

FRANKFURT

aktuell

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

Herbstferien

Bummeltour durch Baden-Württemberg

Mit Bahn und Rad vom Bodensee zur Zugspitze



Ortsbeirat beschließt Zukunft der **fahrradfreundlichen** Nebenstraßen

Grüneburgweg, Kettenhofweg und Robert-Mayer-Straße werden nicht autozentriert zurückgebaut, sondern dauerhaft aufgewertet

Nach einem Testlauf von etwas über einem Jahr hat der Ortsbeirat 2 (zuständig für Bockenheim, Kuhwald und Westend) Ende Oktober mehrheitlich beschlossen, dass die beiden Straßenzüge dauerhaft lebenswert und menschenfreundlich umgebaut werden sollen. Bisher wurden lediglich mit provisorischen Maßnahmen die Auswirkungen und die Akzeptanz getestet und wissenschaftlich untersucht. Nach Ende der Testphase sollte der Ortsbeirat über die Zukunft entscheiden und hatte die Wahl zwischen Rückbau und dauerhafter Verstetigung inklusive vieler weiterer Verbesserungen.

Die aktuell mangelhafte Barrierefreiheit oder die optisch wenig ansprechenden Modalfilter ließen sich mit temporären Maßnahmen bisher nicht verbessern. Mit dem nun erfolgten Beschluss hat die Stadtverwaltung den Auftrag, die Straßen in eine lebenswerte Zukunft zu führen und dabei auch diese Punkte anzugehen.

Der große Saal des TITANIA-Theaters platzte bei der Sitzung des Ortsbeirates 2 am 27.10.25

aus allen Nähten, das Interesse an den fahrradfreundlichen Nebenstraßen und auch an der Vorstellung der Arbeiten auf der Bockenheimer Landstraße war sehr groß. In der Bürgerfragestunde war der Tenor der vielen Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern mehr als eindeutig: die fahrradfreundlichen Nebenstraßen sind ein Gewinn und sollen bleiben! Die sonst sehr lauten, aber wenigen Gegner waren bei der Sitzung nicht anwesend. Und so stimmten gegen 22 Uhr Grüne, SPD und Linke für die Aufwertung des Grüneburgwegs. CDU, FDP und BFF stimmten erfolglos dagegen. Auch die Umgestaltung des Kettenhofwegs lehnte die CDU ab, FDP und BFF enthielten sich in diesem Fall. Auch dieser Antrag wurde dank einer klaren Mehrheit von Grüne, SPD und Linke beschlossen.

Wir freuen uns sehr darüber, dass nun die Weichen für die Zukunft dieser Straßen gestellt sind und danken den vielen Menschen, die sich für diese positive Umgestaltung einsetzen.

Ansgar Hegerfeld



Editorial

Neulich an der Bahnschranke im Ziegelhüttenweg. Neben mir steht ein sportlich aussehender Herr, augenscheinlich nur wenig jünger als ich, mit einem schicken Single-Speed-Rad. Man könne den geschlossenen Bahnübergang umfahren, meint er, dort links hoch und oben über die Brücke wieder zurück zur Straße. „Ich habe Zeit“, antworte ich, „ich bin Rentner.“ Der Single-Speeder schaut an mir und meinem Fahrrad herunter. „Aber Sie haben ja gar kein E-Bike!“ kommt es überrascht aus seinem Mund. „Dafür aber wenigstens eine Schaltung“, antworte ich, mit Blick auf das einsame Ritzel an seinem Hinterrad, mit dem er sich beim Anfahren schwer tut und schnell in meinem Rückspiegel kleiner wird.

Im Bekanntenkreis tummeln sich Rentner und Rentnerinnen. Einige sind mit Pedelec mobil, viele aber weiterhin ohne elektrische Hilfe unterwegs. Dass unter Letztgenannten ein hoher Anteil an ADFC-Aktiven zu finden ist (so mein Eindruck), die bereits „schon immer“ Rad fahren, ist sicherlich kein Zufall. Da schmerzt es mich doch ein wenig, wenn ich als Rentner umgehend mit elektrischer Unterstützung in Verbindung gebracht werde.

Dass nun prompt der Verein, dem ich seit seiner Gründung angehöre, aus Liebe zum Fahrrad und Ärger über die Verkehrspolitik, ein „Elektrofahrrad“ verlost, ist dann kaum mehr überraschend. Der Trend geht weiter zur Fahrrad-Elektrifizierung, nicht nur dort, wo es topographisch – oder aus

Altersgründen – sinnvoll wäre (siehe auch Seite 26 „Ihr fahrt ja noch bio...!“).

Zurück zur Verlosung: Der Bundesverband des ADFC, der das „Elektrofahrrad“ verlost, fordert dafür eine Gegenleistung. Passend zu unserem Titel „Herbstferien“ wirbt der Verein um Teilnahme an einer Umfrage zu Radreisen. „Strecken, Budgets, Trends: ADFC startet Radreiseanalyse 2025“, heißt es in der Pressemitteilung. Welche Radfernwege und Radregionen befahren die Reisenden, wie lange sind sie unterwegs, wie gestalten sie An- und Abreise? Warum unternehmen Menschen Radreisen, wie viel Geld geben sie dafür aus und welche Touren sind in Planung? Nehmt euch also **15 Minuten** eurer Zeit, um solche Fragen unter www.adfc.de/radreiseanalyse2025 zu beantworten, noch bis zum 8. Dezember. Erst danach wird ein „Elektrofahrrad“ der gehobenen Preisklasse unter allen Teilnehmenden verlost.

Die Debatte um das „Stadtbild“ reißt nicht ab. Sollten auch wir uns dazu äußern? Reden über vom Kraftverkehr geflutete Städte, in deren Straßen dank parkender Autos ein Stadtbild kaum zu erkennen ist? Hier, meine ich, sollte man am Stadtbild arbeiten, für ein lebenswerteres und menschenfreundlicheres Umfeld für alle.

Auf dem Weg dorthin wünschen wir gute Fahrt, egal ob elektrisch oder nicht. Das Ziel bleibt für alle gleich.

Peter für das Redaktionsteam



In diesem Heft ...

Zukunft der fahrradfreundlichen Nebenstraßen	2	Reiseerlebnis in grandioser Bergwelt	24
Der Weg führt über den Ortsbeirat	4	Mit Fahrrad und Bahn vom Bodensee zur Zugspitze	26
Neue Radwege I	5	Ihr fahrt ja noch bio...!	31
Wieso jede Stimmt zählt / Der Wahlkampf rollt	6	Bummeltour durch Baden-Württemberg zum Bodensee	16
Radschnellweg FRM8 nimmt Fahrt auf	6	Fünf Fragen an Susanne Neumann	18
Neue Radwege II	7	Regional	20
Abgesperrt	8	Hochtaunuskreis: Erfolgreiche ADFC-Taunus-RadDemo, Kampagnenfähigkeit	22
Neue Markierungen in der Waldschulstraße	10	Offenbach: Pendlerfrühstück am neuen Fahrradparkhaus, Das Tourenjahr ist vorbei – Zeit für eine Bilanz, Tourguide-Portrait: Detlev Dieckhöfer	9
ADFC Frankfurt fordert Herbstdienst für Radwege	11	Bad Vilbel/Karben: Radverkehrskonzept Bad Vilbel und Radschnellweg FRM 6, Sichere Schulwege, Kleine Ode an den Morgen: Impressionen vom STADTRADELN 2025	12
Was macht eigentlich die ADFC-Stadtteilgruppe Süd?	12	Main-Taunus: Verkehrsschau Kriftel, Verbesserungen in Hofheim	14
ADFC jetzt auch in der Alten Oper	13	Termine	14
Doppelte Aufwertung des Niddauers	13	Einladung zur Mitgliederversammlung	23
Stadt Frankfurt startet Kooperation mit BiciBus	14	Einladung zur Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt	23
Fahrrad-Parcours beim Europagartenpicknick	14	Impressum 9 / Fördermitglieder 11 / Kontakte 30	
Neue Wege statt neue Spuren	15		
Wie Radverkehr den A5-Ausbau überflüssig machen kann	23		
Fernweh im Winter	23		
Die Radreisen-Vortragsreihe des ADFC Frankfurt im Winter	23		
Reifen flicken unter erschwerten Bedingungen	23		



Zur Abwechslung haben wir diesmal auf rote Streifen oder Fahrrad-Piktogramme auf der Titelseite verzichtet und uns etwas Entspannung vom Stadtverkehr gegönnt. Zu sehen ist ein Abschnitt des Radwegs im oberen Donautal zwischen Tuttlingen und Sigmaringen. Es ist wunderschön dort, fahrt ruhig mal hin!



Auf der Wittelsbacherallee endet der Radstreifen vor der Wingertstraße, hier wird es eng beim Einfädeln in den fließenden Kfz-Verkehr



Morgendlicher Berufsverkehr auf der Wittelsbacherallee stadteinwärts – Radverkehr ist hier weder sicher noch vergnüglich

Peter Sauer (2)

Der Weg führt über den Ortsbeirat

Lückenschluss: Im Ostend machen sich Anwohnende für einen Radstreifen entlang der Wittelsbacherallee stark

Die Wittelsbacherallee ist als Teil des Alleenrings stark von Kraftverkehr belastet. Das gilt auch für den unteren Abschnitt der Straße zwischen Habsburgerallee und Zoo, zusätzlich teilen sich hier noch Straßenbahn und Autos im Mischverkehr den Platz. Für viele Pendelnde dient dieser Abschnitt der Allee als Zufahrt zur Innenstadt, gleichzeitig aber ist er auch Schulweg für Kinder und Jugendliche, die diesen mit dem Fahrrad zurücklegen. Auch viele der Anwohnenden sind im Alltag mit dem Fahrrad mobil. Anlass genug also, sich für einen Radstreifen in diesem Straßenabschnitt zu engagieren.

Zwischen Habsburgerallee und Wingertstraße existiert in Fahrtrichtung Zoo ein Radstreifen, der vor der Einmündung der Wingertstraße unvermittelt endet. Der Radverkehr muss sich an dieser Stelle in den hier zweispurig fahrenden Kfz-Verkehr einfädeln (siehe Foto links). Bereits 2018 nahmen wir als Anwohnende Kontakt zum Radfahrbüro auf, um über die unbefriedigende und gefährliche Situation für Radfahrende im genannten Straßenabschnitt zu beraten (siehe Kasten „Ausgangssituation“). Das Radfahrbüro verwies uns an den zuständi-

gen Ortsbeirat, damals allerdings noch mit der Anmerkung, dass andere radverkehrliche Projekte Priorität genießen und man uns keine große Hoffnung auf Erfolg machen könne. Daraufhin sprachen wir zwar mit Mitgliedern des Ortsbeirats über unser Anliegen, stellten unseren Antrag aber vorerst zurück.

Nun, im Frühjahr diesen Jahres, trafen sich einige Anwohnende, um das Thema erneut aufzugreifen. Der Zeitpunkt schien uns günstig zu sein, die Bearbeitung vieler Radverkehrsprojekte in Frankfurt (Friedberger Landstraße, Berliner Straße, Schöne Aussicht, Galluswarte, um nur einige zu nennen) liegt hinter uns, Kapazitäten in den städtischen Ämtern könnten also frei sein.

Wir aktualisierten den reich bebilderten Antrag an den Ortsbeirat aus dem Jahr 2018 und warben in der Nachbarschaft mit einem Informationsblatt um Unterstützung. Unter der Überschrift „Lückenschluss: Verlängerung Radstreifen entlang der Wittelsbacherallee in Fahrtrichtung Zoo zwischen Wingertstraße und Alfred-Brehm-Platz“ erläuterten wir unser Anliegen und baten um baldige Rückmeldung. Die kam prompt, im eigens dazu eingerichteten E-

Mail-Postfach liefen überraschend viele Nachrichten von Anwohnenden der umliegenden Straßen ein, die den Antrag namentlich unterstützen wollten. Ergänzend fanden sich in vielen Zuschriften Kommentare, die eigene als kritisch oder beängstigend erlebte Situationen beim Radfahren auf der Wittelsbacherallee schilderten. Das bestärkte uns darin, unseren Antrag mit dem nötigen Nachdruck beim Ortsbeirat präsentieren zu können.

Nachdem wir den im Ortsbeirat 4 vertretenen Parteien den Antrag zugesandt hatten, wurde dieser von der Fraktion der GRÜNEN auf die Tagesordnung für die Sitzung am 24. Juni gesetzt. Unter der Nummer 529/4 beantragte die GRÜNEN-Fraktion nun folgendes: „Der Magistrat wird gebeten, zu prüfen und zu berichten, ob der bestehende Radweg in Wittelsbacherallee stadteinwärts über die Einmündung der Wingertstraße hinaus mindestens bis zur Waldschmidtstraße verlängert werden kann. Hierfür wird künftig der rechte Fahrstreifen für Radfahrende ausgewiesen. Um Behinderungen des Straßenbahnverkehrs zu minimieren, wird durch eine Signalanlage in Höhe Einmündung Wingertstraße dem Schienenver-

kehr der Vorrang eingeräumt. Dem Kfz-Verkehr wird der linke Fahrstreifen bis zur Waldschmidtstraße zugewiesen. Gegebenenfalls möge der Magistrat über alternative Lösungsmöglichkeiten berichten.“

Zur Begründung hieß es: „Dem Ortsbeirat werden immer wieder Klagen durch sachkundige Anwohner*innen über die gefährliche Situation, denen Radfahrende im genannten Bereich ausgesetzt werden, übermittelt. Um den Gefährdungen auszuweichen, kommt es beim Wechsel vom Radweg zum Mischverkehr häufig zum regelwidrigen Ausweichen von Radfahrenden auf den Bürgersteig, was wiederum zu Konflikten mit Fußgänger*innen führt. Um diese unbefriedigende Aufteilung des Straßenraums zu beenden, sollte der genannte Vorschlag durch den Magistrat geprüft oder gegebenenfalls Alternativen benannt werden.“

In der Ortsbeiratssitzung erläuterten wir unseren Antrag noch einmal mündlich und stießen dabei bei CDU und SPD auf Ablehnung, während Unterstützung aus den Fraktionen des linken Spektrums signalisiert wurde. Über den Antrag abgestimmt wurde dann im nicht öffentlichen Teil der Sitzung, das Ergebnis

Ausgangssituation:

Entlang der Wittelsbacherallee in Fahrtrichtung Zoo zwischen Habsburgerallee und Wingertstraße verläuft ein separater Fahrradstreifen auf der Fahrbahn. Der Streifen endet vor der Einmündung Wingertstraße. Der Radverkehr wird hier direkt in den zweispurig fließenden Kfz-Verkehr geleitet. Radfahrende rollen auf der rechten Fahrspur im dichten Verkehr mit bis zur Ampelanlage an der Waldschmidtstraße. Und über die Ampelanlage hinaus müssen sich Autofahrer und Radfahrer die Autospur teilen.

Dies führt besonders in den frühen Morgenstunden im Berufsverkehr zu immer wieder brenzligen Situationen. In dieser Zeit sind auch viele Radfahrer, auch Jugendliche auf dem Weg zur Schule, dort unterwegs. Einige Radfahrer als auch E-Scooter wechseln im Bereich zwischen der Wingertstraße und der Waldschmidtstraße wegen der bedrängenden und gefährlichen Situation immer wieder auf den Bürgersteig und gefährden dadurch ihrerseits Fußgänger.

Vor der Ampelanlage wird die linke der beiden Kfz-Fahrspuren zu einer Linksabbiegerspur. Gerne genutzt wird diese Spur, um bei Ampel-Rot an der Schlange wartender Kfz vorbei und bei „Grün“ geradeaus zu fahren und sich jenseits der Waldschmidtstraße regelwidrig in den dort einspurig fließenden Verkehr einzufädeln. Hier kommt es immer wieder zu Überholvorgängen mit überhöhter Geschwindigkeit.

Für Radfahrende, die in den Häusern Wittelsbacherallee 33 bis 1 wohnen, ist es kaum möglich, ungefährdet auf der rechten Fahrspur vor ihren Wohnadressen anzuhalten, da sie sich im fließenden Verkehr befinden und keine Möglichkeit zum Ausfädeln besteht.

Antrag an den Ortsbeirat:

Der Radstreifen soll über die Einmündung der Wingertstraße hinaus verlängert werden, mindestens bis zur Thüringer Straße. Dazu sollen die beiden Kfz-Fahrspuren bereits vor der Einmündung Wingertstraße auf die linke Spur reduziert werden, die auch von der Straßenbahn genutzt wird. Die separate Linksabbiegespur kann an dieser Stelle entfallen, die wenigen Linksabbieger können durch eine vorgezogene kurze Grünpfeil-Phase vor dem aus Richtung Zoo kommenden Verkehr freie Fahrt erhalten. Der Hauptstrom der Fahrzeuge, der sich in Richtung Innenstadt bewegt, wird dadurch kaum behindert. Der Kfz-Verkehr kann bis zur Thüringer Straße bzw. Königswarther Straße im Mischverkehr mit der Straßenbahn abgewickelt werden. Dies war in den letzten Jahren während mehrerer Bauphasen zwischen Habsburgerallee und Waldschmidtstraße ohne erkennbare Probleme möglich.

Ziel muss es sein, dem Radverkehr ein ungefährdetes Vorankommen an diesem stark befahrenen Straßenabschnitt zu ermöglichen. Darüber hinaus sollten Rad fahrende Anwohner vor ihren Häusern halten können, ohne Angst vor dem dichtauf folgenden Kfz-Verkehr haben zu müssen.

konnten wir in „Parlis“(*) nachlesen: „Die Vorlage OF 529/4 wird in der vorgelegten Fassung beschlossen“. Danach ging die Stadtregierung in die Sommerpause und wir zu einem kleinen Umtrunk im Ostend.

