



Haushalt 1997: Mehr Geld für den Radverkehr in Frankfurt

Wie schon im letzten Heft erwähnt, hat der ADFC Frankfurt den politischen Entscheidungsträgern der Stadt Frankfurt anlässlich der Verhandlungen über den Haushalt 1997 ein Papier mit seinen Vorstellungen zukommen lassen. Nach einer Analyse der anstehenden Aufgaben wird darin die Notwendigkeit begründet, in den nächsten Jahren erheblich mehr Geld für den Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Im ersten Teil geben wir diesen Text hier auszugsweise wieder. Im zweiten Teil werden die Ergebnisse des zähen Ringens vorgestellt.

Das Problem

1. Die für die Verwirklichung der „Radverkehrskonzeption Frankfurt am Main“ jährlich zur Verfügung stehenden Mittel sind bei weitem zu niedrig. Wenn nicht jede zugunsten des Radverkehrs erfolgreich durchgesetzte Planung damit enden soll, daß wir mangels ausreichender Mittel gefragt werden, auf welche andere Verbesserung wir denn verzichten wollen, müssen die Investitionsmittel für den Radverkehr deutlich über die bisher übliche Größenordnung hinaus angehoben werden. Angesichts jahrzehntelanger Vernachlässigung des Radverkehrs müssen mehrere Planungen gleichzeitig umgesetzt werden können, um schneller zu einer Vernetzung der verschiedenen Teilmaßnahmen zu kommen. Es darf im übrigen nicht mehr geschehen, daß

Radverkehrsplanungen nach vielen Anlaufschwierigkeiten endlich abgestimmt sind und dann an der Finanzierung scheitern.

2. Es gibt keinerlei auf den Radverkehr zugeschnittene Förderprogramme des Bundes oder des Landes. Alle dafür in Anspruch genommenen Töpfe sind ihrer Struktur nach eigentlich für andere Auf-

gaben konzipiert. Entsprechend unterbelichtet ist die Berücksichtigung des Radverkehrs in den Fördertatbeständen und bei der Zuteilung der Mittel. Die an sich erfreuliche Bevorzugung der Investitionen für den öffentlichen Verkehr bei der Aufteilung der GVFG-Mittel gegenüber den Mitteln für den Straßenbau in Hessen schlägt voll durch zu Lasten des Radverkehrs, solange dieser nicht als eigenständiger Fördertatbestand ebenfalls privilegiert wird vor den sonstigen Straßenbauinvestitionen.

3. Frankfurt ist in der glücklichen Lage, über gut gefüllte Töpfe mit Stellplatzablösegeldern zu verfügen. Das hat dazu geführt, daß der Etat für Radverkehrsinvestitionen 1996 gänzlich von der Zuteilung regulärer Haushaltsmittel ausgeschlossen wurde. Die ausschließliche Abhängigkeit der Radverkehrsinvestitionen von der Stellplatzablöse führt aber dazu, daß nicht die Erfordernisse des Radverkehrs bei der Finanzierung im Vordergrund stehen, sondern die jeweils aktuelle Interpretation des Erschließungsamtes, welche der geforderten Maßnahmen aus Stellplatzmitteln finanziert werden darf. Darüber hinaus sind immer wieder ganze Vorhaben gefährdet, weil für eine Teilmaßnahme die Finanzierung aus Stellplatzmitteln abgelehnt wird.

(Fortsetzung auf Seite 2)

Adreßfeld

Hier könnte z.B. auch Ihre Anschrift stehen.

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

Abo: DM 12 pro Jahr

Für Mitglieder des ADFC Frankfurt ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten.

Auf ins neue Jahr!

Wir hoffen, daß Ihr alle gut ins neue Jahr gekommen seid und Euch auch durch die bittere Kälte beim Jahreswechsel nicht von einer Eurer Lieblingsbeschäftigungen – dem Radfahren – abbringen lassen. Wir starten mit einem ausführlichen Artikel von Fritz Biel über die Haushaltssituation in Sachen Radverkehr ins neue Jahr und wünschen Euch beim Lesen dieses und der anderen Artikel viel Spaß!

Euer Redaktionsteam



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

ADFC Kreisverband Frankfurt

SprecherInnen:

Harald Braunewell ☎ 069 / 59 70 692
 Karin Deckers ☎ 069 / 43 12 22
 Birgit Semle ☎ 069 / 68 60 81 84
 Oliver Ramstedt ☎ 069 / 73 37 69
 (E-Mail: ORamstedt@t-online.de)
 Christina Romeis ☎ 069 / 74 84 68
 Peter Schladt ☎ 069 / 42 63 31

Kassenwart:

Hans-Georg Glasemann ☎ 069 / 43 14 49

Kreisverband und Infoladen:

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

Öffnungszeiten:

Montag-Freitag: 17 - 19 Uhr
 Samstag: 11 - 13 Uhr

Kontoverbindung:

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

Kontakte für die Arbeitsgruppen:

Redaktionsteam frankfurt aktuell:

Alfred Linder ☎ 069 / 53 32 53
 Fax: 069 / 52 04 08
 Peter Schladt ☎ 069 / 42 63 31
 (Email: Peter.Schladt@degussa.de)

AG Kartografie:

Harald Braunewell ☎ 069 / 59 70 692

AG Technik:

Rainer Mai Fax+ ☎ 069 / 41 30 85
 Ralf Paul ☎ 069 / 49 40 928

AG Touren:

Johannes Wagner ☎ 069 / 44 79 47

AG Verkehr:

Rainer Mai Fax+ ☎ 069 / 41 30 85
 Gabi Wittendorfer ☎ 069 / 42 63 31
 Fritz Biel ☎ ISDN 069 / 52 95 74
 Fax: 069 / 95 29 73 53

(E-mail: compuserve 100420,3077)

Frauengruppe:

Karin Deckers ☎ 069 / 43 12 22
 Christina Romeis ☎ 069 / 74 84 68

Infoladengruppe:

Gisela Schill ☎ 069 / 67 01 114

Stadtteilgruppe Frankfurt-West:

Ulla Rosenthal Fax+ ☎ 069 / 39 68 49

Stadtteilgruppe Nordwest:

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

Die Sachsenhäuser Sattelfesten:

Birgit Semle ☎ 069 / 68 60 81 84

Landesverband Hessen e.V.

