



Fahrradfreundliches Frankfurt

Die neue Radverkehrskonzeption: Das Ende der Bescheidenheit

Die erste Etappe ist geschafft, der Folgeauftrag sicher. Das Projekt "Fahrradfreundliches Frankfurt" kommt in Schwung.

Das neue Radverkehrskonzept (siehe Kasten) unterscheidet nach dem Vorbild der Stadt Delft drei Ebenen.

Stadtnetz

Die erste Ebene umfaßt das ganze Stadtgebiet und stellt ein relativ grobmaschiges Netz von wichtigen Fahrradrouuten dar, die vor allem darauf ausgelegt sind, längere Strecken mit dem Fahrrad sicher, schnell und bequem zurückzulegen. Sie sollen die Vororte mit der City verbinden, die umwegfreie

Durchquerung der Stadt für den überörtlichen Radverkehr ermöglichen, direkte Verbindungen zwischen den einzelnen Vororten schaffen und die städtischen Wohngebiete mit dem geplanten Grüngürtel verknüpfen. Sie sollen den Menschen die Gelegenheit eröffnen, auch über größere Strecken als bisher gewohnt das Fahrrad zum Verkehrsmittel ihrer Wahl zu machen.

Wichtige Bedingungen für deren Attraktivität sind:

- geradlinige, umwegfreie Führung,

Forts. Seite 3 >>>

Editorial:

Liebe LeserInnen,

sicher hat die eine oder andere von Ihnen in den letzten Monaten bei der Lektüre von frankfurt aktuell machmal leise gestöhnt und für sich gedacht: "Die muten uns aber ganz schön was zu!". Trösten Sie sich, wir uns auch; die Aufgaben sind in den letzten Monaten explodiert. Eine kleine Explosion bei der Zahl der Aktiven könnte da nicht schaden. Wie wäre es mit einem Schnupperbesuch bei unser Weihnachtsfeier. Das artet nicht gleich in Arbeit aus, und Sie lernen uns ganz zwanglos kennen.

Ihr Redaktionsteam

Fortschritte

Ein Jahr ist es her, daß der Frankfurter Planungsdezernent Martin Wentz (SPD) grünes Licht gab für die Entwicklung einer neuen Radverkehrskonzeption der Stadt Frankfurt.

Auf Vorschlag des ADFC Frankfurt wurden damit die erfahrenen Radverkehrsplaner des Büros für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung (BiS) um Werner Draeger und Hans-Jörg Thiemann beauftragt.

Der ADFC Frankfurt wurde in den Auftrag einbezogen und übernahm die etwas schwierige Aufgabe, gleichzeitig als eine Art Unterauftragnehmer und Supervisor tätig zu werden. Schwierig auch für die Planer, denn die sehen sich natürlich in ihrer freien Entfaltung eingeschränkt, wenn da noch andere mitreden. Dennoch hat sich das Vorgehen bewährt. Die Einbeziehung der Betroffenen schon im Planungsstadium, die rechtzeitige Berücksichtigung der Alltagserfahrung

Frankfurter RadfahrerInnen, der Zwang zur Auseinandersetzung, all das hat sich positiv ausgewirkt.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Martin Wentz hat es am 17.10.1991 in einer Pressekonferenz persönlich der Öffentlichkeit vorgestellt. Wir danken ihm für das in uns gesetzte Vertrauen.

An dieser Stelle soll nicht unerwähnt bleiben, daß das Umdenken in Sachen Radverkehr auch in der Verwaltung Fortschritte macht. Es ist sicher noch nicht alles Gold, was da glänzt, aber die Bereitschaft, sich den Problemen des Radverkehrs zu stellen, nimmt ständig zu. Deshalb unser Dank auch an alle diejenigen, die durch tatkräftige Förderung oder doch wenigstens durch stillschweigende Duldung dazu beigetragen haben, daß dieser Stein ins Rollen kam.

Einer verdient an dieser Stelle besondere Erwähnung, gerade weil es nach dem furiosen Auftakt mit Presserummel und allem drum und dran ein wenig ruhiger um ihn geworden ist. Ich meine Peter Blö-

cher, den Fahrradbeauftragten der Stadt Frankfurt. Er wurde auf der Pressekonferenz vermißt, und das ist gut so, denn es zeigt, daß er im Bewußtsein der Öffentlichkeit bereits verankert ist. Peter Blöcher ist einer der Garanten dafür, daß der Stein weiterrollt. Er hat unsere volle Unterstützung.

Eine Schlüsselrolle auf dem Weg zu einem fahrradfreundlichen Frankfurt fällt sicher dem Baudezernenten zu. Bei Hanskarl Protzmann (SPD) liegt nach Abschluß der Vorplanungen die Federführung für deren Umsetzung. Von seinem Engagement, von seiner politischen Durchsetzungsfähigkeit bei den Haushaltsverhandlungen hängt viel ab.

Noch sind wir nicht so weit, daß Politikern für ihren Einsatz für den umweltfreundlichen Radverkehr Lob von allen Seiten sicher ist, aber inzwischen werden sie dafür auch nicht mehr gesteinigt. Wenn das kein Fortschritt ist.

