frankfurt aktuell



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Zeitschrift des ADFC Frankfurt am Main

Nr. 1 - Januar / Februar 1996

Das neue / alte Feindbild: der undisziplinierte Radfahrer

Da haben wir also den Salat. In einer Philippika auf der Titelseite eines weltbekannten Blattes werden uns die Leviten so gelesen, daß der brave Bundesbürger, insbesondere der motorisierte, nur Beifall klatschen kann. Getroffen, versenkt!! Wir RadfahrerInnen sind an den Pranger gestellt, fehlt nur noch der Aufruf, uns auf die Stoßstange zu nehmen.

LeserInnen, die die FAZ nicht als tägliches Leibgericht verzehren, mögen sich selbst ein Bild machen. Wir beschränken wir uns auf die Wiedergabe einiger prägnanter Sätze des Journalisten, der schon 1991 mit einem gleichgearteten Artikel Zeilenhonorar verdiente:

"Zünftige Radfahrer halten sich für bessere Menschen, als die Leute am Steuer es sind." ... "Typische Radfahrer finden, besagte Gesellschaft schulde ihnen Anerkennung, denken dabei aber nicht an Applaus aus geöffneten Fenstern, sondern an die geduldige Hinnahme von Verstößen gegen die guten Sitten und die Straßenverkehrsordnung." "Fährt mit Tempo 40 über die Bürgersteige, bei Rot über die Kreuzung, verzichtet bei Dunkelheit auf Scheinwerfer und Katzenauge, zwingt Autofahrer, unentwegt mit seinen Kapriolen zu rech-

<u>Adreßfeld</u>

Hier könnte z.B. auch Ihre Anschrift stehen.

frankfurt aktuell erscheint alle zwei Monate und bringt viel Wissenswertes für RadlerInnen aus / in Frankfurt am Main.

Abo: DM 12 pro Jahr

für ADFC-Mitglieder ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten.

nen". "Die Gewißheit. nicht mehr einer Minderheit anzugehören, ermutigt den einzelnen. aller Welt seine Überzeugung kundzutun, daß ein Diener des Umweltschutzes sich allerlei Rüpeleien leisten könne.

Wem nützen die Feindbilder? Fahrrad contra Auto, Fußgänger contra Fahrrad?

Eigentlich hat von der Verunglimpfung der radelnden Zunft nur die Autoindustrie etwas - der dürfte das wachsende Image der Menschen zu Rad nämlich ein Dom im Auge sein. Schließlich ist nicht mehr zu verheimlichen, daß der exzessive Gebrauch des Autos schuld an einem großen Bündel sozialen von und Umwelt-Problemen ist. So darf man's gar nicht erst dahin kommen lassen, daß es ein bißchen unanständig wirkt, wenn mensch ohne Not mit Auto erscheint. Wie beschädigt man nun das Ansehen von Leuten, die eigentlich nichts Böses tun? Naja - rücken wir sie doch ein wenig in die Ecke von Halbkriminellen und Anarchisten - eben wie Herr Finkenzeller das tut. Oft genug wiederholt, wird schon was hängenbleiben.

Wie zu erwarten blieb dies alles nicht unkommentiert. Auch hier als Kostprobe einige nachdenklich stimmende Erwiderungen:

"Zunächst mal bleibt festzuhalten, daß die meisten Radler sich korrekt verhalten. Das ist auch dem Bundesverkehrsministerium kannt, dem man gewiß keine Autofeindlichkeit nachsagen kann." "Ohne Verkehrsverstöße verteidigen zu wollen: Wen wundert es. daß manche (Radler) die Nase dermaßen voll haben, daß sie eine Verkehrsführung nicht ernst nehmen, von der sie nicht ernst genommen werden." Karl Ludwig Kelber meint, daß Radler nicht die Jäger, sondern die Gejagten sind. (Fortsetzung S. 2)

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

Zuallererst die herzlichsten Glückwünsche zum neuen Jahr, von dem wir uns alle viel Gutes erhoffen. Sicher werden auch ein paar unangenehme Überraschungen dabei sein. Sei's drum, wir werden es auch heuer wieder schaffen.

Zwei Themen sollten dieses Mal Eure besondere Beachtung finden: Erstens die Jahres-Mitgliederversammlung am 29. Februar im Philantropin, mit Neuwahl des Vorstandes. Um recht zahlreiches Erscheinen wird gebeten. Lausige drei Prozent Mitglieder waren bei den letzten Wahlen anwesend. Der Vorstand verdiente es, seine Legitimation von einer höheren Quote zu bekommen, um die Interessen des Vereins vertreten zu können.

Zweites Thema: Ein Journalist der FAZ, hinter der ja bekanntlich nur kluge Köpfe stecken, hat es auf den Punkt gebracht: RadfahrerInnen dünken sich, etwas Besseres zu sein, verhalten sich aber auf Deutschlands Straßen und Bürgersteigen wie Anarchisten. Wir verhehlen nicht, daß einige seiner Ausführungen nachdenklich stimmen müssen, aber wenn Boris Becker und andere mit stark überhöhter Geschwindigkeit durch Ortschaften rasen, wird auch kein gesunder Mensch auf die Idee kommen zu behaupten, daß deutsche Autofahrer Wildschweine seien, obwohl sicherlich auch in dieser Aussage ein wahrer Kern stecken mag. Mit Pauschalbewertungen derartigen werden Emotionen hochgeschaukelt, die Feinbilder aufbauen und gegenseitige Rücksichtnahme verhindern.

In diesem Sinne bleiben wir

Euer Redaktionsteam



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

ADFC Kreisverband Frankfurt

SprecherInnen:

Harald Braunewell Karin Deckers

2 069 / 59 70 692

Christina Romeis Peter Schladt

Alfred Linder

 069 / 49 40 928 069 / 53 32 53 069 / 74 84 68 069 / 42 63 31

Kassenwart: Hans-Georg Glasemann 2 069/172970

Kreisverband und Infoladen:

ADFC Frankfurt am Main Berger Str. 108 - 110 60316 Frankfurt am Main **2**: 069 / 49 90 100 Fax: 069 / 49 90 217

Öffnungszeiten: Mo.-Fr.: 17¹⁵-19 Uhr Kontoverbindung:

Frankfurter Volksbank, Frankfurt Kto.-Nr. 77 111 948, BLZ 501 900 00

Kontakte für die Arbeitsgruppen:

AG Öffentlichkeitsarbeit und Redaktionsteam frankfurt aktuell:

Alfred Linder Peter Schladt **2** 069 / 53 32 53 Fax: 069 / 52 04 08 **2** 069 / 42 63 31

AG Kartografie:

Harald Braunewell 2069 / 59 70 692

AG Technik:

Rainer Mai Fax+ 2069 / 41 30 85 **2** 069 / 49 40 928 Ralf Paul

AG Touren:

Johannes Wagner 🖀 069 / 44 79 47

AG Verkehr:

Rainer Mai Fax+ 2069 / 41 30 85 Fritz Biel Fax+ 2069 / 52 95 74

Frauengruppe:

2 069 / 49 40 928 Karin Deckers **2** 069 / 74 84 68 Christina Romeis

Infoladengruppe:

Gisela Schill

2 069 / 67 01 114

Stadtteilgruppe Frankfurt-West:

Ulla Rosenthal Fax+ 2 069 / 39 68 49 Stadtteilgruppe Nordwest:

Ecki Wolf (kommiss.) 2 069 / 957 800 92

Die Sachsenhäuser Sattelfesten Monika Weiß

2 069 / 61 43 92

Landesverband Hessen e.V.

Vorsitzender: Klaus Montz Postanschr. und Geschäftsstelle: ADFC Hessen e.V. Berger Str. 110 60316 Frankfurt am Main **2**: 069 / 49 90 090 Fax: 069 / 49 90 217

ADFC Bundesverband e.V.

Postfach 10 77 47, 28077 Bremen Geschäftsstelle: Hollerallee 23, 28209 Bremen

2: 0421 / 34 62 90

Fax 0421 / 34 62 950

Touren & Aktionen

Jeden Samstag gibt es eine Mountainbike-Tour (bei trockenem Wetter). Ab 13.30 h am Bahnhof Rödelheim, bzw. um 14 h in Sulzbach. Oberliederbacher Weg 42. Die Touren können teilweise recht schwienig sein. Info Tel. 06196-1552 bei Michael Weingärtner

(Fortsetzung von S. 1)

U.a. führt er aus, "daß es nicht Radler sind, auf deren Konto jährlich 10.000 Verkehrstote zu buchen sind, so wenig wie die erdrückende Mehrheit der rund 500.000 Verletzten". Oder "Die Radler verursachen zwar 8 % der Unfälle, stellen aber 13 % der Opfer". "40% der Verkehrsteilnehmer verfügen über 90 % des Platzes, das muß anders werden."

P.S.: Einer Notiz der FAZ vom Dez. 95 entnehmen wir. daß in Frankfurt ein wütender Autofahrer einen "gemütlich radelnden Radfahrer" vom Rad holte, auf ihn einschlug und ihn mit Fäkalinjurien titulierte, weil der ihn am zügigen Fahren hinderte. Die Strafe von 1000 Mark sah die FAZ dann als angemessen an. Wie hätte sie wohl einen Fall mit umgekehrter Parteienlage kommentiert?