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

ADFC Bundesverband e.V.

☐ Postanschrift:
 Postfach 10 77 47, 28077 Bremen
 Geschäftsstelle:
 Hollerallee 23, 28209 Bremen
 ☎: 0421 / 34 62 90
 Fax 0421 / 34 62 950

Vorschläge

1. Aufgrund der durchaus bekannten Haushaltslage steht nicht zu erwarten, daß die erforderliche Steigerung des Haushaltsansatzes für den Radverkehr in einem Schritt durchsetzbar ist. Wir schlagen deshalb vor, daß Magistrat und Stadtverordnetenversammlung in einem entsprechenden Beschluß ihre Absicht bekünden, den Etat für Investitionen in den Radverkehr in den nächsten Jahren jährlich um DM 500.000 anzuheben, bis er die für eine wirksame Radverkehrsförderung erforderliche Höhe erreicht hat. Um den Anteil regulärer Haushaltsmittel am Radverkehrsetat wieder auf die für gemischte Projekte erforderliche Höhe zu bringen, wird die Erhöhung im Haushalt 97 aus regulären Haushaltsmitteln finanziert. Für die Glaubwürdigkeit einer solchen mittelfristigen Festlegung wäre es natürlich nützlich, wenn dieser Beschluß von allen Parteien mitgetragen würde, damit er nach der Kommunalwahl im nächsten Frühjahr seine segensreiche Wirkung weiter entfalten kann.

2. Die Stadt Frankfurt fordert die Landesregierung auf, ein Landesprogramm zur Förderung des Radverkehrs einzurichten, um für die Zukunft sicherzustellen, daß ausreichend Landeszuschüsse für Radverkehrsinvestitionen zur Verfügung stehen.

3. Die blitzschnelle Vergabe der im Haushalt 96 für den Unterhalt von Radverkehrsanlagen eingestellten Mittel hat gezeigt, wie groß der Bedarf ist. Der entsprechende Haushaltstitel wird deshalb 1997 auf DM 200.000 erhöht

4. Die Stadt Frankfurt beschließt, daß künftig 10% der Mittel aus der Stellplatzabläse in ihrer Verwendung an Investitionen in den Radverkehr gebunden werden. Um die notwendige Flexibilität bei Investitionen in den Öffentlichen Verkehr weiterhin sicherzustellen, wird die starre 50%-Regelung zugunsten von Investitionen in Parkeinrichtungen für den Autoverkehr aufgehoben. Sollten dieser Regelung geltende Landesgesetze oder andere Vorschriften entgegenstehen, setzt sich die Stadt Frankfurt für die erforderlichen Änderungen ein.

Soweit der Auszug aus dem Haushaltspapier des ADFC.

Die Ergebnisse der Haushaltsverhandlungen

Schon im Entwurf des Haushaltes standen, im Gegensatz zu 1996 (0 DM), wieder 500 000 DM reguläre Haushaltsmittel, dazu kamen 2 Millionen Mark sogenannte Verpflichtungsermächtigungen für 1998, also Geld für Projekte, für die 1997 zwar Aufträge vergeben werden können, die aber erst im darauffolgenden Jahr den Haushalt belasten dürfen.

Da im Zeitalter der Budgetierung die Aufstellung der Haushalte stark von den Vorgaben der einzelnen Dezernate abhängen, gehe ich wohl nicht fehl in der Annahme, daß die Rücknahme der völligen Streichung regulärer Haushaltsmittel für den Radverkehr auf die Initiative von Stadtrat Corts (CDU) erfolgte. Wir hatten ihm in unseren Gesprächen deutlich gemacht, daß seine Zusicherungen, sich für unsere Anliegen einzusetzen, nicht mit einem Nullansatz im Haushalt zu vereinbaren seien.

Die Parteien in der Stadtverordnetenversammlung ziehen sich vor den eigentlichen Haushaltsverhandlungen für einige Tage an verschiedene stille „Örtchen“ des Landes zurück, um ihre politische Linie für das anschließende große Gerangel ums Geld festzuklopfen.

Aus der diesjährigen Klausur kamen nur die Grünen mit ausformulierten Etatanträgen zum Radverkehr zurück. Sie übernahmen weitestgehend unsere Forderungen:

1. 500 000 DM mehr im Vermögenshaushalt, unabhängig von der Stellplatzabläse, wobei unsere Forderung nach **jährlicher** Steigerung um 500 000 DM allerdings erst einmal unter den Tisch fiel.
 2. Erhöhung der Unterhaltsmittel von 150 000 auf 200 000 DM.
 3. Reservierung von 10 % der Stellplatzmittel für den Radverkehr.
- Zur Gegenfinanzierung schlugen die Grünen vor, die Mittel für den Straßenbau entsprechend zu senken.

Die SPD kam ohne eigene Anträge zum Radverkehr aus Nordhessen zurück. Stattdessen hatte sie ihr Herz an ein Straßen- und Gehwege-Sofortprogramm gehängt, für das sie 9 Millionen forderte. Kein Vorschlag zur Gegenfinanzierung - das bedeutete Ausweitung des Haushalts.

Die taktische Linie wurde schnell deutlich. Die SPD erwartete von den Grünen die Zustimmung zu ihrem Sofortprogramm und wäre im Gegenzug bereit, die Anträge der Grünen zum Radverkehr mitzutragen.

Die CDU brachte ebenfalls keinen eigenen Antrag zum Radverkehr ein und gab die Parole aus: Keine Ausweitung des Haushalts.

Die Ausgangslage war also ziemlich schwierig. Die Gespräche hinter den Kulissen brachten keine Einigung. Die Grünen wollten keine Millionspritze für den Straßenbau mittragen, nur um mehr Geld für den Radverkehr lockerzumachen und die CDU gab die Rolle des Sparkommissars.