Wann und wie es jetzt weitergeht, ist uns noch unklar. Wir warten vorerst auf eine Antwort des Magistrats an den Ortsbeirat und dokumentieren unterdessen weiterhin

mit Foto- und Filmaufnahmen die prekäre Verkehrssituation vor unseren Haustüren. Daneben verfolgen wir in „Parlis“, ob der Vorgang 529/4 auf irgendeiner Tagesordnung auftaucht. *Peter Sauer*

(*) „Parlis“ steht für *PARLamentsInforMationsSystem* der Stadt Frankfurt am Main (www.stvv.frankfurt.de/parlis2/parlis.html)

Neue Radwege I



WESTEND: Siesmayerstraße

Schon Anfang 2023 wurde im für Bockenheim zuständigen Ortsbeirat 2 ein Antrag mehrheitlich beschlossen, in dem unter anderem die Umwidmung einiger Parkplätze in der Siesmayerstraße zugunsten eines Radweges gewünscht wurde. Die Umsetzung wurde zunächst für Ende 2023 angekündigt, dann aber doch erst im Herbst 2025 umgesetzt. Nach einigen Wochen Pause wurden nun auch die noch fehlenden Trennelemente installiert, die für zusätzliche Sicherheit sorgen und Falschparker abhalten sollen.



HEDDERNHEIM: Hedderheimer Landstraße

Der nördliche Abschnitt der Hedderheimer Landstraße ist eine wichtige und schon seit längerer Zeit auch ausgeschilderte Radroute zwischen dem Norden und dem Frankfurter Zentrum. Bisher war die Straße dank vieler geparkter Autos und LKW-Verkehr aber nicht wirklich angenehm zu befahren. Nun wurde der Straßenraum mit Farbe und Schildern sichtbar neu aufgeteilt. Damit ist nun auch die Anbindung zur bereits umgestalteten Nord-Süd-Achse Dillenburger Straße vorhanden. Lediglich der Lückenschluss auf der Eschersheimer Landstraße Richtung Süden ist noch offen. *Ansgar Hegerfeld*



Ansgar Hegerfeld

Wieso jede Stimme zählt

Am 15. März 2026 wird in allen hessischen Städten und Kommunen gewählt. Die Auswirkungen dieser Wahl können auch in Frankfurt im Verkehrsbereich groß sein, es kommt auf jede Stimme an! Wir

werden vor der Wahl u.a. die Parteien nach ihren Positionen zum Radverkehr befragen und die Ergebnisse veröffentlichen. Ein systematischer Rückbau von Radwegen, wie er seit der letzten Landtagswahl in Berlin läuft, kann durch diese Wahl in Frankfurt verhindert oder ausgelöst werden. Die in den letzten Jahren in Frankfurt entstandenen Radwege und Fahrradstraßen konnten mit wenig Aufwand eingerichtet werden – können aber genauso einfach und schnell wieder entfernt werden.

Wie knapp es bei Wahlen werden kann, wurde bei der Stichwahl in Nordrhein-Westfalen gerade deutlich: In Mülheim z. B. machten am Ende 67 Stimmen den entscheidenden Unterschied bei der Wahl des Oberbürgermeisters aus, in Siegen reichten sieben Stimmen für den Sieg bzw. die Niederlage und in Datteln sogar nur drei Stimmen.

In Frankfurt werden außer der Stadtverordnetenversammlung auch noch 16 Ortsbeiräte gewählt. Letztere haben als lokale Gremien der Stadtteile zwar rechtlich gesehen nur einen beratenden Charakter, in Frankfurt richtet sich die Stadtverordnetenversammlung aber bei vielen Themen (u.a. Nebenstraßen, wie den fahrradfreundlichen Nebenstraßen) nach dem Votum der Ortsbeiräte. Der Oberbürgermeister wird bei uns in einem anderen Zyklus gewählt. Trotzdem zählt auch im März jede Stimme, egal ob persönlich am Wahltag oder vorab im Briefwahlbüro oder per Post.

Ansgar Hegerfeld

Der Wahlkampf rollt

Aktuell erstellen die Frankfurter Parteien ihre Wahlprogramme, mit denen sie am 15. März 2026 um unsere Stimmen bei der Kommunalwahl werben möchten. Einen genaueren Blick auf diese Inhalte werfen wir in den kommenden Ausgaben. Obwohl noch nicht alle Parteien ihre Programme beschlossen haben, läuft der Wahlkampf schon an.

Ein Beispiel: Die FDP forderte Anfang Oktober, versteckt in einem Antrag zum Rückbau der neuen Radwege auf der Eschersheimer Landstraße, den grundsätzlichen Stopp von weiteren „Fahrradstraßen auf Hauptverkehrsachsen“. Die Partei bezieht sich dabei ausdrücklich auf den Radentscheid-Beschluss von 2019, der nun ausgesetzt werden soll.

Wir wurden stutzig, denn schließlich ist die Eschersheimer Landstraße überhaupt keine Fahrradstraße! So etwas stand auch gar nicht zur Diskussion und wurde auch nicht umgesetzt. Aber es ist Wahlkampf und da werden auch gerne mal Dinge öffentlichkeitswirksam bekämpft, die es gar nicht gibt. Auch die Verwendung des umgangssprachlichen und nicht definierten Begriffs „Hauptverkehrsachse“ macht es nicht besser. Haben wir denn überhaupt schon eine Fahrradstraße auf einer „Hauptverkehrsachse“?

Passend dazu werden auch Dinge gefordert, die längst erledigt sind: So soll z. B. eine „Gesamtlösung“ entwickelt werden, bei der „die Ansprüche aller Betroffenen berücksichtigt werden“. Exakt das macht die Stadtverwaltung bei den Planungen. Aber bei nur begrenzt vorhandenem Platz wird man es nicht allen Betroffenen zu 100 % recht machen können. Die FDP hat dafür aber eine Zauberformel für die Quadratur des Kreises gefunden: Der Radweg auf der Eschersheimer Landstraße soll „auf ein verkehrssicheres, jedoch flächenschonendes Maß zurückgeführt“ werden. Wie das aussehen und funktionieren soll, wird leider nicht verraten. Denn selbst eine leichte Reduzierung der Radfahrstreifen auf das gesetzliche Mindestmaß schafft keinen Parkplatz und keinen Fahrstreifen.

Wir werden in den kommenden Monaten sicherlich noch einige weitere Anträge und Forderungen sehen, die ebenfalls wenig mit der Realität zu tun haben.

Ansgar Hegerfeld

Radschnellweg FRM8 nimmt Fahrt auf

Damit mehr Pendlerinnen und Pendler zwischen Hanau und Frankfurt aufs Fahrrad umsteigen, soll ein attraktives Angebot geschaffen werden

Dass in der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung Beschlüsse nahezu einstimmig gefasst werden, ist eher selten. Bei Radschnellwegen ist es aber nun schon wieder passiert: Die bei der letzten Kommunalwahl gewählten Vertreterinnen und Vertreter haben den Frankfurter Grundsatzbeschluss für die Radschnellverbindung FRM 8 gefasst und die Mittel für die Vorplanung freigegeben.

Solche Beschlüsse müssen in allen beteiligten Kommunen entlang der geplanten Strecke gefasst werden, sonst kann das Pro-

jekt nicht fortgesetzt werden. In Offenbach wurde der Anschlusspunkt der Route bereits beschlossen, Mülheim am Main hat bereits grundsätzliches Interesse bekundet (prüft aber noch die genaue Route) und in Hanau wurde die Machbarkeitsstudie schon beschlossen.

Die konkrete Planung des Abschnitts von der Ignatz-Bubis-Brücke in Frankfurt bis zur Stadtgrenze Offenbach soll 2027 abgeschlossen sein, wir hoffen danach natürlich auch auf eine zeitnahe praktische Umsetzung.

Ansgar Hegerfeld



Peter Sauer



Peter Sauer (2)

Neue Radwege II – WESTEND: Senckenberganlage

Erst kürzlich erreichte uns eine Anfrage zur Senckenberganlage, nachdem das letzte Stück des provisorischen Geh- und Radwegs in Richtung Messe ersatzlos entfernt wurde. Unsere Vermutung war schon damals, dass es sich bei dieser Lücke lediglich um die Übergangsphase zwischen zwei Bauabschnitten handelte.

Erfreulicherweise sollten wir Recht behalten! Inzwischen lädt die Verlängerung des schon bestehenden breiten Radfahrstreifens zum Radeln ein. Die baulichen Trennelemente fehlten zum Redaktionsschluss noch, aber die Markierungen mit zwei weißen Linien kündigen auch diesen logischen Schritt bereits an. Somit bekommen

auch auf dem restlichen Abschnitt zwischen Hotel Meliä und dem Messekreisel der Fuß- und Radverkehr ausreichend viel Platz. Zusätzlich ist auf der Westendstraße zwischen den Einbahnstraßen der Senckenberganlage ein Radfahrstreifen entstanden, auch hier fehlt momentan noch die bauliche Abtrennung. *Ansgar Hegerfeld*

FAHRRAD BÖTTGEN
Große Spillingsgasse 8-14 60385 Frankfurt

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

ABGESPERRT



Eschersheimer Landstraße

Zusätzlich zur gesperrten Bockenheimer Landstraße kam es auch auf der Eschersheimer Landstraße zu Behinderungen durch eine Baustelle. Vorbildlich wurde dabei ein Notweg für den Radverkehr wegen der Privatbaustelle eingerichtet. Wie schon in der Vergangenheit für andere Baustellen wurde auch dieses Mal auf dieser Straße ein Fahrstreifen Richtung Norden eingezogen – das automobile Chaos blieb wie immer aus, aus unserer Sicht kann so eine ähnliche Lösung gerne dauerhaft den schmalen Hochbordradweg ablösen.

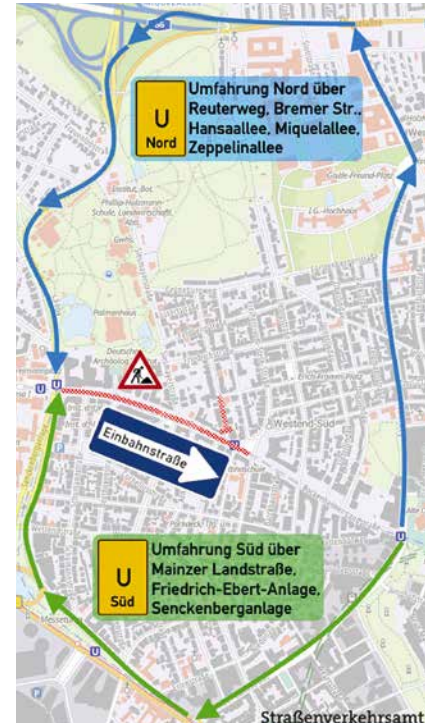


Mierendorffstraße unfreiwillig halbe Schulstraße

Eine der beiden Elterntaxi-Zufahrten zur Heinrich-Seliger-Schule und der Wöhlerschule im Dornbusch wurde baustellenbedingt gekappt – außerhalb der Ferien und ganz ohne Proteste. Mit noch etwas mehr Mut wären sicherlich noch weitere autofreie und damit sichere Straßen vor Frankfurter Schulen möglich, andere Städte und Länder machen es vor.

Bockenheimer Landstraße

Kaum war der Reuterweg nach langer Baustelle wieder offen, starteten die Bauarbeiten auf der benachbarten Bockenheimer Landstraße. Die von der Autolobby prophezeiten Autostaus blieben, wie schon beim Reuterweg, auch dieses Mal aus. Für uns sehr positiv: Die Straße wird kernsaniert, dabei werden direkt breite und baulich getrennte Radwege eingerichtet. Die Baustelle ist dabei ein wunderbarer Testlauf, um die von manchen prophezeiten dramatischen Auswirkungen praktisch zu untersuchen. Bisher läuft es an der Baustelle erstaunlich friedlich ab. Das dürfte auch damit zusammenhängen, dass die Stadt Frankfurt wieder die Navigationsdienste vorab über die Sperrung informierte. Dadurch bekommen die meisten Autofahrerinnen und Autofahrer gar nichts von der Baustelle mit.



Töngesgasse

Eine der beliebten Autoposer-Strecken, eigentlich eine Fahrradstraße, wurde wieder voll gesperrt. Auch dieses Mal blieb der Aufschrei aus, es scheint wie üblich niemanden zu stören. Wir fragen uns, ob man diese Straße übergangsweise überhaupt wieder für den Kraftverkehr öffnen muss. Mittelfristig ist ohnehin eine Verkehrsberuhigung und eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs beschlossen (wir berichteten).

Ansgar Hegerfeld

Termine

Di.	11.11.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	12.11.	W	Radlertreff im Westen
Do.	13.11.	N	Radlertreff im Norden
Sa.	15.11.	SW	Selbsthilfewerkstatt
Mo.	17.11.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	19.11.	V	AG Verkehr
Fr.	28.11.	NW	Stadtteilgruppe NordWest
Sa.	29.11.	R	Redaktionstreffen FRANKFURT aktuell
Mi.	03.12.	G	AG Kartographie & GPS
Fr.	05.12.		Weihnachtsfeier ADFC Frankfurt (Seite 14)
Mo.	08.12.	VS	Vorstandssitzung
Di.	09.12.	S	Stadtteilgruppe Süd
Mi.	10.12.	N	Radlertreff im Westen
Mi.	17.12.	V	AG Verkehr
Mo.	05.01.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	07.01.	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	16.00 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.pelleringhoff@adfc-frankfurt.de

Impressum

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

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

Redaktionsteam: Dagmar Berges, Ingolf Biehuse, Sigrid Hubert, Hannah Kessler, Peter Sauer, Birte Schuch, Torsten Willner; ADFC Bad Vilbel/Karben: Ute Gräber-Seißinger; ADFC Main-Taunus: Jürgen Ahl; ADFC Offenbach: Renate Lauffenburger
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung des ADFC wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe und Beiträge zu kürzen. Nachdrucke bei Angabe der Quelle erlaubt.

Anzeigen: werbung@adfc-frankfurt.de

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

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

Sabine Schewitz sabine.schewitz@t-online.de

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

Redaktionsschluss für die Januar/Februar-Ausgabe: 10. Dezember 2025

OHNE RAD



Jetzt wollen wir mal hoffen, dass es nicht zu einer neuen Stadt kommen wird, in der Fahrradfahren ganz verboten ist. Bisher ist das nur hin und wieder auf dem Opernplatz der Fall.

Michael Seipp

Critical Mass (Treffpunkt Alte Oper):

sonntags: 09.11. und 07.12.2025; 04.01.2026, 14 Uhr

freitags: 14.11. und 12.12.2025; 09.01.2026, 19 Uhr

Codierungen

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

Öffnungszeiten Infoladen

Hausener Brotfabrik, Bachmannstraße 2-4

Der Infoladen ist wegen der Winterpause geschlossen

Redaktionsschluss für die Jan./Feb.-Ausgabe: 10.12.2025



Neue Markierungen in der Waldschulstraße

Was sie bedeuten – und warum viele trotzdem unsicher sind

In der nördlichen Waldschulstraße gibt es seit einiger Zeit neue Bodenmarkierungen: Fahrradsymbole und Fußgängerpiktogramme. Eigentlich sollen sie den Radverkehr sicherer machen – doch viele Radfahrende und Fußgänger:innen fragen sich: Was genau bedeuten sie?

Was zu sehen ist

- Radpiktogramme auf der Fahrbahn.
- Fuß- und Radsymbol auf den Gehwegen, teilweise auf gleicher Höhe wie das Radsymbol auf der Straße, teilweise entgegen der Fahrtrichtung.

Auf den ersten Blick sieht es so aus, als dürften Radfahrende nun auf den Gehwegen fahren – auch gegen die Fahrtrichtung. Offizielle Schilder fehlen jedoch.

Was die Stadt sagt

Die Stadt Frankfurt erläuterte uns dazu:

- Die früheren Radwegschilder wurden entfernt, weil die Gehwegbreiten nicht den Vorgaben entsprechen.
- Grundsätzlich soll der Radverkehr die Fahrbahn nutzen.
- Für „unsichere Radler“, etwa Kinder und Jugendliche, sei aber ein zusätzliches Angebot auf den Gehwegen geschaffen worden.
- Dieses Angebot ist durch die neuen Markierungen sichtbar gemacht.
- Bußgelder müssen Radfahrende nicht befürchten, solange sie rücksichtsvoll unterwegs sind.

Die rechtliche Grundlage

Auf unsere Nachfrage verwies die Stadt auf die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Dort heißt es:

„Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht können durch Aufbringung der Sinnbilder ‚Fußgänger‘ und ‚Radverkehr‘ gekennzeichnet werden.“ (§ 2 Abs. 4, Randnummer 38a III VwV-StVO)

Das bedeutet:

- Die Markierungen sind rechtlich vorgesehen, sie machen den Gehweg zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht.
- Radfahrende dürfen also den Gehweg benutzen.
- Fußgänger:innen haben Vorrang, Radfahrende müssen defensiv und rücksichtsvoll fahren.
- Anders als bei „Fußweg mit Zusatzzeichen Radfahrer frei“ (Z 239 + ZZ) gilt hier keine Schrittgeschwindigkeit, aber besondere Rücksicht.

Wo Unsicherheiten bleiben

Trotz klarer Grundlage bleibt die Praxis schwierig:

- Vielen Verkehrsteilnehmenden ist die VwV-StVO unbekannt – die Piktogramme sind im Alltag erklärungsbedürftig.
- Für Fußgänger:innen ist nicht auf Anhieb erkennbar, ob Radfahren auf dem Gehweg erlaubt ist oder nicht.
- Manche Autofahrende erwarten wegen der Piktogramme nun ein Ausweichen der Radfahrenden

auf den Gehweg, was sie durch Drängeln, Hupen und dichtes Überholen deutlich machen.