Frohes Schaffen wünscht

Fritz Biel

Presseerklärung des Planungsdezernenten Dr. Martin Wentz anlässlich der Vorstellung der neuen Radverkehrskonzeption am 17. Oktober '91:

Bisher nehmen nur wenige Frankfurter am Fahrradverkehr teil, obwohl die Topografie und das Klima vergleichsweise gute Voraussetzungen bieten. Nur 13 Prozent aller Verkehrsteilnehmer benutzen das Rad auf dem Weg zur Arbeit; für sogar nur 6 Prozent ist es das Verkehrsmittel zur Fahrt in die Innenstadt. Doch der zu schnelle und starke Individualverkehr ist für die Radfahrer nicht einfach. Die Situation für Radfahrer muß in der Stadt fahrradfreundlicher werden, damit die Radfahrer sich sowohl subjektiv als auch objektiv sicher auf den Straßen bewegen können. Die erste Voraussetzung dafür schafft der Frankfurter Magistrat bereits mit der Konzeption zur Einführung der Tempo 30-Zonen.

"Durch die Bündelung verschiedener Maßnahmen im Frankfurter Stadtgebiet entsteht eine Verkehrssituation, auf die sich alle Verkehrsteilnehmer erst neu einstellen müssen", unterstreicht Planungsdezernent Dr. Martin Wentz und verweist auf die vielfältigen Chancen und Probleme, die die neue Verkehrskonzeption in sich birgt. Im Rahmen dieses Umgewöhnungs- und Umdenkungsprozesses bietet sich daher auch die Chance, im Bereich des Frankfurter Stadtgebiets ein neuartiges und umfassendes Radwegeverkehrsnetz zu entwickeln.

Der Frankfurter Magistrat hat deshalb einem qualifizierten, auf diese Fragestellungen spezialisierten Planungsbüro, dem Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung BiS, den Auftrag erteilt, in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) ein grobmaschiges Netz von Fahrradrouten zu entwickeln. Im Rahmen dieser Untersuchung soll das Büro dann aber auch ins Detail gehen und genaue, feinmaschige Netzplanungen vorlegen. Das grobmaschige Netz können die beauftragten Planer bereits

präsentieren. Und darüberhinaus zeigen sie anhand eines ausgewählten Untersuchungsgebietes - nämlich anhand einer Strecke von Seckbach über Bornheim und das Nordend in die Innenstadt - exemplarisch auf, wie eine detaillierte, ins Einzelne gehende Netzplanung aussehen kann.

So werden separate Fahrradwege in langsamen Straßen - also in Straßen mit Tempo 30-Regelung - heute im Rahmen einer modernen Verkehrsplanung nicht mehr benötigt. Sie würden nur zur unnötigen Gefährdung der Radfahrer beitragen. Ein fließender Fahrradverkehr kann auch dadurch erreicht werden, daß die Routen durch ruhige Wohnstraßen abseits der Hauptverkehrsstraßen führen.

Einzelne Straßen können auch zu Vorrangstraßen für den Fahrradverkehr werden. Und dort, wo der Radfahrer eine stark befahrene Straße überqueren will, muß die Ampelschaltung teilweise an seine Bedürfnisse angepaßt werden. Zusätzlich dienen auch Aufstellflächen vor der Ampel, markierte Führungen und umgebaute Fahrbahninseln seiner Sicherheit.

Insgesamt ist es sinnvoller und wirtschaftlicher, durch die Kombination der unterschiedlichsten Maßnahmen Gefahrenpunkte sowie Behinderungen abzubauen und durchgängige Fahrradrouten zu entwickeln. Das gilt für ruhige Wohnstraßen genauso wie für verkehrsreiche, durch Ampeln regulierte Kreuzungen.

Folgende sechs Fahrradrouten sind beispielhaft und sollen vorrangig bearbeitet und möglichst bereits 1992 realisiert werden:

- 1) Seckbach - Innenstadt
Vom Atzelberg und Bornheim bis zur Alten Brücke, mit Abzweig einer freizeitorientierten Parallelroute über Günthersburgpark und Huthpark zum Lohrborg.
- 2) Bornheim - Bockenheim
Vom Sandweg/Alleenring bis zur Bockenheimer Warte, Verbindung zum Osten, Bornheim und Nordend zur Universität bei Umfahrung der Innenstadt.
- 3) Zeil-Umfahrung
Ost-West-Verbindung südlich parallel zur Zeil zwischen Opernplatz/Goetheplatz und Konstablerwache, zur City, Erschließung und Entlastung der Zeil.
- 4) Nordweststadt - Innenstadt
Von der Nordweststadt und Ginnheim bis zur City (Börsenstraße), zugleich überörtliche Verbindung in Richtung Oberursel
- 5) Bockenheim - Museumsufer
Vom Holbeinsteg als Westend-Route bis Bockenheim zur Umfahrung von Hauptbahnhof und Messebereich, zugleich Verbindung von Rödelheim in Richtung Innenstadt und überörtliche Route nach Eschborn und Kronberg.
- 6) Neu-Isenburg - Museumsufer
Von der Stadtgrenze durch den Stadtwald und vom Lerchesberg und zur Innenstadt bis nach Sachsenhausen zum Holbeinsteg und zur Innenstadt.

