





Radfahren macht Spaß! Auch die Frankfurterinnen und Frankfurter radeln - kaum ist der Frühling wieder da - mit Kind und Kegel in den GrünGürtel. Dieses populäre Freizeitvergnügen verspricht obendrein Genuß ohne Reue - es dient der eigenen Gesundheit und entlastet die Umwelt.

Warum gönnen Sie sich den Spaß des Radfahrens dann nicht öfter oder sogar regelmäßig im Alltag?

Für viele Radfahrerinnen und Radfahrer heißt es aber immer noch: „werktags nie!“ Sobald es ums alltägliche Radfahren z.B. zur Arbeitsstelle geht, sind die Vorbehalte zahl-

reich, aber oftmals eben mehr von Vorurteilen als von eigenen Erfahrungen geprägt.

Viele Probleme in unserer Stadt ergeben sich aus den ständig steigenden Verkehrsbelastungen. Dicke Luft durch Abgase, nervötender Verkehrslärm und immer weniger Lebensraum durch den enormen Flächenbedarf für Verkehrswege: Mehr und mehr Lebensqualität opfern wir dem

Autoverkehr. Der Umstieg auf das Fahrrad hilft, diese Probleme zu entschärfen und bietet gleichzeitig ein Höchstmaß an persönlicher Mobilität in der Stadt.

Mit der Broschüre wollen wir Ihnen Informationen und praktische Anregungen vermitteln und Sie nicht zuletzt ermutigen, alltäglich Ihre ganz persönlichen Erfahrungen per Rad in Frankfurt am Main zu machen.



Viel Spaß beim Radfahren wünscht Ihnen

Tom Koenigs

Tom Koenigs
Dezernent für Umwelt, Energie und Brandschutz



Die Erfindung des Fahrrades läßt sich weder auf Jahr und Tag genau datieren, noch



einer einzelnen Erfinderpersonlichkeit zuordnen. Das heutige Fahrrad entstand in langen Entwicklungs- und Optimierungsprozessen. Eine Vielzahl früher Entwürfe wurde oftmals gar nicht realisiert und geriet wieder in Vergessenheit. Andererseits wurden Erfindungen zeitgleich von verschiedenen Personen gemacht.

Am Anfang der Entwicklung stand im Jahre 1791 das hölzerne Laufrod.

1813 folgte als lenkbare Weiterentwicklung des Laufrodes die Draisine des badi-schen Oberforstmeisters von Drais.

In das Jahr 1853 fiel die Erfindung der Tretkurbel, die erstmalig den direkten Kontakt mit

Schlamm und Staub der Fahrbahn vermeiden half.

1867 begann die Epoche der Hochräder, weil bei den vorderradangetriebenen Tretkurbelrädern mit größerem Radumfang die Geschwindigkeit erhöht werden konnte. Diese Entwicklung erwies sich letztendlich als Sackgasse,



weil das Auf- und Absteigen immer mühsamer und die Unfälle immer gefährlicher wurden.

1888 erfand der irische Tierarzt Dunlop die aufblasbaren Gummireifen für Fahrräder und löste damit die vollgummibereiften „Knochenschüttler“ ab.

Auch die Bedeutung und Wertschätzung des Fahrrades unterlag zahlreichen Wandlungen. Galt das Rad 1870 noch als nicht ernst zu neh-



mende Kuriosität oder, wie ein damaliger Kritiker formulierte, als „Tändelei wundersamer Enthusiasten“, so wurde es zehn Jahre später schon als „wachsendes Vergnügen des Mittelstandes“ zur Kenntnis genommen, um dann 1890 immerhin in den Rang eines Instruments zum „nationalen Zeitvertreib“ aufzurücken.

Die industrielle Massenproduktion und der damit einhergehende Preisrückgang ließen das Fahrrad nach der Jahrhundertwende vom luxuriösen Sportgerät zunehmend zum Massenverkehrsmittel werden.

In den 50er Jahren begannen dann die weltbekannten motorisierten Krabbeltiere



die Straßen der jungen Bundesrepublik zu erobern und das Fahrrad als bedeutendstes

individuelles Verkehrsmittel abzulösen.

Erst Mitte der 70er Jahre begann die Renaissance des Fahrrades nicht zuletzt im Zeichen der Energiekrise und zunehmenden Umweltbewußtseins. Heute gibt es in 85 % aller Haushalte ein Fahrrad. Mit insgesamt 60 Mio. Exemplaren wird der Bestand an Personenkraftwagen deutlich übertraffen.





DAS FAHRRAD ALS MODERNES VERKEHRSMITTEL IM ALLTAG

Radfahren ist ein populäres Freizeitvergnügen für kleine und große, junge und alte Radler. Radfahren kann dabei ganz individuell gestaltet und erlebt werden. Spaß macht es eigentlich immer: entweder durch die mühelose Art der Fortbewegung, die mit geringerem Kraftaufwand deutlich größere Mobilität als zu Fuß erlaubt, oder durch die sportliche Herausforderung bei schnellen Touren und anspruchsvollen Geländefahrten.

Radfahren ist darüber hinaus ein sehr gesunder Spaß. Durch die Bewegung an der Luft wird die Widerstandskraft gegen Erkältungskrankheiten gestärkt. Die körperliche Betätigung auf dem Rad stärkt dabei nicht nur gelenkschonend die Muskeln, sondern ist auch ein hochwirksames und individuell dosierbares Herz- und Kreislauftraining.

