



Der Fahr Rad Kurier

Ausgabe
Februar 2024

INHALT DIESER AUSGABE

„Stop killing cyclists“ von Gabriele Wittendorfer

Auf Deutsch: „Hört auf, Radfahrende umzubringen“. Dieser Appell stand auf einem Schild, das anlässlich des tragischen Unfalltods von [Andreas Mandalka](#) bei der Frankfurter Gedenkfahrt am 11. Februar per pedale durch die Stadt gefahren wurde.

Auch aus dem MTK sind wir mitgefahren, denn auch wir kennen die Situation, als Radfahrer*in von Kraftfahrzeugen mit viel zu geringem Abstand überholt zu werden (siehe Seite 2). Gerade in Nebenstraßen mit parkenden PKW wird der Radverkehr regelmäßig bedrängt. Zum subjektiven Eindruck kommen seit dem letzten Jahr die MTK-Messdaten aus dem Projekt [OpenBikeSensor](#).

Die meisten Kfz-Lenkenden kennen die seit April 2020 im § 5 StVO festgelegten Vorschriften und halten sich daran:

Innerorts sind 1,50 Meter, außerorts 2,00 Meter Abstand Pflicht

Allerdings reicht nur ein einziger illegaler Überholvorgang aus, um ein Menschenleben zu gefährden. Das liegt immer auch an denjenigen, die hinter dem Lenkrad sitzen (unkonzentriert, unfähig oder schlicht ignorant). Zusätzlich fehlt eine Idee für die Integration des Radverkehrs in die bestehenden Strukturen des öffentlichen Raums, auch im MTK.

Radwege innerorts und außerorts folgen unterschiedlichen Logiken

Radfahrende im Ort sind wie Schmetterlinge – ihre Mobilität ist flatterhaft und immer mehr als pure Bewegung von A nach B. Egal ob 8 oder 88 Jahre alt, man trifft jemanden, man sieht etwas... Radfahrende im Ort werden dadurch zum Störfaktor: zu langsam, zu wackelig und unberechenbar. Das Problem in den Kommunen ist nicht der Radverkehr, sondern die seit Jahrzehnten praktizierte Segmentierung des

öffentlichen Raums. Genauso wie wir Schmetterlinge mit Blühstreifen abspiesen, versuchen wir den Radverkehr mit hier mal einem Bordsteinradweg und dort mal einer sicheren Querung in Zaum zu halten. Provokativ gefragt:

Was wäre, wenn wir kommunale Mobilität grundsätzlich vom Fußverkehr her gestalten würden?

Radfahrende zwischen den Orten waren beim Aufbau unserer bestehenden Verkehrsinfrastruktur schlicht nicht relevant. Seit den 60er Jahren bestimmt die Automobilität unser Leben und repräsentiert unseren Status. Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel kam spätestens mit der Verbreitung des Pedelecs wieder ins Spiel, seitdem wir die negativen Folgen unserer fossilen Lebensweise spüren. Die Bedürfnisse des Fahrrad-Pendelverkehrs unterscheiden sich kaum vom automobilen Pendeln, man will sicher und direkt von A nach B kommen. Die Lösung liegt auf der Hand:

Kein Meter Landes-/Bundesstraße ohne getrennt geführten Radweg!

Letzteres braucht einen zentralen Akteur – Herr Mansoori, übernehmen Sie als aktueller Verkehrsminister Hessens die Verantwortung für Radwege zwischen den Kommunen! Ersteres braucht ein Miteinander der MTK-Kommunen, der MTK-Eltern (deren Kinder am meisten davon profitieren würden), des MTK-Einzelhandels (kein Amazon dieser Welt kann soziales Umfeld bieten), und natürlich auch der MTK-Radfahrenden. Unser Landkreis ist flächenmäßig einer der kleinsten Landkreise Deutschlands. Und er ist einer der reichsten noch dazu.

Wir wollen Leben im MTK, auch als Radfahrende

„Stop killing cyclists“

Seite 1

Auch Carsharing ist Verkehrswende

Seite 2

KLIMAFIT MIT DER VHS MTK

Das Naturschutzhaus Weilbacher-Kiesgruben der vhs Main-Taunus-Kreis bietet 2024 wieder einen „Klimafit“ Kurs an.

An sechs Abenden geht es von April bis Juni um wissenschaftliche Grundlagen zu den Themen Klimawandel und -schutz, um Möglichkeiten der Anpassung und um Strategien „vor der Haustür“.

[Am besten gleich anmelden](#)

Dieser Kurs wurde vom WWF Deutschland und dem Helmholtz-Forschungsverbund Regionale Klimaänderungen und Mensch (REKLIM) entwickelt und schließt mit einem Zertifikat ab.