- Manche Radfahrende interpretieren die Markierungen als Freibrief, auch zügig oder gegenläufig auf dem Gehweg zu fahren. Auch deshalb ist, ab wo und bis wohin die Piktogramme gelten, fahren nun manche Radfahrende auf der gesamten Länge der nördlichen Waldschulstraße auf dem Gehweg und gegen die Fahrtrichtung.
- Das Miteinander ist deshalb nicht immer konfliktfrei.

Problematisch ist darüber hinaus, dass der Gehweg teilweise sehr schmal und dadurch trotz Rücksichtnahme eine gleichzeitige Nutzung durch Fuß- und Radverkehr schwierig ist. Hinzu kommt, dass der Weg durch Wartebereiche von Bushaltestellen und an einer Grundschule vorbei führt.

Fazit des ADFC

Die Stadt hat mit den Markierungen einen Weg gefunden, schwächeren Radfahrenden ein zusätzliches Angebot zu machen. Das ist grundsätzlich zu begrüßen. Gleichzeitig zeigt sich: Neue Lösungen müssen auch verständlich kommuniziert werden, sonst entsteht Unsicherheit.

Der ADFC empfiehlt Radfahrenden:

- Selbstbewusst die Fahrbahn nutzen, wenn man sich dort sicher fühlt.
- Den Gehweg nur in moderatem Tempo und mit besonderer Rücksichtnahme auf Fußgänger:innen befahren, gegenläufig nur an Stellen, an denen es durch die Piktogramme erlaubt ist.
- Kinder können die Gehweglösung gut nutzen – auch gegenläufig, sofern die Markierungen dies anzeigen.

Wir setzen uns weiter dafür ein, dass Radinfrastruktur in Frankfurt so gestaltet wird, dass sie für alle klar und sicher nutzbar ist – ohne komplizierte Sonderlösungen.

Joachim Schirrmacher, Ina Ullrich



Kurz erklärt:

Was bedeutet das Symbol?

Symbol „Fußgänger + Fahrrad“ auf dem Gehweg
= gemeinsamer Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht

Dürfen Radfahrende hier fahren?

- Ja, erlaubt.

Müssen Radfahrende den Gehweg benutzen?

- Nein, sie dürfen auch die Fahrbahn nehmen.

Gilt Schrittgeschwindigkeit?

- Nein. Aber: defensiv und mit Vorrang für Fußgänger:innen fahren.

Dürfen Kinder den Gehweg nutzen?

- Ja – bis 10 Jahre ohnehin erlaubt, mit den Symbolen ausdrücklich auch ältere Kinder und unsichere Radler:innen.

Was ist wichtig?

- Fußgänger:innen haben immer Vorrang.
- Gegenseitige Rücksichtnahme ist Pflicht.

Rechtsgrundlage: VwV-StVO, § 2 Abs. 4, Rn. 38a III

ADFC Frankfurt fordert Herbsdienst für Radwege

Szenen wie auf unserem Foto sind leider kein Einzelfall: Während der Bereich für Autos blitzblank ist, sammelt sich das Laub auf den Radwegen. Besonders an Engstellen wie an der Praunheimer Landstraße, an denen die neuen Radwege enden und in den schmalen Altbestand übergehen, ist das tückisch: Radfahrerinnen und Radfahrer können nicht sehen, ob sich unter dem Laub auch noch Kanten oder Schlaglöcher befinden. Da es zusätzlich sehr rutschig werden kann, sind Brems- oder Ausweichmanöver riskant.

Der ADFC Frankfurt hat daher Anfang Oktober per Pressemitteilung nochmals an die Stadt appelliert, das Laub zeitnah und flächendeckend von Radwegen zu entfernen. Denn wenn die Radinfrastruktur nicht ganzjährig sicher nutzbar ist, fahren natürlich im Herbst und Winter weniger Menschen mit dem Rad – auch wenn sich der Rückgang in Frankfurt sehr in Grenzen hält.

Ansgar Hegerfeld



Ansgar Hegerfeld

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 7, 17
Internationaler Bund IB Südwest gGmbH	2000	Autogenstraße 18	www.internationaler-bund.de	
Fahrradhaus Wagner	2001	Woogstraße 21	www.fahrradwagner.de	Seite 19
Radhaus Kriegelstein GmbH	2011	Hofheimer Straße 5	www.radhaus-kriegelstein.de	Seite 32
MainVelo	2011	Alt-Harheim 27	www.mainvelo.de	Seite 9
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 15
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 7
terranoa Zimmermann Touristik KG	2018	Martin-May-Straße 7	www.terranoa-touristik.de	
Fahrrad-XXL.de GmbH & Co. KG	2018	Hugo-Junkers-Straße 3	www.fahrrad-xxl.de	
RTO GmbH	2022	Hanauer Landstraße 439	www.rto.de	
DZ BANK AG	2024	Platz der Republik	www.dzbank.de	

Wollen auch Sie die Arbeit des ADFC fördern? Hier finden Sie Informationen: [adfc.de/artikel/die-adfc-foerdermitgliedschaft](https://www.adfc.de/artikel/die-adfc-foerdermitgliedschaft)



Start zu einer Tour der Stadtteilgruppe Süd, in der Mitte (ohne Rad) Leiterin Margit Luck-Oberhauser Erich Lückner



Tourziel Alteichen im Schwanheimer Wald

Was macht eigentlich die ADFC-Stadtteilgruppe Süd?

Die Stadtteilgruppe Süd trifft sich jeweils am 2. Dienstag im Monat in der Sommerzeit zu etwa 2-stündigen Radtouren zu interessanten Zielen im Stadtwald und angrenzenden Gebieten. Es kommen in der Regel 8 bis 12 Teilnehmer:innen. Wir starten um 18 Uhr an der Gaststätte „Buchscheer“ und radeln in moderatem Tempo auch bei leichtem Regen. Starkregen oder Gewitter wollen wir uns aber nicht antun! Im Jahr 2025 haben wir zum Beispiel folgende Ziele angesteuert:

- **Wetterpark und Waldzoo** in Offenbach über unterschiedliche Wege, wie den Grünring, die Waldroute und den Industrieradweg
- **Gedenksteine im Frankfurter Stadtwald** wie die Schillerruhe. Die Inschrift auf diesem Stein lautet: Schiller mit Streicher auf der Flucht 1782. Friedrich Schiller wurde auf Grund seines für damalige Verhältnisse aufrührerischen Dramas „Die Räuber“ verfolgt und floh nach Frankfurt. Oder der Gedenkstein zu Ehren des Komponisten Mendels-

- sohn-Bartholdy. Er erinnert an ein Fest im Juli 1839, in dessen Verlauf einige seiner Chorwerke uraufgeführt worden sind.
- Fahrt in den **Dietzenbacher Wald zum Wolfsstock**, wo der letzte Wolf in dieser Region im Jahr 1784 erschossen wurde
- Tour zur **Goethebuche**, die etwa im Geburtsjahr von Goethe 1749 gepflanzt wurde und heute nur noch als Totholz den Spechten dient. Der Baumriese war 1999 etwa 250 Jahre alt. Aus diesem

Anlass hatte der damalige Umweltdezernent Tom Koenigs eine Gedenktafel angebracht, auch diese wurde mittlerweile entfernt.

- Fahrt zu den **Alteichen** im Schwanheimer Wald.

Nach der Radtour treffen wir uns in einem Biergarten und diskutieren auch über Radfahrthemen, wie die lange Geschichte vom Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt mit seiner Routenführung durch Sachsenhausen oder den Holbeinkreisel. Im Winter fahren wir nicht, treffen uns aber in einer Gaststätte.

Margit Luck-Oberhauser
und Erich Lückner

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.

ADFC jetzt auch in der Alten Oper

Beim „Grünen Abo“ kooperiert das Konzerthaus mit dem ADFC

Die Alte Oper bietet ihren Besuchern und Besucherinnen ein „Grünes Abo“ an, „als ein Puzzlestück in einem großen Ganzen: Nur gemeinsam können wir schließlich die wichtigen Klimaschutzziele erreichen“, wie es auf der Website des Konzerthauses heißt. In einem dieser Puzzlestückchen spielt der ADFC Frankfurt eine Rolle. Die Alte Oper ist mit dem Wunsch zu einer Kooperation an uns herangetreten und bewirbt das „Grüne Abo“ unter anderem mit der Möglichkeit, während der Veranstaltung, zu der eingeladen wird u. a. „grün“ mit dem Fahrrad zu kommen, einen Technikcheck oder eine Codierung sowie einen Schnellputz am eigenen Fahrrad durch Aktive des ADFC durchführen zu lassen.

Interessierte Konzertteilnehmer sollen rechtzeitig vor Konzertbeginn ihr Rad am ADFC-Stand abgeben und dort alle Formalitäten für Codierung oder Technikcheck erledigen. Während die ADFC-Klaunixe vor der Alten Oper an den Rädern arbeiten, genießen deren Besitzer:in-



Oft mühsam: die Suche nach der Rahmennummer Peter Sauer



Die Stimmung beim Einsatz vor der Alten Oper war gut Alte Oper

nen in der Alten Oper die Vorstellungen der 5 Konzerte des „grünen Abos“ (am 14. 09. z. B. den Auftritt der Münchner Philharmoniker) und holen nach dem Schlussapplaus ihr Velo wieder ab.

Das Angebot ist neu, wurde von der Alten Oper beworben, doch niemand konnte einschätzen, ob oder wie es angenommen wird. Deshalb war der ADFC mit neun Aktiven vor Ort, um gegebenenfalls einem größeren Andrang gewachsen zu sein. Mitarbeiterinnen der Alten Oper waren rührend um uns besorgt, eine junge Dame wurde gar für den ganzen Abend abgestellt, um uns bei eventuell auftauchenden Rückfragen helfen zu können. Doch leider blieb die Nachfrage noch hinter den (erhofften) Erwartungen zurück,

ganze neun Fahrräder wurden dem ADFC übergeben. Die aber wurden, „schnellgeputzt“ und codiert, von ihren Besitzern bzw. Besitzerinnen nach dem Konzert dankbar in Empfang genommen. Zu diesem Zeitpunkt war der ADFC-Stand längst abgebaut, nur drei der neun Aktiven harren zur Bewachung der Fahrräder bis ca. 21.30 Uhr aus.

Dass wir, allen Skeptikern zuwider, dieses Projekt unterstützen, bringt nicht nur Geld in die Kasse des Vereins (die Alte Oper übernimmt die Kosten für unser Engagement), sondern macht uns auch bekannt in Kreisen, die ansonsten nicht so ohne weiteres auf uns treffen. Auch kommt es auf einem so zentralen Platz zu vielen Gesprächen mit Passanten, die neugierig auf

den ADFC-Stand neben dem Konzerthaus zukommen.

Nach einer positiven und konstruktiven Nachlese mit der Alten Oper sind wir jetzt in den Vorbereitungen für das nächste Konzert am 15. 11. (u. a. mit dem Symphonieorchester des Bayerischen Rundfunks). Wir sind gespannt, ob die vereinbarten „Nachjustierungen“ z. B. auf der Bewerbungsseite, zu einem adäquaten „Echo“ bei den Konzertbesuchern führen, erfahrungsgemäß in einer Zeit, in der wetterbedingt viele Radfahrende die S- oder U-Bahn dem Velo vorziehen. Sollte das Wetter zu schlecht sein, werden wir auf alle Fälle die Konzertbesucher über einen Infostand innerhalb der Alten Oper ansprechen.

Peter Sauer

Doppelte Aufwertung des Niddaufers

Gleich zwei gute Nachrichten gibt es am Niddaufer im Frankfurter Norden: Die große Baustelle zwischen Harheim und Bad Vilbel ist endlich fertig, das Ufer ist nun wieder sicher und komfortabel befahrbar. Der durch unzählige Schlaglöcher und Wurzelaufbrüche zur Mountainbike-Teststrecke mutierte Weg ist nun etwas breiter, glatt asphaltiert und vorbildlich mit weißen Seitenmarkierungen für Fahrten bei Dunkelheit ausgestattet. Auch die Kurvenradien wurden ein wenig angepasst. So macht Radfahren Spaß, ganz unabhängig von der Witterung!

Noch aufgewertet werden soll der Abschnitt zwischen Heddernheim und Berkersheim. Bisher kann man sich aussuchen, ob man sich dort bei Trockenheit durch eine Staubwolke hustet oder bei Nässe durch den Schlamm schiebt. Hier befindet sich inzwischen eine Bau- und Finanzierungsvorlage (M 136/2025) auf dem Weg Richtung Beschluss der Stadtverordneten. Wir erwarten bei diesem sehr sinnvollen Thema ausnahmsweise keine kontroverse Diskussionen und daher bald grünes Licht für die praktische Umsetzung.

Ansgar Hegerfeld



Niddauferweg zwischen Harheim und Bad Vilbel: So macht Radfahren Spaß!

Joachim Hochstein

Stadt Frankfurt startet **Kooperation mit BiciBus**

Frankfurt geht neue Wege in der Mobilitätsbildung und Bewegungsförderung: Das Bildungsdezernat (Sylvia Weber, SPD), das Mobilitätsdezernat (Wolfgang Siefert, GRÜNE) sowie das Stadtschulamt und die Initiative BiciBus Frankfurt haben eine gemeinsame Kooperation gestartet, um Kindern selbstständigen Schulweg im geschützten Rahmen auf dem Fahrrad zu ermöglichen.

Das Projekt bringt das erfolgreiche Konzept des sogenannten BiciBus erstmals in größerem Rahmen an Frankfurter Schulen. Diese nehmen hierbei eine zentrale „Brückenfunktion“ ein: Mit Einbindung der schulischen Strukturen kann sichergestellt werden, dass alle Kinder, unabhängig von Herkunft, Bildungszugang oder familiärem Hintergrund, die Chance auf einen gemeinschaftlichen Schulweg mit dem BiciBus erhalten. Die Initiative BiciBus bringt dabei ihre Expertise und ihr ehrenamtliches Engagement



Er findet den gemeinsamen Schulweg mit dem BiciBus super!

Simone Markl

gemeinsam mit Helfern des ADFC und VCD ein. Zusammen mit Schulen, Eltern und der Stadt werden geeignete Routen geplant, Begleitpersonen geschult und erste Pilotfahrten umgesetzt.

Ab sofort können sich alle interessierten Frankfurter Schulen für die Teilnahme bewerben (www.bicibus.de/Frankfurt). Ziel der Kooperation ist es, neben den schon bestehenden BiciBus-Routen weitere BiciBus-Piloten bereits im laufenden Schuljahr 2025/26 zu starten – zunächst an ausgewählten Schulen, später in weiteren Stadtteilen.

Wir möchten, dass jedes Kind in Frankfurt die Möglichkeit hat, Freude am gemeinsamen Radfahren zu erleben. Gleichzeitig wird hierdurch die Alltagsbewegung gefördert und auf diese Weise das Sportangebot ergänzt. Die Zusammenarbeit mit der Stadt ist ein wichtiger Schritt, um diese Vision Wirklichkeit werden zu lassen.

Simone Markl, Gründerin der Initiative BiciBus

Ja ist schon wieder **Weihnachten?** The **same procedure** as every year? **Ganz genau!**

Ihr erinnert euch: Stullen schmieren, Stühle rücken, Kästen schleppen, Plätzchen futtern, Bilder schauen, Schwätzchen halten, Wein genießen, Bierchen kippen, Gedichten lauschen, Musik hören, Leute treffen, Neues erfahren, Nüsse knacken, Austausch pflegen, fröhlich sein.

Liebe Mitglieder und Förderer des ADFC,
ganz herzlich laden wir euch zur traditionellen
Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt ein:

5. Dezember 2025
18:00 – 22:00 Uhr
SAALBAU Südbahnhof*

Neben Gebäck und Getränken hält der Abend viele
Ah- und Oh-Momente für euch bereit. Seid gespannt!

Wer sich aktiv an den Vorbereitungen oder mit einem Beitrag beteiligen möchte, wendet sich in den kommenden Tagen per E-Mail ans Orga-Team unter
orga-geschaeftsstelle@adfc-frankfurt.de.

Wir freuen uns schon jetzt auf einen
supertollen Abend mit euch.

Euer Vorstand des ADFC Frankfurt e. V.

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



Fahrrad-Parcours des ADFC beim Europagartenpicknick

Am herrlich sonnigen 6. September haben die Stadtteilgruppen 1 und 2 von Bündnis 90/Die Grünen ein Picknick am Tel-Aviv-Platz veranstaltet, um die Anwohnenden über die anstehenden Umbaumaßnahmen des Europagartens zu informieren. Neben der Information und Möglichkeiten zum Austausch gab es Livemusik und verschiedene Aktionen, darunter war der Kinder-Fahrrad-Parcours des ADFC eine große Attraktion. Die kleinen Radler und Radlerinnen reihten sich brav in die Schlange ein, um dann mit großem Vergnügen Runde um Runde zu drehen und Rüttelbrett und Wippe zu meistern – ein Riesenspaß für alle Beteiligten.

Thekla Bunker

Während der Bund den Ausbau der A5 durch Frankfurt plant, zeigt ein breites Bündnis aus Mobilitätsverbänden sowie Bürgerinitiativen, wie es auch anders geht – mit Fahrrad, Bahn und Vernunft. Diverse Gliederungen des ADFC in Hessen haben sich dem Bündnis angeschlossen.

Frankfurt ist Pendlerhauptstadt. Täglich fahren rund 460.000 Menschen aus dem Umland zur Arbeit in die Stadt, viele davon über die überlastete A5. Der Bundesverkehrswegeplan sieht als Lösung einen zehnspurigen Ausbau vor – doch dieser zielt am Problem vorbei. Nur ein Viertel der Fahrzeuge nutzt die A5 auf voller Länge. Die Hauptlast liegt auf den Pendelverbindungen zwischen Umland und Frankfurt. Genau hier setzen die Alternativvorschläge an, die ein Bündnis aus Verbänden, Bürgerinitiativen und Expert:innen vorgelegt hat: mit attraktiven, leistungsfähigen Alternativen zum Auto – allen voran das Fahrrad.

