



# Der Fahr Rad Kurier

Ausgabe  
Mai 2021

INHALT DIESER AUSGABE

## Elisabethenstraße in der Antike und heute

von Gabriele Wittendorfer

Bereits in der Antike gab es die Elisabethenstraße von Mainz in die Wetterau. Sie führt über den Rhein, geradlinig über Massenheim, Hofheim-Diedenbergen und Marxheim nach Hofheim. Von Hofheim geht es weiter an Kriftel und Frankfurt-Zeilsheim vorbei, nördlich von Unterliederbach über Eschborn nach Praunheim (Heerstraße) und Hedderheim. Von hier aus nach Karben und von Friedberg wieder schnurstracks nach Butzbach. Aus der Geradlinigkeit einiger Teilstrecken schließt man auf eine planmäßige Anlage dieser römischen Straße.

### Die Römer wollten schnell und komfortabel vorankommen

Dieser Wunsch kommt uns Radfahrer\*innen vor allem im Alltag bekannt vor. Helfen soll nun das [Rad-Hauptnetz Hessen](#) als Zielplanung. Diese wurde vom hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) mit Kommunen und regionalen Institutionen als landesweites Rückgrat für Alltags-Radwege entwickelt.

### Das Rad-Hauptnetz soll sichere und durchgängige Radwege-Verbindungen schaffen

Was bei den Römern funktioniert hat, soll zwei Jahrtausende später auch für den Radverkehr taugen. Wo der Haken bei dieser Idee ist, kann man dieser Tage an der Gemarkungsgrenze

zwischen Wiesbaden und Hofheim sehen (siehe Foto). Während die Wiesbadener Seite den letzten Kilometer bis zur L3017 nun asphaltiert hat, ist die Führung auf der Hofheimer Seite weiterhin ein Feldweg – bei Regen oder mit schmaler Bereifung für den Radverkehr nicht befahrbar.

### Für Radfahrer\*innen gibt es Durchgängigkeit nur auf dem Plan

Ein Umweg von ca. 2 Kilometern führt heute einigermaßen alltagstauglich über Massenheim wieder nach Diedenbergen. Allerdings wird diese Möglichkeit spätestens in drei Jahren mit der Großbaustelle „[Wallauer Spange](#)“ bis auf Weiteres nicht mehr nutzbar sein.

Was hätten die alten Römer in diesen drei Jahren gemacht? Der für Logistik zuständige Beamte hätte den römischen Statthalter auf das Problem und dessen Auswirkungen für Militär und Versorgung aufmerksam gemacht. Der Präfekt hätte eine Alternative gefordert und direkt den Auftrag an den für Straßenbau zuständigen Beamten gegeben, der zeitnah zur Tat geschritten wäre. Wenn also eine römische Legion von Mainz kommend nach Butzbach hätte marschieren wollen, dann wäre das trotz Großbaustelle durchgängig möglich gewesen. Weil es einfach wichtig war.

### Von den Römern lernen, heißt siegen lernen!

### Elisabethenstraße in der Antike und heute

Seite 1

### MTK- Radschnellwege und mehr

Seite 2

## APPELL

### Mehr Mut beim Radwege-Ausbau

Pünktlich zum Nationalen Radverkehrskongress 2021 stellen der Fahrradclub ADFC und der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) die gemeinsame [Publikation](#) „Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden“ vor.

Die Dokumentation umfasst kurzfristig umsetzbare Lösungen, wie Fahrradstraßen, Modale Filter zur Beruhigung von Wohnquartieren und „Protected bike lanes“ aber auch sichere Kreuzungen, Radschnellwege, Fahrradparken und Kampagnen.

Dr. Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebunds sagt: „Radverkehrsförderung ist aktive Klimaschutzpolitik und bedeutet keinen Verzicht, sondern ein Mehr an Lebensqualität für uns alle!“

ADFC-Bundesvorstand Verkehr Ludger Koopmann ergänzt: „Erstmalig finanziert das Bundesverkehrsministerium auch kommunale Radinfrastruktur und legt dabei großen Wert auf Qualität. Denn nur, wenn Radwegenetze sicher, komfortabel und lückenlos sind, werden viel mehr Menschen als bisher das Fahrrad für ihre alltäglichen Wege benutzen.“



## ADFC RADTOURENPROGRAMM

## Notgebremst

Es ist gedruckt und auch schon an die Mitglieder im ADFC Main-Taunus ausgeliefert. Allerdings konnten wir aufgrund der mit der bundeseinheitlichen Notbremse ab einem Inzidenzwert von 100 einhergehenden Regeln bisher nicht fahren. Der aktuelle Stand dazu findet sich auf der [ADFC-Tourendatenbank](#).