Fitness, die uns allen guttut 🏋️



ÜBERHOL-ENGSTELLEN IM MTK

Bad Soden:

Königsteiner Straße, Hasselstraße, Neuenhainer Straße und Schwalbacher Straße

Eppstein:

B455, Burgstraße, Wiesbadener Straße, Königsteiner Straße und Langgasse

Eschborn:

Sossenheimer Straße, Ende Radweg Steinbacher Straße, Gewerbegebiete Kronberger Straße, Frankfurter Straße und Am Weißen Stein

Flörsheim:

Eddersheimer Straße, Rheinallee, Hauptstraße, Höllweg, Wickerer Straße, Bürgermeister-Lauck-Straße und Kapellenstraße

Hattersheim:

Hessendamm, Mainzer Landstraße, Voltastraße Okriftel: Mainstraße, Sindlinger Straße Eddersheim: Bahnhofstraße und Neckarstraße/ Flörsheimer Straße

Hochheim:

L3028

Hofheim:

Rheingaustraße, B 519, Lorsbacher Straße, Wilhelmstraße, Alt-Wildsachsen, Alt-Lorsbach, Kirchstraße/Neueburgstraße, Neugasse, Kurhausstraße und Casteller Straße

Kelkheim:

Ende Radweg Kelkheimer/Fischbacher Straße, Frankfurter Straße, Sodener Straße und Feldbergstraße

Kriftel:

Hofheimer Straße, Kirchstraße, Frankfurter Straße und Wiesbadener Straße

Liederbach:

Limesspange, Höchster Straße, Sulzbacher Straße und Alt-Niederhofheim

Schwalbach:

Gewerbegebiet Kronberger Hang, L3015 und L3014

Sulzbach:

Bahnstraße, Hauptstraße und Mühlstraße

Der Fahr Rad Kurier

Ausgabe
Februar 2024

Auch Carsharing ist Verkehrswende

von Gabriele Wittendorfer



„ADFC-Mitglieder müssten doch ein Interesse am Elektro-Carsharing haben...“ Mit dieser Frage von Franziska Wiebel begann die Diskussion im ADFC Kreisvorstand.

Unabhängig vom Interesse der einzelnen Mitglieder wurde schnell klar: Wir als Fahrradlobby haben ein Interesse am Elektro-Carsharing!

Je weniger Autos, umso weniger Kfz-Kilometer, die im MTK gefahren werden

Wenn sich also mehrere Personen in einem Haushalt oder in einer Nachbarschaft ein Auto teilen, dann

- nimmt man für Wege im Nahbereich häufiger das eigene Rad oder geht zu Fuß, einfach weil das Auto zuerst gebucht werden muss;
- kann man sofort ein Elektro-Auto fahren ohne sich zuvor um die Installation einer eigenen Wallbox kümmern zu müssen;
- gibt es mehr Platz z.B. für Fuß- und Radwege, denn die Zahl der herumstehenden PKW sinkt.

Wahrscheinlich gibt es noch mehr gute Gründe. Deshalb freuen wir uns über das Angebot, das wir von Stefan Ruppert von nahCar bekommen haben. Im Gegensatz zu kommerziellen Anbietern steht bei nahCar nicht die Profitabilität, sondern der Nachbarschaftsgedanke und das gemeinsame Handeln im Vordergrund. Die Bürgerenergiegenossenschaft [SolarInvest Main-Taunus eG](#) stellt die nahCar Fahrzeuge im MTK zur Verfügung und betankt sie mit Ökostrom.

nahCar-Einstiegsangebot für Mitglieder des ADFC Main-Taunus im März 2024

Die wichtigsten Voraussetzungen zur Nutzung von nahCar sind:

- Man muss einen Führerschein Klasse B besitzen.
- Die Registrierung und Buchung des Autos erfolgt über einen Web-Browser; man braucht also einen Internetzugang.
- Für den Zugang zum Auto muss man ein Smartphone haben und die „Vianova eSharing“-App darauf installieren.

Aktuell suchen nahCar-Fahrzeuge an folgenden Standorten weitere Mitnutzerinnen und -nutzer.

- Hofheim Kapellenberg
- Kriftel Altkönigstraße und Lindenstraße
- Kelkheim-Fischbach und Münster

Wer Interesse hat, kann sich im **März 2024** kostenlos registrieren und einen **Test-Monat zum nahCar Basis-Tarif** buchen. **Eine kostenfreie Fahrt von bis zu 3 Stunden und bis zu 50 km ist inklusive.** Der Test-Monat endet ohne Kündigung. Wer das nahCar-Angebot danach weiter nutzen möchte, wählt dann ganz ohne Registrierungskosten zwischen den regulären vier Tarifen (Flex, Basis, Standard und Premium).

Fahrrad plus Elektro-Carsharing als praktizierter Klimaschutz

Wer sich inhaltlich mit der Frage „Ist der Wandel weg vom Verbrenner-Antrieb hin zum Elektromotor nötig und möglich?“ beschäftigen möchte, für den hat die Krifteler Initiative „Wandel im MTK“ am 11. März um 19 Uhr im Gemeindezentrum St. Vitus, Kriftel, einen Expertenvortrag mit Rainer Kling organisiert. Der Diplom-Ingenieur ist über 25 Jahre Mitglied im Physikalischen Verein Frankfurt und Vorsitzender des Vereins SolarMobil Rhein-Main e.V. Mit dem Thema E-Mobilität befasst er sich intensiv bereits seit 2014.

Gleich ausprobieren oder erst informieren? Hauptsache mitmachen!