Rad + Bahn: Das Dream-Team

Ein zentrales Ziel ist es, Pendelverkehre aus dem Umland auf das Fahrrad zu verlagern – gegebenenfalls in Kombination mit Bus und Bahn. Denn viele Pendelstrecken sind weniger als 20 Kilometer lang. Das ist eine Entfernung, die mit dem E-Bike oder auf gut ausgebauten Radschnellwegen problemlos zu bewältigen ist – und laut Studien sind viele Menschen auch bereit

Neue Wege statt neuer Spuren

Wie Radverkehr den A5-Ausbau überflüssig machen kann

dazu, wenn die Wege sicher, direkt und gut beleuchtet sind.

Daher ist bereits seit langem der Ausbau eines Radschnellwegnetzes für die Region geplant, etwa auf den Achsen Bad Homburg – Frankfurt, Friedberg – Frankfurt oder Oberursel – Frankfurt. Diese Strecken sollen unabhängig vom Autoverkehr, kreuzungsfrei, sicher und ganzjährig nutzbar sein. Mit gutem Winterdienst und zuverlässiger Beleuchtung würden noch mehr Menschen auch im Winter den Umstieg aufs Rad wählen. Leider ist seit der Planung nur wenig passiert: von den in Hessen vorgesehenen 300 km Radschnellwegen wurden bisher gerade mal 11 km gebaut. Das ist ein Trauerspiel. Daher fordern die Autor:innen, dass Bürokratie und Zuständigkeiten vereinfacht werden und endlich gehandelt wird.

Zusätzlich gefordert wird ein modernes „Bike+Ride“-System: sichere Fahrradparkplätze an Bahnhöfen, Radverleihsysteme in der Region und die Möglichkeit, Fahrräder unkompliziert in Bus und Bahn mitzunehmen. So können längere Strecken effizient und klimaschonend kombiniert zurückgelegt werden – ganz ohne Auto.



Verkehr verringern statt Straßen verbreitern

Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik braucht mehr als neue Straßen. Deshalb schlagen die Alternativen zur A5-Erweiterung auch vor, den motorisierten Individualverkehr systematisch zu reduzieren – mit einer Förderung von Homeoffice, Co-Working-Spaces im Umland und einer Verkehrsplanung, die kurze

Wege in der Stadt ermöglicht. So wird Verkehr vermieden, statt nur umgeleitet. Ein weiterer Baustein ist die massive Investition in den Nah- und Regionalverkehr: zusätzliche Bahnverbindungen, moderne Fahrzeuge, mehr Personal. Auch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und die Elektrifizierung bestehender Linien sollen die Bahn zu einer echten Alternative machen – gerade für die täglichen Pendlerströme entlang der A5 zwischen Friedberg und Frankfurt.

Ausbau ist keine Lösung – die Verkehrswende schon

Neue Fahrspuren lösen keine Staus. Das zeigen Studien zu Autobahnausbauten. Der sogenannte „induzierte Verkehr“ führt dazu, dass zusätzliche Kapazitäten schnell wieder verstopft sind – mehr Straße bedeutet mehr Verkehr. Der geplante Ausbau der A5 würde Milliarden verschlingen und dennoch keine dauerhafte Entlastung bringen.

Die Alternativen setzen stattdessen auf die konsequente Förderung klimafreundlicher Mobilität. Besonders der Radverkehr hat das Potenzial, das Rückgrat einer neuen, zukunftsorientierten Mobilitätsstrategie zu bilden – schnell, günstig, gesund und platzsparend.

Das ausführliche Dokument mit den Alternativen zum Ausbau der A5 sowie eine Kurzfassung dieses Dokuments kann man hier nachlesen: www.stoppa5ausbau.de

Joachim Schirrmacher

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

Ihr Fahrradspezialist an der Galluswarte

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

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



TaunusRadDemo: Hier beim Passieren der Kronberger Waldsiedlung

Bengt Kösllich

Erfolgreiche ADFC-TaunusRadDemo

„Auf meinem Schulweg zum Gymnasium in Bad Homburg gibt es keinen Radweg“

Zwei Jungen halfen zur Abschlusskundgebung beim Aufbau der großen Puzzleteile, mit denen Lücken im Radverkehrsnetz gezeigt werden sollen. Moderatorin Ulrike Heizer-Priem nutzte die Gelegenheit und befragte die beiden nach ihren Erfahrungen auf dem Rad.

Auf meinem Schulweg gibt es keinen Radweg“, antwortete der Ältere, der das Gymnasium in Bad Homburg besucht. Sein jüngerer Bruder ergänzte, er benutze Radwege auf dem Weg zur Grundschule, doch würden ihm dort jeden Morgen viele Geisterfahrer auf dem Rad begegnen. Beide äußerten, dass sie ständig aufpassen und auch auf die Fehler der anderen achten müssten. Es sei sonst viel zu gefährlich. Beide wünschen sich einen sicheren Weg mit dem Rad zur Schule.

Dies waren die Stimmen zweier Betroffener, auf deren Probleme die Fahrraddemo des ADFC hinweisen wollte. Denn gerade Kinder gehören zu den von der Politik in Hessen kaum beachteten Pendler:innen. Ulrike Heizer-Priem ergänzte, dass auch viele Erwachsene sich auf dem Rad mehr Sicherheit wünschen. 70 % der Radfahrenden gaben beim ADFC-Fahrradklima-Test an, sich im Straßenverkehr unsicher zu fühlen.

Als dritter Betroffener berichtete David Rüger aus Neu-Anspach von seinen Erfahrungen als Radpendler zwischen Neu-Anspach und Frankfurt. Er ist nach einem Fahrradunfall auf sein Liegefahrrad angewiesen. Wenn er auf der Straße unterwegs sei, würden ihn viele Autofahrer:innen rücksichtslos und gefährlich eng überholen. Er muss auch die geschotterten Wege nutzen. Das

kostet ihn viel mehr Kraft als auf geteerten Oberflächen.

„Allein der politische Wille kann schnell Raum für den Radverkehr schaffen“ so der Vorsitzende des ADFC Hessen, Ansgar Hegerfeld. „In Frankfurt wurde der fließende Verkehr, und dazu gehört der Radverkehr, höher priorisiert als der ruhende Verkehr und auf einmal war Platz.“ Er wünsche sich auch mehr Kontrollen im Straßenverkehr, denn ohne die wirken unsere Gesetze zum Schutz der Menschen zu Fuß und auf dem Rad nicht.“

Anja Zeller, Geschäftsführerin des VCD Hessen, zeigt sich beeindruckt von der TaunusRadDemo. Sie war bei vielen Aktionen zur europäischen Mobilitätswoche und betonte, wie wichtig es sei, dass die Radfahrenden für ihre Rechte eintreten. Sie berichtete unter anderem

von der Wirkung der Schulstraßen in Baden-Württemberg.

Fast 150 Radfahrer:innen nahmen an der Demonstration trotz angekündigter Regenschauer teil und setzten ein deutliches Signal Richtung Politik gegen das lückenhafte Radnetz im Kreis. Begeistert äußert sich Jochen Teichmann vom Radscheid Offenbach, wie auch viele andere Teilnehmende.

„Pendeln über die Saalburg, das konnte ich mir als Oberurseler bisher nicht vorstellen. Ich pendelte lange auf dem Rad nach Eschborn und Frankfurt. Nun da ich erlebt habe, wie unproblematisch das mit sicheren Radwegen funktioniert, kann ich das gut nachvollziehen.“, so Teilnehmer Udo Bittner, 68 Jahre, der mit seinem Fahrrad ohne E-Motor an der Tour teilnahm. Viele bemerkten überrascht, wieviel schneller sie vorankamen, ohne das ständige Einfädeln und auf guten Oberflächen.

„Es war ein rundum gelungener Demonstrationszug“, freute sich Patrik Schneider-Ludorff, Vorsitzender des ADFC Hochtaunus, auf dem Podium. Er dankte allen Teilnehmer:innen für ihr Engagement, den Mitorganisator:innen, Helfer:innen, dem Landkreis Hochtaunus und der Polizeidirektion West für ihre Beiträge zum Gelingen der Demonstration. „Rechtzeitig zu Beginn der Taunus-Fahrraddemo pausierte der Regen bis zur Schlusskundgebung. Wir alle haben genug von den Lücken in unseren Radverkehrsnetz. Das kam in vielen Gesprächen entlang der Strecke immer wieder auf.“

Abschließend ergänzt er: „Der Ausbau der vom ADFC Hochtaunus priorisierten fünf Routen im Radverkehrsnetz am Taunushang muss nun begonnen werden. Der Rückbau vorhandener Fahrradinfrastruktur oder das Zurückstellen fertig geplanter Projekte wie der Protected Bikeline an der Frankfurter Landstraße ist unerträglich.“

Der ADFC Hochtaunus geht in der Vorbereitung der Kommunalwahlen gerne mit den demokratischen Parteien ins Gespräch, was vor Ort und zwischen den Kommunen die dringenden Maßnahmen sind. Wir werden uns die Wahlprogramme gut ansehen und darauf hinweisen, wer wie viel für ein einladendes Radverkehrsnetz im Hochtaunus verspricht.“

Susanne Bittner



Vor dem Start: Corker:innen-Einweisung in Königstein

Harald Schuster (2)



Freie Fahrt bergab von der Saalburg nach Bad Homburg

Kampagnenfähigkeit

„Es reicht, lasst uns mal
'ne TaunusRadDemo machen!“

So saßen wir im Frühjahr im ADFC Hochtaunus beisammen. Es gibt zu viel Stillstand und rückwärtsge wandte Entscheidungen gegen ein durchgängiges Radverkehrsnetz im Hochtaunus. Egal, ob innerorts oder ortsübergreifend. Die Kommunalwahl steht an. Es gibt gute, einzelne Puzzesteine und Verkehrsversuche, die zeigen wozu die Verwaltungen fähig sind, wenn die Politik sie lässt. Es fehlt jedoch zu oft ein sicheres Radnetz dorthin. So bleiben selbst gute Lösungen hinter ihren Möglichkeiten zurück. Wir mussten auf die Straße!

Aus der IAA-Demo und der Verkehrswende-Hessen-Demo hatten wir Erfahrungen im Rahmen einer funktionierenden Gesamtorganisation gesammelt. Zwei, mittlerweile drei Kidical Masses in Oberursel und Kronberg gaben uns den Mut, die Demo konkret anzugehen.

Zu allererst, ein großes Dankeschön an alle, die an der Organisation und Durchführung der TaunusRadDemo beteiligt waren und alle, die mit dabei waren!

Danke für die erneute Bestätigung: „Wir haben enorm engagierte Aktive im ADFC Hochtaunus, die echt was rocken!“ Darüber hinaus haben wir tragende Verbindungen aus der Verkehrswende Hessen. Die Unterstützung der Aktiven aus der

Verkehrswende Hessen, der ADFC-Gliederungen Main-Taunus, „Wetterau“, Frankfurt, Hessen, Offenbach, Werner Buthe, die Radentscheide, die Critical Masses, Changing Cities hat uns vieles ermöglicht und erleichtert, gerade auch während der Demo. Die Polizeidirektion Hochtaunus in Usingen kannte Raddemos schon und war ein guter Partner, der Hochtaunuskreis kooperierte so, wie es für uns nötig war.

Es wurde eine beeindruckende Demo, zwischen zwei riesigen Regengebieten kamen wir trocken durch den Taunus. (s. Seite 14).

Wir sind glücklich, haben aber auch viel gelernt

Wir haben uns in der Organisationsgruppe sehr viel vorgenommen. Wir hatten trotzdem viele Dinge nicht auf dem Plan und daher niemanden klar dafür benannt. Unterschätzt habe ich auch die Notwendigkeit, unsere Köpfe zwischendurch im wahrsten Sinne des Wortes zusammenzustecken. Das ist aufwändig im ländlichen Raum. Unsere Demo-Organisation war im Nachhinein betrachtet fast so löchrig, wie unser Radnetz. Alle mussten über ihre persönlichen Grenzen gehen. Das geht auf diese Weise nicht nochmal, aber wir haben es geschafft und sind als ADFC Hochtaunus unglaublich glücklich.

Ich z.B. habe den Aufwand und die Zeiträume für Öffentlichkeitsarbeit unterschätzt. Uns fehlen derzeit Aktive für die Reichweiten auf Social Media aller Art. Heutzutage eine Voraussetzung für Kampagnen. Unsere Kontakte zur Presse haben wir unzureichend genutzt, da die Texte zum richtigen Zeitpunkt nicht geschärft waren. Ich erkannte bspw. die Dringlichkeit nicht, auf Entwürfe schnell zu reagieren, und schob es bis zum nächsten Treffen. Da war manches Zeitfenster schon durch. Unsere Botschaften, Informationen und das Konzept der Demo kamen so nicht ausreichend bei potenziellen Teilnehmer:innen an.

Aus Sicht erfahrener Organisator:innen entschlossen wir uns zu

spät, aus dem losen Vorhaben einen konkreten Termin zu machen. Zu spät, um erfahrene Organisator:innen beratend gut einzubinden. Wir waren zu spät dran für Crowdfunding und die Einbindung befreundeter Vereine, Organisationen, Schulen und Kitas.

Für zukünftige Aktionen: wir brauchen mehr Aktive für Social Media und müssen früher starten

Daher starten wir nächstes Mal früher und wollen mehr Aktive einbinden. Bis dahin gilt es, Grundlagen in der Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnenfähigkeit im Kleinen in den Ortsgruppen zu legen. Wir werden die Erfahrungen nutzen, uns Zeit nehmen, Netzwerke vertiefen und freuen uns auf größere Aktionen und Demonstrationen mit genügend Vorlauf ab 2027.

Ich hoffe auf spannende Gespräche zum Beispiel auf dem #Hessenforum zum Thema Raddemos am/im ländlichen Raum.

Susanne Bittner, ADFC Hochtaunus



Didier Hufler (ADFC Königstein) und Ulrike Heitzer-Priem (ADFC Oberursel) bauen das Lücken-Puzzle für die Abschlussveranstaltung der TaunusRadDemo Jutta Hufler



**FAHRRAD
FREUND**



PERPEDALE
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

Offenbach

Pendlerfrühstück am neuen Fahrradparkhaus

Nach der Eröffnung des neuen Fahrradparkhauses an der Berliner Straße wollten der Radladen artefakt und der ADFC Offenbach all denen etwas Gutes tun, die mit dem Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt pendeln, ihren Arbeits- oder Schulweg absolvieren oder ihre Erledigungen machen. Für sie gab es an zwei Donnerstagen im September und Oktober einen Morgen-Imbiss.

Von 7:30 bis 9:30 Uhr wurde für sie ein „Pendlerfrühstück“ vor den Räumen des artefakt-Laden / Fahrradparkhaus angeboten. Hier konnte man sich mit einem Snack, Vitaminen, einem Glas Wasser und auch einem Kaffee versorgen. Dazu gab es Neuigkeiten und Infos zur Nutzung des neuen Fahrradparkhauses.

Die Radfahrenden hatten lange auf das Fahrradparkhaus warten müssen. Anfang 2025 wurde im Magistrat beschlossen, weitere zwei Jahre auf die Eröffnung zu verzichten. „Es wäre die Installation einer Zugangsanlage nötig, um den Einlass zu regeln“, sagte Kämmerer Martin Wilhelm, „doch dafür fehlt uns das Geld.“ Rund 300.000 Euro inklusive Betriebskosten würde dies die Stadt für zwei Jahre kosten – zu viel angesichts des Millionendefizits der Stadt Offenbach.

In dieser Situation sind nun Anja Bamberger und Jürgen Blümmel, die Betreiber des Radladens artefakt, eingesprungen. Mit der Stadt kamen sie überein, dass sie während der Geschäftszeiten ihres Ladens den Zugang zum Radparkhaus gewährleisten. Die Nutzung ist kostenfrei, aus versicherungstechni-



„Pendlerfrühstück“ vor den Räumen des artefakt-Laden / Fahrradparkhaus in der Berliner Straße

Jochen Teichmann

schen Gründen ist es notwendig, dass sich Nutzer:innen im Laden registrieren und eine Kundenkarte erhalten. So können ab sofort alle ihr Rad in der Berliner Straße sicher abstellen – für kurze Erledigungen, wie einen Gang über den Wochenmarkt, längere Zeiträume, beispielsweise den Urlaub, oder tagsüber, zur Weiterfahrt ab Marktplatz mit der S-Bahn.

Wir vom ADFC freuen uns über diese Interimslösung und bedanken uns herzlich bei Anja und Jürgen für ihr Engagement. Beim Magistrat der Stadt Offenbach mahnen wir die Finanzierung einer 24-Stunden-Zugangsanlage an. „Gerade gute und sichere Fahrradabstellanlagen sind eine wichtige Grundlage, damit Menschen aufs Rad umsteigen.“

Jochen Teichmann

Das Offenbacher Tourenjahr ist vorbei – Zeit für eine Bilanz



Tourenziele: Oehlersche Fabrik (oben), Darmstadt Rosenhöhe (unten)

ADFC Offenbach



23 Radtouren wurden in diesem Jahr zwischen April und September in Offenbach angeboten. Sechs Tourleiter hatten sich gemeinsam mit bis zu zehn Teilnehmern auf den Weg gemacht. Vier Touren fielen wegen schlechten Wetters aus.

Das Tourenspektrum beinhaltete Ganztagestouren nach Darmstadt mit den Welterbestätten auf der Rosenhöhe oder Frankfurt, dessen Flughafen umrundet wurde. Eine Tour – angeleitet von Renate Lauffenburger – hatte die Mainspitze und den Hafen von Gustavsburg zum Ziel. Und eine ganze Reihe an Touren fokussierte sich auf Kulturveranstaltungen und Kunstinstallationen in der näheren und weiteren Umgebung. So begeisterte Tourleiterin Andrea Golde Mitradelnde zur Fahrt in den Bad Sodener Quellenpark zu „Jazz im Park“, zum Hanauer Apfelweinsteinmuseum und zum Baumpark Arboretum in Schwalbach.