## ADFC CODIERUNG AB 29.5.2021

## Kontaktlos

Weil alle üblichen Anlässe für Fahrradcodierung im MTK wegfallen, haben wir uns in diesem Jahr für Garagen-Codierungsangebote entschieden. Bei der Anmeldung gibt es einen Einzeltermin, bei dem das Fahrrad ohne Wartezeit und mit Sicherheitsabstand codiert und im Anschluss direkt wieder mitgenommen wird. Nicht vergessen, zuhause bereits den [Codierauftrag](#) auszufüllen! Die Codiertermine finden sich alle im [ADFC-Codierkalender](#).

## ADFC ZOOM UND JITSU

## Online extern

Angefangen hat alles mit der Kommunalwahl. Im Vorfeld kamen wahlkämpfende Fraktionen aus dem ganzen MTK auf den ADFC zu, um sich „Futter“ für ihr „Wir fördern Radverkehr“ in den Wahlprogrammen zu holen. Unter der Überschrift – Radverkehrsförderung, wie geht das in ...?“ hat der ADFC parteiübergreifend das kleine 1x1 zu Akteuren und Maßnahmen weitergegeben. Schön ist, dass diese Aufbauhilfe sich nun in den ersten Anträgen in MTK-Stadtparlamenten niederschlägt. Bei Bedarf gerne melden: [gabriele.wittendorfer@adfc-mtk.de](mailto:gabriele.wittendorfer@adfc-mtk.de)

## Online intern

Auch die verkehrspolitisch Aktiven im ADFC haben Webkonferenzen für sich entdeckt. Nicht nur der Kreis-Vorstand zoomt sich durch seine Tagesordnung, sondern auch in den Ortsverbänden wird virtuell gearbeitet. Wer sich dafür interessiert, kontaktiert gerne

Eschborn / Schwalbach: [helgewagner@t-online.de](mailto:helgewagner@t-online.de)  
Hofheim, Eppstein, Kriefel: [holger.kuest@adfc-mtk.de](mailto:holger.kuest@adfc-mtk.de)  
Hattersheim: [thomas.thiemeier@gmx.de](mailto:thomas.thiemeier@gmx.de)  
Hochheim: [gabriele.wittendorfer@adfc-mtk.de](mailto:gabriele.wittendorfer@adfc-mtk.de)

# Der Fahr Rad Kurier

Ausgabe  
Mai 2021

# MTK-Radschnellwege und mehr

von Gabriele Wittendorfer

Für alle diejenigen, die den Anfang nicht mitbekommen haben: Im Herbst 2015 hatte der Regionalverband eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung vom Holbeinsteg in Frankfurt am Main über Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Egelsbach und Erzhausen bis nach Darmstadt vorgelegt. Die Regionalpark RheinMain Südwest gGmbH wurde gegründet und heute sind noch keine 5 Kilometer dieses FRM1 gebaut.

## Radschnellwege brauchen Zeit

2018 hat das hessische Verkehrsministerium hessenweit das [Potential für Radschnellweg \(RSW\)-Korridore](#) abgeschätzt; dabei wurde den Korridoren Schwalbach-Frankfurt und Wiesbaden-Frankfurt wurde ein sehr hohes Potential zugesprochen (über 2.000 Radpendelnde pro Tag).

## Radschnellwege brauchen ein Potential

2019 hat sich der Regionalverband bereit erklärt, als Koordinationsstelle für die Kommunen bei der Planung und Umsetzung der RSW zu fungieren.

2020 wurde die Machbarkeitsstudie für den **FRM4 Taunushang (Schwalbach-Frankfurt mit Zubringern aus Bad Soden und Sulzbach)** beauftragt; die Onlinebeteiligung soll im Sommer 2021 stattfinden.

2021 soll die Machbarkeitsstudie für den **FRM3 Wiesbaden-Frankfurt** beauftragt werden.