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 DM 235,-
(1000 g Weiße Orig.GANSEdaunen)

KOPFKISSEN 80x80 cm DM 20,-
(1000 g Weiße Orig.GANSEfedern)

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)

GEGEN 2,40 (PORTO) SPEZIALKATALOG ANFORDERN!



IM FREIEN ZU HAUSE
DAS SPEZIALGESCHÄFT FÜR SCHLAFSÄCKE, ZELTE, RÜCKSÄCKE, BEKLEIDUNG FÜR TREKKING, BERGSPORT, KANUWANDERN, EXPEDITIONEN.

JORDANSTR. 30F
6000 FRANKFURT / M.
TELEFON (069) 77 77 23

- komfortable Fahrbahnoberfläche für schnelles Vorwärtskommen,
- wo möglich streßfreie Strecken durch ruhige Wohnstraßen ohne übermäßige Belastung durch Blech, Krach und Gestank,
- Meidung von Fußgängerzonen,
- Durchquerung von Grünanlagen nur, wenn dadurch die Belange der Erholungssuchenden nicht über Gebühr beeinträchtigt werden,
- zügige Führung mit fahrradfreundlichen Ampelschaltungen an den Kreuzungen mit Hauptverkehrsstraßen,
- Befahrbarkeit generell in beiden Richtungen und
- Ausschilderung mit einer fahrradspezifischen Wegweisung.

Stadtteilnetz

Die zweite Ebene der neuen Konzeption ist das Stadtteilnetz. Es zeichnet sich durch größere Netzdichte aus und dient der Erschließung der Stadtteile, zum Beispiel dem Anschluß öffentlicher Einrichtungen an die Haupttrouten.

Aufgrund der knappen Mittel konnte diese Ebene nur am Beispiel eines begrenzten Stadtbereiches dargestellt werden. Wir haben dafür den Bereich Innenstadt/Nordend/Bornheim/Seckbach ausgesucht, weil er uns in seiner Vielfalt geeignet erschien, die ganze Palette möglicher Problemlösungen für den Radverkehr aufzuzeigen und anhand ausgewählter Problempunkte detaillierte Vorschläge zu erarbeiten. Wir werden in den nächsten Ausgaben von *frankfurt aktuell* die wichtigsten Teile vorstellen.

Nachbarschaftsnetz

Die dritte Ebene des Konzepts ist das sogenannte Nachbarschaftsnetz. Es dient der Feinerschließung des Stadtviertels und garantiert, daß jedes Ziel mit dem Fahrrad sicher erreichbar ist. Jede Straße dieser Stadt ist mithin Teil des Nachbarschaftsnetzes.

Die Straßen dieses Netzes teilen sich in zwei Gruppen. Die erste betrifft alle Grundnetzstraßen, soweit sie nicht schon Bestandteil der übergeordneten Netze sind.

Um allen Mißverständnissen vorzubeugen, die sich aus der Führung großer Teile des Stadtnetzes durch die Tempo 30-Zonen erge-

ben könnten, sei hier noch einmal deutlich darauf hingewiesen, daß es unverzichtbarer Bestandteil dieses Konzeptes ist, daß langfristig alle Grundnetzstraßen fahrradfreundlich umgestaltet werden.

Am einfachsten geschieht das durch die Einführung von Tempo 30 in der ganzen Stadt, alternativ durch die Schaffung von Radverkehrsanlagen auf allen Grundnetzstraßen.

Die zweite Gruppe umfaßt alle Straßen in Tempo 30-Zonen. Um die Erreichbarkeit aller dort liegenden Ziele zu ermöglichen, müssen die Maßnahmen zur Verdrängung des Autoverkehrs für den Radverkehr unschädlich gestaltet werden. Das betrifft vor allem die Einbahnstraßensysteme. Zu diesem Problem ist in der Oktoberausgabe von *frankfurt aktuell* das Nötige gesagt worden. Das Thema wird uns aber noch beschäftigen, da die Widerstände erheblich sind. Der ADFC hat Martin Wentz gebeten, in der neu einrichtenden Arbeitsgruppe zur Vorbereitung des Modellversuchs für die Freigabe der Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen für den Radverkehr mitarbeiten zu dürfen. Dies wurde uns zugesagt.

Opas Bordsteinradweg ist tot

Es ist klar, daß für die Umsetzung dieses Konzeptes Opas Bordsteinradweg kaum in Frage kommt. Er ist den weiter oben genannten Anforderungen an Sicherheit und Qualität der Strecken nicht gewachsen.

So weit die Routen in den Tempo 30-Zonen geführt sind, wird auf jede Abtrennung des Radverkehrs verzichtet. Die in den letzten Jahrzehnten für die RadfahrerInnen requirierten Bürgersteigflächen werden, so sie nicht weiterhin als Parkflächen geopfert werden, wieder ihrem ursprünglichen Zweck zugeführt.

Wo die neuen Routen auf Grundnetzstraßen verlaufen, ist eine Abtrennung des Radverkehrs weiterhin nötig, zumindest so lange die Raserei dort weiter geduldet wird, die Zukunft gehört aber eindeutig dem Radstreifen auf der Fahrbahn. Dieser bietet vor allem die Möglichkeit, die benötigte Fläche dem steigenden Bedarf anzupassen.