Radfahren ist aber auch aktiver Streßabbau. Die zuneh-

mende Hektik und krankmachenden nervlichen Belastungen im Alltagsleben sind neben der Bewegungsarmut wichtige Risikofaktoren für Herz-Kreislauferkrankungen, die nach wie vor Todesursache



Nummer eins in Deutschland sind. Ärzte empfehlen aktive körperliche Betätigung in Form eines moderaten Ausdauertrainings zum Streßabbau - z.B. Radfahren.

Radfahren ist also Erholung für Körper und Seele. Wer zur Arbeit radeln kann, für den beginnt und endet der Arbeitstag mit etwas Ferienatmosphäre.



Radfahren – für alle, die schnell vorankommen wollen

Stop-and-Go-Verkehr ist längst nicht mehr nur zu klassischen Rush-Hour-Zeiten die zähe, nervtötende Art der innerstädtischen Fortbewegung für Vierradfahrzeuge. Immer schnellere und stärkere Reiselimousinen werden im Dauerstau zu Standmodellen degradiert. Endlich doch noch am Ziel angekommen, geht die Parkplatzsuche los.

Das Fahrrad ist auf kurzen, typisch innerstädtischen Strecken bis zu einer Entfernung von 3 bis 4 Kilometern allen anderen Verkehrsmitteln an Schnelligkeit überlegen. Radfahren erspart Ihnen Wartezeiten durch Stau und Parkplatzsuche. Geringere Höchstgeschwindigkeiten ersetzen Radfahrer durch deutlich höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten im Stadtverkehr.

Dienstleistungsbranchen, die sich auf die schnelle und zu-

verlässige Beförderung im innerstädtischen Bereich spezialisiert haben, nutzen heute im großen Stil das Fahrrad als Transport- und Verkehrsmittel. In Frankfurt sind täglich zahlreiche Fahrradradiokuriere unterwegs.

Autofahrer verbrauchen 15mal soviel Energie für die gleiche Strecke.

Radfahren - leisetreten und vorankommen

Lärm macht krank. Eine erhebliche Lärmquelle ist der Verkehr in der Stadt. Immer mehr Frankfurterinnen und Frankfurter klagen über Lärmbelastungen durch den innerstädtischen Verkehr. Technische und bauliche Maßnahmen zur Lärminderung greifen nur bedingt.



Fahrräder sind deutlich leiser als andere Verkehrsmittel und schonen damit unsere Nerven.

Radfahren - nichts Abfälliges zu bemerken

Die Wegwerf-Gesellschaft steuert nur langsam um. Es sind immer noch enorme Anstrengungen und erhebliche Finanzmittel nötig, um riesige Abfallmengen zu entsorgen. Auch Kraftfahrzeuge verursachen große Abfallmengen, von denen derzeit nur der ge-

ringste Anteil sinnvoll wiederverwertet wird. Daraus ergeben sich große ungenutzte Rohstoffmengen im Altauabfall, hohe Folgekosten durch Menge und Problematik der Abfallstoffe und großer Deponiebedarf für Entsorgung ohne Wiederverwertung.

Fahrräder verursachen vergleichsweise wenig Abfall und keine Problemstoffe wie Motor- und Getriebeöle oder Batteriesäuren.



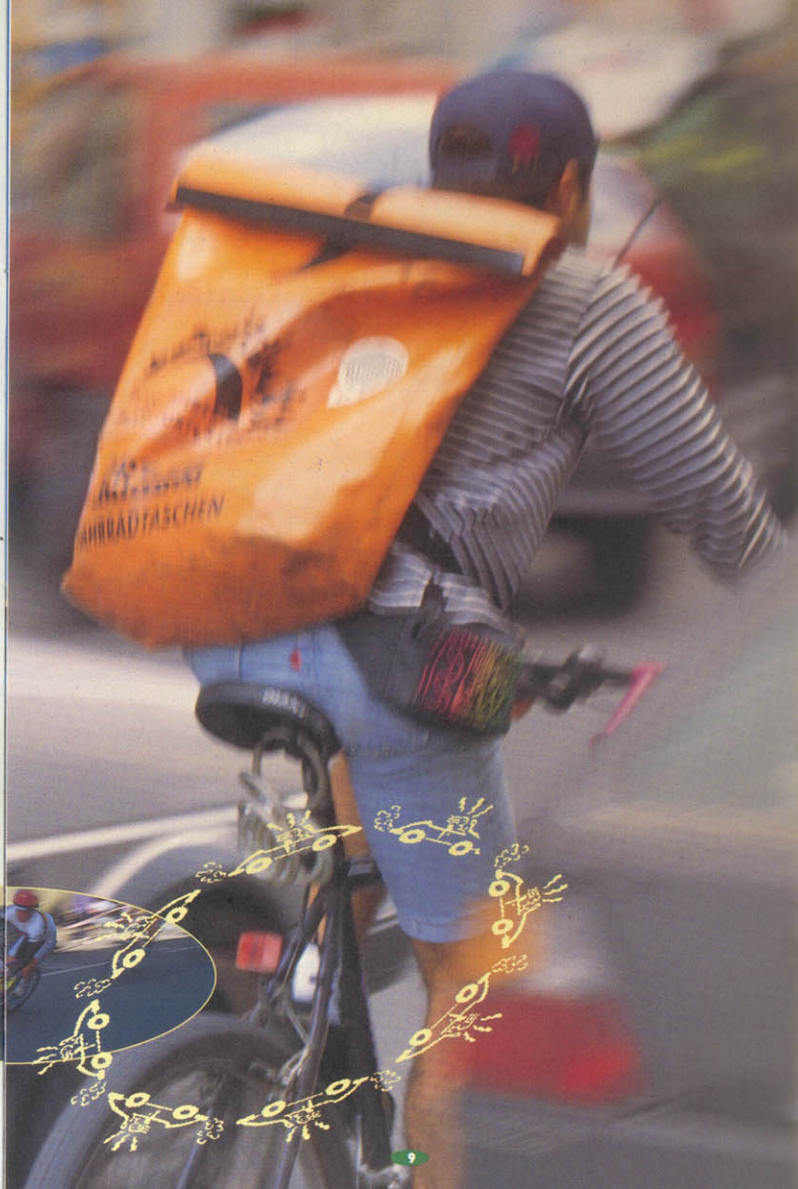
Radfahren - abgasfrei und energiesparend mobil