## Was bedeutet dies für die kommunale Radverkehrsförderung im MTK?

Kommunen, die an den geplanten Trassen liegen, also Schwalbach, Bad Soden, Sulzbach, Eschborn und Hattersheim, Kriefel, Hofheim sind über die Machbarkeitsstudie direkt in die Aktivitäten des Regionalverbands einbezogen.

Kommunen, die nicht an den geplanten Trassen liegen, also Hochheim, Flörsheim, Eppstein, Kelkheim und Liederbach sollten diese Aktivitäten gut im Auge behalten, um den Ausbau der eigenen Alltags-Radinfrastruktur darauf abzustimmen. Dafür würde sich z.B. der Arbeitskreis Radverkehr unter der Leitung der Kreis-Nahmobilitätsbeauftragten gut eignen.

Für alle MTK-Kommunen gilt aus Sicht des ADFC: Wer glaubt mit den Radschnellwegen sei die Verpflichtung zur Schaffung von Radinfrastruktur abgegolten, der oder die möge sich bitte ein Straßennetz vorstellen, das nur aus Autobahnen besteht...

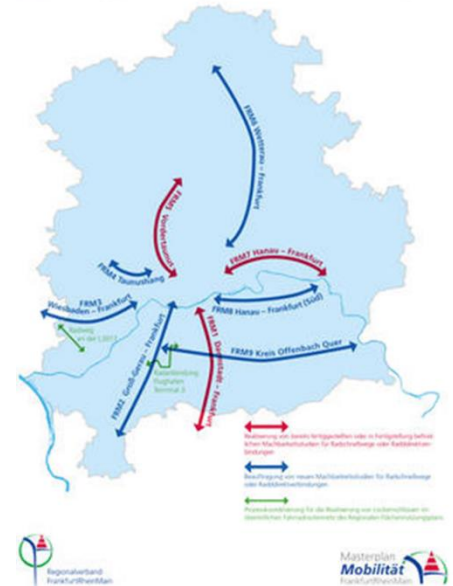
## Radschnellwege brauchen ein kreisweit abgestimmtes Radwege-Netz

Ausgehend von den Merkmalen eines hessischen Radschnellwegs

- mindestens 10 km lang,
- so ausgebaut, dass Radverkehr mit bis zu 30 km/h fahren kann
- mindestens 4 Meter breit im Zweirichtungsverkehr

ist es an der Zeit, sich basierend auf dem MTK Radverkehrskonzept mit dem darunterliegenden Radwege-Netz auf entsprechende Standards zu vereinbaren.

## Radwege-Offensive – Erstes Maßnahmenpaket



1. Durchgängiges Verständnis zu den Nutzergruppen, vielleicht Schüler\*innen der weiterführenden Schulen und Alltagsradverkehr?
2. Gemeinsame Qualitätsanforderungen, z.B. asphaltierte Oberflächen (verlässlicher Kehr-, Pflanzenrückschnitt- und Winterdienst)?
3. Innerorts einheitliche Priorisierung des Radverkehrs durch Fahrradstraßen oder separate Führungen (protected bike lanes, Radstreifen oder getrennte Radwege)?

[Radschnellwege](#) sind die Zukunft, aber der Weg dorthin führt über eine verlässliche Radinfrastruktur in der Gegenwart. Und das beginnt schon mit dem Wegfall von Brombeerzweigen über dem Radweg.

## IMPRESSUM

Herausgeber: ADFC Main-Taunus

Verantwortlich: Gabriele Wittendorfer  
Gartenstraße 1D, 65812 Bad Soden  
[gabriele.wittendorfer@adfc-mtk.de](mailto:gabriele.wittendorfer@adfc-mtk.de)

Alle Angaben erfolgen nach bestem Wissen. Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle wird keine Haftung für die Inhalte externer Links übernommen. Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Wir freuen uns über Ihr Einverständnis, Ihnen weitere E-Mails dieser Art schicken zu dürfen. Sollten Sie dies nicht wünschen, melden Sie sich einfach mit einer entsprechenden E-Mail an [gabriele.wittendorfer@adfc-mtk.de](mailto:gabriele.wittendorfer@adfc-mtk.de) ab.

Vielen Dank.