Wachsender Radverkehr auf den bisherigen Bordsteinradwegen würde nur zu einer weiteren Verschlechterung der Situation zu Lasten der FußgängerInnen und

RadfahrerInnen führen. So ist beispielsweise das Überholen langsamer RadfahrerInnen nach geltendem Recht auf einem Großteil der heutigen Bordsteinradwege unmöglich, da hierzu die vorübergehende Nutzung der Fußgängerflächen unvermeidlich ist.

Monopoly

Die Vor- und Nachteile der verschiedenen Formen von Radverkehrsanlagen sind oft gegeneinander abgewogen worden. Wir wollen das an dieser Stelle nicht wieder tun. Entscheidend ist für mich eigentlich ein verkehrspolitisches Argument.

Die heutigen katastrophalen Zustände auf unseren Straßen gehen vor allem darauf zurück, daß es dem Autoverkehr gestattet wurde, alle anderen Nutzungen der Straße von der Fahrbahn zu vertreiben. Das gipfelt in der perversen Situation, daß nicht einmal mehr das Abstellen der Fahrzeuge auf der Fahrbahn geschieht, sondern dafür in immer groteskerem Umfang Bürgersteige und Radwege mißbraucht werden.

Diese Zustand wird sich solange nicht ändern, wie es den übrigen StadtbewohnerInnen nicht gelingt, das Monopol der Autofahrer auf die Benutzung der Fahrbahn zu brechen. Ein wichtiger Schritt auf diesem Weg ist die Durchsetzung des Rechts, Fahrbahnen auch mit geringerer als der vom Auto diktierten Geschwindigkeit zu nutzen. Das geht aber nur, wenn die AutofahrerInnen wieder lernen, ihre Fahrweise den Sichtverhältnissen anzupassen und die Rechte langsamerer und schwächerer VerkehrsteilnehmerInnen zu respektieren.

Heute wird gerast, weil die AutofahrerInnen die Straße für sich alleine beanspruchen. Wer sich diesem Anspruch widersetzt, sei es, weil sie als RadfahrerIn die Fahrbahn benutzt oder es als FußgängerIn wagt, die Straße abseits der vorgesehenen Stellen zu überqueren, wird rücksichtslos bedrängt, angehupt, geschnitten oder haarscharf passiert. Mindestens aber wird ihm deutlich signalisiert, daß er da nichts zu suchen hat.

Die Brechung dieses Monopols ist der Dreh- und Angelpunkt der Debatte um Radstreifen oder Bordsteinradwege. Hier liegt der Grund für die heftigen Widerstände. Daß Radstreifen auch

▶▶▶

noch sicherer, schneller und bequemer sind, ist sozusagen nur die Dreingabe.

Die Verengung der konzeptionellen Diskussion auf den Sicherheitsaspekt wird der Problematik nicht gerecht. Es muß endlich wieder stärker ins Bewußtsein rücken, daß es die AutofahrerInnen sind, die im Interesse ihrer Bequemlichkeit allein schon durch die Ingangsetzung ihres Fahrzeugs eine Gefahr erzeugen. Überlegungen zur Reduzierung dieser Gefahr müssen deshalb bei den VerursacherInnen ansetzen und nicht bei den Betroffenen.

Wenn die Reservierung der Fahrbahn für die Autos und die Raserei beschert hat, wird erst die Brechung dieses Monopols der Raserei ein Ende setzen. An diesem Ende muß selbstverständlich Tempo 30 auf allen innerstädtischen Straßen stehen.

Bis dahin ist noch ein langer Weg. Die Rückeroberung der Fahrbahn

für die Radfahrer wird dabei ein wichtiger Meilenstein sein. Bis dahin aber brauchen wir noch einen Schutzraum auf allen Grundnetzstraßen, der den Autoverkehr in seine Schranken weist. Dafür sind Radstreifen das Mittel der Wahl.

Noch wichtiger als die Qualität der Strecken ist für die Attraktivität der Fahrradrouten die Qualität der Kreuzungslösungen. Hier vergeudet heute der Radfahrer die meiste Zeit, setzt er sich den größten Gefahren aus.

Die Führung des Radverkehrs durch die Wohngebiete muß ergänzt werden durch attraktive Angebote zur Überquerung der Hauptverkehrsstraßen. Das betrifft vor allem die Ampelschaltungen. Die Bindung des Radverkehrs an die Fußgängerampeln wird diesen Ansprüchen nicht gerecht.

Wir fordern die Einrichtung von Radfahrerampeln mit auf die Bedürfnisse des Radverkehrs abge-

stimmten Räumzeiten. Die heute übliche Aufteilung der Überquerung auf mehrere Ampelphasen benachteiligt Fußgänger und Radfahrer und muß abgeschafft werden.

Erst die fahrradfreundliche Ausgestaltung der Kreuzungen mit den Hauptverkehrsstraßen bringt den Fahrradrouten die nötige Attraktivität und Schnelligkeit. Sie ist deshalb zentraler Bestandteil des neuen Radverkehrskonzeptes.