Die Folgeschäden des Autoverkehrs sind bekannt. Reizwörter wie: Waldschäden, bodennahe Ozon-Höchstwerte im Sommer, erhöhtes Krebsrisiko durch Benzol und Dieselruß und nicht zuletzt Klimaveränderungen durch CO₂-Freisetzung und Treibhauseffekt stehen für die Bandbreite der Belastungen.

Radfahren ist abgasfrei und die energetisch günstigste Art der Fortbewegung.

Radfahren - umweltfreundlich Raum gewinnen

Alle brauchen Platz - nur eben unterschiedlich viel. Der Landschaftsverbrauch für Verkehrsraum ist gewaltig. In der Stadt Frankfurt am Main über-





Radfahren - Bange- machen gilt nicht

Noch sind die Radfahrer im städtischen Berufsverkehr eine kleine Minderheit. Trotz aller unstrittigen Vorzüge des

entstehen dabei als Mischung aus schlechten Erfahrungen beispielsweise mit fehlenden oder schlechten Radwegen oder technischen Macken am Fahrrad.

No bike is perfect

Spaßverderber am Fahrrad können Technik-Macken sein, weil zu billig eingekauft wurde, nur die technische Minimallösung realisiert ist oder das Fahrrad einfach schlecht gewartet wird. Aber nicht nur mit dem High-Tech-Bike, auch mit der berühmten „alten Gurke“ macht Radfahren Spaß.

Radweg oder Rad weg ?

Schlechte oder fehlende Radwegenetze werden immer wieder als Begründung für den

lichster Radverkehrsanlagen werden Sie in dieser Broschüre und von den Radfahrerbänden (s.a. Schlußlicht) informiert.



Verzicht aufs Radfahren in der Stadt angeführt. Das Angebot ist aber auch in Frankfurt am Main deutlich größer und besser als sein Bekanntheitsgrad. Über die Vielzahl unterschied-

Angst vorm Fahrrad- klau verlängert nur den Autostau

Fahrraddiebstähle sind tatsächlich ein wachsendes Problem, aber es gibt auch Mög-

lichkeiten, durch sinnvolles Zubehör und entsprechende Verhaltensregeln das Diebstahlrisiko deutlich zu verringern.

Rad fährt man so sicher wie man sich fühlt!

Unsicherheiten des ungeübten Radfahrers im auto-beherrschten Straßenverkehr führen nicht selten zu unfallträchtigem und zweideutigem Verkehrsverhalten, das von Autofahrern fehlinterpretiert wird und so Risiken heraufbeschwört. Fahren Sie beispielsweise nicht zu nahe am Bordstein, dies verleitet Autofahrer dazu, sich „vorbeizquetschen“ d.h. zu Überholmanövern ohne ausreichenden Sicherheitsabstand. Fahren Sie Rad deshalb eindeutig und risikobewußt!

Mitfahrgelegenheit gesucht!

Dem Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel gehört die Zukunft. Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (s.a. die Mitnahme von

Rädern in Bussen und Bahnen) in einem sinnvollen Verbund umweltverträglicher Verkehrsmittel erweitert den Aktionsradius des Fahrrades und seine praktische Alltagstauglichkeit.



Übermut fährt selten gut!

Nach der Unfallstatistik der Frankfurter Polizei sind ungefähr die Hälfte aller Radfahrerunfälle im Stadtgebiet auf Eigenverschulden der Radfahrer zurückzuführen. Die Beachtung elementarer Verkehrsregeln kann die Radunfälle demnach drastisch verringern. Im übrigen gilt das Gebot der Rücksichtnahme verstärkt gegenüber allen schwächeren Verkehrsteilnehmern. Besonders Fußgänger klagen zuweilen über rücksichtsloses Verhalten von Radfahrern. Radler sollten verstehen, daß Fußgänger erschrecken, wenn Radfahrer mit hoher Geschwindigkeit und nahezu lautlos plötzlich neben ihnen erscheinen oder zu knappen Überholmanövern ansetzen. Radler sollten also nicht die Fehler machen, unter denen sie oft genug selbst leiden müssen.

welchem Fußgänger ist das nicht auch schon mal passiert? Tatsache ist jedoch, daß die bei uns vorherrschenden Wetterlagen ausgesprochen radfahrauglich sind.

Lieber im warmen Mief ersticken?

