



Einbahnstraßen - Einbahndenken

Variationen über ein aktuelles Thema

RadfahrerInnen, die nicht nur am Wochenende ihr Fahrrad mit dem Auto ins Grüne transportieren, kennen das Problem. Kaum sind sie ein paar Meter in einer Straße gefahren, befiehlt ihnen ein Verkehrsschild, ganz woanders hinzufahren, als sie eigentlich wollen. Wie eine Seuche haben sich offenbar notwendige Schleifensysteme aus Straßen mit gebrochener Fahrtrichtung in unseren Städten ausgebreitet. Nicht jeder aber kennt die Schwierigkeiten, die auftreten, wenn versucht wird, diesen Irrgarten für RadfahrerInnen wieder zu öffnen.

Einbahnstraßen - warum, wieso?

- Die Einrichtung von Einbahnstraßen geschieht ausschließlich im Interesse des Autoverkehrs. Sie dient zum Einem der Schaffung von Parkplätzen, zum Anderen der Verbesserung des Verkehrsflusses.
- Soweit ihre Einrichtung nicht im Interesse der AutofahrerInnen liegt, geschieht sie zu ihrer Abwehr. Das gilt vor allem für

die Anlage sogenannter Schleifensysteme zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs in Wohngebieten.

- Das immer undurchdringlichere Dickicht von Einbahnstraßen verdrängt die RadfahrerInnen entweder auf die Hauptstraßen oder auf die Bürgersteige. Beides ist unerwünscht.

▶▶▶

Editorial:

Liebe Mitglieder, liebe Aktive,

diesmal finden Sie die Spalte "Termine..." auf Seite 6.

Falls Sie bisher gewohnt waren, vom ADFC separat zu AG-Treffen oder größeren Aktionen eingeladen zu werden, rechnen Sie bitte nicht mehr damit. Mit frankfurt aktuell ersparen wir Ihnen Papierkrieg und vermeiden das zusätzliche Porto: Auch wenn Sie nur einen Blick in den Terminkalender werfen, fühlen Sie sich bitte weiterhin zu allen Veranstaltungen herzlich eingeladen.

In der Hoffnung auf eine rege Teilnahme

Ihr Redaktionsteam

"Geist"reiches zum Thema Radfahren

Die Geisterfahrer gehen mit der Zeit. Sie sind umgestiegen vom Auto aufs Fahrrad. Am 26. August 1991 wurden sie vom BILD-Reporter gesichtet, dem sogar ein sensationelles Foto gelang: es zeigt laut BILD-Unterschrift, wie am helllichten Tage ein Geisterradler der Gattung "Mountainbiker ohne Beleuchtung gegen die Fahrtrichtung in eine Einbahnstraße (zischt)".

Und was macht der rot-grüne Magistrat? "Römer erlaubt Geister-Radler in Einbahnstraßen" verkündet die Balkenüberschrift. Das "haut dem Rad endgültig die Speichen aus der Felge".

Aber keine Geisterstunde ohne die Opposition: "Eine unausgegrenzte Idee", meint H. Hemzal, CDU-Fraktionsvorsitzender im Frankfurter Stadtparlament, "wenn schon Geisterfahrer, dann auf extra angelegten Radwegen". (Alle Zitate BILD vom 26.8.91).

Na, wenn das keine geniale Lösung ist. Und wie nennen wir die neuen Wege? Na klar doch, Geisterbahnen!

Wäre das nicht auch ein Angebot für die Geisterfahrer der automobilen Zunft? Da hätten wir gleich zwei Fliegen mit einer Klappe erschlagen.

Bleibt nur ein Problem: Was machen wir mit den vielen Autos, die unsere Wohngebiete verstopfen? Dürfen die dann nach Fertigstellung der "extra angelegten Radwege" diese als veritable Geisterautos bevölkern?

Was ist mit den vielen Fußgängern, die schon heute nicht bereit sind, ständig mit gesenktem Kopf die Farbe des Pflasters vor ihren Schuhspitzen zu kontrollieren (Rot oder grün, das ist hier die Frage)? Sind das nun Geistergänger oder Geisterläufer oder gar Geistersteher? Man erkennt unschwer, welche Idee hier unausgegrenzt ist.

Da radeln wir doch lieber auf der Straße. Da ist mehr Platz, wir werden gesehen und komfortabler ist es auch noch. Die AutofahrerInnen müssen sich mit Einführung der Tempo-30-Zonen sowieso daran gewöhnen, daß ihre Interessen nicht mehr das Maß aller Dinge sind. Da kann es doch nicht so schwer fallen, den entgegenkommenden RadfahrerInnen freundlich ins Auge zu blicken, und ihnen durch eine sanfte Lenkbewegung nach rechts den nötigen Platz einzuräumen.

Zum Schluß noch eine Bitte: Sollte Ihnen an der nächsten Kreuzung wieder mal ein Auto die Vorfahrt nehmen, gehen Sie, auch wenn Sie mit Helm unterwegs sind, lieber nicht davon aus, daß es sich um ein Geisterauto handelt. Geisterautos sind selten. In diesem Sinne wünscht Ihnen fröhliches Geisterradeln

Fritz Biel

- Gleichzeitig gibt es Bestrebungen, die Radfahrer von den Hauptstraßen in die Nebenstraßen zu vertreiben, damit Platz für noch mehr Autos ist. Selbst der autophilste Planer kann aber nicht gleichzeitig die Verdrängung des Radverkehrs aus den Nebenstraßen UND den Hauptstraßen betreiben. Das geht nicht zusammen.

Es liegt im Interesse ALLER, daß dem umweltfreundlichen Radverkehr Umwege erspart und unnötige Hindernisse aus dem Weg geräumt werden.

Es liegt im Interesse ALLER, daß der/die RadfahrerIn seine/ihre Ziele auch über größere Entfernungen sicher UND schnell erreichen kann.

Es liegt im Interesse ALLER, daß immer mehr Menschen ihre kurzen Wege (50% aller Autofahrten sind kürzer als 5 km, 20% kürzer als 1 km) statt mit dem Auto mit dem Fahrrad zurücklegen.