Der Kampf der letzten Jahrzehnte um die Wahrung ihrer Interessen hat die RadfahrerInnen, so sie nicht resigniert haben, zu RealistInnen gemacht. Wir wissen natürlich, daß es ein weiter Weg ist bis zur Verwirklichung dieses Konzeptes. Aber wir haben auch gelernt, daß erst das Ende der Bescheidenheit den benachteiligten VerkehrsteilnehmerInnen die Kraft gibt, für ihre Rechte zu kämpfen.

fb

Verkehr

"Diät für die heilige Kuh"

Unter diesem Titel wurde am 23.10.91 eine Podiumsdiskussion zwischen Verkehrsexperten im Bürgerhaus Philanthropin veranstaltet. Bei der heiligen Kuh, die eine Diät nötig hat, geht es um den Autoverkehr, insbesondere um den individuellen Autoverkehr in den Städten.

Der Moderator Frank Franke sorgte für einen moderaten Verlauf der Veranstaltung, sodaß die unterschiedlichen Positionen der Experten nicht besonders deutlich wurden. Selbst Zwischenrufe und im späteren Verlauf auch Fragen aus dem Publikum brachten kaum klärende Antworten.

Weitgehende Übereinstimmung herrschte zwischen den Vertretern des ADAC (Felke), FVV (Dauermann), Stadtplaner (Winkler) und Magistrat (Protzmann) daß im Kernbereich der Städte dem individuellen Autoverkehr eine Diät verordnet und parallel dazu der ÖPNV leistungsfähiger und attraktiver gemacht werden muß. Wie die Diät allerdings auszusehen hat blieb weitgehend offen. Mit Sicherheit wird man aber nicht um Zwangsmaßnahmen herumkommen, da es mit Einsicht der Beteiligten nicht alleine getan sein kann. Vielfach muß auch ein durchaus schizophrenes Verhalten bescheinigt werden, da nach wie vor das Auto immer stärker genutzt wird und

gelegentlich dieselben Menschen - wenn sie gerade nicht im Auto sitzen - für saubere Umwelt und menschengerechte Städte eintreten.

Eine wesentlich exponiertere Haltung hat der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft der Frankfurter Verkehrsinitiativen (Canehl) eingenommen: "Das Auto ist der Umweltfeind Nr. 1", "Es ist ein insgesamt rückständiges Verkehrsmittel", "Auf der Autowerbung müßte stehen: Der Bundesumweltminister rät: Autofahren schadet der Umwelt!". Als Einziger betonte Canehl, daß allein ein radikaler Wandel in der Verkehrspolitik einen Ausweg ermöglicht.

Der Fahrradbeauftragte (Blöcher) wurde nur recht bescheiden in der Diskussion berücksichtigt. Er war zunächst froh, daß er überhaupt zu der Diskussion eingeladen worden war. An Fußgänger und Fußgängerverkehr hatte schon gar niemand gedacht. Blöcher wies allerdings auf einen markanten Punkt

in der Verkehrsdiskussion hin: 50% aller zurückgelegten Wege sind kürzer als 5 Kilometer. Diese Entfernungen sind ideal mit dem Fahrrad und teilweise auch zu Fuß zu bewältigen. Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen ist in Frankfurt mit 13% sehr gering. Hier liegt aber ein enormes Potential, wenn Radfahrer und Radfahrerinnen gefahrlose Wege nutzen könnten. Um dies zu erreichen, müssen entsprechende Gelder eingesetzt werden und vor allem muß teilweise eine andere Aufteilung des Straßenraumes vorgenommen werden. Bei größeren Entfernungen bietet sich eine Kombination von Fußgänger-, Fahrrad-, ÖPNV- und Bahn-Verkehr an.

Die Diskussion hat gezeigt, daß der individuelle Autoverkehr insbesondere in den Ballungsräumen das größte Verkehrsproblem ist. Ob die Rezepte, die in Frankfurt angerührt werden (hier eine Busspur, dort eine beschleunigte Straßenbahnlinie, aufgepflasterte Fußgängerfurten) - so sinnvoll auch einzelne Maßnahmen sind - insgesamt eine Verbesserung der Verkehrssituation bringen wird, bleibt zu hoffen. Angesichts der Zuwächse am Verkehrsaufkommen in und um Frankfurt müssen die bisherigen Rezepte als zu simpel eingestuft werden.

Michael Bunkenburg

Für Sie gelesen:**Gute Argumente:
Verkehr**

172 lesenswerte Seiten

Allen Interessierten an einer umweltschonenden Verkehrspolitik möchten wir das Buch "Gute Argumente: Verkehr" von Dieter Seifried aus dem C.H.Beck Verlag empfehlen.

Der Autor ist Mitarbeiter am Freiburger Öko-Institut und hat eine Vielzahl von Fakten, Zahlen, Statistiken und Sachverhalten zum Thema zusammengetragen und anschaulich aufbereitet. Die Inhalte reichen von grundlegenden Tatsachen und Zusammenhängen unseres Verkehrssystems über Aspekte und Hintergründe der einzelnen Verkehrsmittel, Legenden der Autolobby zu umweltschonenden und wirtschaftlichen Alternativen. Dabei bleibt die Darstellung praxisnah und bietet in jedem Kapitel eine Fülle von Informationen und Argumenten, die bei der Diskussion und Durchsetzung einer neuen Verkehrspolitik hilfreich sein können. Jeder Punkt wird durch eine Graphik erläutert, zahlreiche Literaturhinweise und Adressangaben ermöglichen die weitergehende Beschäftigung mit dem Thema.