Viele scheuen die dicke Luft im Straßenverkehr und halten das eigene Auto für eine sichere Taucherglocke im alltäglichen Abgasmief. Als Radfahrer fühlen sie sich den Abgaswolken schutzlos ausgeliefert. Messungen belegen allerdings höhere Abgas- und Schadstoffkonzentrationen im Autoinnenraum. Hier greift auch kein Verdünnungseffekt durch Wind und Wetter, im Stau steht man in Schnüffeldistanz hinter dem Auspuff des Vordermanns, und wenn im Auto noch geraucht wird, müßte eigentlich Gasalarm gegeben werden.

RADFAHREN IN FRANKFURT AM MAIN

AUFZUG AM
EISERNEN STEG



Radverkehrsanlagen (RVA)

Üblicherweise heißen alle Fahrstreifen für Radfahrer einfach „Radwege“, die Fachleute unterscheiden sehr verschiedene „Radverkehrsanlagen“.

Radweg

Hier ist der Radverkehr baulich von der Fahrbahn und durch eine Trennlinie vom Gehweg getrennt. Konflikte treten besonders dann auf, wenn der Radweg von Fußgängern mitbenutzt wird. Aus Platzgründen werden oft gemeinsame Geh- und Radwege auf dem Bürgersteig angelegt. Probleme können sich dann aus den unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Rad- und Fußgängerverkehr ergeben.



Radfahrstreifen

Bei dieser von vielen favorisierten Lösung erhält der Radfahrer eine breit abmarkierte Sonderspur auf der Fahrbahn. Dem guten Sichtkontakt zwischen Rad- und Autoverkehr können Probleme mit dem ruhenden Autoverkehr gegenüberstehen, wenn Radfahrstreifen zugeparkt sind oder Autotüren zu Fallen werden. Beispiele in Frankfurt sind die Große Eschenheimer Straße, die Hunsrückstraße, die Schloßstraße, die Seckbacher Landstraße und die Wehrstraße.



Schutzstreifen

Hier wird dem Radfahrer ein Schonraum gegeben, wenn ein benutzungspflichtiger Radweg oder Radfahrstreifen nicht möglich ist. Beispiele gibt es in Frankfurt derzeit noch keine.

Fahrradstraßen

In einer Fahrradstraße genießen die Radfahrer Vorrechte gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern und dürfen beispielsweise nebeneinander fahren. Kraftfahrzeuge dürfen Fahrradstraßen – mit mäßiger Geschwindigkeit – nur dann mitbenutzen, wenn dies durch ein entsprechendes Zusatzschild gekennzeichnet ist. Beispiele in Frankfurt sind die Elkenbachstraße, die Goethestraße und die Töngesgasse.



NEUE WEGE FÜR DEN RADVERKEHR

Radfahren entgegen der Einbahnstraße

Hier zeichnet sich eine positive Entwicklung ab: Mit den Änderungen der Straßenverkehrsordnung zum 1. September 1997 (versuchsweise bis zum 31. 12. 2000) können Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden. In der Vergangenheit hat Frankfurt mit der Durchführung des



Modellversuchs in drei Zonen zu dieser Entwicklung beigetragen.

Busspuren

Auf Busspuren genießen Radfahrer dann „Gastrecht“, wenn das entsprechende Zusatzschild vorhanden ist. Abfahr- und Haltevorgänge sind zu beachten. Beispiele in Frank-

furt sind die Elisabethenstraße und die Darmstädter Landstraße nördlich des Wendelsplatzes.

Fußgängerzonen

In Fußgängerzonen dürfen Radfahrer generell nur Schritt fahren. Beispiele sind die Zeil zwischen Hauptwache und Konstablerwache und die Schillerstraße



Kreuzungen

„Knackpunkte“ bei allen Radwegen sind immer wieder die Kreuzungen. „Sehen und gesehen werden“ ist hierbei oberstes Gebot für die Verkehrssicherheit.

Vergleichsweise problematisch ist der rechtsabbiegende Radverkehr, da hier keine Überschneidungen von Rad- und Kraftfahrzeugen stattfinden.



Nicht selten entstehen dagegen Unsicherheiten und Probleme bei der Vorfahrtsregelung zwischen geradeaus fahrenden Radlern und rechtsabbiegenden Kraftfahrern. Dabei hat der geradeaus fahrende Radfahrer Vorrang.

Links abbiegen

Zur Vereinfachung des Linksabbiegens können folgende Maßnahmen ergriffen werden: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen. Ein Radaufstellstreifen weitet sich vor der Kreuzung links auf und wird durch eine zweite Halteinie von Autos freigehalten. Während der Rotphase der Ampel können sich



Radfahrer auf dem Streifen einordnen und bei Grün vor den Autos nach links abbiegen. Beispiele in Frankfurt finden sich an den Kreuzungen Raimundstraße / Hügelstraße, Burgstraße / Im Prüfling und an der Seehofstraße

Radfahrerschleusen. Eine Radfahrerschleuse ermöglicht das sichere und bequeme Überqueren von mehreren Kfz-Fahrschienen. Dafür werden die Autofahrer ca. 30 m vor der eigentlichen Kreuzung durch ein Vorsignal angehalten. Beispiele

gibt es in Frankfurt derzeit noch keine. Indirektes Linksabbiegen. In einem ersten Schritt überquert der Radfahrer rechts von den geradeaus fahrenden Autos die Kreuzung, um anschließend von einer eigens eingerichteten Aufstellfläche bei Grün nach links weiterzufahren. Ein Beispiel in Frankfurt ist die Kreuzung Eschersheimer Landstraße / Alleenring.