Das aber setzt voraus, daß die Einbahnstraßensysteme für den Radverkehr durchlässig werden.

Was steht dem entgegen?

Zuerst und vor allem die Tatsache, daß die meisten Meinungs- und Entscheidungsträger Männer im Alter von 20-60 Jahren sind. Sie bilden die Gruppe mit der stärksten Autonutzung und fällen deshalb ihre Entscheidungen in Sachen Verkehr vorwiegend aus der Windschutzscheibenperspektive.

Im einzelnen

- Die herrschende einseitige Interpretation der StVO und nachgeordneter Vorschriften und Richtlinien.
- Die althergebrachte Vorstellung von Verkehrssicherheit.
- Die selbstverständliche Vorstellung der Autofahrer von hindernisfreien Straßen.
- Die ambivalente Haltung vieler Mitbürger, die, weil zugleich auch Autofahrer, eigentlich zuerst einmal vor der eigenen Haustür fegen müßten.
- Die fatale Neigung mancher (Motor?) Journalisten, lieber Stimmung gegen die Radfahrer zu machen, als sich mit den Problemen des Radverkehrs auseinanderzusetzen.

Blick über den Gartenzaun

Wer nach Lösungen sucht, ist

sicher nicht schlecht beraten, einmal einen Blick über den eigenen Horizont hinaus zu riskieren. In Hessen wird er allerdings sehr genau hinsehen müssen, um beispielhaftes zu entdecken. Während sich Ende der 70er Jahre einige Städte daranmachten, mit Hilfe des Umweltbundesamtes der Renaissance der Fahrradnutzung Rechnung zu tragen, während NRW sein beispielhaftes Förderprogramm auf den Weg brachte, hatten Hessens FDP-Verkehrsminister nichts Besseres zu tun als die gerade durch eine Änderung der Richtlinien für die Markierung von Straßen eröffnete Möglichkeit, Fahrradstreifen auf der Fahrbahn abzumarkieren, durch einen Erlaß wieder einzuschränken. Seitdem ist das Fahren gegen die Einbahnstraße für RadfahrerInnen nur auf baulich abgesetzten Radwegen erlaubt, mit anderen Worten auf grün angestrichenen Bürgersteigen.

Nicht nur die Gefährdung der RadfahrerInnen im Bereich der Kreuzungen und Einfahrten (2/3 aller Unfälle auf Radwegen ereignen sich dort), sondern auch der Platzmangel in unseren Städten sorgte dafür, daß diese Lösung keine allzu große Verbreitung fand.

Die geltende StVO

Wer nach besseren Lösungen suchte, stieß schnell an Grenzen. Nach gängiger Interpretation geltender Vorschriften und Gesetze ist eine Ausnahme von der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in Einbahnstraßen nicht zulässig.

Fahrradfreundliche Städte wie Münster, Bremen, Erlangen, Freiburg u.a. griffen deshalb zur Hilfskonstruktion der unechten Einbahnstraße. Hierbei handelt es sich um Straßen mit Zweirichtungsverkehr, an deren einem Ende die Einfahrt für Fahrzeuge aller Art verboten ist (Zeichen 267 StVO), wovon Radfahrer durch Zusatzbeschilderung ausgenommen sind (Zeichen 723 n StVO). Alternativ könnte die DURCHFahrt für Fahrzeuge aller Art verboten werden (Zeichen 250 StVO), ausgenommen Radfahrer (Zeichen 723 n StVO). Als dritte Möglichkeit steht Zeichen 252 StVO zur Verfügung, das die Durchfahrt KRAFTfahrzeuge aller Art verbietet.

Alle Varianten haben ihre Vor- und Nachteile. Meistens wird die erste Lösung (Zeichen 267) bevorzugt,

da "sie von den Autofahrern am ehesten respektiert wird" (!) (so ein leitender Mitarbeiter im Ordnungsamt Frankfurt).

Der Nachteil dieser Lösungen ist, daß sie auch den Autos das Fahren in Gegenrichtung gestatten. Soll auf beiden Seiten das Parken möglich sein, so sind Autofahrer nach herrschender Lehre sogar gezwungen, in der Straße zu wenden, da das beidseitige Parken in Fahrtrichtung nur in Einbahnstraßen erlaubt ist, was die "unechten" erklärtermaßen ja nicht sind.

Hier tut sich ein weites Feld für Schriftgelehrte aller (und alter) Art. Zum Glück gibt es immer mal wieder aufgeschlossene Leute wie den Leiter der Straßenverkehrsbehörde Bremen, Hinte, die eine gewisse Kreativität im Umgang mit den (Vor-)Schriften entwickeln. So entstand vor einigen Jahren die erste Fahrradstraße. Mit einer neuartigen Kombination altbewährter Schilder erklärte Hinte einfach eine ganze Straße zum Sonderweg für Radfahrer (Zeichen 237 StVO). Er ließ Kraftfahrzeuge der Anlieger ausnahmsweise zu, schrieb ihnen aber gleichzeitig eine fahrradfreundliche Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h vor.

Seit mit der Änderung der StVO von 1988 die Fahrradstraße Eingang in die Verwaltungsvorschriften gefunden hat, ist der Schilderwald kleiner geworden. Jetzt kündigt eine große weiße Tafel (ähnlich der Tempo-30-Zonen Beschilderung mit Zeichen 237 StVO (Sonderweg Radfahrer) und dem Schriftzug Fahrradstraße von deren Beginn. Kraftfahrzeugverkehr ist auch ohne Zusatzschild nur mit mäßiger Geschwindigkeit (max 30 km/h) zugelassen. Der entscheidende Vorteil der Fahrradstraße liegt aber darin, daß sie erstmals die Möglichkeit bietet den Autoverkehr auf eine Fahrtrichtung zu beschränken.