Auch Shoppingtouren wurden von Andrea Golde angeboten. Von internationaler Feinkost in der Venos-Markthalle in Frankfurt über Kaffee aus der Rösterei Gorilla in Obertshausen, Gemüse von der Orangerie Aukamm bei Wiesbaden, Kosmetik aus der Klein-Welzheimer Manufaktur und Lederwaren von Picard – hier konnte Einkufen mit Pedalieren verbunden werden. Kulinarisches boten zudem die Touren von Tourleiterin

Anja Pieczyk. Routiniert begleitete sie Teilnehmende zur Auszeit bei Maki – berühmt für Brizza – oder zum Biergarten Kalkofen bei Darmstadt. Bei diesen Touren kam das Kulinarische in Form einer geselligen Einnkehr nicht zu kurz.

Mit viel Detailwissen und auch für Neu-Offenbacher interessant begab sich Tourleiter Hans Werner auf die Spuren der Teerfarbenfabrik Oehler und der gleichnamigen Familie. Dieses Unternehmen war schon Mitte des 19. Jahrhunderts durch die Herstellung von Anilin (noch vor BASF) ein bedeutendes Chemieunternehmen. Nach dem 2. Weltkrieg diente das Fabrikgebäude als Archival-Depot, einem von vier zentralen Sammelstellen in der amerikanischen Besatzungszone. Hier wurden zwischen 1946 und 1949 unter anderem rund vier Millionen Bücher gesammelt und soweit möglich an die ursprünglichen – meist jüdischen – Eigentümer zurückgegeben.

Beliebt waren außerdem die Feierabendtouren, eine Spezialität von Detlev Dieckhöfer. Freitagabends setzten sich auch weniger geübte Radler und Radlerinnen rund um Offenbach in Bewegung und landeten auch schon mal in einem schönen Biergarten.

Die Vorbereitungen für 2026 sind in vollem Gange. Wir sind gespannt, was dann auf dem Programm stehen wird. Renate Lauffenburger

Tourguide-Portrait:

„Ich kann (fast) nicht mehr ohne“

Detlev Dieckhöfer leitet seit 11 Jahren ADFC-Touren in Offenbach

Rund 50 Radtouren hat Detlev seit 2014 geführt – nur unterbrochen durch die Pandemiejahre – und ist immer noch mit großer Leidenschaft dabei. Sein Angebots-Spektrum reicht von Tagestouren nach Darmstadt oder zum Frankfurter Flughafen bis zu gemütlichen Feierabendtouren in die nähere Umgebung. Wir haben ihn befragt, wie es dazu kam.

Frankfurt aktuell: Detlev, seit 2014 bist du begeisterter Tourleiter. Was hat dich bewogen, Touren zu führen?

Detlev Dieckhöfer: Ich bin schon vor 2014 etliche Touren mitgefahren und habe gesehen, dass Tourleiter fehlen. Da habe ich mich entschlossen, es einfach mal auszuprobieren. Jetzt kann ich fast nicht mehr ohne (lacht).

Wie viele Touren führst du im Jahr?

DD: 2014 waren es drei oder vier Touren, dann habe ich mich langsam gesteigert. In den letzten Jahren waren es im Schnitt acht bis zehn Touren.

Detlev, was denkst du, wie viele Touren es waren, seit du als Tourleiter angefangen hast?

DD: Ich habe nicht mitgezählt, schätze aber, dass es rund 50 Touren waren. In der Pandemiezeit gab es leider kaum Touren.

Was gefällt dir besonders am Tourleiter-Dasein?

DD: Die Verbindung von Nützlichem mit Angenehem: Bewegung an der frischen Luft und Geselligkeit mit Gleichgesinnten.

Welche Art von Touren bietest du an?

DD: Ich führe Tagestouren mit ca. 50 bis 80 Kilometern und Feierabendtouren in die nähere Umgebung, die auch für ungeübte Radler geeignet sind.

Wie arbeitest du eine Tour aus? Baust du da auf deine großen Ortskenntnisse?

DD: Im Prinzip ja, ich überlege mir ein Ziel und teste dann die Strecken

dahin, soweit ich sie noch nicht kenne. Gleichzeitig überlege ich mir ein paar Dinge, die man unterwegs oder am Zielort anschauen kann. Dazu recherchiere ich auch ein wenig zur Historie, beispielsweise für die Feierabendtour „Frankfurter Altstadt“. Bei der Tour zum Frankfurter Flughafen steuere ich Fakten bei, die nicht jeder kennt.

Was ist dir noch wichtig bei der Tourplanung?

DD: Es soll für alle, auch für mich, interessant sein, abwechslungsreich und zu bewältigen.

Du hast immer ein gastronomisches Highlight bei deinen Touren. Testest du die Lokale vorher?

DD: Ja, das sollte man nicht dem Zufall überlassen, um keinen Reinfall zu riskieren. Nur in Not- oder Ausnahmesituationen würde ich spontan ein mir unbekanntes Lokal aufsuchen.

Wie häufig fährst du eine Tour, bevor du sie als Tourleiter anbietest?

DD: Tagestouren fahre ich ein- bis zweimal vor, Feierabendtouren nur, wenn ich in der Gegend länger nicht unterwegs war.

Fährst du eine Tour, die du schon einmal angeboten hast, vor der Tour nochmals ab?

DD: Ja, denn man muss immer mit Streckenänderungen oder Hindernissen rechnen wie Baustellen, Veranstaltungen, Hochwasser. Ich suche daher immer noch Alternativstrecken. Dadurch entdecke ich mitunter auch schöne neue Routen.

Gab es auch schon schwierige Ereignisse während einer Tour?



Detlev Dieckhöfer (Mitte) bei einer Feierabendtour mit Abendsonne ins Offenbacher Umland

ADFC Offenbach

DD: Ja, ab und zu gab es technische Probleme. Sofern diese nicht direkt gelöst werden konnten, musste der Radelnde auch schon mal eine Tour abbrechen. Als Tourleiter habe ich immer ein Notfallset für platte Reifen und ähnliches dabei. Für Notfälle sollte man außerdem wissen, wo der nächste Bahnhof ist. Wenn es besonders heiß ist oder starke Regenschauer auftreten, muss die

Tour verkürzt oder auf schattige Wege ausgewichen werden können.

Konntest du auch schon mal Mitradelnde als Mitglied werben?

DD: Ja, das ist schon vorgekommen und darüber freue ich mich natürlich ganz besonders.

Detlev, vielen Dank für das Gespräch. Renate Lauffenburger










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

Wooßstr. 21
Tel.: 069 - 952 948 44

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

Öffnungszeiten:

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

Mittwoch Nachmittag geschlossen

Samstag:
9:00 - 13:00 Uhr

Bad Vilbel/Karben

Radverkehrskonzept Bad Vilbel und Radschnellweg FRM 6

Fortschritt braucht Dialog und Expertise

Das große Engagement aller an der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts für Bad Vilbel Beteiligten wird von der lokalen CDU, die in der Koalition mit der SPD die städtische Verkehrspolitik bestimmt, durchaus gewürdigt. Besonders erfreulich, so die CDU in einer Pressemitteilung vom 4. September des Jahres, sei die konstruktive Zusammenarbeit von Fachleuten, externen Planungsexpert:innen und vielen Bürger:innen, die der Mobilitätswende neuen Schwung verleihen sollten.

Positiv sehen viele Bürger:innen beispielsweise die geplanten neuen Abstellanlagen. Gleichwohl sind die im Spätsommer vom Stadtparlament beschlossenen Änderungen an dem von der renommierten Frankfurter Planungsgesellschaft RV-K im Auftrag der Stadt erstellten Entwurf der Fortschreibung kritisch zu bewerten. Das betrifft Anpassungen von Prioritäten ebenso wie Streichungen von Maßnahmen zu verkehrsrechtlichen Verbesserungen mit der Begründung zu hoher Kosten. Aus der Sicht der Betroffenen sind nicht nur großangelegte, sondern auch kleine und schnelle Maßnahmen wie etwa Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn der verkehrsreichen Hauptachsen für eine sichere Radmobilität und ein gutes Miteinander sinnvoll und notwendig. Nicht zuletzt auch das Thema Schulwegsicherheit scheint in den Reihen der CDU-SPD-Koalition nicht das notwendige Gewicht zu besitzen.

Ein zentraler Punkt für Radfahrende und Expert:innen ist die Frage der Wertschätzung von Fachkompetenz: Die Empfehlungen des unabhängigen Planungsbüros und zahlreicher Bürger und Bürgerinnen sollten bei der Umsetzung weiterhin Gewicht haben. Die politischen Entscheider:innen sind eingeladen, auf das Wissen und die Erfahrungen aus der Praxis zu setzen und wissenschaftliche Erkenntnisse ernst zu nehmen und zu berücksichtigen.



Radschnellverbindung, markiert mit Zeichen 350.1 laut StVO – hier ein Beispiel in der Nähe von Heilbronn

Peter Sauer

Hintergrund:

Kriterien für einen Radschnellweg (eine Radschnellverbindung – RSV)

- Um eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h zu erreichen, sollen RSV direkt geführt werden und mit hoher Oberflächenqualität sowie mit ausreichenden Breiten, die das Nebeneinanderfahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen ermöglichen, ausgestattet sein.
- Die Entwurfsgeschwindigkeit (das heißt die rechnerische Geschwindigkeit für die Bemessung beispielsweise der Kurvenradien) soll bei 30 km/h liegen.
- An Knotenpunkten sollen RSV vorwiegend bevorrechtigt sein und so eine Fahrt mit möglichst geringen Verlustzeiten ermöglichen. Das bedeutet, dass die mittleren Zeitverluste pro Kilometer durch Anhalten und Warten nicht größer als 15 Sekunden (außerorts) und 30 Sekunden (innerorts) sein sollen.
- Steigungen sollen möglichst unter 6 Prozent liegen, und „verlorene Steigungen“ sollen vermieden werden. (Verlorene Steigung: bewältigter Anstieg, der im weiteren Verlauf durch Bergabführung wieder verloren geht.)
- Eine grundlegende Trennung von Rad- und Fußverkehr wird angestrebt.

Quelle: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (Hrsg.), Radnetz Hessen. Qualitätsstandards und Musterlösungen, 2. Auflage, November 2020

sichtigen. Eine Mobilitätswende gelingt nur gemeinsam, im Wege eines offenem Austauschs und auf einer soliden wissenschaftlichen Grundlage – für mehr Sicherheit und Lebensqualität in Bad Vilbel.

Ein weiterer bedeutender Aspekt: die geplante Führung des Radschnellwegs FRM 6 in Bad Vilbel, der bereits seit mehreren Jahren immer wieder für Diskussionen sorgt. Der FRM 6 ist als schnelle, sichere und möglichst separierte Trasse direkt für Radelnde vorgesehen, die auf der Strecke zwischen Butzbach und Frankfurt pendeln. Gerade auch hier zeigt sich, wie entscheidend eine objektive Bewertung durch Verkehrsexpert:innen ist: Der aktuell favorisierte Streckenverlauf in Bad Vilbel führt zu großen Teilen mitten durch die Stadt und weicht von den Qualitätsstandards des Landes Hessen deutlich ab. Eine echte Radschnellverbindung stellt sich als eine breite, steigungsarme und von anderen Verkehrsarten getrennte Route dar, wie es die Musterlösungen des Landes vormachen (siehe Kasten). Dermaßen attraktiv gestaltet, bietet sie die bestmöglichen Anreize zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad.

Radfahrende und Fachverbände beobachten kritischen Auges, wie die Kommunalpolitik die Sinnhaftigkeit einer Radschnellverbindung versteht und inwieweit sie die betreffenden Anforderungen berücksichtigt. Die Einhaltung der Qualitätsstandards des Landes ist nicht nur eine Fördervoraussetzung, sondern entscheidend für den Erfolg der Mobilitätswende. In den Reihen von Bürgern und Bürgerinnen und unabhängigen Expert:innen besteht daher die klare Erwartung, dass die Machbarkeitsstudie und die Empfehlungen von Verkehrsplanenden bei der weiteren Gestaltung und Umsetzung der FRM 6 wirklich ernst genommen werden – damit aus einem ambitionierten Projektplan tatsächlich eine sichere und zukunftsweisende Verbindung folgt.

Michael Görg

Sichere Schulwege

Mehr Engagement und neue Ideen für Bad Vilbel

Für viele Kinder ist der tägliche Schulweg mit Risiken im Straßenverkehr verbunden. Unter der Überschrift „Sicher zur Schule – besser zu Fuß und mit dem Fahrrad?“ hatten wir mit aktiver Unterstützung durch Schulleiter Markus Maienschein für den 2. September im Haus der Begegnung ein Treffen initiiert. Die Absicht: über sichere Schulwege und die Frage diskutieren, wie mehr Kinder diese Wege mit dem Fahrrad eigenständig und sicher absolvieren können.

Kurzvorträge der Veranstalter spannten einen Bogen von den rechtlichen Voraussetzungen für Schulwege und Schulwegeplanung (Michael Görg, ADFC Bad Vilbel / Karben) über begleitetes Gruppenradfahren von Kindern im „BiciBus“ (Simone Markl, ADFC Frankfurt) bis hin zu Anforderungen an die kindliche Mobilitätsbildung (Walter Baumann, ADFC Bad Vilbel / Karben).

Aus der Sicht der anwesenden Schulleitungen und Elternvertretungen der Schulen an der Saalburgstraße stellen insbesondere die Homburger

Straße und die dortigen drei Kreisverkehrsanlagen Gefahrenpunkte für die Schulkinder dar. Viele Eltern und Lehrkräfte beobachten dort immer wieder hochriskante Zusammentreffen von Auto- und Schulverkehr, und es kam auch schon zu Unfällen. Alleinige Aufklärungsarbeit in den Schulen stößt hier an Grenzen. Die Teilnehmenden fordern von der Stadt Verbesserungen an den Kreisverkehrsanlagen und ein Mehr an polizeilicher Regelung während der Stoßzeiten.

Ein weiterer Schlüssel zu mehr Sicherheit auf Schulwegen ist aus der Sicht der Teilnehmenden, darunter ein Vertreter der Verkehrswacht Wetterau, eine stärkere Beteiligung und Einbindung der Eltern. Eltern sind Vorbilder und Ratgeber für ihre Kinder, doch darüber hinaus können sie erwarten, bei den städtischen Verantwortlichen Gehör zu finden. Wir sind bereit, mit Vorträgen beispielsweise im Rahmen von Elternabenden, Begehungen oder Trainingstouren an den Kreisverkehren alle Initiativen zu unterstützen, die sich hier engagieren.



Interessiert folgen die Besucher den Vorträgen

Michael Görg (2)

Für uns muss es darum gehen, den Dialog mit allen Beteiligten zu fördern: „Wir wollen Kindern die Vorzüge der eigenen Bewegung nahebringen. Wenn hier Sicherheit und Freude zusammenkommen, sollten auch die Eltern dafür zu gewinnen sein.“

Michael Görg

Kleine Ode an den Morgen

Impressionen vom
STADTRADELN 2025

Von Bad Vilbel die Nidda abwärts – das ist schon seit vielen Jahren mein geliebter Arbeitsweg. Vor zehn Jahren entdeckte auch mein Nachbar diese Vorzüge, und seitdem sind wir morgens meist gemeinsam unterwegs. Ja, morgens! Start ist immer um fünf Uhr. Um diese Uhrzeit ist aus uns unerfindlichen Gründen noch nicht allzu viel los. Umso eher nimmt man die anderen Radler:innen und Jogger:innen wahr, die ebenfalls nach festem Rhythmus schon unterwegs sind.

So überholen wir mit schöner Regelmäßigkeit eine Radlerin zwischen Westkreuz und Nied. Irgendwann hat sich die Angewohnheit eingeschliffen, dass wir uns mit einem

freudigen „Morsche“ begrüßen. Und tatsächlich: Wenn wir sie bis Nied nicht eingeholt haben, dann wartet sie auf uns – dort, wo sich die Wege trennen –, um diese schöne Tradition pflegen zu können, trägt sie doch zum Gelingen eines Arbeitstags bei.

An einem Morgen im September startete ich etwas früher, um die bekannte Unbekannte früher einzuholen und mal etwas ausgiebiger zu plaudern. Zu unser beider Überraschung starten wir beide in Bad Vilbel und haben damit eine deutlich längere gemeinsame Wegstrecke als bislang gedacht, treffen wir uns ja im Normalfall erst nach rund 20 Kilometern Fahrt. Dann, da wurde es richtig crazy, zeigte sich, dass wir beide es sind, die sich seit zwölf Tagen beim STADTRADELN im ADFC-Team um die Plätze 1 und 2 duellieren – sie mit dem längeren Arbeitsweg an den fünf Arbeitstagen, ich dagegen bin zusätzlich auch am Wochenende unterwegs.

Nachdem wir diese Erkenntnis verdaut hatten, kam von ihrer Seite eine klar formulierte Kampfansage. Die kann man ignorieren – oder aber annehmen. Ignorieren ist eher nicht so meins. Also legte ich am nächs-

ten Tag, einem Samstag, gleich mal 160 Kilometer vor: morgens 'ne schöne Rennradrunde durch die Wetterau, nachmittags noch zum Langener Waldsee. Zwei Tage lang saß ich dem Irrglauben auf, damit ihren Kampfgeist gebrochen zu haben. Dann kam der Konter, und schon war ich wieder im Rückstand. Nun war klar: Die Kampfansage war echt. An den noch verbleibenden STADTRADELN-Tagen pushten wir uns gegenseitig; auch zwei Tage Dauerregen konnten uns nicht ausbremsen. Am die Kampagne abschließenden Wochenende piffte sie darauf, aufs Radeln zu verzichten, und ließ nichts mehr anbrennen. Zwar konnte ich mit einer weiteren Rennradrunde am Schluss, beziehungsweise bis zur Seufzbrücke in Staden, meinen Rückstand verringern, doch ihre Position konnte ich ihr nicht mehr streitig machen.