Die Auswahl der im folgenden vorgestellten und aus Sicht von Praktikern kommentierten Radfahrtrassen beschreibt beispielhaft und ganz konkret Radfahrtrassen und aktuelle Problempunkte beim Radfahren in der Stadt Frankfurt am Main.

Weitgehend auf Basis der GrünGürtel-Freizeitkarte werden insgesamt vier Routen beschrieben, die vom gemeinsamen Ausgangspunkt der Konstablerwache in allen vier Himmelsrichtungen die Stadt durchqueren und Anschluß an die jeweiligen Randbezirke gewinnen.

KOMMENTIERTE AUSWAHL INNERSTÄDTISCHER RADFAHRROUTEN

Nordroute

(ca. 10 km): Konstablerwache - Eckenheim - Berkersheim - Nieder-Erlenbach.

Ostroute

(ca. 8 km): Konstablerwache - Ostend - Bornheim - Riedelwald - Fechenheim.

Südroute

(ca. 7 km): Konstablerwache - Sachsenhausen - Stadtwald - Neu-Isenburg.

Westroute

(ca. 14 km): Konstablerwache - Westend - Bockenheim - Nied - Höchst - Zeilsheim.

Die Nordroute von der Konstablerwache nach Nieder-Erlenbach

Innenstadt

- Große Friedberger Straße
Vorsicht Straßenbahnschienen parallel zur Fahrtrichtung; über Alte Gasse und Petersstraße in die Wallanlagen zur

Umfahrung der Einbahnstraßen-Regelung der Eschenheimer Anlage; Querung der Eschenheimer Anlage in Höhe der Eschenheimer Landstraße nur über Fußgängerampel;



gleichzeitig als Parkstreifen ausgeschildert und z.T. in schlechtem Zustand; Vorsicht bei Querung der Eschenheimer Landstraße zur Einfahrt in die Kaiser-Sigmund-Straße;

gleichzeitig als Parkstreifen ausgeschildert und z.T. in schlechtem Zustand; Vorsicht bei Querung der Eschenheimer Landstraße zur Einfahrt in die Kaiser-Sigmund-Straße; weiter auf der Ranneburgstraße und die breite Gießener Straße überqueren; links auf die Homburger Landstraße abbiegen und dann rechts in die Weißbrunnstraße; gleich wieder links ab in die schmale Straße Am Dorfgraben und von dort rechts auf den Krälingweg und nach kurzer Strecke links unter der A 661 hindurch in den GrünGürtel;

Nordend

- Eckenheimer Landstraße
zunächst erst mal immer geradeaus auf breitem Radfahrstreifen, von Einmündung Oeder Weg bis Alleenring fahren, dann eng, stark befahren und Gehsteig zugesperrt; wieder Radfahrstreifen ab Hauptfriedhof zwischen Süd- und Hauptportal, aber

Dornbusch

- Einfahrt in die Parkanlage (Sinaipark) nach Querung vom Marbachweg am Telefonhäuschen nicht leicht zu finden; über Kirschwaldstraße entlang von Sinaipark und Kleingartenanlagen weiter;

Eckenheim

- durch viele Einbahnstraßen-Regelungen nicht unkompliziert, deshalb muß auf dem Rückweg in der Engelha-

ler Straße das Rad geschoben werden; weiter auf der Ranneburgstraße und die breite Gießener Straße überqueren; links auf die Homburger Landstraße abbiegen und dann rechts in die Weißbrunnstraße; gleich wieder links ab in die schmale Straße Am Dorfgraben und von dort rechts auf den Krälingweg und nach kurzer Strecke links unter der A 661 hindurch in den GrünGürtel;

Berkersheim

- bergab über Berkersheimer Obergasse und Berkersheimer Bahnstraße, Achtung an der Ecke Am Hohlacker nicht von unsinnigem Sackgassen-Schild verwirren lassen;

Harheim

Nach rechts vom Harheimer Stadtweg auf die (über-)breite Riedhalstraße abbiegen, und wieder versucht ein Sackgassenschild, Radfahrer zu verwirren, im Verlauf der Riedhalstraße Straßenspernung durch Schranke, zwischen Harheim und Nieder-Erlenbach muß von der Einmündung Maßbornstraße bis zur Kreuzung mit der L 3008 auf der stark befahrenen Umgehungsstraße Erlenbacher Stadtweg geradelt werden.

Die Ostroute von der Konstablerwache bis Offenbach-Bürgel

Innenstadt

Mit der Kurt-Schumacher-Straße bzw. Konrad-Adenauer-Straße muß gleich zu Beginn die breiteste Straße der Ostroute ebenerdig an der Fußgängerampel überquert werden.



Ostend

Über die östliche Zeil auf die Pfingstweidstraße; am Alfred-Brehm-Platz läßt die fehlende Beschilderung die Weiterführung des Radweges im Unklaren; (Südführung des Zoos über die Straße Am Tiergarten und Rhönstraße, z. Zt. Baustelle) Nordumfahrung über Thüringer Straße und Wittelsbacher Allee, Vorsicht: Radweg wird hier direkt durch Straßenbahnhaltestelle Waldschmidtstraße geführt, Radweg ab Alleenring in schlechtem Zustand; Querung der Saalburgallee zur Einfahrt in die Straße Am Bornheimer Hang muß über Fußgängerampel erfolgen (Alternative: rechts von der Wittelsbacher Allee abbiegen in die Scheidewaldstraße, über die Luxemburgerallee und den Röderbergweg zum Carl-Heicke-Weg und die Ostparkstraße bis zur Saalburgallee).