Jenseits unserer Grenzen

Im Ausland ist man schon viel weiter. In der Schweiz hat man schon vor vielen Jahren die entsprechenden Gesetze geändert und die jahrelange Praxis hat gezeigt, daß die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt ist. In Österreich ist es problemlos möglich, das blauweiße Einbahnstraßenschild (Zeichen 220 StVO) mit

▶▶▶

der Zusatzbeschilderung "Radfahrer frei" zu kombinieren.

Die Stadt Graz hat mittlerweile sogar alle Einbahnstraßen ausnahmslos und ohne besondere Beschilderung für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

Das in den Niederlanden fahrradfreundliche Regelungen selbstverständlich sind, sollte nicht unerwähnt bleiben.

Auch bei uns kommen die Fronten unter dem Druck der Realität langsam in Bewegung. In Saarbrücken wird die Revolution geprobt. Seit dem 1. Juni 1991 sind in der ersten Tempo-30-Zone alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Dabei wurde in Deutschland erstmals eine Möglichkeit gefunden, das blauweiße Einbahnstraßenschild (Zeichen 220/ StVO) mit einem Zusatzschild (Radfahrer im Gegenverkehr) zu kombinieren. Da kann man nur sagen: Herzlichen Glückwunsch für so viel Beweglichkeit. Jetzt warten wir gespannt, ob jemand Anstoß nimmt und zum Gericht rennt.

Modellversuch Frankfurt

Die Frankfurter lieben es bekanntlich eine Nummer größer. Hier hat vor einigen Monaten der Sachverständigenrat für die Verkehrsberuhigung einen Modellversuch angeregt. Danach sollte der Hessische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, Ernst Welteke (SPD), durch die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung die Möglichkeit schaffen, in den Tempo-30-Zonen, ähnlich wie in Graz, flächendeckend alle Einbahnstraßen ohne besondere Beschilderung für RadlerInnen freizugeben. Nur im Eingangsbereich der Tempo-30-Zonen sollte auf die besondere Regelung hingewiesen werden. Eine wissenschaftliche Begleitung sollte dafür sorgen, daß der Nachwelt nichts verloren geht. Soweit die gute Absicht.

Nachdem untere und obere Straßenverkehrsbehörde das Problem eingehend erörtert hatten, kam mit Datum vom 30. 8. 1991 die Genehmigung. Die Enttäuschung bei den Initiatoren war so groß, wie die Liste der Bedingungen lang war.

- Nicht alle Tempo-30-Zonen sollen einbezogen werden. Sondern nur die Fahrradhochburgen Bornheim und Bockenheim. Damit ist die Möglichkeit

*Nachdem die Welt ein gutes Jahr
im alten Trott gegangen war,
erfuhr dieselbe unvermutet,
daß - eh' der Wächter zwölf getutet -
bei Schäfers, wohnhaft 103,
geboren ist Nachwuchs Nr. zwei.*

Von frankfurt *aktuell* herzliche Glückwünsche an Kerstin, Stefan und Moritz Schäfer zum neuen ADFC-Familien-Mitglied Annabel, geboren am 23.9.1991

genommen, die Versuchsregelung mit der Einführung neuer Tempo-30-Zonen "mitwachsen" zu lassen. Unterschiedliche Regelungen in den Tempo-30-Zonen führen aber zu vermeidbaren Risiken.

- Die Durchführung ist an rigide Bedingungen geknüpft, die den Modellversuch durch enge Anbindung an die geltenden Vorschriften unnötig einschränken.

Zum Beispiel wird gefordert:

- Flankierende geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen, die garantieren, daß "der motorisierte Verkehr so langsam ist, daß ein Unfallrisiko durch (nicht für! d.R.) entgegenkommende Radfahrer weitgehend ausgeschlossen ist". Schilder allein genügen nicht.
- An Kreuzungen werden "in der Regel besondere bauliche Maßnahmen erforderlich", Fahrbahnmarkierungen reichen nicht aus.
- An Kreuzungen müssen optimale Sichtverhältnisse herrschen.

Wenn man den Genehmigungsbescheid liest, drängt sich unwillkürlich die Frage auf: WO LEBEN DIE DENN ?

Seit Jahren fahren die RadfahrerInnen mangels Alternative gegen Einbahnstraßen, ohne das Nennenswertes passiert. Es liegen internationale Erfahrungen vor, die besagen, daß es sicherer, ist in die falsche Richtung zu fahren als in

die richtige. Gerade durch die Freigabe der Einbahnstraßen wird der Autoverkehr verlangsamt. Die Forderung, daß bauliche Maßnahmen vor der Freigabe abgeschlossen sein müssen, würgt jedes experimentelle Vorgehen ab.

Es macht wenig Sinn, in Frankfurt über eine Ausnahmeregelung von der StVO einen wissenschaftlich begleiteten Modellversuch durchzuführen, der inhaltlich noch hinter der Regelung zurückbleibt, die man in Saarbrücken bereits im Rahmen des geltenden Rechts für möglich hält.

Was ist zu tun

Der ADFC fordert deshalb die Ausweitung der Genehmigung auf alle gegenwärtigen und zukünftigen Tempo-30-Zonen Frankfurts, um die Einheitlichkeit der Verkehrsregeln zu gewährleisten. Außerdem zeigen die Erfahrungen andernorts, daß kosten- und zeitaufwendige Baumaßnahmen nur in beschränktem Umfang erforderlich sind.

Den für die Genehmigung des Modellversuchs Verantwortlichen sei dringend angeraten, sich noch einmal zu überlegen, ob nicht, neben dem Verkehr, auch ihr Denken in Einbahnstraßen verläuft. Wenn sie den Erfolg des Modellversuchs wollen - und wer ihn nicht will, läuft Gefahr, in einer Sackgasse aufzuwachen - müssen sie ihre Blockadepolitik aufgeben.

FB

Frauen im ADFC - Teil II

In der Augustausgabe von frankfurt *aktuell* stellten wir erstmalig das "Forum Frauen im ADFC" vor. Thesen und Ziele des Forums, wie sie in sechs Arbeitsgruppen auf dem ersten Treffen im März formuliert wurden, sind das Thema unseres zweiten Berichts.

