

Radrouten im Test Die FR ist in den vergangenen Tagen die Strecken abgefahren – das Fazit fällt positiv aus.

Erkennbare Fortschritte

Die meisten Routen sind mittlerweile gut ausgeschildert – und manche Strecken lässt die Stadt sogar ausbauen

Von Jürgen Schultheis

Es geht voran mit Frankfurts Radrouten – das ist das Ergebnis des neuerlichen Tests jener Routen, die in der Radverkehrskonzeption der Stadt ausgewiesen worden sind. Eine Konzeption, die vom damaligen Planungsdezernenten Martin Wentz (SPD) dem Stadtparlament vorgelegt und in der Sitzung am 16. Oktober 1992 – vor bald 17 Jahren – bewilligt wurde.

Zehn Millionen Euro hat Verkehrsdezernent Sikorski zur Verfügung

Vor allem die Radroute 7, die von der Stadtmitte bis nach Eschersheim und zum Nidda-Radweg führt, ist bald nach der ersten Testfahrt im Herbst vergangenen Jahres nahezu perfekt ausgeschildert worden. Lediglich in der Straße Alt Eschersheim und dem wichtigen Abzweig in den Uhrig fehlt ein Hinweisschild.

Auch die Route 6, die vom Holbeinsteg nach Neu-Isenburg durch den Stadtwald führt, hat zwischenzeitlich an Qualität gewonnen, weil auch auf dieser Strecke Schilder zur Orientierung angebracht worden sind. Andere Routen, wie die 1 – von Seckbach in die Innenstadt – und die 2 – von der Berger Straße zur Bockenheimer Landstraße – sind gut ausgeschildert und lassen sich bequem fahren.

Und dennoch hapert es hier und da, weil Routen gar nicht oder nur zum Teil ausgeschildert sind, weil sie nur in Teilabschnitten als solche erkennbar sind oder – was



Freie Fahrt in die Innenstadt – auf gut zu radelnden Routen.

CHRISTOPH BOECKHELER

immer noch der Fall ist – sich dem Radler verbergen, weil nirgends auch nur ein Schild auf geplante Strecken hinweist.

Das soll sich ändern. Als Frankfurts Verkehrsdezernent Lutz Sikorski (Grüne) Ende September vergangenen Jahres nach dem Planungsstand der Radrouten gefragt wurde und damals ankündigte, dass die Route 7 bald komplett ausgeschildert sei, sagte er auch: „Alle anderen (Fahrradrouten, Anm. d. Red.) kommen dann im Laufe des nächsten und übernächsten Jahres, vorausgesetzt,

die Stadtverordnetenversammlung gibt uns die Möglichkeit, mit eigenem Geld Radrouten zu planen und zu bauen, und nicht immer abhängig sein zu müssen vom Geld Dritter, sprich des Landes Hessen.“

Vor gut einem Monat hat der Magistrat nun das beschlossen, worauf Sikorski noch im September gedrängt hatte: Mit gut zehn Millionen Euro sollen die Radrouten 8, 12 und die Route von der Hedderichstraße in die Textorstraße ausgebaut werden, ferner ein Geh- und Radweg zwischen Har-

heim und Nieder-Erlenbach hergerichtet werden. Die Route 8, die Westparallele zur Schumacher- und Adenauer-Straße, die kürzlich von der FR erneut gefahren worden war, soll mit 2,1 Millionen Euro hergerichtet werden. Sie ist dann verbunden mit der Strecke Seckbach – Innenstadt.

Die Route 12, die von der Innenstadt nach Fechenheim führt, verläuft über Börneplatz durch Reineigrabenstraße, Ostend- und Grusonstraße über Danziger Platz, Bornheimer Hang, Max-Bromme-Steig und Am Erlen-

bruch. Für diesen acht Kilometer langen Abschnitt gibt die Stadt 2,8 Millionen Euro aus. Hinzu kommen eine Million Euro für das Projekt Hedderichstraße/Textorstraße und 1,3 Millionen Euro für den neuen Geh- und Radweg im Norden Frankfurts.

Lutz Sikorski hatte im September gesagt: „Mit diesem Maßnahmenpaket bringen wir den Radverkehr in dieser Stadt weiter voran und schaffen weitere wichtige Verbindungen sowohl im gesamtstädtischen Netz als auch in den Stadtteilen.“

Ein Rad von der Firma

Immer mehr Unternehmen machen es wie die Lokay-Druckerei und verfolgen das Konzept Bike + Business

Von Jürgen Schultheis

Die Lokay-Druckerei im südhessischen Reinheim ist bei weitem nicht so groß wie die Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) in Eschborn und bedient auch nicht den ganzen Globus. Dennoch haben Lokay mit knapp 30 und die GTZ mit ihren rund 1400 Beschäftigten eine Gemeinsamkeit: Beide Unternehmen wollen in nächster Zukunft klimaneutral produzieren, was bedeutet, dass die Emission des klimaschädigenden Kohlendioxids, das in der Produktion oder durch Reisen entsteht, neutralisiert wird.