Bornheim

Am Bornheimer Hang in Höhe der Eissporthalle wieder verwirrendes Sackgassenschild und gleich danach gefährlich schmale Abfahrt zum Max-Bromme-Steig.

Riederwald

Radweg parallel zur Straße Am Erlenbruch, Querung von Haenischstraße, Flinschstraße und U-Bahn-Gleisen über Fußgängerampeln; von Ecke Flinschstraße bis Einfahrt in den Park Die Holzweisen sollte unbedingt der linksseitige Radweg zur Benutzung freigegeben werden, da bislang eine zweimalige gefährliche Querung der Straßen Am Erlenbruch und Wächtersbacher Straße fällig ist, Vorsicht: Querende Eisenbahnschienen stehen gefährlich weit heraus und im Radübergang über Borsigallee unzureichende Radwegabsenkungen.



Fechenheimer Wald

Auf dem Schwarzen Weg geht es durch den Fechenheimer Wald, Vorsicht vor schnellem Kfz-Verkehr bei der Querung der Vilbeler Landstraße und bei der Ausfahrt des Heinrich-Kraft-Parks auf linksseitigem Radweg entlang der Killianstädter Straße, weiter über die Omega-Brücke mit hohen Radwegkonten, die zum Absteigen zwingen; weiter südlich entlang des Mains (noch auf Frankfurter Seite) über den Fechenheimer Leinpfad mit der Möglichkeit zur Mainüberquerung über den Arthur-von-Weinberg-Steg nach Offenbach-Bürgel.

Die Südroute von der Konstablerwache bis Neu-Isenburg

Innenstadt

– über Fahrgasse Richtung Alte Brücke, leider muß schon bei der Querung der Berliner Straße/Battonstraße zum ersten Male abgestiegen werden und dann wiederum kurz vor der Brücke, um das Fahrrad auf die Bus-/Radspur der Kurt-Schumacher-Straße zu tragen; Mainüberquerung über die Alte Brücke, die eng, schmal und stark befahren ist;

Sachsenhausen

– Vorsicht bei der Einfahrt von der Walter-Koll-Straße in die Brückenstraße, da zwei Geradeauspuren gekreuzt werden müssen, zwischen Schiffer- und Gutzkowstraße wird eine kleine Grünanlage durchquert, Vorsicht ungenügende Gehwegabsenkung und Falschparker; im Halbrund über den Diesterwegplatz um den Südbahnhof herum; über die Hedderichstraße an der 1. Ampel links in die Schweizer Straße; weiter über Mittleren Hasenpfad trotz „Anlieger frei“-Schild und links ab

in die Straße Letzter Hasenpfad bis zur Siedlung Lerchesberg, Achtung z.T. Einbahnstraße in südlicher Richtung gesperrt, d.h. kurz absteigen und schieben;

Siedlung Lerchesberg

– wieder auf Letzter Hasenpfad, der namenstypisch einige Haken schlägt, Radweg in südlicher Richtung zwischen Sachsenhäuser Landwehr und dem 1. Wartegäßchen sehr eng und mit Büschen als Sichtbarrieren, außerdem Schikane durch Drängelgitter; insgesamt ein Teilstück, das Geduld und Umsicht erfordert, gerade auch an den Kreuzungen mit den Anliegerstraßen auf dem Lerchesberg, die keine Aufpflasterung oder Kölner Teller zur Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs aufweisen;



Stadtwald

– weiter über Sandbrückschneise, unbefestigter Erdweg ab Jacobiweiher (Alternative bei schlechtem Wetter: ab in die Dornhöfer Schneise über die Holzbrücke, die den Jacobi-Weiher überspannt, bald darauf abbiegen in den Welscher Weg parallel zur Straßenbahn. Vorsicht bei der Überquerung der Darmstädter Landstraße mit sehr hohem Tempo des Kfz-Verkehrs; Radweg auf östlicher Seite der Bundesstraße bis Neu-Isenburg.

Die Westroute von der Konstablerwache bis Zeilsheim Innenstadt

– Große Friedberger Straße, Vorsicht Straßenbahnschienen parallel zur Fahrtrichtung, bis zur sogenannten „Zeil-Umfahrung“ neuer Radweg mit grünem Betonpflaster über Vilbeler Straße, Schäfergasse, Stephanstraße, Stiftstraße zum Eschenheimer Tor,

Vorsicht Querung in Höheheimer Straße nur über Biegweg ohne Querungshilfe, Fußgängerampel, weiter durch Schillerstraße, Biebergasse, die Freßgasse zum Opernplatz; z.T. auch hier Probleme durch sehr viele Fußgänger;

Westend

– ab Opernplatz in den Grünanlagen der Taunusanlage bis Höhe Guillotetstraße, Querung der Taunusanlage nur über Fußgängerampel und Einfahrt in Guillotetstraße, weiter über Westendstraße (Umfahrung kurzer Einbahnstraßen-Regelung über Arndtstraße, Kettenhofweg und Mendelssohnstraße möglich); Querung der Senckenberganlage nur über Fußgängerüberweg;