Eine der Gruppen befaßte sich mit "Sozialer Sicherheit im öffentlichen Raum". Hier geht es um den Grad der Bewegungsfreiheit auf Straßen, in Parks u.ä. ohne Bedrohung durch alle Arten von Gewalt. Die besondere Bedeutung dieses Grundrechts für Frauen wurde zuerst von der Frauenbewegung der 80iger Jahre diskutiert. Aus Angst vor Überfällen vermeiden viele Frauen bestimmte Orte oder Straßen oder verzichten ganz auf Aktivitäten außer Haus und sind damit faktisch in ihrer Mobilität eingeschränkt. Frauen mit PKW sind ebenfalls stärker betroffen z.B. in Tiefgaragen, deshalb wurden bereits eigens beaufsichtigte Frauenparkplätze eingeführt.

In diesem Zusammenhang kommt dem Fahrrad eine besondere Bedeutung zu, da viele Frauen sich damit sicherer fühlen, zumindest in bewohnten Gegenden und vor der Dunkelheit. Möglicherweise sind deshalb auch in Deutschland keine Untersuchungen zum Thema "Radverkehr und öffentliche Sicherheit" angestellt worden. Oder wird das Fahrrad auch in diesem Zusammenhang nicht genügend ernst genommen? In den Niederlanden existieren bereits solche Studien, aus denen besondere Empfehlungen hervorgegangen sind, um die Sicherheit von Radverkehrsrouten z.B. durch Beleuchtung, gute Einsehbarkeit,

Nähe zu bewohnten Gebäuden zu verbessern. Nach Ansicht der Frauen des Forums sollte das Thema unbedingt im ADFC aufgegriffen werden, um mögliche Hindernisse für die Benutzung des Fahrrads zu erkennen und abzubauen.

Eine weitere Arbeitsgruppe widmete sich der Fahrradtechnik. Zu Beginn wurde festgestellt, daß das Fahrrad trotz seiner weiten Verbreitung und seiner Attraktivität für die verschiedensten Interessengruppen wie Berufstätige, SportlerInnen, Reisende, Eltern und Kinder als Verkehrsmittel nicht genug berücksichtigt wird.

Frauen nehmen oft eine genügsame und indifferenzierte Haltung zum Fahrrad ein. Sie scheuen hohe Anschaffungskosten für Fahrrad und Zubehör, neigen zu Kompromissen bei der Technik und haben ihre Forderungen an die Industrie z.B. nach Alltagstauglichkeit und unterschiedlich hohen Frauenrahmen nicht ausreichend artikuliert. Daher regt die Arbeitsgruppe alle Frauen dazu an, sich mit ihren Erfahrungen und Vorstellungen zu Fahrrädern und allem, was dazu gehört, bemerkbar zu machen. Zum Beispiel können sie sich an die Zeitschrift "Radfahren" wenden und so auch andere Frauen zu ähnlichen Erfahrungen ermutigen.

Technikkundige Frauen sollten ihr Wissen an andere Frauen weitergeben, das Interesse daran ist erfahrungsgemäß sehr groß. Als Anfang wurde von der Arbeitsgruppe anhand eines Fahrradreparaturbuches eine dreiteilige Anleitung zur Fahrradtechnik für Frauen zusammengestellt. In drei Stunden können Frauen einen Sicherheitskurztest an ihrem Fahrrad machen, einen Reifen flicken und die Bremsen einstellen und reparieren.

Die dritte Arbeitsgruppe des Frauenforums untersuchte die Machtverteilung zwischen Männern und Frauen im ADFC und ihre Ursachen. Am Beispiel des LV Bayern wurde ein Frauendefizit in Führungspositionen festgestellt wie es auch in anderen Unterverbänden und im Bundesvorstand anzutreffen ist. Die Diskussion entwickelte sich ausgehend von zwei Thesen:

- Frauen scheuen die Macht
- Der Zeitaufwand ist speziell für Frauen zu groß.

Als Ursachen für das geringere Engagement wurden ermittelt:

- Frauen engagieren sich im Allgemeinen mehr im sozial-caritativen Bereich als in der Lobbyarbeit.
- Ihre Leistungen werden oft gering bewertet.
- Sie haben im Gegensatz zu Männern hohe Erwartungen an sich selbst und ihre Kompetenz.
- Ihr Harmoniebedürfnis steht im Gegensatz zum gefühllosen, technokratischen Stil von Vereinsitzungen.
- Von außen werden ihnen Fehler in geringerem Umfang zugestanden.
- Der Druck, sich profilieren zu müssen, ist besonders hoch.

Neben den Ursachen wurden auch Ansätze zur Veränderung erörtert.

Frauen selbst sollen

- eine größere Robustheit entwickeln,
- Klischees nicht übernehmen,
- die eigene Macht erkennen,
- Absonderung vermeiden und
- Vorurteile zwischen Männern und Frauen nicht unterstützen.

Vom Verein werden gefordert:

- Seminare für Frauen zur Weiterbildung.

▶▶▶

frankfurt *aktuell* wird herausgegeben vom

Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, Kreisverband Frankfurt am Main

Anschrift:

ADFC Frankfurt am Main
Redaktion frankfurt *aktuell*
Postfach 11 01 02
6000 Frankfurt/M. 11

Redaktionsteam:

Fritz Biel (FB)
Karin Deckers (KD)
Johannes Niedecken (JN)
Markus den Ouden (MdO)
Kerstin Schäfer (KS)
Eckehard Wolf (EW)

verantwortlich für diese Ausgabe:

Karin Deckers
Johannes Niedecken
Eckehard Wolf

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung der Redaktion wieder.

Auflage: 500 Druck: Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Redaktionsschluß für die Novemberausgabe: 22. Oktober 1991

Es gilt die Anzeigenpreisliste 06/91.

Persönliche Kleinanzeigen veröffentlichen wir kostenlos.

- Ein direktverteiltes ADFC-intern zur gezielten Informationsvermittlung.