Zwischenzeitlich hatte sich, nicht zuletzt durch den Druck des ADFC, auch die SPD entschlossen, einen eigenen Antrag zum Radverkehr zu formulieren: Der Haushaltstitel Unterhaltung von Radwegen / Radstreifen, der 1996 auf Initiative der Grünen neu in den Haushalt eingefügt worden war, sollte von 150 000 auf 700 000 DM erhöht werden. Damit sollte dem Wunsch des ADFC nach 50 000 DM mehr für Unterhalt und 500 000 DM mehr für Investitionen entsprochen werden. Die Bezeichnung dieses Titels sollte um die „Erstellung von Radverkehrssystemen“ ergänzt werden, damit das Geld nicht nur für Unterhaltsmaßnahmen, sondern auch für die gerade im Radverkehr so zahlreich erforderlichen kleinen Maßnahmen wie Absenkungen, Markierungen und Sicherungsmaßnahmen zur Verfügung steht. Trickreich verband die SPD die Finanzierung dieses Antrags mit ihrem Sofortprogramm.

Die Entscheidung fiel kurz vor der entscheidenden Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses. Die SPD reduzierte ihr Sofortprogramm auf 6 Millionen. Die CDU gab daraufhin ihren Widerstand gegen die mit dem Sofortprogramm der SPD verbundene Haushaltsausweitung auf und sicherte ihm damit die parlamentarische Mehrheit. Im Gegenzug sicherte die SPD dem Antrag der Grünen auf 10 % der Stellplatzmittel (in diesem Topf sind im Haushaltsjahr 97 insgesamt 68 Mio DM) die parlamentarische Mehrheit. Mit einem kleinen Schönheitsfehler: 6,8 Mio DM zusätzlich für den Radverkehr allein in 1997 erschienen den Sozialdemokraten denn doch zu viel des Guten - sie verlang-



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“
Radgerechte 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

ten die Reduzierung der Quote auf 5 %. Aber das sind im nächsten Haushalt immerhin auch noch 3,4 Mio DM.

Interessant ist in diesem Zusammenhang noch das Stimmverhalten der CDU-Fraktion. Nachdem in den letzten Jahren so gut wie jedem Antrag, in dem das Wort Fahrrad vorkam, die Ablehnung der CDU sicher war, kommt auch hier langsam etwas in Bewegung. Wir hatten in unserer Haushaltsinitiative die Hoffnung geäußert, daß der Anhebung der Investitionsmittel für den Radverkehr alle demokratischen Fraktionen zustimmen mögen, um ein Zeichen zu setzen über die Kommunalwahl am 2. März hinaus. Wir wurden zumindest teilweise erhört: Der oben ausgeführte Antrag der SPD-Fraktion fand auch die Zustimmung der CDU, der Quotierung der Stellplatzabläsemittel zugunsten des Radverkehrs verweigerte die CDU ihre Zustimmung.

(Fortsetzung auf Seite 4)

Bilanz

Die Haushaltsinitiative des ADFC Frankfurt war ein voller Erfolg. Trotz Sparkurs und Konsolidierungsprogramm ist es uns gelungen, eine Mehrheit für eine deutliche Ausweitung der Investitionen in den Radverkehr zu gewinnen.

Beim Kampf um die Stellplatzablösemittel ist ein Durchbruch gelungen. Zwar reifen nicht alle Blütenträume, aber wichtiger als der aktuelle Prozentsatz ist die politische Bedeutung der Tatsache, daß mit diesem Beschluß erstmals festgeschrieben werden konnte, daß ein fester Anteil der Stellplatzablösemittel für den Radverkehr ausgegeben werden muß!

Zusammen mit den anderen Haushaltstiteln stehen im nächsten Jahr 6,6 Mio DM für Radverkehrsprojekte zur Verfügung, ein schöner Erfolg für den ADFC und alle unsere vielen Unterstützer/innen in Parlament, Magistrat und Verwaltung, in den Medien und auf der Straße.

Herzlichen Dank an sie alle!

Die weiteren Aussichten

Der Kampf um die Ausweitung der Investitionen in den Radverkehr wird uns auch im kommenden Jahr beschäftigen. Zwei entscheidende Punkte unserer Haushaltsinitiative harren noch der politischen Umsetzung:

1. Wir brauchen einen politischen Grundsatzbeschluß über die Parteigrenzen hinweg,

daß die Mittel für den Radverkehr auch in den nächsten Jahren kontinuierlich erhöht werden, bis sie auf einer Höhe sind, die der Bedeutung des Radverkehrs als stadtrverlässlichem und umweltfreundlichem Alltagsverkehr der Zukunft gerecht wird. Der enorme Nachholbedarf, entstanden aus der jahrzehntelangen Vernachlässigung, macht diese Aufgabe nicht billiger.

Nur wenn es uns gelingt, die Förderung des Radverkehrs aus dem Auf und Ab im Vierjahresrhythmus der Wahlen herauszuhalten, können wir auf Dauer erfolgreich sein.

2. Wir brauchen ein Landesprogramm zur Förderung des Radverkehrs,

um die kommunalen Radverkehrsprogramme durch ausreichende Landeszuschüsse abzusichern. Der Flaschenhals, in dem noch immer viele Frankfurter Radverkehrs-Projekte steckenbleiben, ist die mangelnde Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Vergabe der Landeszuschüsse im Verkehrsbereich.

Auch hier hilft auf Dauer nur eine feste Quote zugunsten des Radverkehrs, wie sie bei der Förderung des Öffentlichen Verkehrs seit Jahren selbstverständlich ist. Seit Jahren sind 66 % aller Landeszuschüsse nach

dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) für den Ausbau von Bus und Bahn reserviert. Der Radverkehr streitet sich mit dem Autoverkehr um den Rest.

Eine Quotierung der GVFG-Mittel von 10 % zugunsten des Radverkehrs würden in Hessen im kommenden Jahr 21 Mio DM in den Aufbau der Infrastruktur für den Radverkehr lenken. Das ist nicht sehr viel, gemessen an den landesweiten Aufgaben, aber es wäre ein Riesenfortschritt, gemessen an der aktuellen Praxis (Die Landesregierung hat in den letzten vier Jahren die Mittel für den Bau von Radwegen an Landesstraßen von knapp 10 Mio DM im Jahr 1993 auf weniger als 6 Mio DM im Jahr 1997 reduziert).