Produktion und Qualität mit Brief und Siegel nennt Lokay die eigene Strategie, und wer sich die Siegel und Umwelt-Labels anschaut, die die Firma erhalten hat, wird schnell merken, dass es die 75 Jahre alte Druckerei ernst meint: Das Mitglied der Umweltinitiative Hessen hat 2007 etwa das EMAS-Zertifikat erhalten, das für das weltweit anspruchsvollste

Umwelt-Qualitätsmanagementsystem steht.

Nun geht Lokay noch einen Schritt weiter: Diesen Freitag, 17. April, erhält etwa die Hälfte der Beschäftigten ein Firmenrad. Wer dieses, für Mitarbeiter kostenlose Angebot nutzen will, muss sich lediglich verpflichten, mindestens 50-mal im Jahr mit dem Rad zur Arbeit zu fahren.

Spektakulär daran ist, dass die Druckerei in Reinheim die kleine Radflotte least, also einen Wege einschlägt, den Unternehmen beim automobilen Fuhrpark schon lange eingeschlagen haben. Damit ist Lokay vermutlich das erste Unternehmen in Deutschland überhaupt, dass eine kleine Radflotte auf diese Weise mietet. Partner von Lokay ist die 2008 in Freiburg gegründete Leaserad GmbH, die nach eigenen Angaben dafür sorgen will, dass Firmen Klimaschutz, Gesundheit und Kostenersparnis unter einen Hut bringen können. Für Volker Laengenfelder, der in Frankfurt für Lokay die Umweltkommunikation übernom-

men hat, ist das ein formidabler Beitrag für das Projekt Bike + Business. Und darüber hinaus ein Beispiel, dem auch andere Unternehmen gerade in der Region Frankfurt/Rhein-Main folgen könnten.

Tatsächlich lässt sich gerade auf dem Weg zur Arbeit mit dem Umstieg vom Auto aufs Rad viel CO₂ einsparen. Bundesweit werden jährlich rund eine Milliarde Tonnen Kohlendioxid emittiert, aber nur knapp zwei Prozent davon etwa durch den Waldbestand wieder kompensiert. Fast ein Fünftel dieses klimaschädigenden Gases kommt aus den Auspuffrohren von Verbrennungsmotoren, in Hessen sind es gar 31 Prozent.

Ein guter Teil dieses, auf dem täglichen Weg zur Arbeit verursachten CO₂ könnte vermieden werden, sagen Verkehrsexperten. Immerhin sind fast zwei Drittel der täglichen Wege, die zurückgelegt werden, kürzer als fünf Kilometer. Fünf Kilometer sind etwa die Strecke, die jeder gesunde Mensch bequem mit dem Rad zurücklegen könnte. Aber nur sechs

bis sieben Prozent der Pendler in der Region nutzen das Rad.

Mitte März hatte der Trierer Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim bei der MeetBike-Konferenz in Dresden daran erinnert, dass es „ungeheuer viel Kurzstreckenautoverkehr in den Städten“ gibt.

Besonders auf den kurzen Strecken ist das Auto ein wahrer Klima-Killer

In vielen Städten seien unter den Fahrten und Wegen bis einen Kilometer bereits 20 Prozent Autofahrten, bis drei Kilometer 40 Prozent und bis fünf Kilometer 60 Prozent. „Leider ist die Fahrt mit dem Auto um die Ecke nicht die Ausnahme, sondern die Regel“, sagte Monheim. „Und dieser kurzlaufende Autoverkehr ist besonders schlimm, weil er unter extrem ungünstigen Betriebsbedingungen erfolgt, im steten Stop und Go, mit Kaltstart und schlechter Betriebstemperatur, mit sehr viel Beschleunigungs- und Bremsmanövern,

meistens im falschen Gang. Da wird besonders viel verbraucht und emittiert.“

Diese Befunde hat vor einiger Zeit eine aktuelle Umfrage des Personaldienstleisters Randstad bestätigt: Zwei Drittel der Arbeitnehmer in Deutschland fahren laut Randstad mit dem Auto zur Arbeit, und selbst für kürzere Wege mit einer Distanz von weniger als fünf Kilometern steigt etwa die Hälfte in ein Auto. Dabei stehen etwa ein Viertel der Autofahrer bis zu dreimal in der Woche im Stau.

Für die Hälfte der Lokay-Mitarbeiter wird das kein Thema mehr sein, ebensowenig für die 15 Prozent, die bei der GTZ in Frühjahr und Sommer mit dem Rad zur Arbeit fahren. Weil die GTZ den Anteil der Radler unter den Beschäftigten in knapp zehn Jahren dreifach hatte, war das Unternehmen kürzlich vom Planungsverband Frankfurt/Rhein-Main, dem ADFC und der Frankfurter Rundschau mit dem Bike+Business Award 2009 ausgezeichnet worden.