Eine weitere Arbeitsgruppe des Treffens beschäftigte sich mit dem Thema "Frauenkonforme Sprache". Mit Hilfe von Untersuchungen der feministischen Linguistik wurde ermittelt, welche Rolle die Sprache für Frauen im ADFC spielt. Vielfach werden Frauen in der männlichen Form angesprochen, wodurch sie nicht automatisch mitgemeint sind, wie oft behauptet wird. Vielmehr können sie nach Belieben ausgeschlossen oder einbezogen werden und es bleibt ständig die Frage: "Bin ich nun auch gemeint oder nicht?". Das birgt die Gefahr, daß Frauen und ihre Anliegen vergessen werden, wo sie nicht genannt sind.

Es gibt unterschiedliche Ansätze die Existenz von Frauen in der Sprache ins Bewußtsein zu rufen - von der Nennung beider Geschlechtsformen über gemeinsame neue Bezeichnungen wie RadlerInnen bis zur radikalsten Methode, allein die weibliche umfassende Bezeichnung zu verwenden. Vor allem beim Schreiben, wo wir

mehr Zeit zum Überlegen haben, sollten wir Frauen auch sprachlich berücksichtigen.

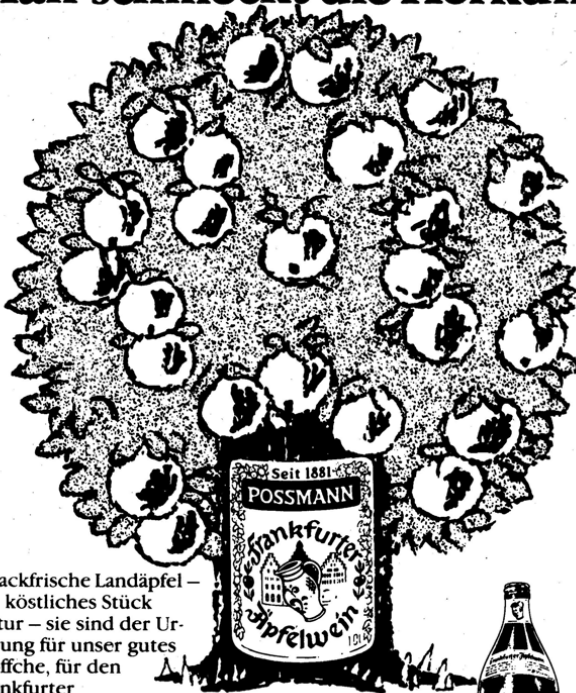
Da Sprache Denken und Handeln beeinflusst, muß sie sich ändern, damit sie Veränderungen bewirken kann. Wenn wir erreichen wollen, daß Frauen und ihre Bedürfnisse mehr Eingang ins Denken und Handeln finden, müssen sie beim Schreiben und Sprechen ausdrücklich erwähnt werden. Dies wird oft auf Widerstand stoßen, vor allem bei den älteren Herrschaften. Trotzdem ist sie weitaus einfacher zu erreichen als die tatsächliche Berücksichtigung von Frauen, wofür die Zeitschrift Radfahren ein Beispiel ist. Dort wird zwar gelegentlich die weibliche Form verwendet, die Frauendarstellung entspricht jedoch in der Regel allen Klischees vom dekorativen technisch unbedarften Weibchen. Daran wird deutlich, daß die Sprache nur eines von mehreren Mitteln zur Veränderung ist. Trotzdem sollten wir ihre Möglichkeiten in unserem Rahmen nutzen und die sprachliche Beachtung von Frauen in allen ADFC-Veröffentlichungen stärker berücksichtigen.

Sinn und Zweck von Radtouren nur für Frauen war das Thema einer anderen Arbeitsgruppe. In Wuppertal gibt es bereits einen solchen Frauen-Radtreff, der zweimal im Monat am Samstagmorgen stattfindet. Strecke und Dauer der Tour werden jeweils zu Beginn abgesprochen, das Tempo berücksichtigt die langsamste Radlerin, unterwegs wird gemeinsam eingekehrt. Die Touren sprechen Frauen mit unterschiedlichen Interessen an, von der ungeübten Radlerin mit Angst vor männlichem Sportlerehrgeiz und zu schnellem Tempo in der gemischten Gruppe, bis zur geselligen Frau, die lieber ohne Männer was unternehmen, klönen und Spaß haben möchte.

Nach den Erfahrungen der Organisatorinnen kommen die Frauen aus allen Alters- und Berufsgruppen, auch die Ausgangssituationen bezogen auf Fahrradtechnik, Ausstattung und Fachkenntnisse, variieren stark. Dessen ungeachtet sind die Frauenfahrradtouren ein Erfolg, die Teilnehmerinnen haben Spaß daran und kommen in der Regel wieder.

▶▶▶

Man schmeckt die Herkunft.



Knackfrische Landäpfel – ein köstliches Stück Natur – sie sind der Ursprung für unser gutes Stöffche, für den Frankfurter Apfelwein vom Possmann – meisterlich gekeltert mit der Erfahrung von über 100 Jahren.

Natürlich Possmann. Aus Liebe zum Stöffche.



Kelterei Possmann KG - Eschborner Landstr. 156 - 162 - 6000 Frankfurt/Main - Tel. 0 69 / 78 99 04 - 0

Radler kommen am Tag auf Touren und brauchen daher nachts erholsamen Schlaf!

dazu gehören:

eine kuschelige Bettdecke entsprechend der Jahreszeit und passend für Ihre Körpergröße; ein nackenstützendes Kopfkissen; eine physiologisch richtige Matratze, abgestimmt auf Ihr Gewicht und Ihre Konstitution ...

Das alles gibt's bei uns erheblich unter den üblichen Preisen. Zum Beispiel:

STEG-DAUNENDECKE 135x200 cm (1000 g Weiße Orig.GANSEdaunen)	DM 235,-
KOPFKISSEN 80x80 cm (1000 g Weiße Orig.GANSEfedern)	DM 20,-

aber auch echte CELESTA-Schlafsäcke, Bettwäsche von "Bio" bis Mako-Satin, Lattenroste und alles rund ums Bett - vom Feinsten und traumhaft preiswert - bei uns liegen Sie garantiert goldrichtig!

dormiCIEL

" der himmlische Schlaf "
Inh. Wilfried Fleischmann
6000 Frankfurt am Main 50
Wilhelm Epstein-Straße 61

... das andere Bettengeschäft in Ginnheim ...