Das Buch kostet DM 19,80 und ist im Buchhandel und in der ADFC-Geschäftsstelle erhältlich. Warum nicht schon an Weihnachten denken? Der Band ist als Geschenk für Aktive und Interessierte gut geeignet. kd

**Großer Fahrrad-Aktionstag
Bürgerhaus Bornheim am 19. Oktober 1991**

Der Fahrradaktionstag hatte schon lange im voraus seine Schatten geworfen. Die Planungen und Vorbereitungen für die zusammen mit der Saalbau GmbH organisierte Aktion fanden erst kurz vor Beginn ihren Abschluß. Um zehn Uhr war es dann so weit: der Große Saal des Bürgerhauses Bornheim war vorbereitet, um einer breiten Öffentlichkeit die Belange des Fahrradverkehrs nahezubringen. Im einzelnen wurden anhand ausführlicher Stelltafeln die neue Radverkehrskonzeption, der Grüngürtelradweg, die Aktion "Ärger beim Radfahren" sowie mittels Videofilme die Situation des Radverkehrs in Frankfurt und als Kontrast dazu im "Traumland" der RadfahrerInnen, in Delft, dargestellt. Darüberhinaus wurde unter dem Titel: "Muskelkraft, die umweltfreundliche Energie" eine große Zahl ungewöhnlicher Fahrzeuge ausgestellt. Diese Fahrzeugschau erfreute sich großer Beliebtheit, zumal einige dieser muskelbetriebenen Zwei-, Drei- und Vierräder auch ausprobiert werden konnten.

An unserem Aktionstag nahm ferner der Frankfurter Fahrradbeauftragte mit einem eigenen Stand teil, und stellte sich der Kritik und den Anregungen interessierter Besucher.

Die Frankfurter Schutzpolizei steuerte eine Tafel bei, auf der sie über die Unfallsituation in

Frankfurt berichtete.

Im Foyer schließlich stand unser Infomobil mit Informationen zur ADFC-Beleuchtungswoche '91. Die Technik-AG überprüfte die Lichtenlagen an den Fahrrädern der Besucher und führte auch kleinere Reparaturen gleich selber durch.

Ergänzt und abgerundet wurde das Informationsangebot durch Hersteller von Fahrradabstellanlagen, die einige vorbildliche Ständer zur Ansicht mitgebracht hatten.

Nach einem ruhigen Vormittag und einem recht lebhaften Nachmittag klang der Aktionstag gegen 16⁰⁰ Uhr aus.

Die Besucher zeigten sich sehr zufrieden; es wurde der Wunsch geäußert, diesen allgemein als gelungen bezeichneten Aktionstag im nächsten Jahr zu wiederholen.

MdO

frankfurt **aktuell** wird herausgegeben vom
Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, Kreisverband Frankfurt am Main

Anschrift:
ADFC Frankfurt am Main
Redaktion frankfurt **aktuell**
Eckenheimer Landstr. 57 b
6000 Frankfurt/M. 1

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
Eckehard Wolf

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

Auflage: 900 Druck: Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

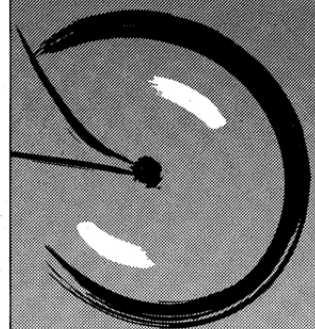
Redaktionsschluß für die Dezemberausgabe: 22. November 1991

Es gilt die Anzeigenpreisliste 06/91.

Persönliche Kleinanzeigen veröffentlichen wir kostenlos.

Impressum

ADFC-
Beleuchtungswochen
Herbst '91

Sei helle!

Unterstützt durch: Bundesminister für Verkehr, Fachverband Fahrrad- und Kraft- radteile-Industrie, Fahrrad- und Kraft- radgewerbeverband, Schwalbe-Spezial- reifen, UNION-Fröndenberg, Enik-Fah- radwerke, ESGE-MARBY. - Alle Fahrrad- händler, die sich an der Aktion beteiligen, sind an dem Plakat »Sei helle« erkennbar.



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Technik-AG

Derzeitiger Stand und Aktivitäten

Um sich kennenzulernen und zukünftige Aktivitäten der AG zu besprechen, hatte ich alle mir bekannten Technik-Interessierten zu einem Treffen eingeladen. Von den 30 angeschriebenen Personen gab es 16(!) Rückmeldungen. So drängelten sich 13 Interessenten und eine Interessentin am 4.10. in der Geschäftsstelle.

Die Liste der Ideen reichte vom Grundkurs Pannensicherheit bis zum Projekt Rahmenbau in Zusammenarbeit mit der TH Darmstadt. Schwerpunktartig wurde der Wunsch geäußert, sich Fertigkeiten im Umgang mit Schaltung, Bremsen, Laufrädern und Lagern anzueignen.

Des weiteren wurde ein regelmäßiges Treffen vereinbart. Dieser "Technik-Stammtisch" findet alle 2 Wochen, montags ab 18.00 Uhr in der Kneipe "Horizont" (Ecke Friedberger Landstraße/Egenolfstr.)

statt.