Bockenheim

– über Robert-Mayer-Straße mit schlechter Fahrbahndecke bis zur Bahnunterführung Hamburger Allee, die nur über Fußgängerampel und ca. 100 m Fußweg erreichbar ist; weiter über Solmsstraße und Ludwig-Landmann-Straße,

Vorsicht Querung in Höhe starker Verkehr und keine Radwegabsenkung; weiter über Biegweg, durch neue Bahnunterführung bis zur Nidda kurz vor der Autobahnbrücke der A 5;

Nied

– weiter über Niddaufferweg, Vorsicht im Bereich Niddauffer Baumwurzelaufbrüche, am Kerbeplatz, am Nieder Niddauffer mögliche Blockade durch Schaustellerbuden, Radweg auf der Wörthspitze mit starken Wurzelaufbrüchen entlang der Pappelreihe, und die Niddabrücke zwingt mit Drängelgittern zum Absteigen;

Höchst

– weiter über Seilerbahn, Achtung Kopfsteinpflaster, zum Bahnhof Höchst über Eisenbahnbrücke, hinter Bahnhof Farbwerke weiter über die Pfaffenwiese bis Zeilsheim, Achtung mehrere auszubessernde Radwegabsenkungen;

Zeilsheim

– Pfaffenwiese im Bereich der Siedlung Friedenau stören häufige Radwegabsenkungen bei Seitenstraßen und Einfahrten, ab Ecke Neu-Zeilsheim gesperrte Einbahnstraße in westlicher Richtung.





Alles Anfang ist schwer

Der Umstieg vom Kindersitz des elterlichen Fahrrades auf den Sattel des ersten eigenen Rades ist für alle Kinder ein ganz tolles Ereignis. Für die Knirpse ist damit ein wichtiger

Schritt in Richtung „Großwerden“ getan. Dieser Schritt vom versierten Beifahrer zum sicheren Radfahrer ist allerdings nicht leicht, und er sollte auch nicht zu früh getan werden. Kinder müssen gewisse körperliche Mindestanforderungen erfüllen, um sicher radfahren zu lernen, Experten em-

pfehlen ein Alter von 6 Jahren. Eltern sollten aber nicht nur das sichere Verkehrs- und Fahrverhalten mit ihren Sprößlingen üben, sondern auch die technischen Grundvoraussetzungen von sicheren Kinderfahrrädern kennen. Vieles gilt im übrigen ganz entsprechend auch für ausgewachsene Radfahranfänger.

Gleich großes Gewicht auf's Gleichgewicht legen

Die beste Vorbereitung auf das Radfahren ist immer noch ein Tretroller. Hiermit kann das Gleichgewicht halten und das Ausbalancieren eines zwei-

an das erste Fahrrad kann im Stand. So kann vermieden werden, daß Stützräder am Kinderfahrrad zu einem falschen Fahrverhalten ohne Seitenneigung in Kurven verleiten.

in jedem Fall die Rahmengröße des Körpergröße des Kindes angepaßt sein und nicht auf „Zuwachs“ gekauft worden sein, nur dann können Kinder ihr Fahrrad sicher beherrschen und sich voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren.



Vermeiden Sie (Über-)Gewicht

rädriegen Gefährts sicher und ohne Überforderung geübt werden. Die Gewöhnung

Radfahren sollte nicht dadurch, daß technisch unsinnig schwere Rahmen verwendet werden, zum unnötigen Kraftakt für Kinder ausarten. Räder mit Einrohrrahmen sind oft schwerer als Räder mit Rahmen aus zwei oder mehr Rohren. Grundsätzlich sollte aber



Sparen Sie nicht an Qualität und kindgerechter Ausstattung

Für kleinere Kinder ist die leicht bedienbare Rücktrittsbremse technisch am sinnvollsten. Die Bremshebel sollten wegen der kleineren Hände grundsätzlich verstellbar sein, sie sind aber nicht selten für Kinderhände zu schwergängig.

Auch Lenker, die verschiedene Handstellungen erlauben, sind geeigneter als die starren Ausführungen von Mountainbikes.

Mittlere Reifenbreiten laufen leichter, achten Sie bei Mountainbikes auf die Mitrille der Reifen.

Der oftmals rüde Umgang mit dem Gefährt erfordert gerade bei Kinderrädern genügend Speichen, um die Gefahr klassischer Achter zu mildern. Ein höherliegendes Rücklicht (Toplight) schützt die Heckleuchte beim Rückwärtsrangieren.

Plastikretrolager halten die Beanspruchungen nicht lange aus und sollten nicht gewählt werden.

Um den kleinsten Radfahrern die wichtige Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmer zu sichern, empfehlen sich Sichfährchen an langen Stangen. Aus ähnlichen Gründen empfehlen sich Abstandhalter übrigens nicht nur für die kleinen Radler.

Lange Freundschaften brauchen Sicherheit und Pflege

Sichere, langanhaltende Freude am Radfahren setzt ein Mindestmaß an Aufmerksamkeit gegenüber dem ansonsten genügsamen Zweirad voraus.

Eine regelmäßige und fachkundige Wartung sollte, um Wartezeiten in überlasteten Fahrradwerkstätten zu vermeiden, möglichst zeitig vor Saisonbeginn in Auftrag gegeben werden.