Und ewig tönt die Klage: Übers recht haben und Recht schaffen

Da behauptet H. Finkenzeller von der FAZ, die StVO sei unabänderlich und "aus gutem Grund" im derzeitigen Stand festgeschrieben.

Hier imt der Verfasser. Wie wir in 50 Jahren BRD erfahren durften. unterliegen auch früher eherne Gesetze einem Wandel, nicht zuletzt aufgrund geduldiger politischer Arbeit, manchmal auch ausgelöst von machtvollen Demonstrationen oder breiter Mißachtung von Vorschriften, die allzu weit hinter der gesellschaftlichen Entwicklung herhinken. Wenn es einer Partei oder mächtigen Lobby in den Kram paßt, steht heute fast jedes Gesetz zur Disposition. Beispiele zuhauf!

Waren früher Einbahnstraßen eher die Ausnahme, wählen heute die Kommunalpolitiker diese als proba-Autofahrern Mittel, Schleichwege dicht zu machen, nicht ahnend (!?) oder bewußt in Kauf nehmend, daß die Radfahrerinnen dadurch ungleich mehr beeinträchtigt werden.

In Frankfurt haben wir Beispiele dafür, wie der politische Wille bzw.

die Lobbyarbeit in den 70er Jahren zur einseitigen Bevorzugung des motorisierten Verkehrs geführt haben, mit sechs- und mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen ohne Berücksichtigung des Radverkehrs, mit Ampelschaltungen, die FußgängerInnen nach einer Wartezeit von über 60 Sekunden innerhalb von 10 Sekunden über vielspunge Straßen hetzen - oder phasenversetzt auf verkehrsumtosten Inselchen stranden lassen.

Der derzeit diskutierte Entwurf zur Novellierung der StVO sieht vor, radfahrenden VerkehrsteilnehmerInnen Erleichterungen zu schaffen, z.B. durch die Möglichkeit der Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr in beide Richtungen. Oder es entfällt unter gewissen Voraussetzungen die problemati-Radwegbenutzungspflicht. Wer im Vorgriff auf diese beiden Änderungen gegen Einbahnstraßen oder neben Pseudo-Radwegen auf der Straße fährt, wird, so lange nichts passiert, gemeinhin nicht mehr bestraft.

Verkehr kann und soll grundsätzlich nicht vollständig und starr reglementiert werden. Auch für RadlerInnen gilt der § 1 der StVO, und es muß jedeR auf dem Fahrrad sich bewußt sein, daß unvorsichtig begangene Regelverstöße nicht nur das eigene, sondern auch das Leben anderer VerkehrspartnerInnen aufs Spiel setzen!

Wir brauchen keine Feindbilder, sondern ein vernünftiges Miteinander. Vorsicht. Rücksicht. Umsicht. Es ist Zeit für faire Partnerschaft im Verkehr. So bieten die breiten Ring- und Durchgangsstraßen Raum für komfortable Fahrradstreifen auf der Fahrbahn, die Ampelschaltungen können modifiziert werden z.B. durch "Vorgrün" für den Rad- und Fußverkehr, Einbahnstraßen können für RadlerInnen in beide Richtungen freigegeben werden, um sinnvolle und immer schon genutzte Verbindungswege zu legalisieren.

Arbeiten wir also in diesem Sinne politisch und faktisch weiter an einer fahrradgerechteren Stadt!

(bs)

Zeil-Umfahrung Na endlich!

Im Herbst 1990 führte ich im "Dienst" des ADFC, gemeinsam mit Erhard Vortanz, mein erstes Gespräch mit Igor Vogt, dem früheren Leiter der Straßenverkehrsbehörde (" Die Fahrradstraße ist ein rechtliches Nullum!"). Thema der Begegnung war u.a. die Verbesserung der für Radfahrer/innen völlig verkorksten Situation in der Frankfurter Innenstadt. Das sogenannte "Radwegenetz Innenstadt", vom CDU-Magistrat 1984 vorgestellt worden war, bestand großenteils aus den (für den Radverkehr gesperten) Fußgängerzonen und den (ebenfalls verbotenen) geschützten Wallanlagen. Rings um Hauptwache und Goetheplatz/ Rathenauplatz hatte man zwar -

ähnlich wie auf dem Opernplatz - Phantom-Radwege gepflastert. Diese waren aber nie für den Radverkehr freigegeben worden. Das Radfahren in diesen Bereichen wurde schon unter Oberbürgermeister

Wallmann mangels alternativer Angebote zwar geduldet, das hinderte aber niemanden daran, regelmäßig pauschal gegen "die undisziplinierten

Radfahrer" zu Felde zu ziehen, die sich einfach nicht an "die

Regeln" halten wollten. Diesen unguten Schwebezustand, der für keines der Probleme eine akzeptable Lösung bot, wollten wir beenden.

Bei den Diskussionen zur Entwicklung der "Radverkehrskonzeption Frankfurt am Main", an der wir da mals gemeinsam mit dem "Büro für integrierte Stadt- und Verkehrspla nung (BiS)" im Auftrag von Planungsdezernent Martin Wentz arbeiteten, hatten wir ein Konzept entwickelt, wie den Interessen aller Beteiligten Rechnung getragen wer den könnte. Die gesperrten Bereiche sollten ganzflächig für die rücksichtsvolle Befahrung Schrittempo freigegeben werden, um den Radfahrer/innen das Erreichen ihrer Ziele in den Fußgängerzonen zu erleichtern. Vorausset-

zung für diesen Schritt sollte die Schaffung einer attraktiven Parallelverbindung für den Durchgangsverkehr zur Umfahrung der beiden "Problemzonen" Freßgass' und Zeil sein. Die Schaffung von Radwegen in den Fußgängerzonen lehnten wir nach dem Studium der Erfahrungen in anderen Städten ab. Dort wurde auf den abgetrennten Radwegen erlaubterweise wesentlich schneller gefahren, ohne daß die Radverkehrsflächen von den Fußgänger/innen als solche erkannt bzw. respektiert wurden. Die Folge einer solchen Konstellation ist zwangsläufig ein viel größeres Konfliktpotential mit erheblichen Gefahren für alle Beteiligten. Aus denselben Gründen lehnten wir auch jede Planung von Fahrradrouten durch die Fußgängerzonen ab.

nochburg M

Wir staunten nicht schlecht, als der Magistrat im Frühjahr 1991, ein halbes Jahr nach dem Gespräch im Amt, die Freigabe aller Fußgängerzonen für den Radverkehr im Schrittempo bekanntgab. Mit der von uns als Vorbedingung angesehenen Parallelroute ließ man sich zu unserem Leidwesen wesentlich mehr Zeit. Für die Umfahrung der Freßgass' war einige Jahre zuvor im Zuge der Umgestaltung der Goethestraße ein nobel mit Marmor gesäumter Radweg auf dem Bürgersteig geschaffen worden, der bei Fußgänger/innen und Radfahrer/innen aber schnell den Ruf eines im wahrsten Sinn des Wortes gefährlichen Pflasters erwarb. Für den steigenden Radverkehr in beiden Richtungen war er viel zu schmal und auch der verbleibende Fußweg wurde den Ansprüchen des flanierenden Publikums nicht gerecht. Jede Menge Ärger und Rechthaberei war die zwangsläufige Folge dieser Fehlplanung.

Inzwischen hatte Frankfurt einen Fahrradbeauftragten bekommen und so sannen wir gemeinsam auf Abhilfe. Wie so oft war es ein Zufall, der den Stein ins Rollen brachte. Ein Geschäftshaus war ausgebrannt und nun stand die Sanierung der Ruine an. Die Bauarbeiten würden für eine ganze Weile den Bürgersteig einengen und damit die Sperrung des Radweges unausweichlich machen. Was als Idee schon länger in den Köpfen herumspukte, nahm Gestalt an. Die Goethestraße wurde die erste Fahrradstraße in Hessen (die erste Fahrradstraße in der Radlerhochburg Münster trägt übrigens

den Namen des anderen Klassikers, sie heißt Schillerstraße).

Noch heute wissen allerdings viele nichts von dieser Errungenschaft, da der Magistrat in sei ner Bescheidenheit von seinen Leistungen für den Radverkehr kein besonderes Aufheben mach te und die Verfügung des Ordnungs amtes, zur Verdeutlichung der Situation zusätzliche Schilder aufzuhängen. seit nunmehr zwei Jah-

ren auf irgendeinem Schreibtisch im Straßenbauamt verschimmelt.

Noch mehr Schwierigkeiten machte die Parallelroute zur Zeil, die seit der Vorstellung der Radverkehrs konzeption auf den Namen "Südliche Zeilumfahrung" hört Nachdem die von dem beauftragten Planungsbüro erarbeitete Lösung den vergeblichen Versuch gemacht hatte, mit den klassischen Mitteln der Radwegeplanung weiterzukommen, machte ich Ende 1992 (!) in der städtischen Arbeitsgruppe Radverkehr den Vorschlag, den gesamten Straßenzug Bleidenstraße/Töngesgasse zwischen Katharinenkirche und Fahrgasse als Fahrradstraße auszuweisen.

Abgelehnt!!