Und so haben wir erstmals eine Teamsiegerin beim ADFC Bad Vilbel / Karben. Das finde ich umso bemerkenswerter, als in den vergangenen Jahren die ersten Plätze immer eine reine Männerdomäne waren – und ich bin überzeugt, dass dies nicht nur für unser ADFC-Team gilt. Chapeau!

Hatte ich erwähnt, dass wir bei all dem unser morgendliches Grüßen beibehalten haben? Es ging uns um den Spaß, und den hatten wir definitiv – auf jedem der über 1200 Kilometer, die wir in den drei Wochen jeweils pedalieren, und beim abendlichen Checken der Platzierung.

Der Rest ist schnell erzählt: Im Vergleich mit 2024 waren die Teilnahme und die Gesamtstrecke in Bad Vilbel etwas geringer. 455 Radelnde strampelten gut 72.000 Kilometer. In einer anderen Liga fuhr wieder das Team des Georg-Büchner-Gymnasiums, das allein mit 330 Radelnden und fast 44.000 Kilometern zum Gesamtergebnis beitrug – und damit dennoch nicht an sein Vorjahresergebnis herankam. Unser ADFC-Team erreichte wie gewohnt den zweiten Platz, wie im Vorjahr mit 20 Teammitgliedern, aber mit gut 7000 Kilometern etwa 10 Prozent mehr Strecke. Danke und Glückwunsch all denen im Team, die außer den beiden oben genannten dazu beigetragen haben! Den dritten Platz eroberten die Grünen, die damit einen Platz besser abschnitten als im Vorjahr. Auf ein Neues im nächsten Jahr!

Christian Martens

Main-Taunus

Verkehrsschau Kriftel

Im Rahmen der Krifteler Verkehrsschau wurde auch die Wiesbadener Straße in Augenschein genommen. Diese Anliegerstraße wurde vor kurzem in eine Fahrradstraße mit einer Freigabe für Anlieger umgewandelt; für RadlerInnen gibt es hier trotz der Umwandlung in eine Fahrradstraße regelmäßig Probleme mit Kfz an den Engstellen.

Das Fahrzeug im Bild hätte ca. drei Fahrzeuge weiter hinten halten müssen, um der Radlerin die Ausweichmöglichkeit in einen freien Parkplatz zu ermöglichen. So beträgt der Seitenabstand weniger als die erforderlichen 1,5 Meter innerorts.

Auch in Gegenrichtung wird der Vorrang von Radfahrenden regelmäßig ignoriert – der Kfz-

Verkehr ist dann wartepflichtig, weil auf seiner Seite die parkenden Fahrzeuge stehen und keine Ausweichstelle erkennbar ist.

Es zeigt sich, dass viele auch geübte RadnutzerInnen lieber den parallelen Hattersheimer Weg fahren, obgleich keine sinnvolle Einfädelungsmöglichkeit auf die Kapellenstraße besteht und auch nicht geschaffen werden kann.

Für die Wiesbadener Straße fordert der ADFC eine signifikante Verbesserung für RadlerInnen. Möglich wäre: Sperrung der Durchfahrt unter der Bahnbrücke für Kfz, Aufhebung der Parkmöglichkeit auf der Wiesbadener Straße, vielleicht würden auch mehr Ausweichstellen die Lage entschärfen. Auch wäre eine nachhaltige Sanktionierung von Gefährdungen sinnvoll. Aber so, wie es jetzt ist, kann es nicht bleiben. *Holger Küst*



Hier wird es eng: Wiesbadener Straße in Kriftel mit Begegnungsverkehr

Verbesserungen in Hofheim

An einigen Stellen haben sich in den letzten Monaten Verbesserungen für den Radverkehr ergeben. Besonders erfreulich ist die Umsetzung des langjährigen Wunsches des ADFC, Fahrradparker im Bereich der Hofheimer Postfiliale zu schaffen. Ebenso wurden Fahrradparker am Ende der Kurhausstraße vor der Hauptstraße geschaffen. In beiden Fällen wurden Kfz-Stellplätze umgewidmet.

Erfreulich ist ebenso, dass mit dem Rad fahrende Personen jetzt wieder legal zur Unterführung zu den Bahngleisen gelangen können, indem die Befahrung des Busbahnhofs erlaubt wurde. Natürlich genießen hier die Busse und die Taxen Vorrang, aber aufgrund des übersichtlichen Areals sollte es hier keine Probleme geben.

Mit der Gotenstraße und der Cheruskerstraße wurden jetzt zwei Einbahnstraßen in Marxheim für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. *Holger Küst*



Der Busbahnhof in Hofheim darf jetzt wieder legal befahren werden



Vor der Hofheimer Post wurden nun Fahrradparker geschaffen *Holger Küst (3)*

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

Fernweh im Winter

Die Radreisen-Vortragsreihe
des ADFC Frankfurt im Winter

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

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

Eintritt frei, Spende erbeten



Verena Reddig

15. Januar 2026



Helga Hofmann

26. Februar 2026

Donnerstag, 20.11.2025, 19:30 Uhr
Michael Bunkenburg (ADFC Frankfurt)

GPS für Fahrradfahrerinnen und -fahrer

In dem Vortrag geht es um Satellitenavigation für
Radfahrende und zu Fuß gehende.

Zunächst wird eine allgemeine Einführung in
die grundlegende Funktionsweise der Satelliten-
navigation gegeben. Außerdem wird auf die Un-
terschiede in der Handhabung bei Verwendung
eines klassischen GPS-Gerätes oder eines
Smartphones hingewiesen.

Der inhaltlich-thematische Schwerpunkt be-
fasst sich dann mit den umfangreichen Änderun-
gen bei der Navigations-App Komoot. Nachdem
die Firma im März
verkauft wurde, gibt
es jeden Monat
zahlreiche optische Änderungen, aber auch viele
inhaltliche Neuerungen. Wir werden versuchen,
einen Überblick zu bieten.



Donnerstag, 15.1.2026
Verena Reddig (ADFC Frankfurt)

BIKE&BLUE – Radtouren mit Wasserblick

Drei Regionen laden im Sommer zu unvergessli-
chen Radtouren ein – mit Natur, Kultur und erfri-
schenden Pausen am Wasser:

Erkunden Sie die Leipziger Neuseenlandschaft,
die idyllische Potsdamer Seenlandschaft und
die maritime Küstenwelt Ostfrieslands mit ihren
charmanten Inseln.

Donnerstag, 26.03.2026, 19:30 Uhr

Termin ist noch in Planung

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

Donnerstag, 26.2.2026, 19:30 Uhr

Anne Wehr, Bertram Giebler (ADFC Frankfurt),
Helga Hofmann (ADFC Darmstadt) und Vera
Dopichaj (ADFC Frankfurt)

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

Die Referent:innen – allesamt gerne und öfter im
Nachbarland unterwegs – zeigen ihre Lieblings-
routen in den Niederlanden. Dazu gehören alte
Hansestädte und moderne Stadtentwicklung,
aber auch entspanntes Flussradeln an der Maas
oder an der Waal bzw. dem Rhein. Während Anne
und Bertram als TourGuides schon wiederholt
geführte Radtouren im Nachbarland anboten
und diese Erfahrungen in ihren Vortrag mit ein-
fließen lassen, sind Vera und Helga am liebsten
mit Rad und Zelt unterwegs.

St. Pauli: Reifenflicken unter erschwerten Bedingungen

Hamburg ist eine faszinierende Stadt. Die Faszination endet aber schlagartig, wenn man dort plötzlich einen Platten hat. Aber kein Flickzeug! Und das kurz vor Feierabend! Doch es gibt orts-kundige Anwohner, auch im Stadtteil St. Pauli. „Da gehst du hier lang, die dritte Straße rechts und dann die zweite links. Das ist die Wohlwillstraße. Dort gibt es einen Fahrradladen“, erfuhr ich.

Der Laden hatte noch geöffnet! Beim Betreten überkam mich das Gefühl, in einem Film zu sein. Hier war die Zeit stehen geblieben, alles erinnerte mich an meine Kindheit. Doch die angebotenen Produkte waren top aktuell.

Dem hinter der Theke stehenden mittelalterlichen Mann, er war, wie sich schnell herausstellte, der Inhaber, schilderte ich mein Problem. Seine Reaktion: „In drei Monaten kannst du einen Termin haben“. Als ich ihn ungläubig anschauete, drückt er mir eine Luftpumpe, Werkzeug und Flickzeug in die Hand: „Die Reparatur machst du aber draußen auf der Straße! Hier drinnen ist kein Platz!“



Kein indischer Seiltrick, sondern der Versuch
eines Rentners, seinen Reifen zu flicken privat

„Du bist tatsächlich in einem Film“, denke ich mir, und baue den Bürgersteig vor dem Laden zu einer Werkstatt um. Wenige Schritte neben mir werkelt ein anderer Leidensgenosse. Für die Passanten war das offensichtlich ganz normal.

Nach einer knappen halben Stunde endete mein ‚Film‘ dann mit einem ‚Happy End‘. Eine für mich nicht alltägliche Arbeit war erfolgreich erledigt. Bei der Rückgabe der entliehenen Utensilien kaufte ich von Mica, dem Inhaber des Ladens „SUICYCLE“ in der Wohlwillstraße 12 in St. Pauli, einen neuen Schlauch. Sozusagen aus Dankbarkeit. „Was bin ich dir schuldig?“, fragte ich ihn dann. „Gib mir 'nen Zehner“, meinte er. Den gab ich ihm gerne. Und ein weiteres Scheinchen für das Schweinchen, das auf der Theke stand.

Beim Abschied fragte ich, ob ich über ihn, seinen Laden und mein Abenteuer in der Zeitschrift „Frankfurt aktuell“ berichten dürfe.“ „Na klar“, meinte er. Mit einem „Moin moin“ endete dann mein erfolgreicher Besuch in einer Nebenstraße der Reeperbahn.

Bernd Zürn (ADFC-MTK)

Reiseerlebnis in grandioser Bergwelt

Mit Fahrrad und Bahn in 4 Tagen vom Bodensee zur Zugspitze

Durch blühende Löwenzahnwiesen im Oberengadin, die Berge immer in Sichtweite

Holger Dietz (2)

Am verlängerten Himmelfahrtswochenende Ende Mai/ Anfang Juni fuhr eine kleine Gruppe unter der Leitung von Jens Zukunft mit dem Fahrrad vom Bodensee über das Engadin bis zum Fuß der Zugspitze. Um daraus keine überlangen Etappen auf Tour-de-France-Niveau werden zu lassen, wurden längere Distanzen über einige der schönsten Bahnstrecken Mitteleuropas zurückgelegt.

Nachdem bei der Erstauflage dieser Radreise 2024 (ebenfalls um den Monatswechsel Mai/ Juni) alle Plätze ausgebucht waren, hatte dieses Jahr die Gruppe mit vier Teilnehmern (inklusive Jens) eine überschaubare Größe. Vielleicht wurden potenzielle Interessenten von der Radreisepräsentation im Oktober 2024 abgeschreckt. Bilder von Eis und Schnee, durchgefrorenen Radelnden sowie Berichte über überflutete Bahnstrecken und Chaos bei der Rückreise waren vielleicht Anti-Werbung für diese Reise. Optimistisch, dass das Wetter nicht noch einmal so schlecht werden kann, meldeten sich drei wagemutige Radler für die 2025er-Edition dieser Reise an. Und sie sollten bezüglich des Wetters nicht enttäuscht werden.

So trafen wir uns am Morgen von Christi Himmelfahrt (oder auch Vatertag) morgens um 7 Uhr am Frankfurter Hauptbahnhof, um zum ersten Übernachtungsort Singen (Hohentwiel) zu fahren. Da es ab Karlsruhe einen durchgehenden Regionalexpress nach Singen gab, verzichteten wir auf den ICE und fuhren komplett mit Regionalzügen. Die ersten beiden Teilstrecken nach Mannheim und anschließend mit der S-Bahn nach Karlsruhe verliefen entspannt und problemlos. In Karlsruhe kam dann die erste Herausforderung des Tages: im überfüllten Zug mit Fahrtziel Konstanz die Fahrräder unterzubringen und einen Sitzplatz zu bekommen, wozu wir uns auf zwei Wagen aufteilen mussten. Nachdem Fahrräder im vollen Fahrradabteil platziert und Sitzplätze in der oberen Etage der Doppelstockwagen gesichert waren, konnten wir uns zurücklehnen und die Fahrt über die wunderschöne Schwarzwaldbahn von Offenburg nach Singen genießen. Die Strecke schraubt sich über weitgezogene Kehren und durch zahlreiche Tunnel bis auf 832 Meter über dem Meeresspiegel.

In Singen (ohne nennenswerte Verspätung) angekommen, bezogen wir unser Hotelzimmer und reduzierten das Gepäck auf den Bedarf für eine Nachmittagstour. Diese bestand aus einer Umrundung des westlichen Bodensees (Untersee

genannt). Bei bewölktem Himmel, aber angenehmen 20°C und ohne Regen, wurde der Bodensee bei Radolfzell erreicht. Von dort radelten wir gegen den Uhrzeigersinn am Ufer entlang und erreichten nach ca. 25 Kilometern Stein am Rhein mit seinen bunt bemalten Hausfassaden und somit das erste Mal die Schweiz. Auf einem hervorragend ausgebauten und asphaltierten Radweg legten wir mit vielen Blicken auf den See die 30 Kilometer nach Konstanz mühelos zurück. Nach Besichtigung der Altstadt und des Hafens aßen wir zu Abend und fuhren anschließend mit dem Zug nach Singen zurück. Im Hotel angekommen hieß es, schnell ins Bett zu gehen, da es am nächsten Morgen bereits sehr früh weiterging. Schließlich sollten nach einer mehrstündigen Bahnfahrt nach St. Moritz noch ca. 70 Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Mit der Bahn nach St. Moritz

Am nächsten Morgen war die Abfahrt mit der Bahn bereits für 6:45 Uhr angesetzt, um gegen 12 St. Moritz erreichen zu können. Auf ein reichhaltiges Frühstück mussten wir dennoch nicht verzichten, da die Hotelinhaber dankenswerterweise auf unseren Zeitplan eingegangen waren und Frühstück für 6 Uhr vorbereitet hatten, was in diesem Hotel

sonst nicht der Fall ist. Und so waren wir gut gestärkt rechtzeitig am Bahnsteig, um mit dem Regionalexpress nach Schaffhausen zu fahren, wo der Umstieg in Richtung Zürich problemlos bewältigt wurde. Nach der Abfahrt des Zuges folgte direkt das erste Highlight des Tages: ein Blick auf den imposanten Rheinfluss bei Schaffhausen bei strahlendem Sonnenschein (der uns den ganzen Tag begleiten sollte). Nach dem nächsten Umstieg in Zürich in Richtung Chur folgten weitere landschaftliche Highlights: Während die Hügel am Zürichsee noch sanft geschwungen waren, wurde die Landschaft am kurz darauf folgenden Walensee das erste Mal alpin. Schroffe Bergwände, die bis zu 2300 Meter hoch sind, prägten den Blick aus dem Zugfenster, während die Bahn sich am Ufer des Sees entlangschlängelte. Wer jetzt glaubt, dass das schon das Highlight war, wurde aber bald eines besseren belehrt.

Nach dem letzten Umstieg in Chur ging es mit der Rhätischen Bahn über das UNESCO-Weltkulturerbe Albulabahn nach St. Moritz. Diese Bahnstrecke bietet alles, was das Eisenbahnerherz begehrt: enge Schluchten, zahlreiche Brücken und Tunnel, Ausblicke auf die Bergwelt. Am bekanntesten ist hier sicher das Landwasserviadukt, bei dessen Überfahrt man in einem weiten Bogen das Tal der Landwasser über-

quert, dabei auf eine senkrechte Felswand zufährt, um in dieser direkt in einem Tunnel zu verschwinden. Weitere Höhepunkte sind mehrere Kehr- und Spiraltunnel, die die Bahnstrecke künstlich verlängern, um die Steigung moderat zu halten. Und so erreichten wir mit vielen Eindrücken gegen 12 Uhr St. Moritz, um dort mit dem eigentlichen Zweck dieser Reise, dem Radfahren, zu beginnen.

Löwenzahn en masse und idyllische Bergdörfer

Auf den ersten Kilometern prägten Berge mit über 3000 Metern Höhe die Kulisse, während wir auf einem gut ausgebauten Radweg innabwärts durch das Oberengadin rollten. Beim Blick zurück öffnete sich nach einigen Kilometern der Blick auf den Piz Bernina, mit 4048 Metern Höhe der östlichste Viertausender der Alpen. Auf den folgenden Kilometern prägten blühende Löwenzahnwiesen das Bild. Die gelben Blütenteppiche erstreckten sich kilometerweit. Nach einigen Kilometern änderte sich das Bild: Das Tal wurde enger und der Weg führte nun im Hang stetig hoch und runter. Nach einer Kuchen- und Eispause in Zernez folgten die Hauptanstiege des Tages: Zunächst ging es rund fünf Kilometer aus dem Innental hoch in das Bergdorf Guarda, das als eines der am besten erhaltenen Bergdörfer des Engadins gilt. Im Anstieg begegnete uns ein Hirte mit seinen Ziegen, die größere Lasten transportierten. Nach einer rasanten Abfahrt über Almwiesen folgte der zweite größere Anstieg des Tages in das Bergdorf Ftan. Die folgende Abfahrt führte über eine erstklassig asphaltierte Straße und mehrere Kehren direkt zur Jugendherberge in Scuol, dem Ziel dieser Etappe nach 71 Kilometern. Für eine Jugendherberge waren die Zimmer hervorragend ausgestattet.