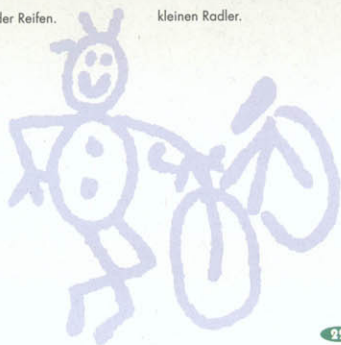
Große Aufmerksamkeit verdient (und erzeugt) eine ausreichende Beleuchtung am Rad. Dazu gehören gute Reflektoren, z.B. batteriebetriebene Dioden (mit 100 - 400 Stunden Brenndauer) und eine

empfehlenswerte Standbeleuchtung (10minütiges Nachleuchten mit Kondensator).

Der steife Rahmen gilt beim Fahrrad als ausgesprochener Pluspunkt, Damenräder sollten ein durchgehendes Oberrohr bis zur Hinterradnabe besitzen. Die Rahmenhöhe sollte nicht nur bei Kinderrädern stimmen, sie sollte der Beinlänge angepaßt und die Sattelhöhe richtig einstellbar sein. Gute Bremsen sollten eine Selbstverständlichkeit sein - genauso wie verstellbare Bremshebel zur optimalen Anpassung an die Hände. Bei Felgenbremsen sollte die regelmäßige Kontrolle der Bremsbeläge nicht vergessen werden. Die Bremszüge empfehlen sich aus hochwertigem Edelstahl.

Bei den Felgen gelten Ausführungen aus Alu als gut haltbar und Hohlkammersysteme als besonders stabil. Nur Alufelgen gewährleisten übrigens bei Nässe ausreichende

Bremswirkung über die Felgenbremse. In jedem Falle gilt es, den Luftdruck hoch genug zu halten, um die Reifen zu schonen und Felgenschäden zu vermeiden.





Auch für Radfahrer gibt es wichtige Ausstattungsmaterialien, die der Sicherheit dienen und im Falle eines Unfalles schlimmere Folgen vermeiden helfen. Wichtigstes Sicherheitszubehör für Radfahrer ist zweifellos der Sturzhelm. Kopfverletzungen gehören zu den schlimmsten Sturzfolgen bei Radunfällen, aber ausgerechnet bei diesem Sicherheitsattribut wird oftmals deutlich weniger investiert als z.B. in den Sattel.

Wichtige Sicherheitselemente sind darüber hinaus Handschuhe, die im Falle eines Sturzes schmerzhaft Schürfwunden verhindern, und Schutzbrillen, die Staub und Insekten abhalten. Bei Radtouren im Gelände sind Protektoren zum Schutz der Gelenke (Ellenbogen, Knie) empfehlenswertes Zubehör.

Wer sein Fahrrad liebt - schließt ab

Fahrräder erfreuen sich großer Beliebtheit, leider auch bei Dieben. Einen absolut sicheren und nicht zu überwindenden Diebstahlschutz gibt es leider auch bei Fahrrädern nicht, aber Fahrraddiebe versuchen, möglichst schnell und damit risikoarm zuzuschlagen und werden von hochwertigen Diebstahlsicherungen abgeschreckt.

Schließen Sie Ihr Fahrrad immer an festinstallierten Gegenständen an, auch im Treppenhaus oder im Keller.

Verwenden Sie ein stabiles Bügelschloß oder ein dickes Seilschloß. Dünne Drahtseile sind oft schneller geknackt als aufgeschlossenen. Bei Ketten-schlössern ist demgegenüber oft der Schließmechanismus der eigentliche Schwachpunkt.

Schließen Sie möglichst beide Räder mit ab, bei Schnellspannern ist dies absolutes Muß.

Meiden Sie dunkle, nicht-einsehbare Abstellplätze und platzieren Sie Ihr Fahrrad gut sichtbar. Diebe arbeiten lieber unter Ausschluß der Öffentlichkeit.

Legen Sie für den Fall des Falles einen Fahrradpaß an, mit Angaben über Modell- und Rahmennummer, Farbe und auffälligen Besonderheiten. Dies hilft bei der Identifizierung und möglichen Wiederbeschaffung.

Über die Hausratversicherung ist Ihr Rad nur bei entsprechender Zusatzvereinbarung mitversichert, inzwischen gibt es eine Vielzahl von Fahrradversicherungen, Fahrrad-schutzbriefen und sogar Rad-sport-Servicecards. Sinnvoll ist aber auch eine private Haftpflichtversicherung, die die wirtschaftlichen Folgen eigenverschuldeter Radunfälle gegenüber Dritten auffängt.





SCHLUSSLICHT

Mit Rad und Tat geholfen haben:

ADFC / Frankfurt am Main

Arbeitskreis Rad

VCD / Frankfurt am Main

Die Frankfurter Polizei

Fa. Radschlag / Fa. Per Pedale

Ansprechpartner in der Stadtverwaltung

Ordnungsamt / Ulrich Schöttler, Straßenverkehrsangelegenheiten, Tel.: 21 24 23 22

Umweltamt / Umwelttelefon 21 23 91 00

Info-Materialien für Radler in Frankfurt

GrünGürtel-Freizeitkarte / Radwegenetz im GrünGürtel und Infos zur

Radverkehrsinfrastruktur, erhältlich beim Umweltamt der Stadt Frankfurt am Main

Großer Radfahrer-Stadtplan für Frankfurt / ADFC-Fahrradkarte

Frankfurt am Main mit vollständigem Straßenverzeichnis und vielen Tips für

Radfahrer, erhältlich im Buch- und Zeitschriftenhandel und über den ADFC