Das erste Treffen des Stammtisches war am 14.10. In diesem Rahmen wurden von Rainer und mir 3 Workshops angeboten:

- 1. Wartung, Reparatur und Inspektion (Freitag nachmittags)
- 2. Bau und Zentrieren von Laufrädern (Freitag nachmittags)
- 3. Grundkurs Fahrradtechnik (voraussichtlich Samstag nachmittags)

Die Workshops sollen 2 bis 3 Treffen umfassen und bei genügend Nachfrage wiederholt werden.

Auf dem Fahrradaktionstag im Bürgerhaus Bornheim am 17.10.91 vertraten wir die Beleuchtungsaktion des ADFC-Bundesverbandes. Die Resonanz auf unser Überprüfungsangebot war verhalten, was hoffen läßt, daß alle Frankfurter RadlerInnen eine funktionierende Beleuchtung besitzen.

Ralf Paul

Info Box

ADFC Bundesverband e.V.

Postanschrift, Geschäftsstelle:

Postfach 10 77 47, Am Dobben 91
2800 Bremen

Tel: 0241/703410

Fax: 0241/71687

Landesverband Hessen e.V.

Vorsitzender: Ingolf Biehuse

Postanschrift:

ADFC Hessen e.V.
Eckenheimer Landstr. 57 b
6000 Frankfurt/M. 1

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

Termine Termine Termine Termine Termine

Advents- und Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt
Details entnehmen sie bitte dem beiliegenden Zettel

Mo. 11. Nov Technik-Stammtisch
ab 18⁰⁰ Uhr, Kneipe "Horizont",
Friedberger Landstr./Ecke Egenolfstr.

Mo. 25. Nov Technik-Stammtisch
ab 18⁰⁰ Uhr, Kneipe "Horizont",
Friedberger Landstr./Ecke Egenolfstr.

Mi. 27. Nov Aktivenplenum des Kreisverbandes Frankfurt
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Arbeitsgruppen

Mo. 4. Nov Verkehrs-AG
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Di. 5. Nov Richtlinien Treffen
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Mo. 16. Nov Redaktionsteam frankfurt aktuell
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Mo. 2. Dez Verkehrs-AG
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Di. 10. Dez Richtlinien Treffen
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Ein leidiges Thema:

Fahrraddiebstähle

"Wo kann man geklaute Fahrräder kaufen?" So neulich ein unverhoffter Anruf in der Geschäftsstelle. Eine absurde Frage, ein Zufall gewiß, für frankfurt *aktuell* aber Anlaß genug, Verbindung mit Kurt Kraus, Pressesprecher beim Frankfurter Polizeipräsidium, aufzunehmen, um dort näheres über Fahrraddiebstähle zu erfahren.

In einschlägigen, übel beleumundeten Kreisen finden mittlerweile Gründen nicht die liebevoll und individuell hergerichteten, sondern neuwertige, teure Fahrräder mit Mehrgangschaltung, solche, die in der Käufergunst im Trend liegen, also BMX-Fahrräder und Mountain Bikes, von abgefeimten Spitzbuben gestohlen werden.

Die Statistiken zeigen, daß vornehmlich und aus verständlichen Gründen nicht die liebevoll und individuell hergerichteten, sondern neuwertige, teure Fahrräder mit Mehrgangschaltung, solche, die in der Käufergunst im Trend liegen, also BMX-Fahrräder und Mountain Bikes, von abgefeimten Spitzbuben gestohlen werden.

In Frankfurt beläuft sich der Anteil der Fahrraddiebstähle an der gesamten Diebstahlskriminalität auf sieben Prozent. 1979 waren dies

erst 4.976 gestohlene Fahrräder, 1989 bereits 5.800; im Zehnjahresprofil also ein Anstieg der gemeldeten Diebstähle von weit über 16 Prozent. Und dennoch: 1990 fiel die Zahl der als gestohlen gemeldeten Fahrräder gegenüber dem Vorjahr merklich um vier Prozent auf 5.568. Ob sich damit bereits eine nachhaltige Trendwende abzeichnet, ist allerdings fraglich. Entsprechende, möglicherweise zum Leichtsinne verleitende Schlüsse zu ziehen, wäre mehr als voreilig. Angesichts einer Aufklärungsquote von nur zwei Prozent ist es auch weiterhin unbedingt erforderlich, abgestellte Fahrräder möglichst gut zu sichern. Nach den Erfahrungen der Polizei sind selbst Hinterhöfe und Keller häufig

nicht sicher. Am besten hilft immer noch ein vorsorglich angebrachtes, qualitativ hochwertiges Schloß. Dies gilt natürlich insbesondere für die diebstahlgefährdeten Abstellplätze vor Schwimmbädern während der Sommermonate, auf Schulhöfen, vor Sportanlagen oder in Bockenheim in der Umgebung der Universität.

Die Polizei weist ferner darauf hin, daß immer wieder die Zuordnung und Identifikation sichergestellter Fahrräder erschwert werden, weil die Besitzer ihre eigenen Fahrräder nicht zu bestimmen wüßten. Es sei deshalb nachdrücklich auf die in unserer Geschäftsstelle erhältlichen Fahrradpässe hingewiesen. In sie können alle wichtigen und charakteristischen Details des eigenen Fahrrads eingetragen werden.