Allen Verantwortlichen werden wir immer wieder deutlich machen: Wer den Radverkehr fördern will - und daß sie das will, sagt auch die Landesregierung seit Jahren - der muß auch im Haushalt die entsprechenden Mittel dafür einstellen. Die ersten Kontakte sind geknüpft, die ersten Gespräche terminiert. Wenn es uns nun noch gelingt, für dieses wichtige Projekt die Unterstützung des ADFC-Landesverbandes zu gewinnen, sollte auch in Wiesbaden ein Fortschritt möglich sein.

Ihr seht, wir haben auch im neuen Jahr genug zu tun. Packen wir's an! Alles Gute und viel Erfolg wünscht Euch

Fritz Biel

Technik-Bastelkurse

jeweils **Samstags, 15.00 Uhr**, St.-Nicolai-Kirche, am Zoo Ecke Waldschmidtstr. / Rhönstr. - Bitte rechtzeitig telefonisch anmelden.

- 11. Jan. **Offener Workshop** für alle, die was zu basteln haben.
Anmeldung: Rainer Mai, ☎ 41 30 85
- 18. Jan. **Offener Workshop** für alle, die was zu basteln haben.
Anmeldung: Peter Wendt, ☎ 76 60 30
- 25. Jan. **Fahrrad kaputt?** Macht nix.
Anmeldung: Andreas Dom, ☎ 49 23 97
- 1. Feb. **Schwerpunkt: Bremsen & Beleuchtung**
Anmeldung: Christof Beschomer
☎ 51 79 88
- 8. Feb. **Licht & Schatten**
Anmeldung: Ralf Paul, ☎ 49 40 928
- 15. Feb. **Offener Workshop** für alle, die was zu basteln haben.
Anmeldung: Peter Wendt, ☎ 76 60 30
- 22. Feb. **Fahrrad - Inspektion**
Gerhard Bauscher, ☎ 58 72 67
- 1. März **Wir machen unser Rad fit für den Frühling**
Anmeldung: Andreas Dom, ☎ 49 23 97
- 8. März wird auch gebosselt. Info Ralf Paul,
☎ 49 40 928

Außerdem... gibt's noch den Technik - Stammtisch (s. Termine S. 7), wo selten über Technik, dafür aber über alles mögliche geschwätzt wird.

Liegerad - die bequeme Alternative

Teil II: Entwicklung von der Jahrhundertwende bis heute

(Fortsetzung aus dem letzten Heft)

Das Gefährt erregte in den Folgejahren große Aufmerksamkeit, da "zweitklassige" Fahrer mit ihm in dem zu jener Zeit hochpopulären Radsport sowohl auf den Rennbahnen als auch in Straßenrennen regelmäßig große Erfolge erzielten. 1933 wurde der Stundenweltrekord, der zuvor fast 20 Jahre Bestand hatte, mit einer Fahrt über 45,055 Kilometer eingestellt - mit einem Liegerad von Mochet, wohlgernekt ohne aerodynamische Verkleidungen! Die Fachwelt war erstaunt und erbittert, daß einem "zweitklassigen" Radprofi dieser Coup gelang, noch dazu mit einem so seltsamen Rad: Kurzerhand wurde auf dem 58. Kongreß der Union Cycliste International (UCI) verfügt, daß Fahrräder nur noch dann als solche zu bezeichnen seien, wenn (u.a.) die Sattelspitze max. 12 cm hinter dem Tretlager zu liegen kommt. Diese Bedingung konnte und kann kein Liegerad erfüllen - somit waren diese Gefährte von allen folgenden sportlichen Wettkämpfen ausgeschlossen, mit der Auswirkung, daß sich die Asse der Tour de France noch heute mit fast denselben Rädern wie 1930 über die Berge quälen. Das Liegerad geriet seitdem in Vergessenheit.

Anfang der vierziger Jahre machten Fahrräder von Mochet noch einmal durch eine sensationelle Rekordnachricht auf sich aufmerksam: Mit einem vollverkleideten Liegerad wurde ein Stundenschnitt von mehr als 50 km/h erreicht, in Frankreich wurde der Rekord erst 1992 eingestellt. Nun hat auch das Liegerad in den Jahren seit 1930 eine Fortentwicklung erfahren.

War es nach dem Zweiten Weltkrieg lange Zeit ruhig um diese bequemen Fortbewegungsmittel, so entwickelte sich gerade in den letzten beiden Jahrzehnten eine neue Bewegung, die sich mit allen Spielarten des sogenannten "Human Powered Vehicle" (HPV) befaßte. So entstand aus der französischen Urform des Langliegers, charakterisiert durch das hinter dem Vorderrad liegende Tretlager und einen entsprechend großen Radstand, bald eine verkürzte Variante: Bei diesen "Kurzliegern" ist das Tretlager vor das Vorderrad gerückt, der Radstand ist wesentlich kürzer. Die Entwicklung von dreirädrigen Modellen, Tiefliegern (nicht Tief-Fliegern!) und Ultra Tiefliegern sowie der Einsatz von diversen Teil- und Vollverkleidungen zeigte das mächtige Potential der Liegeräder auf: Auf Sprintstrecken von 200 Metern erreichen solche Rennzigarren dann Durchschnittsgeschwindigkeiten von knapp 80 km/h (bei fliegendem Start).

Diese Entwicklungsarbeit der "Rennabteilung" fließt zu den HPV Alltagsrädern zurück - das ist bei Liegerädern nicht anders als bei der Autoindustrie! Heute gibt es eine Reihe namhafter und etablierter Firmen am Markt, die ausgereifte Liegeräder in (fast) allen Preisklassen und für jeden Geschmack anbieten.