Bitte rufen Sie vor Ihrem Besuch an:
Tel. 069 / 52 19 45 + 53 32 53 (0)

Die letzte Arbeitsgruppe des Forums befaßte sich mit dem Thema **Mobilität von Frauen** unter der Fragestellung "Emanzipationsvehikel Auto?" Zu Beginn wurde ermittelt, wie Frauen in Verkehrspolitik, -planung, und -gestaltung benachteiligt und in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. Die Doppel- bis Mehrfachbelastung von Frauen durch Beruf, Haushalt und Familie führt zu mehr Wegezwängen bzw. Wegeketten, z.B. werden auf dem

Weg zur Arbeit Kinder in den Kindergarten gebracht oder Einkäufe erledigt. Das verringert die frei verfügbare Zeit und zwingt zu Einbußen, zum Beispiel bei der Qualität des Arbeitsplatzes, der in der Nähe der Wohnung gesucht wird.

Nach Studien der Autoindustrie besitzen vor allem ältere Frauen seltener einen PKW als Männer. Sie sind damit mehr vom ÖPNV mit seinen Beschränkungen abhän-

gig und erfahren andere Nachteile, die in unserer Auto-orientierten Gesellschaft alle Nicht-Auto-BesitzerInnen treffen.

Die baulichen Einrichtungen der autogerechten Stadt, wie Parkhäuser, Unterführungen und Haltestellen auf verlassenen Autostraßen verfestigen das Problem der Gewalt gegen Frauen.

Gegen diese Verhältnisse wehren sich Frauen meist mit Verzicht auf Mobilität, das heißt einer massiven Einbuße an Lebensqualität. Ursache ist eine von Männern gemachte und an deren Bedürfnissen orientierte Verkehrspolitik, Frauen sind an den entscheidungsbefugten Stellen der Verkehrsplanung fast gar nicht anzutreffen.

Frauen besitzen seltener ein Auto, meist aus ökonomischen, seltener aus ökologischen Gründen. Frauen sind jedoch für die Automobilindustrie ein entscheidendes Potential für zukünftige PKW-Käufe. Auch manche Feministinnen unterstützen die Argumentation, daß Frauen durch das Auto zu Emanzipation gelangen und nicht ständig die Nachteile eines ökologischen Engagements tragen müssen. Dies ist sicher zutreffend für die derzeitige Situation, birgt jedoch die Gefahr neuer Abhängigkeiten vom und durch das Auto.

Vermehrter Autobesitz kann angesichts der unverminderten Umweltbelastung und der Benachteiligung für alle nichtmotorisierten Menschen keine Lösung sein. Die dringend notwendigen verkehrspolitischen Reformen werden dadurch sicher nicht erreicht. Um dazu zu kommen, muß die derzeitige Situation auf unseren Straßen im Interesse von Frauen sichtbar verbessert werden, sie müssen bei Planungen beteiligt, ihre Bedürfnisse verstärkt berücksichtigt werden.

KD

Termine Termine Termine Termine Termine

- 3.-6. Okt 8. Bürgerinitiativen Verkehrskongreß in Frankfurt (BIVKO) s. hierzu auch redaktioneller Teil
- Sa. 5. Okt Konzert "Rieder-Rock gegen die A 66"
2030 Uhr, Bürgerhaus Riederwald,
Max-Hirsch-Str. 34
Veranstaltung im Rahmen des 8. BIVKO
- Mi. 18. Sept Aktivenplenum des Kreisverbandes Frankfurt
1930 Uhr, Geschäftsstelle
- Sa. 19. Okt "Großer Fahrradaktionstag" des ADFC mit der Saalbau GmbH
1000 - 1600 Uhr, Bürgerhaus Bornheim, Großer Saal
- Mi. 23. Okt "Diät für die heilige Kuh"
Eine Podiumsdiskussion mit Fachleuten rund um den Verkehr
1930 Uhr, Philantropin, Hebelstr. 15-19
- Mi. 6. Nov Frankfurter Radlertreff
1900 Uhr, Jacob-Spener-Haus, Dominikanergasse 5

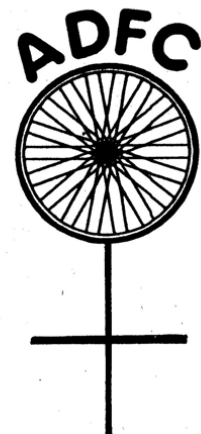
Arbeitsgruppen

- Fr. 4. Okt Technik-AG
2000 Uhr, Geschäftsstelle
- Mo. 7. Okt Verkehrs-AG
1930 Uhr, Geschäftsstelle
- Di. 8. Okt Richtliniengruppe
1930 Uhr, Geschäftsstelle
- Mo. 14. Okt. Redaktionsteam frankfurt aktuell
1930 Uhr, Geschäftsstelle
- Mo. 21. Okt. Richtliniengruppe
1930 Uhr, Geschäftsstelle
- Mo. 4. Nov Verkehrs-AG
1930 Uhr, Geschäftsstelle

Touren

- So. 6. Okt Letzte Sonntags-Radtour dieses Sommers
"Mainaufwärts nach Seligenstadt" ** (ca. 70 km.)
Abfahrt: 1000 Uhr, Frankfurt - Römerberg

*, **, ***, ****: Bei Touren entspricht die Anzahl der Sterne dem Schwierigkeitsgrad.



Wir planen eine Ausstellung: High Tech Gerät bis "Irre Fahrradtypen"

im Rahmen des Fahrradaktionstages des ADFC Frankfurt am **19. Oktober 1991**.