Fortsetzung S. 4

Fortsetzung v. S. 3

Es brauchte weitere drei Jahre, in denen das Planungsamt sich selbst an einer Lösung versuchte (Aufspaltung der Route auf Bleidenstraße und Holzgraben). Nichts Sichtbares passierte. Erst der populistische Versuch von SPD und CDU, das Thema Radverkehr in Fußgängerzonen politisch auszuschlachten, brachte wieder Bewegung in die Sache. Auch hier war es ein Bauprojekt, das den Ausschlag gab. Der geplante Umbau des Kaufhauses Ott & Heinemann war ohne Sperrung der Straße "Am Holzgraben" nicht zu machen. Die Zeilumfahrung drohte für weitere Jahre auf die lange Bank zu geraten. Das aber war politisch nicht durchzuhalten, während gleichzeitig die Forderungen laut wurden, das Radfahren auf der Zeil (und anderen Fußgängerzonen) wieder zu verbieten.

Im Sommer 1995 griff der damalige Baudezernent Protzmann die alten Vorschläge des ADFC wieder auf und machte mit Planungsdezernent Wentz die Sache klar. Nun ging alles ganz schnell, wie jeder in den letzten Wochen vor Ort feststellen konnte.

Das eine oder andere wird noch nachgebessert werden müssen. Damit befaßt sich derzeit eine Arbeitsgruppe der Verkehrs AG. Wir werden darüber berichten.

Ott & Heinemann ist übrigens inzwischen verkauft, der Umbau erstmal abgeblasen. Den Radfahrer/innen aber hat die Geschichte mit der geplanten Sperung des Holzgrabens sehr geholfen.

Ein Problem ist geblieben: Es gibt zuviele Autos in der Fahrradstraße, aber Rom wurde ja auch nicht an einem Tag erbaut. In diesem Sinne ein Gutes Neues Jahr und fröhliches Weiterwühlen wünscht

Fritz Biel

Radfahren in Frankfurt, eine Umfrage des ADFC

Sicher erinnert Ihr Euch noch an die von unserer Verkehrs-AG entwickelten Fragebögen, die der Mai/95-Ausgabe von frankfurt aktuell beigelfügt waren. Zwischenzeitlich hatten wir eine Pressekonferenz, die vielen Frankfurter Zeitungen einen ausführlichen Bericht wert war.

Wir geben auf dieser Seite (unten) exemplarisch das Echo der Frankfurter Rundschau wieder und wünschen uns, daß unsere Auswertung auch bei den PlanerInnen/ PolitikerInnen der Stadt Frankfurt, denen wir die Ergebnisse zur Verfügung gestellt haben, Eindruck hinterläßt. Wir werden berichten.

Die Chaos-Weinprobe bei der Mosel-Radtour

Es soll in Karden an der Mosel seit der kürzlichen ADFC-Radtour einen Winzer geben, der stieren Blicks aus dem Fenster schaut und hofft, daß keiner mehr bei ihm eine Weinprobe machen will, besonders nicht vom ADFC.

Und das kam so: 3 Radler und 4 Radlerinnen fanden sich am 24.6.95 bei ihm zur Weinprobe ein. Glücklichenweise war es seine 5. Weinprobe an diesem Tag. Dies machte ihn weniger anfällig für das, was nun auf ihn zukam: Susanne verkündete sofort, daß sie keinen Wein mag und lieber Traubensaft hätte. Sie bekam ihn. Karin verlangte nach Rotwein, den der Winzer nicht hatte.

Der erste Wein wurde kredenzt, ein trockener, wie es sich gehört. Marianne meinte dazu, der sei sauer, und vielleicht würde sie auch lieber

Traubensaft trinken. Es kam die zweite Probe. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Gast Alfred es bereits übernommen, dem Winzer zu erklären, wie man Wein herstellt und auch sonst wußte er das Wissen des Winzers auf dessen Fachgebiet zu erweitern. Marianne meinte wieder "sauer" und stieg auf Traubensaft um. Inzwischen hatte die Gesellschaft schon das reichlich vorhandene Brot aufgegessen und verlangte nach mehr. Der Wirt meinte sich zu erinnern, daß wir vorher im Lokal seines Bruders gegessen hätten.

Es kam die dritte Probe, halbtrokken, die Alfred als süß bezeichnete. Offenbar als Ausgleich fragte er nach Tresterschnaps. Marianne war inzwischen fast eingeschlafen, raffte sich aber dazu auf, noch einen Wunsch zu äußern: Sie wollte rauchen. Die restlichen Gäste waren damit gar nicht einverstanden. Der Winzer sah offenbar eine Fluchtmöglichkeit und erklärte sich bereit, mit ihr vor der Tür eine zu rauchen. Während dieser Zeit war der Tresterschnaps sehr gefährdet. Als es weiterging, verlangte Susanne nach mehr Traubensaft, den Alfred als ähnlich schmeckend wie die nun ausgeschenkten lieblichen Weine bezeichnete. Der Winzer erklärte die Weinprobe für offiziell beendet und erstickte seinen Kummer in weiterem Zigarettenrauch.

Vom Chronisten war nicht die Rede, denn er saß da und hat sich über diese Chaos - Weinprobe köst lich amüsiert.

(Namen geändert, Verfasserin der Redaktion bekannt)

Fast alle "Alltagsradler" wollen endlich ein Radwegenetz FR. 2. 12. 95

ADFC wertet Umfrage aus: "Besonders ärgerliche Stellen" sehen die Zweiradfahrer hauptsächlich in der Innenstadt

Radfabren in Frankfurt ist gefährlich. Ein Drittel aller Radfahrerinnen und Radfahrer war schon einmal in einen Unfall verwickelt. Als Problemzonen gelten die Mainzer Landstraße, der Hauptbahnhof sowie der Bereich um die Alte Oper.

Die Mainbrücken sind bis auf die neu aufgehaute Friedensbrücke ganz schlecht in das Fahrradnetz integriert. 82 Prozent aller Pedaleure in Frankfurt sehen sich als "Alltagsradfuhrer" und nutzen das Zweirid für die Fahrt zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Arzthesuch sowie in der Freizeit. 14.1 Prozent derer, die sich als "Alltagsradler" sehen, sind immerhin älter als 50 Jahre. Fast alle wünschen sich

den flächendeckenden Ausbau des Radwegenetzes in der Stadt. Dies sind die wichtigsten Aussagen

ine sind die Wichtigstein Aussagen einer vom Kreisverband Frankfurt des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) organisierten Bofragung; unter Frankfurter Radfahrerinnen und Radfahreren. Im Mai dieses Jahres haute der ADFC eine Fringebogenaktion zur "Itadverkehrsstruktur in Frankfurt" initiiert, rund 4000 Bögen verschickt oder im Fahrradgeschäften ausgelegt und immerhin 516 Antworten erlintlen.

Das Ergebnis ist, wie Gabriele Wittendorfer von der Verkehrs-AG des ADFC am Freitag sagte, "eine Datensammlung und Situationsbeurteilung, wie sie in Frankfurt noch nie gemacht wurde". Die einzelnen Ergebnisse der Umfrage will der Fnhrrad-Cluh nun den Planern in der Stadtverwaltung zur Verfügung stellen und mit ihnen diskutieren.

Dabei muß nach Meinung der ADFC-Vorstandemitglieder Karin Decke's und Alfred Linders nuch berücksichtigt werden, daß sich die Mehrheit der Radier aus Sicherheitsgründen für Radstreisen auf der Straße und damit gegen Bordsteinradwege ausgesprochen hat, daß knapp 44 Prozent aller Rauten durch den Innenstadtbereich des Ortsbeirats I (Bahnhofsviertel, Gulleut. Gnllus) verlausen und dieses Quartier hei der Frage nach "hesonders ärgerlichen Stellen" mit 60 Prozent an erster Stelle genannt wurde.

Nicht erwartet hatten die Autoren der Studie die Erkenntuis, daß Haupteinfallstraßen wie Mainzer Landstraße, Offenhacher Landstraße, Hanauer Landstraße oder Bockenheimer Landstraße auch die klassischen Routen des Zweiradverkehrs

Doch dafür hat Gabriele Wittendorfer eine plausihle Erklärung: "Für die meisten Alltagsradler ist der direkte und damit zumeist schnellere Weg noch immer attraktiver als der vielleicht sicherere Schleichweg auf Umwegen." gnng

Erster Frankfurter Fahrrad-Sachverständiger von der IHK vereidigt

Vielleicht erinnert Ihr Euch noch des Artikels von Rainer Mai in der letzten Ausgabe von frankfurt aktuell, in dem er die Aufgaben und Tätigkeiten eines vereidigten Sachverständigen, vulgo eines Gutachters, beschrieb. Am 8. Dezember war es so weit: Rainer Mai, ein 36 Jahre alter, diplomierter Maschinenbau-Ingenieur, wurde von der IHK als erster Fahrrad-Sachverständiger im Frankfurter Raum vereidigt. Wir gratulieren ihm von dieser Seite recht herzlich zu seinem Erfolg und wünschen ihm viel Zuspruch seitens der Kundschaft.

Natürlich sind wir höchst erfreut, daß es sich bei Rainer um ein langjähriges und sehr aktives ADFC-Mitglied handelt, das uns sowohl in der Technik-AG als auch in der Verkehrs-AG wichtige Impulse und Anregungen gab und mit seinen Beiträgen für frankfurt aktuell sehr viel Wissenswertes beisteuerte, das dann auch in Zeitschriften mit wesentlich größerer Auflage Beachtung fand.