Der nächste Tag wurde wieder von strahlendem Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen begleitet. Im Gegensatz zum Vortag führte der Weg nun deutlich häufiger am Inn entlang. Einige kurze Anstiege entschädigten mit Fahrten durch blühende Bergwiesen. Nach gut 20 Kilometern wurde die Zollstation in Martina erreicht, wo man auf die Via Claudia Augusta trifft, die hier in Richtung Reschenpass abzweigt. Auf den folgenden Kilometern verengte sich das Innal zu einer Schlucht mit senkrecht aufrä-

genden Felswänden und schließlich passierten wir die ehemalige Zollstation und Gerichtsstätte Altfinstermünz. Auf den folgenden Kilometern weitete sich das Tal deutlich und wir konnten ohne große Mühen und Steigungen innabwärts radeln. Auf den letzten Kilometern vor Landeck verengte sich das Tal erneut, aber über einen gut ausgebauten Radweg erreichten wir nach 73 Kilometern den Ort, wo das Ende der Etappe, aber nicht der Übernachtungsort war.

Denn nach einer Kuchen- und Eispause ging es mit dem Zug nach Seefeld. Während die Fahrt durch das Innal recht unspektakulär ist, verläuft die Karwendelbahn von Innsbruck in der Steilwand des Karwendelgebirges, um bis nach Seefeld 600 Höhenmeter zu gewinnen. Dabei bieten sich zwischen den zahlreichen Tunneln weite Blicke über das tief unten liegende Innal. Vom Bahnhof in Seefeld waren es nur noch wenige Meter bis zum Hotel.

Um die Zugspitze herum

Am letzten Tag der Radreise stand die Umrundung der Zugspitze auf dem Programm. Das Wetter war nicht mehr so freundlich wie die Tage zuvor, bis auf wenige Tropfen blieb es aber trocken bei weiterhin angenehmen Temperaturen. Von Seefeld ging es zunächst nach Leutasch. Anschließend hieß es, ca. 500 Höhenmeter am Stück hoch zur Ehrwalder Alm zu bewältigen. Dabei hatten wir stets die Südseite des Wettersteingebirges im Blick und nach einigen Kilometern konnten wir das erste Mal die Zugspitze erblicken. Schließlich fuhren wir mit einem beeindruckenden Bergpanorama über die Ehrwalder Alm, die steil abfallende Südseite der Zugspitze stets im Blick. Anschließend stürzten wir uns in die sehr steile und kurvige Abfahrt nach Ehrwald. Von dort, 500 Meter tiefer als die Alm gelegen, wirkte die Zugspitze noch imposanter.

Nach der Mittagspause rollten wir auf einem sehr gut ausgebauten Radweg durch das Loisachtal bis nach Garmisch-Partenkirchen, das wir nach 60 Tageskilometern erreichten, um anschließend von dort die Rückfahrt mit der Bahn anzutreten. Diese sollte insbesondere auf dem ersten Teil nach München zu einer Herausforderung werden, da der Zug sehr voll war. Nach Ankunft



Die Aussicht entschädigt für die Mühen des Anstiegs Richard Lohmann



Tourteilnehmer in Stein am Rhein. v.l.: Humberto Carrasco Ancochea, Holger Dietz, Richard Lohmann und Jens Zukunft



Spektakulär: Zug der Rhätischen Bahn auf dem Landwasserviadukt Jens Zukunft

in München war noch Zeit für eine kleine Rundfahrt durch die Stadt, auf der Jens uns zum Englischen Garten führte, wo wir das angenehme Sommerwetter genießen konnten. Anschließend ging es zurück zum Bahnhof und mit dem ICE nach Frankfurt, der die Mainmetropole gegen 22 Uhr erreichte.

Fazit: Anders als im Vorjahr prä-sentierten sich uns das Wetter von

seiner (nahezu) besten Seite. So konnten wir die grandiose Bergwelt in vollen Zügen (einige Male auch im Wortsinn) genießen. Die Kombination aus Radrouten mit einigen der schönsten Bahnstrecken Mitteleuropas bot ein einmaliges Reiseerlebnis.

Richard Lohmann

Diese Reise findet voraussichtlich wieder im Juni 2026 statt.



Ihr fahrt ja noch bio...!

Bummeltour durch Baden-Württemberg zum Bodensee

Das Hohenzollernschloss
in Sigmaringen überragt
die Stadt Peter Sauer (13)

Einfach in Frankfurt auf's Rad setzen, durch den Odenwald an den Neckar fahren, diesem flussaufwärts folgen bis Rottweil, dahinter zum Oberlauf der Donau wechseln und irgendwann am Bodensee ankommen. Mit überschaubaren Etappen, mit Zeit für Besichtigungen, mit Appetit auf Maultaschen, Spätzle, Kuchen. Gerne bei gutem Wetter. Daran fehlte es aber.

Von Frankfurt nach Babenhausen rollt es leicht, weiter nach Groß-Umstadt ebenfalls. Dass dort das Weinfest den Ort im Griff hat, wussten wir. Dass es äußerst schwierig ist, Groß-Umstadt an diesem Tag zu durchqueren, lernten wir schnell. Glücklicherweise entkam man den Menschenmassen entlang des Festzugs.

erwischt uns der Regen auf der steilen Rampe hinauf nach Otzberg und bleibt uns auch auf der langen Abfahrt ins Tal der Mümling erhalten. In Bad König ist es nass, leider auch am nächsten Morgen. Wir entscheiden uns für die Bahn und sind bereits früher als geplant am Neckar, im Städtchen Eberbach. Das stellt sich gleich als Vorteil dar, bleibt uns doch so noch der ganze Nachmittag zur Stadtbesichtigung, zur Wanderung auf den Ohrsberg mit einem Aussichtsturm, und zum Besuch des Cafés Viktoria, in dem die berühmte Viktoria-Torte, ein farbenfrohes, aber gut schmeckendes Monstrum aus Teig und Sahne, serviert wird. Da der Regen nach Kauf eines Schirms nachgelassen hatte, konnten wir mit dem Tag in Eberbach ganz zufrieden sein. Dass wir „noch bio“ unterwegs seien, wurde von der Wirtin gleich bemerkt.

Nicht nur von ihr. Fast jedes Gespräch mit Fremden beginnt mit „Ihr fahrt ja noch bio!“, mehrmals am Tag hören wir das. Und ja, bis auf wenige Ausnahmen treffen wir fast ausschließlich auf elektrisch unterstützte Radtourist:innen. „Die grüßen wir nicht!“ meint ein Schweizer Ehepaar resolut, das uns mit edlen neuen „Bio“-Reiserädern begegnet und sich freut, dass sie mit dieser Art des Reisens nicht alleine sind.

Die Türme von Bad Wimpfen sind vom Neckartalweg aus gut zu sehen. Ein steiler Weg führt hinauf in den Ort, wo wir durch einen alten Tor-

bogen in die Altstadt gelangen. Bad Wimpfen wurde just an diesem Tag von einem Online-Reiseportal zur schönsten Altstadt Deutschlands gekürt. Wohl zu Recht, wie wir nach einem Rundgang durch die Gassen meinen. Bestätigt finden wir unseren Eindruck auch nach Besteigung des Blauen Turms, der einen Blick über die mittelalterliche Dachlandschaft ermöglicht. Drei Euro kostet der Eintritt, zu zahlen oben bei der Türmerin, die uns vor ihrer Türmerinnenstube begrüßt. Seit fast 30 Jahren lebt sie hier oben, und nachdem die Kinder aus dem Haus (wohl besser „aus dem Turm“) sind, findet sie die kleine Wohnung über der Stadt ganz komfortabel. Mit ihren über 70 Jahren geht sie nicht mehr täglich die Stufen hinab, das eine oder andere besorgen Freunde. Die müssen dann nur bis zu einem Zwischengeschoss im Turm steigen. Dort hilft ein per Handkurbel betriebener Lastenaufzug, auch einen Kasten Bier in die Türmerinnenstube zu hieven.

Die schönste Altstadt Deutschlands

Ein Gasthof wirbt mit einer Vielzahl von Maultaschen-Varianten. Wir halten das für landestypisch und bestellen. Die Maultaschen schmecken gut, die Portionen sind groß, wir sind zufrieden. Doch sind wir die einzigen Gäste, die landestypisch essen. Alle anderen im Maultaschenwirthaus bestellen Schnitzel mit Pommes. Auch das sicherlich landestypisch.

Am Rathaus prangt neben dem Wappen von Baden-Württemberg der rot-weiße hessische Löwe. Bad Wimpfen war lange eine hessische Exklave, wurde erst 1952 in den Landkreis Heilbronn übernommen und damit von Hessen getrennt.

Am nächsten Morgen verlassen wir die Stadt bei Regen. Unser Tagesziel Marbach, das wir auf idyllischen Radwegen zwischen Fluss, Weinbergen und Kraftwerken zu erreichen hofften, bleibt erhalten, die geplante Fahrt dorthin aber nicht. Wir besteigen den Zug nach Ludwigsburg und steigen dort in die S4 nach Marbach. Frau Morlock vom Hotel, der wir unsere frühere Ankunft avisiert hatten, bittet darum, vom Bahnhof aus anzurufen. Ihr Mann sei dann in fünf Minuten am Hotel. Marbach ist „Schillerstadt“, der große Dichter kam hier zur Welt. Vom Bahnhof rollen wir auf der Schillerstraße in die Stadt, passieren Schillers Geburtshaus und sehen bald Herrn Morlock vor dem Hotel Schillerhof aus seinem Wagen steigen. „Sie fahren ja noch bio!“, bemerkt er, bevor er die Schuppentüre hinter unseren Rädern verschließt.

Kurz darauf, wir haben Regenschirme des Hotels entliehen, spazieren wir zur Schillerhöhe, auf der das Deutsche Literaturarchiv zwar geschlossen, das Café aber geöffnet hat. Der sonst wohl weite Blick von der Terrasse des Literaturarchivs reicht heute gerade hinunter bis zum Neckar oder hinüber zum Schlot des Kraftwerks. Auch Schiller steht im Regen, unbeschützt im Zentrum der



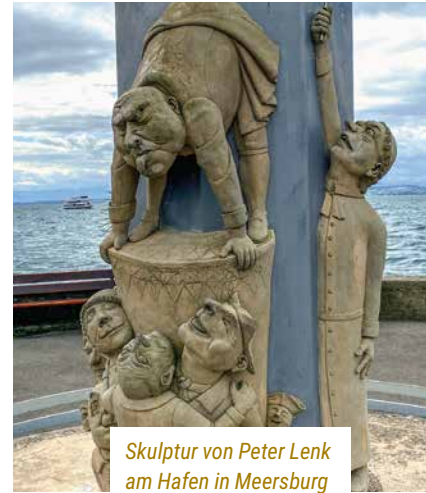
Einfahrt nach
Bad Wimpfen



Wetterfeste
Radfahrerin



Die Altstadt von
Bad Wimpfen



Skulptur von Peter Lenk
am Hafen in Meersburg

Parkanlage Schillerhöhe als Standbild auf hohem Sockel.

Marbachs geschlossene Altstadt ist hübsch und wirkt gut gepflegt. Etwas bedrückend finden wir ein Kriegerdenkmal. Zwei übergroße, martialisch aussehende Soldaten, direkt an die Mauer des alten Stadtores in Stein gemeißelt, erinnern an die Gefallenen des Ersten Weltkriegs. Darunter ein Hinweisschild, dass dieses Werk 1934 von den Nationalsozialisten errichtet wurde. Weniger bedrückend wird die Anlage durch diese Information nicht.

Wir nähern uns Stuttgart, der Neckarradweg führt durch Kraftwerke und Gewerbegebiete, aber auch entlang von Weinbergen und Kleingärten. Die Beschilderung der Radrouten ist vorbildlich, auch Umleitungen sind durchgehend nachvollziehbar. Dass wir trotzdem hin und wieder unschlüssig vor einer Abzweigung stehen, liegt auch daran, dass viele Wege nach Ludwigsburg führen, wir aber gar nicht dorthin wollen. Esslingen ist das Tagesziel.

Vor Stuttgart setzt der Regen wieder ein. Dank bester Radwege rollen wir entspannt in Regenkleidung (es ist kalt genug, um nicht ins Schwitzen zu geraten) durch das Chaos der Baustellen, Straßenbahnschienen, Schnellstraßen und Bahnprojekte. Esslingen ist inzwischen ausgeschildert, und vom Neckardamm sehen wir die Bierzelte und das Riesenrad auf dem Cannstatter Wasen. Kurz darauf folgen die ausgedehnten Werksanlagen von Mercedes-Benz, deren Zaun immer wieder von Mitarbeitertoren unterbrochen wird, hinter jedem eine große Fahrradabstellanlage, trotz des miesen Wetters oftmals gut gefüllt. Am Ende des Werksgeländes verlieren wir zwischen Bürohäusern und mehr-

stöckigen Parkgaragen kurzzeitig die Orientierung. Im Regen mit Smartphone und Landkarte wieder auf den richtigen Weg zurückzufinden, gelingt uns dann doch, so dass wir kurz darauf uns und unsere Räder ins trockene Quartier bringen können. Die Hotelmitarbeiterin stellt fest, dass wir „bio“ unterwegs sind.

Weinseligkeit und Industrie liegen dicht beieinander

Esslingen hat sich hinter Gewerbegebieten und alten Industriegebäuden eine überraschend hübsche Altstadt bewahrt. Hinter dem Fachwerk steigen die Weinberge steil empor, in der Touristinformation wird Esslinger Wein verkauft, in der Altstadt sehen wir Weinstuben – wo sonst liegen Weinseligkeit und Großindustrie so dicht zusammen wie hier im Schwäbischen? Im Park am Neckarufer lädt die Villa Merkel zu einer Führung durch die aktuelle Skulpturenausstellung. Oskar Merkel war Textilfabrikant und hat sich die Villa 1873 bauen lassen. Heute wird das sehenswerte Gründerzeit-Gebäude von der Stadt Esslingen für Ausstellungen genutzt.

Morgens, beim Frühstück, gehen wir optimistisch in den Tag. Die Wetterprognosen aller von uns befragten Dienste rechtfertigen das. Handschuhe und Socken sind im Hotelrockner nicht eingelaufen, wir können starten. Der Neckarweg ist hier nicht überall durchgehend asphaltiert, sondern mit einer wasser gebundenen Decke versehen. Diese Decke hat im Regen gelitten, wie sich unschwer an unseren Fahrrädern erkennen lässt. Am Nachmittag, in Tübingen, wird uns der Wirt des Gasthofes mit einer dicken Rolle

Küchenpapier versorgen, so dass wir den größten Dreck entfernen können. Aber vorerst durchqueren wir Plochingen, wechseln dort auf die (in Fließrichtung) linke Neckarseite, bewundern bei Wendlingen die neuen Brücken der im Bau befindlichen Schnellstrecke Stuttgart-Ulm der Deutschen Bahn, verlassen das Neckarufer in Nürtingen und erholen uns von Kälte und Feuchtigkeit in einer Bäckerei. In Nürtingen verzichten wir angesichts steiler Sträßchen und Treppen auf einen Altstadt-Rundgang und entschuldigen uns damit, dass wir in Tübingen Stadtrundgänge ausführlich nachholen werden. Also bald Weiterfahrt auf wassergebundener Decke, später auf guter Asphaltstrecke, oftmals leider nahe einer Schnellstraße. Doch Tübingen rückt näher, was selbst unter den tiefhängenden Wolken stimmungsauffellend wirkt.

In Tübingen sind wir an einem Freitag angekommen. Bei der Reiseplanung hatten wir über die Hotelpreise in der Universitätsstadt gestaunt, vor allem aber darüber, dass fast alle Hotels ausgebucht waren. Im Vorort Lustnau fand sich dann doch noch ein Zimmer, das unserem Budget entsprach, weit ab von der Innenstadt. Doch auch in Tübingen gibt es Stadtbusse, auch in Lustnau liegen Haltestellen, eine davon direkt vor dem Hotel, von der die Busse mindestens zweimal pro Stunde direkt in die Altstadt fahren. Samstags sogar kostenlos, wie uns der Hotelier erklärt. Wer nimmt da noch das mit Küchenpapier geputzte Fahrrad, um auf den perfekt angelegten Radrouten die wenigen Kilometer in die Stadt zu fahren? Kaum jemand, der Bus ist rappellvoll. Auch mit anderen Gästen des Hotels, die nach Lustnau ausgewichen sind.

Warum? Die Website der Stadt sagt es uns: In Tübingen findet am Wochenende das Bücherfest statt, mit Lesungen an und in allen möglichen Orten, von vielen bekannten oder weniger bekannten Literate:innen. Deshalb auch erinnert die Hotelauslastung an Frankfurt während der Buchmesse. Und wer denkt schon, sich der Stadt gemächlich im weiten Neckartal nähernd, daran, dass Stuttgarts Flughafen und Messe nur eine gute halbe Autostunde vom altherwürdigen Tübingen entfernt liegt? Auch das schlägt sich sicherlich in den Preisen der Hotellerie nieder.

Hölderlin hat hier direkt am Neckar gelebt

Die Stadt selbst ist natürlich einen Besuch wert, ob mit oder ohne Bücherfest. Große Gruppen werden von Stadtführer:innen durch die Gassen geschleust oder am Neckar über das pittoreske Altstadtpanorama informiert. Dort, oberhalb der Anlegestelle für die Stocherkähne, ist der Turm zu sehen, in dem der »





Tübingen mit Neckar,
links der Hölderlin-Turm

» Dichter Hölderlin viele Jahre seines Lebens verbracht hat. Heute beherbergt der Turm ein hübsches kleines Museum, in dem uns Hölderlin und seine Zeit erklärt werden. Die großen Besuchergruppen verzichten glücklicherweise auf den Museumsbesuch, und so teilen wir uns den Turm mit wenigen anderen und können uns in Ruhe der Zeit vor rund 200 Jahren widmen. Durch einen Film, in dem auf der Terrasse des Literaturarchivs in Marbach aus Hölderlins Werken vorgelesen wird, erfahren wir, wie weit dort der Blick übers Land reichen kann, wenn das Wetter gut ist (siehe oben).