Entscheidend ist die richtige Kombination aus Hardware und Software -

deshalb beraten wir Sie individuell und sind jederzeit für Sie da

Vertriebsbüro Frankfurt am Main
Dipl. Ing. Bernd Fritschle
Zeppelinallee 33 60325 Frankfurt
Telefon: 069 - 97981022
Telefax: 069 - 97981030
Mailbox: 069 - 97981028

SYSNET SYSTEMVERNETZUNG

Hardware und Software GmbH

Doch der Alltagsradler mit Liegerad, in den dreißiger Jahren in Frankreich keine Seltenheit, ist auch 65 Jahre nach der "Erfindung" des Langliegers eher seltener Gast auf Deutschlands Straßen. Dabei löst das Liegerad gerade die Alltagsprobleme der herkömmlichen Rahmenkonstruktionen: Der bequeme Sitz macht den Schwachpunkt Sattel obsolet und trägt viel zur Abfederung von Fahrbahnnunebenheiten bei, die entspannte Sitzposition läßt den Oberkörper frei von Verspannungen. Zusätzlich bieten moderne Liegeräder eine Rahmenfederung, die (eventuell unterstützt durch eine Federgabel) in Kombination mit der breiten Sitzfläche auch holperigste Strecken locker wegsteckt. Selbst schlechte Wald- und Wiesenwege gewähren so noch eine angenehme Fahrt.

Im nächsten Heft: Alltagstauglichkeit und Hinweise zum Kauf



Für Kurzentschlossene:

Einladung zum

ADFC Wochenendseminar am 1.-2. Februar 1997 über**Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit -
Fahrradtourismus als ein wesentliches Element der Radverkehrspolitik****Ort:** Freizeithaus Boglerhaus, 34639 Schwarzenborn

Seminarbeitrag: Förderpreis	DM 152,-
Regelpreis	DM 122,-
ermäßigter Preis	DM 96,-

Der Preis enthält:	Übernachtung im Doppelzimmer Verpflegung außer Getränke Anreisekosten Bahn 2. Klasse Bustransfer zwischen Bhf. Treysa und Boglerhaus
---------------------------	---

Infos und Anmeldeformulare im ADFC-Infoladen Berger Straße oder bei Norbert Sanden T.499 0090**Fahrrad-Codierung: Über den letzten Stand der Dinge**

Noch bis in den Dezember haben wir Codieraktionen durchgeführt, jedoch jahreszeitlich bedingt ab dem Spätherbst auf Sparflamme. In den kommenden zwei Monaten werden wir wohl eher das Licht der Öffentlichkeit scheuen und uns statt dessen verstärkt um Marketingstrategien kümmern, um ab den ersten Frühlingstagen in die Offensive gehen zu können. Der ADFC Hessen hat einen eigenen Arbeitskreis ins Leben gerufen mit dem Ziel, die Aktivitäten hessenweit zu koordinieren und auch die bisherige „Diaspora“ verstärkt zu „missionieren“. Zwei Codiergeräte hat der Landesverband angeschafft, um auch kleineren ADFC-Gliederungen die Möglichkeit zu bieten, sich medienwirksam zu präsentieren. Daß dies geschehen kann, zeigt das Beispiel von Kronberg, wo sich an einem einzigen Tag die Mitgliederzahl der Ortsgruppe um 26 Prozent erhöhte.

Der Kreisverband Frankfurt hat Zugriff auf ein Codiergerät, das der Verfasser dieses Beitrages auf eigene Kosten und eigenes Risiko angeschafft hat. Die knapp zweitausend Mark Anschaffungskosten sind bereits nach vier Monaten durch Codieraktionen größtenteils eingespielt, allen früheren Unkenrufen zum Trotz. Alle Erlöse oberhalb des Einstandes gehen, einem bereits zuvor gegebenen Versprechen folgend, in die Kasse der Stadtteilgruppe Nordwest, die sich seinerzeit vorbehaltlos zur Mitarbeit bereit erklärte und auch das Gros der Aktiven bei bisherigen Veranstaltungen stellt. Aber auch die „Sachsenhäuser Sattelfesten“ und die Technik AG profitierten finanziell von ihrer Bereitschaft, mitzumachen.

Wie sehr Erfolg oder Mißerfolg vorprogrammiert sind, läßt sich anhand von zwei Aktionen exemplarisch demonstrieren: Weil die Pressearbeit der Stadt Offenbach nicht klappte, kamen zu einer Codieraktion binnen fünf Stunden sage und schreibe vier Interessenten. Fünf Aktive des ADFC Offenbach standen praktisch

nutzlos im Gelände herum. Dagegen 45 Codierungen innerhalb von sieben Stunden vor dem „Wäldchen“ in Ginnheim, mit acht neuen Mitgliedern für den ADFC Frankfurt.

Um dem ungebrochen bestehenden Interesse an Codierungen gerecht zu werden, werden wir am 11.1. und am 8.2.1997 jeweils von 11 bis 14 h in der Wilhelm-Epstein-Str. 61 Fahrräder codieren. Am 8.3. eröffnen wir vom ADFC die Codiersaison 1997 an gleicher Adresse mit wesentlich erweiterten Zeiten (11-17h). Danach folgt eine Serie von weiteren Codieraktionen innerhalb und außerhalb von Frankfurt. Einige Wochenenden sind noch verfügbar. Interessenten, auch außerhalb Frankfurts, können unter 069-521945 mit uns Kontakt aufnehmen.

Wer es eilig hat, wende sich bitte an Fahrrad Böttgen, Per Pedale oder Radschlag, die ebenfalls Fahrräder codieren. An dieser Stelle unseren herzlichen Dank an Werner Schneider von Per Pedale, der federführend und in enger Zusammenarbeit mit uns dieses Sicherheitssystem in Frankfurt gegen viele Widerstände eingeführt hat. Ohne seine tatkräftige Unterstützung wären wir vom ADFC wohl noch längst nicht so weit wie wir jetzt sind.

Übrigens: Nach wie vor suchen wir engagierte MitarbeiterInnen, auch von außerhalb Frankfurts, die wir in die Geheimnisse einweihen und die dann ihrerseits Aktionen in Eigenregie durchführen können. (al)

Neues von der Reisemarkt-AG

Auf den Aufruf von Gisela im letzten frankfurt *aktuell* fand sich eine Gruppe von sechs Leuten zusammen, die eine Rad-Touristik-Börse organisieren und durchführen wollen. Stattfinden wird die Veranstaltung am

**Samstag, 05.04.97
im Bürgerhaus Gutleut**

Sie gliedert sich in mehrere Teile, die parallel laufen werden.