Erinnern wir uns nur seines vielbeachteten Artikels über das "verflixte Schutzblech" (siehe frankfurt aktuell 7-8/94). Hier ging es um Fahrradunfälle, die durch gefaltete Schutzbleche verursacht wurden. Dabei blockiert meist das Vorderrad, was den Sturz oder Überschlag und mitunter schwere Verletzungen des Fahrers zur Folge hat. Er war selbst schon Opfer und Zeuge solcher Vorfälle.

Mit anderen Frankfurter Unfallgeschädigten gründete er 1991 die AG Verflixtes Schutzblech, mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit der Schutzbleche (SB) zu verbessern. Hierfür untersuchte er den Mechanismus und die technischen Ursachen der Schutzblech-Faltungen. Er legte eine Unfallsammlung an (größtenteils Zuschriften, bisher über 130 Vorgänge) und wertete mit Hilfe einer Datenbank die Unfallberichte aus.

Nach aufwendigen Simulationstests entwickelte er ein Prüfverfahren für SB, das in der nächsten Auflage der Fahrrad-DIN-Norm enthalten sein wird. Die AG Verflixtes Schutzblech publiziert ihre Erkenntnisse in der Fahrrad-Fachpresse (z.B. in Radfahren 1/95 oder Tour 12/95) und nutzt ihr Know-How, um SB- und Fahrradhersteller ehrenamtlich zu beraten.

Mittlerweile bringen die deutschen Schutzblech-Hersteller verschiedene erfolgversprechende Lösungen zur Marktreife. Die AG Verflixtes Schutzblech testet die Vorserien- und Serienprodukte.

Ende '94 ist Rainer Mitglied im (Bundesverband der Fahrrad-Sachverständigen) und wirkt dort u.a. im Prüfungsausschuß und bei der Arbeit an technischen Fahrradnormen aktiv mit.

Wir wünschen und hoffen, daß sich trotz der nunmehr stark eingeschränkten Zeit auch in Zukunft nichts an seiner Mitarbeit im ADFC Frankfurt ändert.

(al)





Anträge des Vorstandes auf Änderung der Satzung des ADFC KV Frankfurt

1.) Wahlen: §8 Mitgliederversammlung, Absatz 7

Bei Wahlen ist gewählt, wer mehr als die Hälfte der abgegebenen gültigen Stimmen erhalten hat.

Der Satz "Stimmenthaltungen bleiben außer Betracht" fällt weg.

Bearünduna: Ein/e Kandidat/in sollte mehr Ja-Stimmen als Nein-Stimmen und Enthaltungen zusammen erreichen, um als Funktionsträger/in ausreichend legitimiert

2.) Frauenquote: §7 Organe des Vereins, Absatz 3

Alle Gremien werden mit einer Frauenquote von mindestens 30% besetzt.

Der Halbsatz "andernfalls bleibt dieser Anteil unbesetzt" fällt weg.

Begründung: Ohne den wegfallenden Teil ist die Regelung klar und eindeutig.

3.) Anzahl der Vorstandsmitglieder: § 9 Vorstand, Absatz 1

Der Vorstand besteht aus mindestens zwei und höchstens acht Sprecherinnen/Sprechern und dem/der Schatzmeister/in.

Begründung: Bei mehr als neun Vorstandsmitgliedern wird die Zusammenarbeit und Diskussion zu aufwendig und ist nicht mehr prak-

4.) Wahlmodus: § 8 Mitgliederversammlung, Absatz 7a (Zusatz)

Die Vorstandsmitglieder werden in geheimer Wahl in drei Wahlgängen gewählt. Im ersten Wahlgang wird der/die Schatzmeister/in gewählt. Im zweiten Wahlgang wird über die kandidierenden Frauen abgestimmt, im dritten über die Männer, Anschließend werden die Plätze im Vorstand nach der Priorität Frauen quote vor Stimmenzahl vergeben.

Gemäß der Frauenquote können dem Vorstand höchstens doppelt so viele Männer wie Frauen angehören. Erhalten mehr Männer die erforderlichen Stimmen, ist die dem Frauenanteil entsprechende Zahl von Männern mit den meisten Stimmen in den Vorstand gewählt.

Einladung zur MITGLIEDERVERSAMMLUNG des ADFC-Kreisverbandes Frankfurt

am Donnerstag, 29. Februar 1996, 19.30 Uhr im Bürgertreff Philantropin, Hebelstr. 17-19, Räume 1+2

Vorgeschlagene Tagesordnung:

- 1. Bearüßuna
- 2. Wahl der Versammlungsleitung + der Protokollantin/des Protokollanten
- 3. Festlegung der Tagesordnung
- 4. Genehmigung des Protokolls der letzten Mitgliederversammlung (liegt im Infoladen auf oder wird auf Wunsch zugesandt)
- 5. Bericht des Vorstandes und des Kassenwarts
- 6. Bericht der KassenprüferInnen
- 7. Entlastung des Kassenwarts und des Vorstandes
- 8. Anträge des Vorstandes zur Satzungsänderung (siehe nebenstehend)
- 9. Neuwahl des Vorstandes und des Kassenwarts/der Kassenwartin
- 10. Neuwahl der KassenprüferInnen
- 11. Berichte der Arbeitsgemeinschaften
- 13. Sonstiges, z.B. Diskussion der Anträge an die Landesmitgliedervers.

Erhalten mehr als neun Personen über die Hälfte der abgegebenen gültigen Stimmen, davon mindestens drei Frauen, werden drei Plätze im Vorstand mit den drei Frauen besetzt, die die meisten Stimmen erhalten haben. Die übrigen Plätze werden nach der Zahl der erhaltenen Stimmen mit Männern oder Frauen besetzt.

Erreicht im zweiten Wahlgang keine Frau genügend Stimmen, wird der Wahlgang wiederholt. Kann sich auch bei der Wiederholung keine Frau durchsetzen oder steht von vornherein keine Frau für eine Kandidatur zur Verfügung, wird ein Mindestvorstand aus zwei Männern zusätzlich zum/zur Schatzmeister/in gewählt. Dieser beruft innerhalb von drei Monaten eine neue Mitgliederversammlung ein, auf der Nachwahlen zum Vorstand stattfinden. In der Zwischenzeit hat sich der Mindestvorstand um Kandidatlnnen für die Vorstandswahl zu bemühen.

Begründung: Der obengenannte Wahlmodus gewährleistet die Einhaltung der Frauenguote, erhöht die Transparenz der Abstimmung (vorgezogener Wahlgang über Frauen legt gegebenenfalls Gesamtgröße des Vorstandes fest), sichert die Funktionsfähigkeit des Vereins (Mindestvorstandsklausel) und die Besetzung der Vorstandsplätze nach Stimmenzahl, sobald die Frauenquote erfüllt ist.

Kartographie-AG

15 Rechercheusen bzw. Rechercheure beteiligten sich an den Erhebungen in Stadt und Umland Frankfurt am Main, um die Karten-Neuauflage Frankfurter Radverkehrsverbindungen zu ermöglichen; inzwischen ist abgeliefert, und wir erwarten die Auslieferung der neuen Stadtpläne im Frühjahr 96. Die Herausgeber ließen sich nicht lumpen, wertvolle Buchprämien ("Stadt-Parks" für diejenigen, die dem Aufruf zur Erstbesprechung im Infoladen Anfang Oktober Folge geleistet hatten) und die Zusage von 100 Freiexemplaren Honorarzahlung für Mannstunden à DM 39,-- für die Zusammenstellung und Anfertigung der Änderungsvorlage.

Hoffentlich hatten alle Beteiligten mehr Spaß an der Arbeit als Beeinträchtigungen durch übermäßigen Zeitaufwand oder ungünstiges Wetter! Besonderer Dank gilt denjenigen, die Wulfhart und Alfred noch nachträglich eingespannt ha-

Wir wünschen allen Benutzern der neuen Karten gute Fahrt !!

Harald Braunewell

Derzeitige Fördermitglieder des Kreisverbandes Frankfurt: Fahrrad Böttgen Fahrradladen Querlenker Landkarten Schwarz Superbike Heinz Strack

Buchbesprechung

"Die Route per Rad" zwischen Main und Taunus

Dies ist die Besprechung eines Radwanderführers der besonderen Art - deshalb muß ich bei Adam und Eva anfangen. Im Mai '95 wurde, selbst von der "ökologisch interessierten Bevölkerung" relativ unbemerkt, von der Stadt Frankfurt am Main zusammen mit dem Umlandverband und dem Main-Taunus-Kreis die Gesellschaft "Hessische Apfelwein- und Obstwiesenroute" gegründet. Diese hat nunmehr, teil-gesponsert von den ein-Vermarktern, schlägigen "Route per Rad" herausgebracht. Sie stellt die Keimzelle einer Landesgrenzen überschreitenden Rad-Verbindung gleichen Themas zwischen Thüringen und Rheinland-Pfalz dar.

Gleich vorweg: Der Schuber enthält eine topographische 1:50.000-Karte, nach der der Weg im Gelände zu finden ist, sowie Faltpläne der Tagesetappen mit erläuterndem bebildertem Text und kostet DM 8,-- (bei Zusendung durch den Infoladen DM 4,-- mehr). Er bietet den am Radfahren und am Taunusvorland Interessierten in der gebotenen Kürze viel mehr als zu erwarten ist: Selbst wer Äpfel lieber ißt als trinkt oder Apfelblüten in der Frühlingspracht mit Kirschblüten verwechseln sollte, wird voll auf seine Kosten kommen beim Abfahren dieses Routenvorschlags. Denn "Die Route per Rad" erschließt auf vorbildliche Weise ein Stück gewachsenen südhessischen Lebensraums. Erst recht werden dieienigen, die sich als die wahren Kenner und Verehrer jeder Art von Obstveredelung seit Kindersitzzeiten bekennen, angetan sein von all dem, was diese vorbildliche Strekkenführung an Radlspaß und Information über Land und Leute (nicht nur über die Bedeutung von Streuobstwiesen!) bietet ...