Der ADFC Frankfurt plant zusammen mit der Saalbau GmbH eine ganztägige Veranstaltung rund ums Fahrrad. Dafür wird uns der Große Saal des Bürgerhauses in Frankfurt/M-Bornheim (750 m²) und das Freige-lände um das Haus zur Verfügung stehen.

Neben vielen anderen Aktivitäten würden wir uns freuen, wenn es uns gelänge, eine Ausstellung auf die Beine zu stellen, die den Besuchern die ganze Palette der muskelbetriebenen Fahrzeuge vorführt. Die Spannweite soll reichen vom High-Tech-Gerät bis zur Kategorie "Irre Fahrradtypen", vom Wettbewerbs-fahrzeug zum Lastenfahrrad, vom beladenen Reiserad zur Fahrradrikscha, vom Liegerad zum Fahrradanhän-ger.

Wir würden uns freuen, wenn sich möglichst viele von Ihnen mit Ihren Fahrzeugen an dieser Ausstellung beteiligen würden (wir sind auch an Hinweise auf "tolle Kisten" in Ihrem Bekanntenkreis interessiert). Natürlich ist die Zeit etwas knapp, aber ich denke für einen spontanen Entschluß reicht es allemal.

Wer Lust hat mitzumachen oder wer weitere Informa-tionen will, kann anrufen:

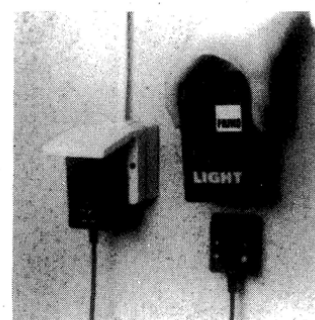
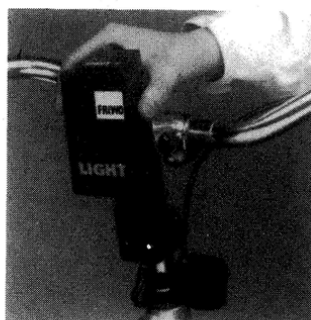
Fritz Biel, Tel. 069/529574, oder sie/er wendet sich an die Geschäftsstelle des ADFC Frankfurt. EW

Neues Sicherheits-Dauerlicht FRIWO "accu-bike-light"

RadfahrerInnen "stehen" nicht länger im Dunkeln. Das neue FRIWO accu-bike-light garantiert ohne Dynamobetrieb volles Fahr- und Standlicht an Front- und Rückstrahler bei jedem Wetter.

Das Kernstück dieser Neuheit ist eine wiederauflad-bare und mobile Accu-Cassette, die in einer leicht am Lenker zu montierenden Fahrradhalterung steckt und rund zwei Stunden Dauerlicht garantiert. Zum Aufla-den wird die Accu-Cassette der Fahrradhalterung ent-nommen und einfach an das zum accu-bike-light ge-hörende Ladegerät angeschlossen. Somit ist ein Fahrradunabhängiges Aufladen möglich.

Das mit einer Batteriezustandsanzeige ausgestattete Gerät ist im Fachhandel zum Preis von DM 99,- er-hältlich. EW



Gründungs-Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt am 11. September 1991

Auszug aus dem Protokoll der Mitgliederversammlung vom 11. September, auf der sich die Ortgruppe Frankfurt in den Kreisverband Frankfurt gewandelt hat.

Tagungsort: Frankfurt, Jacob-Spener-Haus

Beginn: 19³⁰ Uhr, Ende: 22³⁰ Uhr

TOP 1.: Begrüßung und Formalia

Eckehard Wolf begrüßte die Anwesenden und stellte den Antrag, Bernhard Thomas die Ver-sammlungsleitung zu übertragen. Der Antrag wurde angenommen.

Der Versammlungsleiter stellte fest, daß ord-nungsgemäß zur Sitzung eingeladen worden ist. Die Beschlußfähigkeit wurde festgestellt.

Anträge zur Tagesordnung: Es lag ein schriftli-cher Antrag auf Erweiterung des § 2 der Sat-zung (Erweiterung auf Nichtraucher-schutz) vor. Weitere Anträge zur Tagesordnung wurden nicht gestellt. Die vorgelegte Tagesordnung wurde bestätigt.

TOP 2: Bericht des Sprecherrates der alten OG Ffm

Eine Wiederholung des Berichts von Fritz Biel und Ecki Wolf erübrigt sich an dieser Stelle, da frankfurt **aktuell** Leser bestens über die neue-sten Themen des ADFC informiert sind.

TOP 3: Aussprache zu TOP 2

Über die Berichte des Sprecherrates wurde dis-kutiert.

TOP 4: Bericht zur Strukturreform und Gründung des Kreisverbandes Frankfurt am Main

Über die Entwicklung des ADFC, Gründung des Landesverbandes, Auflösung des Bezirksver-eins und die Notwendigkeit der Strukturreform wurde berichtet. Daraufhin wurde mit breiter Mehrheit der Kreisverband Frankfurt gegründet.

TOP 5: Verabschiedung der Satzung des Kreisver-bandes

Die vorgelegte Satzung wurde um eine Quoten-regelung für Frauen ergänzt und mit geringen Änderungen verabschiedet.

TOP 6: Wahl des Vorstandes

Als VorstandssprecherInnen wurden gewählt: Fritz Biel, Gisela Schill und Ecki Wolf. Als Schatzmeisterin wurde Kamilla Nuyken ge-wählt. Kassenprüfer wurden Ralf Paul und Bernhard Thomas.

TOP 7: Aussprache über gegenwärtige und zukünf-tige Arbeitsschwerpunkte

Es erfolgte eine allgemeine Aussprache über unsere derzeitigen Arbeitsschwerpunkte.

TOP 8: Verschiedenes

Termine wurden bekanntgegeben (siehe hierzu die Seite 6 von frankfurt **aktuell**).

EW

Info Box

ADFC Bundesverband e.V.

Postanschrift, Geschäftsstelle:

Postfach 10 77 47, Am Dobben 91
2800 Bremen

Tel: 0241/74052
Fax: 0241/71687

Landesverband Hessen e.V.