Erfahrene Reiseradler/innen aus dem ADFC werden für alle Fragen rund um das Thema Fahrradrurlaub zur Verfügung stehen. Hierzu haben wir allen Tourenleiter/innen des KV Frankfurt einen Fragebogen zugeschickt, den diese bis zum 31.12.96 beantworten könnten. Abgefragt wurden die Reiseziele, die Typen von durchgeführten Radreisen sowie die Erfahrungen mit Ausrüstung und Technik. Aufgrund der Rückmeldungen wollen wir auf der Veranstaltung ein möglichst breites Spektrum an auskunftsfreudigen Reiseradler/innen präsentieren. Die Spezialthemen der einzelnen Leute werden den Besucher/innen kenntlich gemacht.

Desweiteren wollten wir 15-minütige Dia-Kurzvorträge zeigen, um allen Beteiligten auch visuell Lust auf Radurlaub zu machen. Auch dies war Gegenstand des Fragebogens.

Um die gesamte Bandbreite der Möglichkeiten für Fahrradrurlaub aufzeigen zu können, wurden bereits einige Reiseveranstalter und Fremdenverkehrsämter angeschrieben und um Vorabinformationen gebeten. Es werden von vielen Veranstaltern Prospekte ausliegen, einige wollen sogar persönlich teilnehmen.

Wie jede/r sehen kann, ist bereits einiges unternommen worden, um eine gelungene Veranstaltung auf die Beine zu stellen. Sollte es wider Erwarten noch einzelne Reiseradler/innen geben, die wir nicht angeschrieben haben, die aber über ihre Erfahrungen berichten wollen, oder Dia-Kurzvorträge bzw. Videos haben, so können sie sich mit mir in Verbindung setzen (Tel. 494 09 28).

Wie immer bei solchen Großveranstaltungen, werden noch jede Menge helfender Hände zur unmittelbaren Vorbereitung oder zur praktischen Durchführung benötigt. Für alle Interessenten gilt ebenfalls die obige Telefonnummer, um ihre aktuelle Arbeitswut kanalisieren zu können.

(Ralf Paul)

Termine Termine Termine

(Erläuterungen zu den Treffpunkten siehe unten)

Mi.	8. Jan.	V	Verkehrs-AG - Plenum, im "Pferdestall"
Fr.	10. Jan.	F	ADFC-Frauenstammtisch
Mo.	13. Jan.	T	Technik Stammtisch
Mi.	15. Jan.	W	Stammtisch Stadtteilgruppe Ffm-West
Di.	21. Jan.	R	Redaktionsteam frankfurt <i>aktuell</i>
Mo.	27. Jan.	T	Technik Stammtisch
Mi.	29. Jan.	S	Die Sachsenhäuser Sattelfesten

Mittwoch 29. Jan.: Aufbruch im Osten (?) - 2. Treff;
Kneipe Hinterhof (siehe Treffpunkte F), 20⁰⁰

Fr.	31. Jan.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Sa.	1. Feb.		ADFC Wochenendseminar: „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ (siehe auch Seite 6)
Mo.	10. Feb.	T	Technik Stammtisch
Fr.	14. Feb.	F	ADFC-Frauenstammtisch
Di.	18. Feb.	R	Redaktionsteam frankfurt <i>aktuell</i>
Mi.	19. Feb.	W	Stammtisch Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	24. Feb.	T	Technik Stammtisch
Mi.	26. Feb.	S	Die Sachsenhäuser Sattelfesten

Donnerstag 27. Feb.: Mitgliederversammlung des ADFC
Frankfurt um 19³⁰ im Philantropin, Hebelstr. 15-19
(siehe auch die Ankündigung auf der Titelseite)

Fr.	28. Feb.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Sa.	1. März		Landesmitgliederversammlung des ADFC Hessen (siehe auch Seite 8)
Mi.	5. März	V	Verkehrs-AG - Plenum, im "Pferdestall"
Sa.	8. März	V	14 ⁰⁰ Verkehrs-AG-Seminar, im "Pferdestall" (siehe Ankündigung auf Seite 9)
Mo.	10. März	T	Technik Stammtisch

Treffpunkte

F: 19³⁰ Uhr, Kneipe "Im Hinterhof", Egenolffstr. 17
NW: 19⁰⁰ Uhr, "Ginnheimer Schöne Aussicht", Ginnheimer Stadtweg 129
R: 19³⁰ Uhr, Treffpunkt auf Anfrage, ☎ 069 - 53 32 53
S: 20⁰⁰ Uhr, EIS - Häuschen, Spielplatz Brückenstr. 62
T: 18¹⁵ Uhr, "Heck-Meck" Bockenhm, Diemel-/Friesengasse
V: 19³⁰ Uhr Bürgertreff Westend, Raum 10, Ulmenstr. 20
W: 19³⁰ Uhr, Ruderclub Nassovia, Nied, Mainzer Ldstr. 791

Leipziger Straße 4
60487 Frankfurt
Tel. 069/707 23 63
Fax 707/77 20 84



RÄDER FÜR ALLE LEBENSLAGEN



Trekking-Räder,
Mountain-Bikes



Stadt- und Tourenräder



Renn- und Triathlonräder



Kinder- und Jugendräder



Liege- und Lasträder



Literatur und Karten



Qualifizierte Beratung
und Service

**Bremer Fahrrad-
manufaktur, Trek,
Diamant, Villiger,
Müsing u.v.a.m.**

Öffnungszeiten:
Mo. - Fr. 10.00 - 18.30 Uhr
Sa. 9.30 - 13.30 Uhr
Do. abends nach Vereinbarung

PERDALE

Landesmitgliederversammlung des ADFC Hessen

Datum: Samstag, 1. März 1997

Ort: Limburg, Infos: ADFC LV Hessen, T. 499 0090

Anträge zu dieser Versammlung sind mit dem Vorstand des Kreisverbandes bis zum 30.1.97 abzustimmen

Radelnde Rüpel?

Sympathische Menschen haben Erfolg. Viele Zeitgenossen finden Radfahrer aber ausgesprochen unsympathisch. Auf unserem letzten Infostand mußte die Standbesetzung sogar den Kommentar hören „der meistgehaßte Verein Frankfurts“. Das ist bitter für Leute, die sich in der Kälte einen Samstag um die Ohren schlagen, um dem ADFC zu mehr FreundInnen zu verhelfen. ADFC-MitarbeiterInnen erfahren gelegentlich bei Ämtern und Behörden, wie herb unterschwellige Ablehnung als kalter Waschlappen ins Gesicht klatscht. Dabei sind wir doch alle brave Menschen, die guten Willens sind. Woher also die Feindseligkeit?