Im Gelände erweist sich die Routenführung zumeist als echte, zuweilen sogar bessere Alternative zu den bekannten Kartenwerken. Dem Rezensenten ist allerdings schleierhaft geblieben, wieso die radfahrende Bevölkerung an der B40a-Mainbrückenabfahrt nach Sindlingen hinüber zum Main zu-

rück vor das verschlossene Klärwerktor und dann über eine Suhle und einen Steilhang vor ein gemeingefährliches, weil viel zu niedriges Drängelgitter auf Uferdamm gelotst werden: Der Weg führt an der letzten Abzweigung rechts um das Klärwerk herum auf den Mainuferweg! Und völlig falsch: am Goldbachbrückchen am Besiedlungsrand von Okriftel leitet die rote Routenlinie in der Landkarte geradeaus in die Siedlung in die Irre! Stattdessen müßte sie am Goldbach entlang, bachaufwärts an der Staustufe vorbei direkt zum ersten(!) im übrigen durchaus korrekt plazierten Apfel-Wegweiser auf dieser Etappe füh-

Das läßt Hoffnung aufkommen: Sollte es wirklich doch eine korrek-Wegweisung geben??? Und nach weiteren leicht nach der Karte abzufahrenden 4 Kilometern taucht er auch schon auf: der erste Wegweiser der Hessischen Apfelweinund Obstwiesenroute. Er ist zwar aufwendig gestaltet, doch fehlen Fernziel- und Entfernungsangaben. Er steht in der Nähe der Apfel-Nr 5 des GRKW-Hauses, wie die Kartenlegendle ausweist. Aber was ist das überhaupt?? Leider fehlt ein entsprechender Hinweis im Wanderführer, aber die Interessierten erfahren es auf dem Weg dorthin: Auf einer Tafel an einer Aussichtsplattform der besichtigenswerten Kies grubenlandschaft Weileiner zwischen Vulkan-Caldera, Serengeti und Teichanlaeinzustufenden Landschaft, Re kultivierung sich diese G e sellschaft in dankenswerter Weise annimmt - na, rausgekriegt oder hingefahren??? Wer den einigermaßen korrekten Namen des

Hauses auf postkartengroßem Papier aufgeschrieben bis Pfingsten '96 im Infoladen deponiert, nimmt - MitarbeiterInnen nebst Angehörigen natürlich ebenso wie der Rechtsweg ausgeschlossen, - an einer "Route per Rad"-Verlosung teil...

Die Auflage von 8000 wird bald vergriffen sein - 3000 sind schon weg - in einer neuen würde sich der Rezensent gerne die Aufnahme obiger Korrekturhinweise wünschen und den Austausch der Ziffern-Hinweise gegen Buchstaben in den Detailskizzen (wegen der Doppelbelegung sind Verwechslungen nicht zu vermeiden), und selbstverständlich müßte trotz korrekter Darstellung in der Karte die auf weiten Abschnitten fehlende, den Einstieg in den nächsten Routenabschnitt stark erleichternde Wegweisung so bald wie möglich aufgehängt werden...

Ergänzende (z.T. kostenlose) Literatur gibts im Infoladen, beim Umweltamt und, im Zentrum der Route per Rad, bei dem Trägerverein der Hessischen Apfelwein- und Obstwiesenroute, Am Kreishaus 1-5 in 65719 Hofheim am Taunus,

Dank an die Macher (und Sponsoren): Die "Route per Rad" ist auch in der Winterzeit wirklich mehr als ihr Geld wert!

Harald Braunewell

IMPRESSUM

IMPRESSUM

IMPRESSUM

frankfurt aktuell erscheint zweimonatlich und wird herausgegeben vom

Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, Kreisverband Frankfurt am Main

Anschrift:

ADFC Frankfurt am Main Berger Str. 108 - 110 60316 Frankfurt am Main

2: 069 / 49 90 100

Redaktionsteam: Fritz Biel (fb)

Kerstin Schäfer (ks) Birgit Semle (bs) Alfred Linder (al) Peter Schladt (ps)

Fax 069 / 49 90 217

Jahresabo DM 12,-- (für Mitglieder Bezugskosten im Mitglieds-Beitrag enthalten). Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung des ADFC wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe und Beiträge zu kürzen. Nachdrucke*bei Angabe der Quelle erlaubt.

Auflage: 1600

Druck: Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Redaktionsschluß für die März / April - Ausgabe: 15. Februar 1996 Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste Stand 11/95 Persönliche Kleinanzeigen von ADFC-Mitgliedern veröffentlichen wir kostentos.



Nkem Nwamko

Mein Mercedes ist größer als deiner

Das Buch hält, was der Titel verspricht: es ist ein höchst amüsantes Buch über Geltungssucht und den Wahn, immer etwas Besseres sein zu wollen als man ist und, vor allem, als die Umgebung ist. Ein junger Mann kommt nach mehreren Jahren Aufenthalt in Hauptstadt zum ersten Mal in sein nigerianisches Heimatdorf zurück. All sein Selbstbewußtsein manifestiert sich in seinem neuen Auto. das von allen auch gebührend bewundert wird. Als das Auto verunglückt, nimmt das Unheil seinen Augenzwinkernd schreibt der Autor den Zusammenprall zwischen traditionellem Leben und den Lebensvorstellungen der "modernen Menschen". Sehr lesenswert! Marino Verlag, München, ISBN 3-927527-62-9. 1994. DM 36,-. (aus Contacts, Mai 1995)

Elana Bregin Das Magische Fahrrad

Ein schwarzer Junge in Südafrika hat einen großen Traum. Fast ohne Hoffnung auf Erfüllung ersehnt er das, was für die meisten Kinder der reichen Länder eine Selbstverständlichkeit ist: ein Fahrrad. Eine spannende und phantasievolle Geschichte (ab 9 J.).

Altberliner Verlag, DM 19,80 (aus: Dritte Welt Shop-Katalog, Bestell-Nr.65012)

Fahrrad - Kalender 1996

Dieser originelle und beliebte Wandkalender ist im Infoladen noch verfügbar, zum sagenhaften Preis von DM 14. Zugreifen, solange das Jahr noch neu ist.

Weltrekord im Energiesparen

Ein Radfahrer benötigt im Verhältnis zu seinem Eigengewicht für die Fortbewegung auf ebener Straße weniger Energie als irgendein anderes Lebewesen dieser Erde.

Abonnement frankfurt aktuell

Immer wieder treffen bei uns Beschwerden von Mitgliedern ein, weil frankfurt aktuell nicht regelmäßig zugestellt werde. Dies hat seine Richtigkeit, denn wer sein (kostenloses) Abonnement nicht erneuert, wird nur zwei Mal pro Jahr mit unserer Zeitung beglückt. Also uns bitte beigelegte Postkarte zusenden oder, noch billiger, Anruf auf den Anrufbeantworter 069-4990100. Bitte zur besseren Identifizierung die Mitgliedsnummer (siehe Adreßetikette auf Seite 1) nennen, und schon seid Ihr für ein weiteres Jahr kostenlosen Bezugs vorgemerkt.

Abgasmief verboten

In der kalten Jahreszeit sieht man sie wieder tagtäglich: Autofahrer, die den Motor im Stand warmlaufen lassen. Radler und Fußgänger müssen die Abgasschwaden ertragen, Anwohner werden zusätzlich durch Lärm belästigt. Diesen Autofahrern scheint der § 30 Abs.1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht bekannt zu sein, denn: "Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelästigungen verboten. ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren unnötig laut zu schließen...".

Wer gegen diese Regelung verstößt, muß mit einem Bußgeld von 20 DM, im Wiederholungsfalle mit einer Anzeige rechnen. Der TÜV Rheinland warnt zudem, daß das Warmlaufenlassen des kalten Motors nicht nur die Umwelt unnötig vergifte, sondern auch die Lebensverkürze. dauer des Motors (Dirk Schulte im Leezen-Kurier des ADFC Münster)

Blendung durch asymmetrische Kfz-Beleuchtung

In der dunklen Jahreszeit wieder ein Problem: die asymmetrische Kfz-Beleuchtung. Besonders au-Radwege sind linksseitig der Straße geführt. Wer nachts hier radelt, wird zwangsläufig durch entgegenkommende Autos geblendet. Ursache ist der höher eingestellte rechte Scheinwerfer von Kfz. Anläßlich des Antrags

an die Bundeshauptversammlung "Der Bundesverband setzt sich beim Gesetzgeber dafür ein, daß asymmetrische Kfz-Beleuchtung auch zur rechten Seite abgeblendet wird" hat der ADFC-Bundesvorsitzende Karl-Ludwig Kelber an den Bundesminister für Verkehr geschrieben.