Wem nach dem Museumsbesuch nach Kaffee und Kuchen ist, muss in Tübingen nicht lange suchen. Wir sind in der Ammergasse fündig geworden. Ein Genuss, auch optisch (siehe Foto)!

Eine kleine Wanderung aus der Altstadt zurück nach Lustnau führt über den Österberg mit einem Aussichtsturm. Leicht verschwitzt am Turm angekommen, erfahren wir, dass der Schlüssel zum Turm in der Tourist-Info, unten am Neckar, liegen und dort entliehen werden kann. Wir verzichten, werden aber immerhin

mit einem Blick über die neueren Stadtteile belohnt, die sich an den Hängen hinaufziehen.

Am Sonntagmorgen durchqueren wir die jetzt ruhige Altstadt, rollen durch den Schlossbergtunnel aus ihr heraus und machen Halt an der neuen Fahrradbrücke hinter dem Hauptbahnhof. Elegant schwingt sich das Bauwerk über die Gleise der Bahn, mit einer (auch bio!) befahrbaren Steigung, mit Einfädelspur und kleinen Kreisel an den Enden – so geht Radverkehr in Tübingen. Neun Millionen soll sie gekostet haben, mit einem anderen Bürgermeister hätte man sicherlich eine günstigere Lösung gefunden, moniert ein Leserbriefschreiber in der Lokalzeitung. Der Bürgermeister ist der nicht ganz unumstrittene, aber engagierte Boris Palmer, dem wir auch die kostenlose Busfahrt am Samstag verdanken. Wir überlegen derweil, was wohl das breite Betonmonster neben der Radbrücke, auf dem Autos auf vier Spuren die Bahn überqueren, gekostet haben mag, und suchen uns danach die Fortsetzung des Neckarradwegs, heute bei Sonne, aber weiterhin frischen Temperaturen.

In Rottendorf trinken wir einen Espresso, werden von zwei Rennfahrern gebeten, ein Foto von ihnen vor dem Dompotal zu machen, und fahren anschließend weiter nach Horb, immer entlang der Bahnlinie.

Die alte Stadt liegt oben über dem Neckar, eine lange Häuserzeile ragt aus den Felsen empor. Aber auch unten findet sich ein Café. „Alles besetzt“, heißt es an diesem Sonntag, „aber draußen ist noch Platz“. „Draußen“ ist ein schmaler Balkon mit zwei winzigen Tischchen direkt über einem Neckar-Kanal, mit Blick auf eine alte Häuserzeile. Am Nachbartisch ist von „Klein-Venedig“ die Rede, wie so oft, wenn Wasser an ein paar Häusern vorbeifließt. Wir halten den Begriff hier für etwas übertrieben, finden aber auch Gefallen an der Lage – und am Kuchen.

In Sulz biegen wir falsch ab, merken dies aber schnell. Während wir unschlüssig an der Straße stehen, nähert sich eine alte Dame. Wohin wir wollten, die Ortsmitte läge dort drüben, der Gasthof Lamm gleich am Marktplatz, aber wir könnten doch auch erst auf ein Bier mit zum Kulturhaus gehen. Dort sei heute ein Fest, sie wolle nachsehen, wer

da ist. Wir lehnen freundlich ab und bedanken uns für die Auskunft. „Ja, so ist das heute. Die Frau hat die Landkarte, und der Mann schaut aufs Handy.“ gibt sie uns in breitem Dialekt noch mit auf den Weg, bevor sie zum Kulturhaus spaziert.

Wir finden das „Lamm“ (die Wirtin stellt fest, dass wir „noch bio“ fahren), sehen vorher drei leerstehende Gaststätten, ein italienisches Restaurant, einen Döner-Imbiss sowie eine griechische Taverne und finden dann – im Lamm wird nicht mehr gekocht – zum „Hecht“ mit „gutbürgerlicher“ Küche. Die „Kässpätzle“ mit Salat lohnen einen Besuch.

Apropos Salat: In Schwaben ist die Salatschüssel gefüllt mit geraspelten Möhren und Sellerie, gewürfelter Rote Bete, Maiskörnern, Kartoffelsalat, Gurken- und Tomatenscheiben, Zwiebeln, auch Radieschen, alles gekrönt von frischen Salatblättern, über die vorsichtig Soße geträufelt wird. Reicht fast zum Sattwerden, kostet aber nicht mehr als ein schlichter hessischer Beilagensalat.

Von Sulz geht es weiter auf Wald- und Forstwegen, vorbei an desinteressierten schauenden Kühen, nach Oberndorf. In Oberndorf produziert die Waffenindustrie, hier lesen wir *rheinmetall defense* auf einer Halle, *Heckler & Koch – protecting freedom* auf dem Bus vor uns. Dass dies ein Schulbus ist, auf dem Mitarbeitende für die Waffenschmiede geworben werden, finden wir dann doch etwas irritierend. Die Schüler aber, die lärmend ein- oder aussteigen, wirken davon unbeeindruckt.

Auch Oberndorfs Altstadt liegt hoch oben über dem Tal, sodass wir einen schweißtreibenden Anstieg hinter uns haben, als wir vor einer Bäckerei Platz nehmen. Wieder hinunter ins Tal rollen wir zurück zu *rheinmetall defense* und zum Neckarradweg, der hinter der Stadt sehr schön



Radweg gesperrt,
Umleitung



Felsen im
Donautal



Stadtter in
Überlingen



Gasthaus Karpfen
in Eberbach



Tübingen,
Ammergasse



Rottweil,
Altstadt

durch weitläufige Wiesen und entlang der Eisenbahngleise verläuft.

Vor Rottweil ist der Radweg gesperrt, die Umleitung führt über eine steile Straße (16 % Steigung!) hinauf auf die Höhen, wir schieben fluchend. Dass auch der offizielle Radweg den Neckar vor Rottweil verlassen wird und nach oben strebt, wissen wir da noch nicht und ist uns deshalb kein Trost. Oben dann, in gut 700 Meter Höhe, ein weiterer Blick über die Alb, der die Anstrengung schnell vergessen lässt. Bald taucht der schlanke TK-Elevator-Testturm vor uns auf, in dem Aufzüge getestet werden. Von der Plattform in über 200 Metern Höhe soll man einen fantastischen Rundblick haben, sie ist am Wochenende geöffnet. Wir erreichen Rottweil an einem Montag, „bio“, wie im Hotel festgestellt wird.

Rottweil ist bekannt durch den „Narrensprung“, ein Fastnachtstraßenbrauch, über den Jahr für Jahr bundesweit berichtet wird. Aber auch außerhalb der Fastnachtssaison kann man die „herrliche Kulisse von stattlichen Bürgerhäusern, verspielten Erkern und prächtigen Stechschildern“, wie es auf der Website der Stadt heißt, bewundern, oder über die Kunstmeile mit ihren Skulpturen flanieren. Im Bau ist eine Drahtseil-Hängebrücke über das Neckartal, mit der schwindelfreie Touristen angelockt werden sollen, wie auch an anderen Orten im Land.

Hinter Rottweil verlassen wir den Neckar, überqueren die „Europäische Wasserscheide“ und erreichen bei Tuttingen die Donau. Das hier noch breite Tal wird bald enger, die Felsen werden höher und rücken näher, oftmals gekrönt von Burgen, die Donau mäandert in vielen Schleifen durch die Landschaft. Dieses Teilstück unserer Bummeltour ge-

hört zu den beeindruckendsten, und das auch noch mit Sonne über der herbstlich-bunten Natur (siehe Titelbild dieser Ausgabe)!

An der Donau rücken die steilen Felsen näher

Wir übernachten im Jägerhaus, einsam zwischen Fluss und Fels gelegen, dort, wo man die Donau auf einigen Steinen zu Fuß überqueren kann. Auf den Tisch kommt Wildfleisch, aus eigener Jagd, wie die Wirtin des Jägerhauses versichert. Dazu Spätzle, eine große Schüssel voll. Wir kommen zurecht. Später am Abend sehen wir vom Balkon aus einen großartigen Sternenhimmel, hier endlich ungetrüb von tiefhängenden Wolken oder aufsteigendem Nebel. Der zeigt sich zwar morgens, wird aber bald von der Sonne verdrängt. Die warmen Hosen brauchen wir weiterhin.

Vor Sigmaringen erwartet uns eine langgezogene Steigung, bevor wir hinunter in den Ort rollen, dessen Altstadt von dem gewaltigen Hohenzollernschloss überragt wird. Man kann es besichtigen, nicht aber abends nach der Etappe. Das nehmen wir leicht – Schlösser haben wir schon viele gesehen.

Im Hotel stellen wir unsere Räder neben vier Pedelecs und erhalten danach einen Handzettel, auf dem einige Gaststätten aufgeführt sind, alle erreichbar in ein bis drei Minuten. Indisch, Türkisch, Chinesisch, Gutbürgerlich, Griechisch, Italienisch – die Küchen der Welt im Umkreis von wenigen Minuten (zu Fuß!). Und das nicht in Stuttgart oder Frankfurt, sondern im kleinstädtischen Sigmaringen. Welch großes Glück, in diesem Land leben zu können. Wir haben uns für den Wok entschieden.

Wir verlassen das Donautal und folgen dem Hohenzollernradweg auf Nebenstrecken und guten Wirtschaftswegen über die Alb nach Süden. In Meßkirch wollen wir eine Kaffeepause einlegen. Am 3. Oktober wirkt der Ort verlassen, nur die Pizzeria Etna hat geöffnet. Darin sitzen vorne vier italienisch sprechende Männer bei Espresso und hinten vier schwäbisch sprechende Frauen bei Pizza und Bier oder Cola. Wir setzen uns an einen Tisch dazwischen und bestellen Kaffee. Auf dem Tisch steht eine Dessertkarte, in der Schokoladentörtchen und Süße Pizzastreifen angeboten werden. Süße Pizza? Ja, erklärt der Chef, Streifen vom Pizzateig werden frittiert und mit Nutella und Puderzucker serviert. Pizzateig sei immer da, grinst er und freut sich über unser Interesse an seiner Kreation. Geschmeckt hat es übrigens auch.

Eine letzte Hügelkette überwinden wir vor Überlingen, danach liegt nur noch unser Hotel zwischen uns und dem Bodensee. Zum Seeufer spazieren wir, nachdem wir Räder und Gepäck sicher versorgt haben.

Überlingen an einem Samstag zu erkunden, in der Altstadt über den Wochenmarkt zu schlendern, am Seeufer Kaffee zu trinken, über den Bodenseereiter-Brunnen des Bildhauers Peter Lenk zu sinnieren und dabei die Schweizer Berge jenseits des Wasser aufsteigen zu sehen, das alles bei fast sonnigem Wetter – auch so kann Urlaub sein.

In Meersburg wirbt die AfD für Abschiebung und die „freie-presse-bodensee“ korrigiert die „Mainstream-Medien“. Am Hafen steht eine weitere Skulptur von Peter Lenk. Wir trinken unseren Kaffee wieder „beim Italiener“, hier mit Apfelkuchen, und fahren mit Rückenwind weiter.

In Friedrichshafen holt uns der Regen ein, unser Picknick auf einer Bank am See müssen wir abbrechen und uns unter ein Vordach flüchten. Trotzdem erreichen wir Lindau noch rechtzeitig vor dem Abendessen, das wir hier nicht in einem Gasthaus, sondern in der Küche meines Bruders einnehmen.

Fazit: Zumeist schöne Gegenden, hübsche und interessante Städte, überwiegend gut ausgebaute und beschilderte Radwege, gute Bahnverbindungen, vielfältige Gastronomie – eine wirklich schöne, empfehlenswerte Tour durchs Schwabenland, finden wir – trotz des Wetters.

Die Heimfahrt gelingt mit der Deutschen Bahn, die uns aber in Ulm das Umsteigen schwer macht: Die Aufzüge an Gleis 8 und Gleis 1 sind defekt. Wir kommen an auf Gleis 8 und wollen weiter von Gleis 1. Dank vorausschauender Reiseplanung haben wir die Zeit, Fahrräder (zum Glück „bio“) und Taschen viele Stufen hinauf und wieder hinunter zu schleppen. Es reicht sogar noch zu einem Kaffee auf dem Bahnhofsvorplatz.

Peter Sauer



Lindau: Alpenblick
mit Leuchtturm

**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 Gentner
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 Gentner
michael.gentner@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,
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
info@adfc-badvilbel-karben.de

Josef Brückl
Kassenwart und Koordinator des
Radtourenprogramms
josef.brueckl@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

Oberursel: Ulrike Heitzer-Priem

ulrike.heitzer-priem@
adfc-hochtaunus.de

Steinbach: Bengt Kösllich

bengt.koeslich@adfc-hochtaunus.de

Uisinger 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

Fünf Fragen an ...

Susanne Neumann



„Wie kann man die weibliche Perspektive des Fahrradfahrens präsenter machen?“

Wenn man hört, dass Susanne Neumann promovierte Chemikerin ist, kommt man nicht gleich darauf, welchen Beruf sie ausübt. Sie ist IT-Expertin bei der Deutschen Bahn und unter anderem zuständig für die Digitalisierung der Lokführenden-Fahrpläne. Seit bereits 15 Jahren ist Susanne im Kreisverband Frankfurt aktiv, 10 davon als Mitglied des Vorstands. Ihr Herz schlägt für Verkehrspolitik und dafür, wie diese in unserer Stadt und bundesweit fahrradfreundlicher gestaltet werden kann, wobei der Frankfurter Westen ihre besondere Aufmerksamkeit hat. Darüber hinaus wurde auf ihre Initiative hin vor 10 Jahren der Twitter-Kanal des Frankfurter Kreisverbandes lanciert, der einen direkten Austausch mit Interessierten ermöglichte. Susanne betrieb den Kanal bis zu seiner Schließung und zeichnet heute für die Accounts auf BlueSky und Mastodon verantwortlich.

Bitte stelle Dich in drei Adjektiven vor.

Ehrlich. Zuverlässig. Neugierig.

Wie bist Du zum Fahrradfahren gekommen?

Ich bin in Norddeutschland aufgewachsen und das sagt vieles (lacht). Bei mir kommt noch hinzu, dass ich in bescheidenen Verhältnissen und einem autolosen Elternhaus groß geworden bin. Es war einfach normal, dass man alle Strecken mit dem Fahrrad gefahren ist, egal, ob zur Schule, zum Einkaufen oder zu Freizeitaktivitäten. Und auch während meines Studiums in Oldenburg war das Fahrrad die erste Wahl. Wer die Stadt kennt, weiß warum. Ich habe sie vor einiger Zeit nochmal besucht und es ist wirklich der Wahnsinn. So viele Fahrradbügel wie an meiner früheren Uni findet man nicht mal am Frankfurter Uni-Campus.

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

Wie bei den meisten Mitgliedern gibt es nicht das eine Erlebnis, sondern viele verschiedene. Besonders mag ich, dass ich über den Verein ganz unterschiedliche Personen kennen- und schätzen

gelernt habe. Damit meine ich nicht nur im Kreisverband sondern auch auf Bundesebene. Ich bin sehr schnell im Bundesverband aktiv geworden, z. B. beim Verbandsentwicklungsprozess aber auch in der Frauen AG. Darüber habe ich nicht nur spannende Kontakte geknüpft, sondern kann mich auch für ein Thema einsetzen, das mir sehr am Herzen liegt: Wie kann man die weibliche Perspektive des Fahrradfahrens präsenter machen und mehr Frauen zum Engagement im Verein bewegen? Frauen haben ganz andere Bedürfnisse und hier können wir als ADFC noch einiges bewegen.

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

Einfach aufs Fahrrad setzen und sich seinen Weg suchen! Und wenn man merkt, dass das nicht reibungslos klappt, weil beispielsweise die Infrastruktur außerhalb der Innenstadt doch nicht so gut ausgebaut ist, dann heißt es aktiv werden. Insbesondere die Leser:innen möchte ich damit ermuntern, sich zu Wort zu melden, aktiv zu werden und sich einzubringen. Sprecht uns beim ADFC an, aber stellt eure Forderungen auch an die entsprechenden Ortsbeiräte. Geht mit ihnen ins Gespräch und hakt immer wieder nach. Nur so wird sich etwas verändern.

Was bewegt Dich neben dem Fahrrad noch?

Das Rad nimmt bei mir schon einen sehr großen Raum ein. Zum einen als Verkehrsmittel, aber zum anderen auch zur Erholung. Ich bin wahnsinnig gerne in der Natur und finde dort Ruhe. Das kann ich aber auch bei meinem anderen Hobby, ich gehe nämlich am Stock und hänge an der Nadel (lacht). Will heißen, ich mache Nordic Walking und ich stricke sehr gerne, gerade jetzt im Winter. Und meine weitere Leidenschaft ist das Lesen – ich liebe Bücher. Für neuen Lesestoff fahre ich dann auch gerne mit dem Rad zu den verschiedenen Zweigstellen der Frankfurter Stadtbücherei.

Das Gespräch führte Hannah Kessler



100 Jahre Familienbetrieb
In 4. Generation

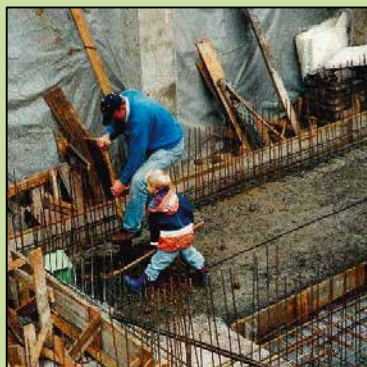
ELEKTRO - & FAHRRÄDER
MEISTERBETRIEB SEIT 1925
REPARATUREN & ERSATZTEILE



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



www.radhaus-kriegelstein.de