Es gibt natürlich Leute, denen alle Menschen höchst verdächtig sind, die ernsthaft Alternativen zum bewährten und lieb gewordenen (Auto-)Chaos suchen. Was nicht zu ändern ist, ist unserer Mühe nicht wert.

Aber tatsächlich sorgt auch das Verhalten einiger RadfahrerInnen nicht gerade für ein versöhnliches Miteinander von VerkehrsteilnehmerInnen zu Fuß, zu Rad und zu Auto. Es geht uns gelegentlich nicht anders als der autofahrenden Zunft: auch wir können in Eile, gedanken- und rücksichtslos sein, aber auch (nach all den Schikanen auf den Straßen - besonders bei aktuellem Anlaß) maßlos wütend. Da bleibt es nicht immer beim einfachen Auto-/Radfahrergruß. Auch wir kennen eine ganze Menge 4-letter-words und entsprechende Gesten, können prima schreien. Ausgesprochen schlagfertig sind wir selten.

Solche „Geschützte“ wirken bei uns vielleicht als Ventil für gestiegenen Adrenalinspiegel und Bluthochdruck - das Gegenüber im Straßenverkehr (selbst Rüpel oder nicht) hält aber spätestens von Stund an jedes Vorurteil für gerechtfertigt. Verständnis für die schwierige Situation der RadfahrerInnen ist restlos ausgeschlossen. Wußte man/frau doch schon immer, daß „die Radfahrer“ sich an keine Verkehrsregeln halten und rücksichtslos alles niederstrampeln, was sich in den Weg stellt. Zeitungen liefern gern feindbildformende Horrorgeschichten, denn die Leser mögen das. Und schon haben wir statt Sympathien schlichten Haß auf uns gezogen. Obwohl wir doch eigentlich so friedlich sind.

Ein Mensch, der so eine unerfreuliche Begegnung mit dem Verkehrsmittel Fahrrad hatte, wird - sollte er Amtsperson sein - keinerlei Mühen aufwenden, Zeit für einen Gesprächstermin oder gar eine fahrradfreundliche Problemlösung zu finden. Und wenn eine Verbesserung zugunsten der RadfahrerInnen unvermeidlich ist, kann man sich evtl. doch mit der Umsetzung ein paar Jahre Zeit lassen.

Vielleicht gibt es demnächst, gleich dem Verkehrsseminar (siehe Ankündigung Seite 9), ein Kursangebot des ADFC mit dem Thema „Verständigung im Straßenverkehr ohne Streß“? Motto: Autos, die auf Radwegen parken, können wir bei Sonnenschein auch mal dulden; sie dürfen's nur nicht wieder tun (Spuckis gibt's im Infoladen). Schließlich wissen wir, daß wir, stets aufmerksam und rücksichtsvoll, einfach die besseren Verkehrsteilnehmer sind.

Bei den meisten Rädern funktionieren die Bremsen nach dem Wintercheck wieder. Es muß auch nicht immer die Sturmklengel sein: machen wir doch mal einen eleganten Bogen um träumende FußgängerInnen! Und wir können sogar jemandem zu erklären versuchen, warum RadlerInnen so oft bei Rot über die Ampeln fahren. Vorher müssen wir uns das allerdings selbst fragen.

. (Freya Linder)

GINNHEIMER SCHÖNE AUSSICHT

Hessisches Gasthaus • Regionale Küche • Patisserie

Ginnheimer Stadtweg 129 • 60431 Frankfurt am Main
Mi. - Mo. 16.00 - 24.00 Uhr • So. 11.00 - 24.00 Uhr
Telefon (069) 53 28 95

Derzeitige Fördermitglieder des ADFC-
Kreisverbandes Frankfurt:

Fahrrad Böttgen
Landkarten Schwarz
Superbike

Wollten Sie schon immer wissen,

- ◆ was der Frankfurter Magistrat bereits 1991 beschlossen hat, für den Radverkehr zu tun?
- ◆ welche Mittel zur Radverkehrsförderung probat und wünschenswert sind?
- ◆ welches Labyrinth an EntscheidungsträgerInnen eine Radverkehrsplanung bis zur Durchführung durchläuft?

**Dann ist das
Seminar der Verkehrs-AG zu
aktuellen Fragen moderner
Radverkehrsplanung**

der richtige Ort, um Klarheit über diese Fragen zu gewinnen.

Datum: Samstag, 8. März 1997

Anfang: 14.00 Uhr

Ende: gegen 18.30 Uhr

Ort: Bürgerhaus Westend,
Ulmenstraße 20, Raum 4

Programm:

- I. Vorstellung der Radverkehrskonzeption Frankfurt am Main (BiS-Konzeption) mit Sammlung von Fragen/Interessensgebieten der TeilnehmerInnen;
- II. Darstellung der neuen Möglichkeiten, die nach der 'Empfehlung zu Bau und Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA)' von 1995 und der StVO-Novelle im Februar '97 zur Verfügung stehen;
- III. Abriß der Verfahrenswege einer Planung durch die Frankfurter Verwaltung und Politik

Das Seminar richtet sich an alle, die sich mit dem zeitgemäßen Instrumentarium an Radverkehrsmaßnahmen in Bezug auf die Frankfurter Gegebenheiten eingehender beschäftigen und Einblick darin gewinnen wollen.

Melden Sie Ihre Teilnahme bitte formlos bis zum 8. Februar an beim ADFC Frankfurt, Verkehrs-AG, Infoladen Bergerstraße 108 HH. Nähere Informationen erhalten Sie bei Fritz Biel, T. 529574.