Die Antwort war ablehnend. Zum einen wurde das EG-Recht bemüht. Die Kfz-Beleuchtung ist in einer EU-Richtlinie geregelt und damit nicht mehr nationalem Recht unterworfen. Zum anderen wurde inhaltlich mit der Richtlinie argumentiert: Sie diene dazu, daß "die richtige Einstellung der Scheinwerfer vorgenommen und überprüft (werde), um eine möglichst gute Fahrbahnausleuchtung durch das Abblendlicht bei möglichst geringer entgegenkommender Blendung Verkehrsteilnehmer, wozu auch Fahrradfahrer zählen, zu ermöglichen. " Probleme könne es allerdings geben, wenn die Scheinwerfer falsch eingestellt sind. Dazu gebe es die alljährlich im Herbst stattfindende Beleuchtungsaktion. Ob es auch Untersuchungen über eventuelle negative Einflüsse der internationale Vorgaben festaelegten Lichtverteilung gibt, war im Bundesministerium für Verkehr nicht bekannt. (adfc-bv)

Bei Unfällen hat meist der Stärkere schuld

Zu der Feststellung, an Unfällen habe meistens der Stärkere schuld. erklärte der ADFC, damit werde einmal mehr das gängige Vorurteil eindeutig widerlegt, Radfahrer hätten ihre Unfälle überwiegend selbst zu verantworten.

Im langjährigen Durchschnitt seien sie nur zu etwa einem Drittel Unfallverursacher, 1994 sogar in auffallend niedrigem Umfang. Deshalb appelliert der ADFC erneut an die motorisierten Verkehrsteilnehmer. das vermeintliche Recht des Stärkeren nicht auszuspielen, sondern Rücksicht zu üben. (adfc-bv)

Ehrlich währt am längsten

"Im Gegenteil, wer Straßen sät, wird Verkehr ernten"

(Daniel Goeudevert, Vorstandsmitglied von VW, auf die Frage, ob mit einem weiteren Ausbau von Straßen und innerstädtischen Parkplätzen die Verkehrsprobleme der BRD gelöst werden können)

Technik - Bastelkurse

soweit keine abweichenden Angaben vermerkt. jeweils samstags, 1500 Uhr St. Nicolai-Kirche. Ecke Waldschmidtstraße / Rhönstraße. Bitte rechtzeitig telefonisch anmelden.

06.Jan.	Anfängerinnen-Kurs
	Anmeldung: Raif Paul, 🕿 494 09 28
20. Jan.	Offener Workshop für alle Bastlerinnen
	Anmeldung: Rainer Mai, 2 41 30 85
03. Febr.	Fahrrad kaputt - na und?
	Anmeldung: Andreas Dorn, 2 49 23 97
17. Febr.	Offener Workshop für alle Bastlerinnen
	Anmeldung Peter Wendt ₹ 76 60 30
09. März.	Offener Workshop für alle Bastlerinnen
	Anm: Christoph Beschorner, 2 51 79 88
16. März.	Anfängerinnen-Kurs
	Anmeldung: Raif Paul, \$\mathbb{R}\$ 494 09 28
30. März	Laufräder zentrieren und bauen
	Anmeldung: Rainer Mai, 2 41 30 85
13. April	Wir machen unser Rad fit für den Frühling
	Anmeldung: Andreas Dorn, 2 49 23 97
20. April	Offener Workshop für alle Bastlerinnen
20. 74	Anmeldung Peter Wendt 2 76 60 30
Außerdem	
Auberdein	Technik - Stammtisch im Heck-Meck in
	Bockenheim, Ecke Diemel-/Friesengasse.
	Wir schwätzen selten über Technik, dafür
	über alles mögliche. Siehe TermineTermine

Termine der Ortsbeiräte in Frankfurts Stadtteilen.

Sehr informativ und unterhaltsam. Tagungsort und Uhrzeit bitte der Presse entnehmen oder unter 212-33870 erfragen:

OBR 1 (Bahnhof/Gallus/Innenstadt): 16.1. + 13.2.

OBR 2 (Bockenheim/Kuhwald/Westend): 15.1. + 12.2.

OBR 3 (Nordend): 18.1. + 15.2.

OBR 4 (Bornheim/Ostend): 16.1. + 13.2.

OBR 5 (Niederrad/ Oberrad/ Sachsenh.): 26.1. + 9.2.

OBR 6 (Goldstein/Griesh./Höchst/Nied/ Schwanh. /Sindl ./ Sossenh/ U-liederbach./ Zeilshm): 16.1. + 6.2. + 5.3.

OBR 7 (Hausen/Ind.-hof/Praunh/Rödelh/Wesths): 16.1.+ 6.2.

OBR 8 (Heddernhm/Niederursel/Nordwestst.): 18.1. + 8.2.

OBR 9 (Dornbusch/ Eschersheim/Ginnheim): 25.1. + 29.2.

OBR 10 (Berkersh./Bonam./ Eckenh./Preungh): 16.1. + 13.2.

OBR 11 (Fechenheim/ Riederwald/Seckbach): 15.1. + 12.2.

OBR 12 (Kalbach): 12.1. + 9.2.

OBR 13 (Nieder-Erlenbach): 16.1. + 6.2. + 5.3.

OBR 14 (Harheim): 22.1. + 12.2. + 4.3.

OBR 15 (Nieder-Eschbach): 19.1. + 16.2.

OBR 16 (Bergen-Enkheim): 16.1. + 6.2.

\otimes DIE VORSTANDSECKE

Gemäß einem Wunsch in der Mitgliederversammlung veröffentlichen wir hier in Stichworten die seit der letzten Ausgabe bei Vorstandsitzungen erörterten wichtigen Tagesordnungspunkte. Die vollständigen Protokolle können im Infoladen eingesehen werden. Natürlich könnt Ihr auch die SprecherInnen direkt kontaktieren.

Teilnahme am Bürgerfernsehen ◆ Pressekonferenz zur Verkehrsumfrage ◆ Verbesserung der Finanzlage ◆ Beteiligung mit Infomobil am Ginnheimer Weihnachtsmarkt ◆ Verabschiedung der Preisliste für Anzeigen in frankfurt aktuell ◆ Organisation von Mitgliederversammlungen • Diskussion über Vorschläge wegen Satzungsänderung (Frauenquote) ♦ Behandlung vorstandsinterner Fragen ♦ Herbst-Mitgliederversammlung: noch zeitgemäß? ♦ Vorbereitung auf Treffen mit Polizeipräsident ◆



Europas größter Fachversand für den Radler

Wir verschicken sogar innerhalb 24 Stunden nach Frankfurt! ...wenn Sie keine Zeit/Möglichkeit haben, uns in SULZBACH bei Bad Soden zu besuchen

das ist die Adresse bei der man zu GÜNSTIGEN Preisen ALLES RUND UM'S RAD bekommt

Marken-Fahrräder aller Klassen Preise "unter der Schallgrenze" Radlgerechte Kleidung....

....für die Fahrt zur Arbeit

....für Freizeit und Trimmen

....für sportliches Radeln

....für echtes MTB - Biken

....für professionelles Rennen

Zubehör + Ersatzteile + Bike Tuning Fachwerkstatt - auch für Fremdfabrikate

Alles finden Sie im 700 Seiten STARKEN Katalog Anfordern gegen 12,- DM auf Postbank 30184-602, BLZ 500 100 60

Brügelmann Fahrrad Shop

Oberliederbacher Weg 42 65842 SULZBACH bei FRANKFURT mit grossem Kundenparkplatz

Unfallaufnahme nicht durch Autofahrerverband

Bundesinnenminister Manfred Kanther hat gegenüber dem ADFC den Grundsatz betont, daß bei der möglichen Übertragung polizeilicher Aufgaben ausschließlich an unabhängige Institutionen gedacht werden soll. Als Beispiel nannte er in einem Schreiben an den ADFC den HUK-Verband als Dachorganisation der Autoversicherer oder private Unfallbeweisversicherungsdienste. Nach seinen Angaben prüfen die Bundesländer zur Zeit die notwendigen Einzelheiten.

Vor kurzem hatte Kanther in einer Fernsehsendung in diesem Zusammenhang auch die "großen Autofahrerverbände" als mögliche Organisationen der Unfallaufnahme genannt. Der ADFC-Vorsitzende Karl-Ludwig Kelber hatte Kanther brieflich darauf hingewiesen, daß die meisten Verkehrsunfälle durch Autofahrer verursacht werden, und dringend gebeten, den Bock nicht zum Gärtner zu machen. In seiner Antwort hat der Innenminister nun diese Erwägung fallen lassen.