Vorsitzender: Ingolf Biehusen

Postanschrift:

ADFC Hessen e.V.
Eckenheimer Landstr. 57 b
6000 Frankfurt/M. 11

Geschäftsstelle:

wie Kreisverband Frankfurt

ADFC Kreisverband Frankfurt

SprecherInnen:

Fritz Biel, Tel: 069/529574
Gisela Schill, Tel: 069/6701114
Eckehard Wolf, Tel: 069/4990199

Postanschrift und Geschäftsstelle

des Kreisverbandes:

ADFC Frankfurt am Main
Eckenheimer Landstr. 57 b
6000 Frankfurt/M. 1

Tel: 069/590056
Fax: 069/5961408

Öffnungszeiten:

Mo.-Fr.: 17¹⁵ - 19⁰⁰ Uhr
Sa.: 11⁰⁰ - 13³⁰ Uhr

Konten:

(nicht für steuerlich abzugsfähige
Spenden):

Postgiroamt Frankfurt am Main
Kto.Nr. 391 321-604
BLZ 500 100 60

Spendenkonto:

Frankfurter Sparkasse
Kto.Nr.: 602 400
BLZ 500 502 01

Kontakte für die Arbeitsgruppen:

**AG Öffentlichkeitsarbeit und
Redaktionsteam frankfurt *aktuell*:**
Eckehard Wolf, Tel: 069/4990199

AG Verkehr:
Fritz Biel, Tel: 069/529574

AG Technik:
Ralf Paul, Tel: 069/4940928
Rainer Mai, Tel: 069/449942

Geschäftsstellengruppe:
Gisela Schill, Tel: 069/6701114
Eckehard Wolf, Tel: 069/4990199

AG Kartografie:
Harald Braunewell, Tel: 069/5970692

AG Touren:
Johannes Wagner, Tel: 069/447947

Info Box

Notizen vom Aktiventreff am 18. September

Der Aktiventreff (früher Ortsgruppen-sitzung) findet jeden dritten Mittwoch im Monat um 19³⁰ Uhr in der Geschäftsstelle statt. Am 19. September 1991 ging es um folgende Themen:

Konzeption einer regionalen Umweltzeitschrift

Die örtliche Vertretung des BUND plant, über einen von interessierten Gruppen, Vereinen und Organisationen getragenen Verein eine Umweltzeitschrift für die Region Frankfurt herauszubringen. Wir wollen die Entwicklung beobachten, uns jedoch nicht finanziell engagieren.

ADFC-Herbsttreffen in Witzenhausen

Das traditionelle Herbsttreffen fand in diesem Jahr für ca. 130 TeilnehmerInnen vom 13. bis 15. September 1991 in der Jugendburg Ludwigstein in Witzenhausen statt. Zwei Mitglieder aus unserem Kreisverband waren unter den Teilnehmern; sie zeigten sich mit dem Tagungsort sehr zufrieden und charakterisierten die Mitarbeit in Gruppe Grundsatzdiskussion, als ausgezeichnete Möglichkeit, die teilweise divergierenden Interessen und Ansichten der Mitglieder kennenzulernen und sich mit ihnen kritisch auseinanderzusetzen.

Mitgliederversammlung am 11. September 1991

In der konstituierenden Mitgliederversammlung des Kreisverbandes Frankfurt wurden die Satzung angenommen und daraufhin der Vorstand gewählt. In ihm sind vertreten als SprecherInnen Gisela Schill, Fritz Biel, Eckehard Wolf und als Kassenswartin Kamilla Nuyken. An dieser Stelle dankt frankfurt *aktuell* den bisherigen und entlasteten Funktionsträgern des aufgelösten Bezirksvereins Rhein-Main e.V. und der nicht mehr existierenden Ortsgruppe Frankfurt ganz herzlich für die geleistete Arbeit, gratuliert den Mitgliedern des Vorstandes des Kreisverbandes zur Wahl und wünscht ihnen bei der Bewältigung der anstehenden Aufgaben viel Erfolg!

Radfahrer-Stadtplan

Nach langem Zögern will der R+V Verlag, Stuttgart, jetzt doch eine weitere Auflage des Radfahrer-Stadtplans für Frankfurt herausbringen. Harald Braunewell hat sich bereiterklärt, den existierenden zu überarbeiten. In der neuen Ausgabe soll übrigens erstmalig der GrünGürtel ausgewiesen werden.

ADFC-Landesverband Hessen

Es ist außerordentlich bemerkenswert, daß der Vorstand des Landesverbandes vor kurzem die Belange des Fahrradverkehrs dem hessischen Ministerpräsidenten Hans Eichel zu Gehör hat bringen können. Das von gegenseitiger Sympathie getragene Gespräch fand in ausgeglichener, guter Atmosphäre statt. Dabei kam zur Sprache, daß im neuen Landshaushalt erstmalig ein separater Posten für den Radverkehr ausgewiesen werden soll. Ein Gespräch soll demnächst auch mit Wirtschafts- und Verkehrsminister Ernst Welteke (SPD) geführt werden. Es wäre nur zu wünschenswert, wenn wir auf der Ebene der Landesregierung politische Unterstützung fänden.

Fahrradaktionstag

Noch einmal sei auf den Fahrradaktionstag am 19. Oktober 1991 im Bornheimer Bürgerhaus hingewiesen. Die Veranstalter und Organisatoren hoffen bei dem für diesen Tag geplanten, vielfältigen und farbigen Programm auf eine rege Beteiligung!

**Der nächste Aktiventreff
findet statt: 16. Oktober
1991, 19³⁰ Uhr in der
Geschäftsstelle.**

MdO

Leserbriefe

Schreiben Sie uns Ihre Meinung zu frankfurt *aktuell*, zum Radverkehr in Frankfurt, zu allgemeinen radverkehrspolitischen Themen oder den Erlebnisbericht Ihrer letzten Radtour. Frankfurt *aktuell* veröffentlicht Ihren Leserbrief.