Und, um abschließend auf die eingangs so überraschend an uns gerichtete Frage zurückzukommen: Uns ist gänzlich unbekannt, wo gestohlene Fahrräder gehandelt werden könnten.

MdO

Advent- und Weihnachtsfeier

Wie die Redaktion von frankfurt *aktuell* aus gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen erfahren konnte, sind auch für dieses Jahr wieder bundesweite Weihnachtsfeierlichkeiten für den 24., 25. und 26. Dezember geplant. Das möchten wir zum Anlaß nehmen, alle Mitglieder des ADFC Frankfurt zu einer gemeinsamen Weihnachtsfeier einzuladen.

Wie in vorigen Jahren wollen wir von den Aktivitäten des (fast) vergangenen Fahrradjahres berichten, Lust, Frust und Engagement der Fahrradaktiven erzählend sowie in Videos, Dias und Fotos darstellen. Es wird Gelegenheit geben, alte und neue Bekannte zu sehen und zu sprechen, Kontakte herzustellen oder aufzufrischen und mal wieder in Geselligkeit zu machen. Wer die neugewählten SprecherInnen des Kreisverbandes, AutorInnen von frankfurt *aktuell* oder Verantwortliche aus den AG's kennenlernen möchte, wer sich engagieren, aber zuvor mal ADFC-Luft schnuppern möchte, sollte diese Feier nicht versäumen.

Für Getränke wird gesorgt sein. Weihnachtliches Gebäck und Dekorationen sind herzlich willkommen. Wer bei der Vorbereitung des Raumes helfen möchte, komme einfach eine Stunde vor Beginn der Feier.

Zur Drucklegung dieser Ausgabe von frankfurt *aktuell* standen Ort und Termin noch nicht fest. Diese Angaben finden Sie daher auf dem beiliegenden Zettel.

Wir laden alle LeserInnen und alle anderen Interessierten herzlich ein und freuen uns, Sie auf der Weihnachtsfeier zu sehen.

Notizen vom Aktiventreff am 16. Oktober

Wie bekannt ist, findet der Aktiventreff (früher Ortsgruppensitzung) jeden dritten Mittwoch im Monat um 19.30 Uhr in der Geschäftsstelle statt.

Am Mittwoch, dem 16. Oktober, war der für den kommenden Samstag geplante Fahrradaktionstag natürlich das beherrschende Thema. Verständlich, daß drei Tage vor diesem Termin noch jede Menge Absprachen zu treffen und Fragen zu klären waren. Es galt

die wochenlangen intensiven Vorbereitungen abzurunden, um diese für uns ungewöhnliche Großveranstaltung zu einem Erfolg werden zu lassen. Fritz Biel und Eckehard Wolf stellten eine Presseerklärung vor, die sie für die am folgenden Tag stattfindende Pressekonferenz anläßlich der Präsentation des neuen Radverkehrskonzeptes vorbereitet hatten. Die in ihr enthaltene Überleitung zum Fahrradaktionstag sollte Wirkung zeigen: Am Freitag, dem 18. Oktober, berichtete die Presse über die Planung nicht ohne ausführlich den ADFC und den anstehenden Aktionstag zu erwähnen.

Schließlich kam unsere Weihnachtsfeier, ein Höhepunkt der kommenden Wintersaison, zur Sprache. Die Vorbereitungen bedürfen zweifellos noch vieler Detailarbeit. Mitglieder, die mit Ideen und Beiträgen zum guten Gelingen der Feier beitragen wollen, mögen sich dazu bitte zeitig in der Geschäftsstelle melden. Das Ziel ist klar: Die diesjährige Feier soll mindestens so gut wie die des letzten Jahres werden.

Achtung nächster Aktiventreff geändert (s. Termine).

MdO

ADFC-Beleuchtungswochen Herbst '91

Licht brennt ... oder?

- Dynamo einschalten** LICHT BRENNT ▷
Licht brennt nicht ▽
- Kabelanschlüsse am Dynamo, Scheinwerfer und Rücklicht kontrollieren** LICHT BRENNT ▷
Licht brennt nicht ▽
- Kabel auf Bruch kontrollieren und ggf. durch ein neues ersetzen** LICHT BRENNT ▷
Licht brennt nicht ▽
- Birne kontrollieren und ggf. defekte Birne ersetzen** LICHT BRENNT ▷
Licht brennt nicht ▽
- Massekontakt der Lampe von Oxidschicht befreien** LICHT BRENNT ▷
Licht brennt nicht ▽
- Kontakte in der Lampe kontrollieren, von Oxid befreien und zurechtbiegen** LICHT BRENNT ▷
Licht brennt nicht ▽
- nochmalige Kontrolle, ob ein Kabelbruch vorliegt** LICHT BRENNT ▷
Licht brennt nicht ▽
- Massekontakt des Dynamos kontrollieren** LICHT BRENNT ▷
Licht brennt nicht ▽
- Dynamo ersetzen** LICHT BRENNT ▷
Licht brennt nicht ▽
- zum Fahrradhändler** LICHT BRENNT ▷

WEITERFAHREN!