(adfc-bv)

Те	rmine	Termine Termine Termine		
(Erlá	äuterungen	zu den Treffpunkten siehe unten)		
Di.	9. Jan.	Stammtisch der Sachsenhäuser Sattelfesten S		
Fr.	12. Jan.	ADFC-Frauenstammtisch F		
Mo.	15. Jan.	Technik Stammtisch T		
Mi.	17. Jan.	Stammtisch der Stadtteilgruppe Frankfurt-West W		
Do.	18. Jan.	Vorstandssitzung des ADFC Frankfurt 19 ¹⁵ Uhr, Berger Str. 110 H		
So.	21. Jan.	Ausflug der Sachsenhäuser Sattelfesten zum Straßen- bahnmuseum Goldstein, Infos: Birgit Semle, T. 6468 8184		
Di.	23. Jan.	Stammtisch der Sachsenhäuser Sattelfesten S		
Do.	25. Jan.	Redaktionsteam frankfurt aktuell R		
Fr.	26. Jan.	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest G		
Mo.	29. Jan.	Technik Stammtisch T		
Di.	6. Febr.	Stammtisch der Sachsenhäuser Sattelfesten S		
Mi.	7. Febr.	Verkehrs-AG - Plenum, im "Pferdestall" V		
Fr.	9. Febr.	ADFC-Frauenstammtisch F		
Mo.	12. Febr.	Technik Stammtisch T		
Do.	15. Febr.	Vorstandssitzung des ADFC Frankfurt 1915 Uhr, Berger Str. 110 H		
Di.	20. Febr.	Stammtisch der Sachsenhäuser Sattelfesten S		
	22. Febr.	Redaktionsteam frankfurt aktuell R		
Fr.	23. Febr.	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest G		
Connected and	26. Febr.	Technik Stammtisch T		
	29. Febr.	Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt		
		mit Neuwahlen 1930 Uhr Philantropin, Hebelstr. 15		
Mi.	6. März	Verkehrs-AG - Plenum, im "Pferdestall" V		
Fr.	8. März	ADFC-Frauenstammtisch F		
Mo.	11. März	Technik Stammtisch T		
Treffpunkt F:		1930 Uhr, Kneipe "Im Hinterhof", Egenolffstr. 17		
	. G:	19 ⁰⁰ Uhr, Ginnheim, Gaststätte "Ginnheimer Schöne Aussicht", Ginnheimer Stadtweg 129		
	R:	1930 Uhr, Treffpunkt auf Anfrage, tel. 069 - 53 32 53		
S: T: V:		2000 Uhr, EIS - Häuschen, Spielplatz Brückenstraße 62		
		1815 Uhr, "Heck-Meck" Bockenhm, Diemel-/Friesengasse		
		1930 Uhr im Bürgertreff Westend, Clubr. 10, Ulmenstr. 20		
	W:	1930 Uhr, Ruderclub Nassovia, Nied, Mainzer Ldstr. 791		

AG Klaunix?

Wir überlegen uns ernsthaft, das Fahrradcodiersystem (Bergisch Gladbacher Modell) auch Frankfurt einzuführen. Siehe hierzu unseren Artikel in frankfurt aktuell 11-12/95. Voraussetzung dafür sind genügend Mitglieder, die bereit sind, tatkräftig mitzuwirken. Wer z.B. aufgrund eigener böser Erfahrungen den Spitzbuben das Handwerk erschweren möchte, melde sich bitte unter 069-533253. Er/sie erhält dann weitere Informationen.

Alfred Linder

Radi sind lautios: Klingeln schafft Sicherheit

Vor einigen Jahren hatte ich einen Unfall. Die Narbe sieht man immer noch. Ich schickte mich damals gerade an, eine Radfahrerin zu überholen, als diese plötzlich nach links ausscherte. Unsere Lenker verkeilten sich und wir gingen beide zu Boden.

Typisch waren die äußeren Bedingungen dieses Vorfalls: Der Radweg war eng und der Verkehrslärm so laut, daß die Radfahrerin mich nicht bemerken konnte. Allerdings: Hätte ich rechtzeitig geklingelt, wäre wahrscheinlich nichts passiert.

Wo Radfahrer und Fußgänger an den Rändern von Verkehrsflächen zusammengedrängt werden und sich zwangsläufig ins Gehege kommen, werden Konflikte geradezu planerisch vorprogrammiert. Dabei verkehrt sich der Vorteil der Lautlosigkeit des Fahrrades in einen Sicherheitsnachteil.

Warum hatte ich nicht geklingelt?

Seit meinem damaligen Unfall habe ich es mir zum Prinzip gemacht, lieber einmal zu viel als zu wenig

zu klingeln, nicht um zu drängeln, sondern um auf mich aufmerksam zu machen, damit die anderen Verkehrsteilnehmer sich auf mich einstellen können und nicht durch mein plötzliches Auftauchen überrascht werden.

Ich habe auch nachgedacht, warum ich damals das Klingeln unterlassen hatte: Zu oft hatten mir andere Verkehrsteilnehmer ob Fußgänger oder langsamere Radfahrer durch ihre Reaktion gezeigt, daß sie mein Klingeln als Belästigung, ja sogar als Nötigung empfanden. Das war mir unangenehm, so als Störenfried angesehen zu werden, und so habe ich das Klingeln irgendwann ganz unbewußt abgeschafft.

Ärger statt Solidarität

Durch verfehlte Planung werden Konflikte zwischen nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern geradezu heraufbeschworen. Nicht nur, daß der Verkehrsraum ungerecht verteilt ist. An den Rändern drängeln sich Kinder, Fußgänger, langsame und schnelle Radfahrer, Hunde also Gruppen, deren Geschwindigkeiten und Strassennutzungsbevöllig unterschiedlich dürfnisse sind. Alle miteinander sind aber einander auf Gedeih und Verderb ausgeliefert. Eigentlich müßten sich alle gemeinsam gegen diese unhaltbaren Zustände wehren, denn allen gemeinsam ist das Schicksal, dem Autoverkehr zuliebe auf viel zu engem Raum zusammengepfercht zu werden. Aber in der Drängelei entsteht Ärger statt Solidarität. Und die Situation verschärft sich zusehends, denn die Zahl der Radfahrer nimmt ständig zu und damit auch die Zahl der Konflikte.

Klingeln dient der Verständigung

Konflikte sind nur durch Kommunikation bzw. Verständigung lösbar. Jeder Unfall ist ein ungelöster Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, ein Ereignis, wo Kommunikation versagte oder ganz fehlte. Klingeln ist ein Mittel der Verständigung, ein Gebot der Sicherheit und nicht unbedingt eine Nötigung. Besser ist es sicherlich, sich mit Blicken oder der Sprache zu verständigen. Aber das ist aufgrund unterschiedlichen Tempos nicht immer möglich und hier hilft allein die Klingel.

(Forts. S.11)

Eine Klingel ist keine Hupe und durch die Auswahl einer Klingel und die Art ihres Einsatzes läßt sich dies auch unterstreichen. Warum eigentlich nicht zwei Klingeln: eine laute für die Autofahrer und eine dezente für alle, die nicht in einer Blechbüchse stecken?

Eine Klingel ist keine Hupe: ein Auto bemerkt man an seinem Lärm; Fahrräder sind lautlos. Klingeln schafft Sicherheit!

Ich halte es für wichtig, dies nach zwei Seiten klarzustellen: Gegenüber schnelleren Radfahrern, die das Klingeln leider allzu oft unterlassen und dadurch ungewollt zu einer Gefährdung werden. Aber auch gegenüber den Adressaten des Klingelns, den Fußgängern und langsamen Radfahrern, die leider häufig vergessen, daß jeder Radfahrer ein Stück weniger Lärm und Gestank bedeutet und eigentlich auch weniger Gefahr, wenn man dem nichtmotorisierten Verkehr endlich den Raum einräumen würde, der ihm gebührt.

Burkhard Kensy in der ADFC-Rundschau des ADFC Bayern 4/95

Wer hat Angst vor ... ? Oder: UnterbeLichtet!

Die RadlerInnen haben Angst am Hauptbahnhof, auf der Bockenheimer und Mainzer Land. Aber wer hätte gedacht, daß auch Autofahrer vor Radfahrern Angst haben? Mich hief am 4.12. Herr N. aus F. aus Anlaß des Artikels über die Pressekonferenz der Verkehrs-AG am 1.12.95 an.

Er fürchtet sich, und das soll hier auch mal zur Sprache kommen, vor den Erlkönigen unter den Radfahrerlnnen. Die haben (wie auch immer) ein teures Mountainbike erworben, das mindestens 48 Gänge - aber kein Licht hat. Es muß Fahrradhändlerlnnen geben, die jemandem so ein tolles Gefährt verkaufen, mit allem dran und vom Feinsten - nur verkehrssicher ist es nicht.

Und es soll tatsächlich Leute geben, die nachmittags wegfahren und ganz vergessen, daß es im Winter früh dunkel wird und ihr Fahrzeug für die Dunkelheit nicht ausgerüstet ist. Sogar sonst treusorgende Eltern scheinen da nicht

immer von Mittag bis 5-Uhr-Schlag zu denken. Und es gibt sogar radfahrende Typen, die dem/r Autofahrerln den Effenberg zeigen, kaum daß der/die sich vom Schreck des Beinahe-Crashs erholt hat und zu schimpfen beginnt. - Ich kann mir nicht vorstellen, daß es sich dabei um Mitglieder des ADFC handelt! Mit einem "Dankeschön-Entschuldigung" geht's wesentlich besser, wenn schon mal das angeborene, defensive und alles beachtende Fahren vor Eile vergessen wurde.

Im Ernst, wer mal hinterm Steuer saß und das Gefühl kennt, wie in den Adern das Blut stockt, weil man dasjenige des/r Radfahrerln schon am eigenen Kotflügel und auf der Straße plastisch vor sich sieht, der wird (vielleicht auch aus eigener Vorsicht) für gute Beleuchtung am Fahrrad sorgen.

Hiermit sei nochmals hingewiesen auf den hilfreichen Einsatz der Technik AG (siehe Kasten). Edelund andere Bikes lassen sich bestimmt mit Licht nachrüsten, und heimtückische Wackelkontakte sind eine Herausforderung für Bastler und Profi-Werkstätten.

Dann brauchen AutofahrerInnen nicht lange zu überlegen "es ist ein Nebelstreif - oder doch ein Fahrradreif ?!"

PS.: An meinem 2 Jahre alten, teuren Rad aus westdeutschen Landen ging das Licht noch nie so richtig, meist genügt ein kleiner Fußtritt. Als ich es letztes Mal von der Werkstatt (ich sag' nicht, welcher) abholte, rief mir der Monteur noch nach: "Jetzt haben Sie bestimmt nie wieder Probleme mit dem Licht!" Kaum außer Hörweite ging's wieder aus.

Bei nächtlichem Heimradeln neulich (ca. 6 km) zu dritt von einer ADFC-AG hatte

- 1 Rad dynamo-unabhängiges Licht: nur das Vorderlicht brannte durchgehend;
- 1 Rad Felgendynamo: nur das Vorderlicht brannte die ganze Zeit;
- Rad Nabendynamo: der klapperte lautstark.

Von kaum einer Automarke hat man je über solche Unterbelichtung erzählt. (Freya Linder)

Anmerkung der Redaktion: es soll auch Erlköniginnen geben.

Lichter, Leuchten, Lampen

In der Tat gibt es für Fahrräder m.E. noch keine wirklich befriedigende, dem Stand der Technik entsprechende Beleuchtungstechnik. Doch wurde in den letzten Jahren einiges Ingenieur-Him in dieser Richtung angestrengt, so daß man/frau mittlerweile wenigstens die Auswahl zwischen etlichen Beleuchtungstypen hat:

Zunächst zu den Dynamos: Neben billigen und ausgefeilteren Seitendynamos, die wie Walzendynamos ihre RadlerIn bei Nässe oft im Stich lassen, leisten Nabendynamos mit und ohne "Klappern" treue Dienste. Die Dynamos können auch durch Akkumulatoren für Dauerlichtbetrieb auch bei Ampelstops ergänzt werden. Ob die Käbelchen allerdings die Verbindung zum Birnbleibt ungewiß. chen halten. Bei den Lampen hat man/frau die Auswahl zwischen solchen mit herkömmlichen, Krypton- oder Halogenbirnchen, wobei letztere Alternativen eine deutlich bessere Lichtausbeute bringen. Sparsamer im Verbrauch sind allerdings Lampen mit Leuchtdioden (LEDs).

Langersehnt war die Entwicklung einer Standlichtautomatik, die bei Zwischenhalten die Lampen einige Minuten nachglühen läßt.

Über batteriebetriebene Fahrradbeleuchtung aller Art berichtet ausführlich die Zeitschrift RadAktiv 1/96. Die Alternative zum Dynamo bietet hier ein wiederaufladbarer Akku, der einige Stunden Licht spendet.

Batteriebetriebene Clip-Lampen sind offiziell für Räder über 11 kg nicht als einzige Fahrradbeleuchtung zugelassen, doch sind sie im Sinne des so wichtigen "Sehens und Gesehenwerdens" für Dynamomuffel die Alternative und darüberhinaus zuverlässig. Ökologischer werden diese Lampen mit wiederaufladbaren Batterien betrieben.

Dies soll nur Appetit darauf machen, sich die wunderbare neue Welt der Radbeleuchtung im Fahrradladen vorführen zu lassen und wer weiß? - mit nimmer verlöschenden Lichtern von dannen zu radeln.

(bs)

Es gibt viele gute Gründe, dem ADFC beizutreten. Nebenstehend haben wir die zehn wichtigsten Gründe aufgelistet:

	erklärung
Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen!	
Familienname	
Vorname	
Adressenzusatz	
Straße, Hausnummer	
Postleitzahl Wohnort	
Ich möchte dem ADFC beitreten	Telefon privat
□ als Einzelmitglied, Jahresbeitrag 60,- DM (ermäßigt 39 DM*)	Telefon dienstlich
□ mit folgenden Angehörigen	
(mit Geburtsjahr), Jahresbeitrag 78,- DM (ermäßigt 60,- DM*):	Beruf
76,- Divi (ermasig: 66,- Divi).	Geburtsjahr
* Ermäßigung für Schüler, Studenten, Arbeitslose usw. gegen Nachweis Die Daten werden mit einer automatischen Datenverarbeitungsanlage zweckentsprechend verarbeitet und gespeichert, Datum, Unterschrift Zusätzlich zu meinem / unserem Beitrag spende / n ich / wir jährlich	□ Ich / Wir ermächtige/n den Allgemeinen- Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC) □ meinen / unseren Jahresbeitrag □ meine / unsere jährliche Spende bis auf Widerruf zu Lasten meines /unseres Kontos □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □
□ Ich / Wir verzichte / n auf die zwei- monatliche Zusendung der Zeit- schrift " Radfahren " und erhalten stattdessen jährlich mindestens eine Sonderinformation des ADFC.	Kreditinstitut Kontoinhaber / Kontoinhaberin
 Ich / Wir möchte / n den ADFC fördern und bitte / n um Informationen zu Fördernder Mitgliedschaft bzw. Korporativer Mitgliedschaft. 	durch Lastschrift einzuziehen.
Sie können auch eine Mitglied- schaft verschenken. Informationen dazu bei folgender Adresse:	☐ Ich / Wir überweise/n nach Erhalt der Beitragsrechnung. (bitte keine Vorauszahlung, kein Bargeld, keine Schecks!) e.V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen

- 1. Das Fahrrad ist auf allen politischen Ebenen nicht mehr wegzudenken. Das Fahrrad ist nicht mehr nur ein "Sicherheitsproblem". sondern alle könnten froh sein. wenn mehr Rad gefahren würde.
- Immer mehr Menschen kaufen ein Fahrrad und die gekauften Fahrräder werden immer besser.
- 3. Die Bahn hat die Fahrradmitnahme im Fernverkehr nicht abgeschafft, sondern hat alle IRs und einige IC mit Bike-Abteilen oder Gepäckwagen ausgestattet und in allen Nahverkehrszügen werden Fahrräder im Einstiegsraum befördert.
- 4. Der immer wieder in Diskussion befindliche radfahrerfeindliche Unsinn (Kennzeichen, Helmpflicht, Radfahrersteuer) findet keine Mehrheiten.
- 5. Die Presse berichtet über Radfahrer nicht nur aus Autofahrersicht und das Auto ist als Hauptgrund der Verkehrs- und Umweltprobleme erkannt.
- 6. Der Bundesverkehrsminister läßt sich in Sachen Fahrrad nicht mehr von der Autolobby (DVR, AvD und ADAC), sondern von uns beraten Aktionen (Beleuchtungs kampagne) und Broschüren ("Radfahren") tragen unsere Handschrift.
- 7. Man kann Fahrräder grenzüberschreitend auch ohne Auto transportieren: mit der internationalen Fahrradkarte der Bahn und im Euro-Fahrradbus des ADFC von Velomobil.
- 8. Planer und Juristen fühlen sich unwohl mit den bisherigen Regelungen. Unsere zusammen mit der SRL (Vereinigung für Stadt-, Re-, gional- und Landschaftsplanung) herausgebrachten Fakten-Argumente-Forderungen werden anerkannt. Neue Entwürfe für eine veränderte Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) entstehen gemeinsam mit dem ADFC.
- 9. Wichtige Fragen zur Fahrradsicherheit und zur Fahrradnutzung wurden erforscht und viele Vorurteile ("Radfahrer sind arm", "Radwege sind sicher") wurden ausgeräumt. Mit diesen Informationen planen jetzt viele Städte, Kreise und Länder fahrradfreund liche Entwicklungen.
- 10. Lastwagen haben europaweit einen seitlichen Unterfahrschutz erhalten, um die Folgen von Kollisionen mit Radfahrern zu mildern.

Absender:	·
/orname Name	
Straße	
PLZ und Wohnort	
elefon / Fax	
fitgliedsnummer (s. Adressenaufkleber) zw.	ADFC Allgemeiner Deuts Fahrrad-Club Frankfurt a
Nur für Nichtmitglieder des ADFC Frankfurt)	Redaktion frankfurt aktue
DM 12 Bezugspreis überweise ich auf Konto 77111948 des ADFC bei Frankfurter Voba, BLZ 501 900 00	Berger Str. 108-110

cher ım Main

bitte freimachen

60316 Frankfurt am Main

Lieber frankfurt aktuell Leser,

Sicher wollen Sie auch in Zukunft frankfurt aktuell lesen. Wenn ja, senden Sie uns bitte diese Postkarte umgehend zurück, da wir Sie sonst aus unserer Versandliste löschen werden.

Ich bin Mitglied des ADFC Frankfurt am Main und möchte frankfurt aktuell auch weiterhin regelmäßig und kostenlos erhalten

Ich bin kein Mitglied des ADFC Frankfurt am Main und möchte frankfurt aktuell regelmäßig erhalten. Den Jahresbezugspreis von 12 DM überweise ich Ihnen auf I Konto 77 111 948 bei der Frankfurter Volksbank, BLZ 501 900 00

Ich interessiere mich für folgende Arbeitsgruppen des ADFC Frankfurt. Bitte senden Sie mir Informationen über diese Arbeitsgruppen:

AG Verkehr

AG Technik

AG Touren

Liebe frankfurt aktuell Leserin,

□ Redaktionsteam frankfurt aktuell

□ AG Kartografie und Fahrradführer

□ Geschäftsstellengruppe