H. + M. Dorgarten GmbH
Malermeister und
staatlich geprüfter Gestalter

**Umweltgerechtes Handeln und
Kundenzufriedenheit sind unsere
erstrangigen Unternehmensziele**

Wir bieten Ihnen:

- Fachgerechte Beratung und Ausführung
- Anstricharbeiten innen und außen
- Tapezier- und Bodenbelagsarbeiten
- Umweltfreundliche Anstrichsysteme
- Dachausbau u. Trockenbau (auch ohne Glasfaser)
- Vollwärmeschutz der Fassade

**Rufen Sie uns doch einfach an und
vereinbaren Sie einen unverbindlichen
Beratungstermin**

069 - 765705 / 02 Fax 76 17 50

Schalkwiesenweg 46

60488 Frankfurt - Praunheim

Geben ist seliger...

oder: Wie spende ich an den ADFC-Kreisverband Frankfurt am Main

Sicher wollten Sie dem ADFC schon mal eine Spende zukommen lassen und wußten nicht, wie das funktioniert. Wir geben Ihnen da ein paar wertvolle Informationen:

Der ADFC Kreisverband Frankfurt am Main ist eine Untergliederung des ADFC Landesverbandes Hessen e.V. Der Kreisverband dient ausschließlich und unmittelbar gemeinnützigen Zwecken im Sinne der Paragraphen 51 ff. Abgabenordnung. Ein Blick in unsere Satzung gibt da Auskunft. Dies bedeutet, daß Ihre Spende an den ADFC steuerlich abzugsfähig ist.

Jede Spende - und sei sie noch so klein - ist bei uns willkommen. Für Ihre Spende erhalten Sie von uns automatisch zu Beginn des Folgejahres eine Spendenquittung zur Vorlage beim Finanzamt. Es sollte möglichst der Verwendungszweck angegeben sein, zum Beispiel: "Spende für das Tourenprogramm" oder "Spende für Stadtteilgruppe Nordwest". Die volle An-

schrift, notwendig um die Spendenquittung zu versenden, muß aus dem Überweisungsformular ersichtlich sein.

Probieren Sie es doch einfach mal aus! Unsere Kontoverbindung lautet:

**Frankfurter Volksbank e.G.,
Konto 77 111 948,
Bankleitzahl 501 900 00.**

Bedenken Sie, mit Ihrer Spende fördern Sie eine sinnvolle Sache und ermöglichen uns weitere Aktivitäten zum Nutzen aller Radfahrerinnen und Radfahrer.

Ihr

Hans-Georg Glasemann

Kassenwart

14.12.96

Leserbriefe

Zu „Tausend Möglich- und Unmöglichkeiten...“ aus frankfurt *aktuell* 6/96

Kettenpflege - systematisch

Die in der letzten F-aktuell-Ausgabe verdienstvollerweise aufgegriffenen Fragen der Kettenpflege bedürfen noch einiger ergänzender Antworten:

1. Als Kettenöl kommt nur ein hoch-druckfestes Ketten-Spezial-Öl infrage (auf den kraftschlüssigen Druckpunkten der Nietlager liegen bis zu 1 ½ Tonnen!!) - Ballistol könnte durchaus diese Eigenschaft haben. Normales Öl jeglicher Provenienz jedenfalls wird herausgepresst, auch schon bei weit niedrigeren Drücken!
2. Die Überschreitung der Bruchteile von Millimetern betragenden Toleranz der Kettengliedlängen („Verschleiß“) läßt sich bequem durch eine Lehre feststellen (sie ist in jedem wohlsortierten Fahrradladen erhältlich und kostet um die 25 Mark): Wenn beim Abheben der Kette mit spitzen Fingern vom Kettenblatt schon die Zahnspitzen zu sehen sind oder gar „Haifischzähne“, ist es bereits zu spät! Dann hilft nur noch der gleichzeitige Wechsel des gesamten Antriebssystems, also auch der Kettenblattgarnitur und der Ritzel, sonst wird die neue Kette noch eher verschlissen sein...
3. „Rotation“ von 3 Ketten erhöht enorm die Langlebigkeit des Antriebssystems: Nach ersten Verschleiß-Erscheinungen der ersten Kette eine neue zweite, nach deren geringfügiger Längung eine dritte: inzwischen haben sich Kettenblätter und Ritzel so abgenutzt, daß dann wieder die erste (so sie im Keller noch aufzufinden ist...) aufgelegt werden kann und so fort - aber bitte nicht bis zum endgültigen Aus durch Kettenriß am Berg: das tut weh! Im Übrigen stellt sich durch die

Kettenwechselei bald eine gewisse Vertrautheit mit dem Nietendrucker ein, die direkt Spaß macht...

...dies und gute Fahrt mit gutem Gerät wünscht
Harald Braunewell

Zu „Kartografie“ aus frankfurt *aktuell* 6/96:

Besser geht's zur Zeit noch nicht:
Die Höhenzahl anstatt der Höhenlinie!

Wenn wir schon noch nicht die 3-D-Karte auf Papier haben können, so sollten wir uns doch darüber im Klaren sein, daß diese meist braunen Höhenlinien kaum dazu geeignet sind, uns radfahrenden Leute die oft kleinstrukturierten Höhendifferenzen auf den ersten Blick ins Auge springen zu lassen: Sie lassen sich nur schwer im Kartenbild erkennen und ist eine Linie entdeckt, dann ist noch lange nicht klar, welche Höhe sie angibt!

Also geht die Sucherei nach einer ebenfalls braunen, kaum erkennbaren Zahl rechts von der Straße? oder links davon? los, wobei keineswegs sicher ist, daß die Linie nicht eine Zwischenhöhenlinie ohne eine solche Zahl ist und:

ob's rauf geht oder runter, ist an der einen Höhenlinie überhaupt nicht zu erkennen!

Welcher Verlag übernimmt die in den (französischen) 200.000er Michelin-Karten geübte Praxis, Höhenzahlen in unsere 50.000- oder 75.000er Karten an den charakteristischen Hoch- bzw. Tiefpunkten der Straßen, an Kreuzungen und Abzweigungen einzudrucken??

Wenn wir immer wieder nichts anderes als Höhenlinien wollen, dann kriegen wir auch nichts anderes als Höhenlinien...

Harald Braunewell

Tips und Tricks

Ersatzakku für Friwo Akku-Bike-Light

Vielleicht geht es ja dem einen oder der anderen genauso wie mir: Anfang 1992 hatte ich mir einen Fahrrad-Akku gekauft (Ladenpreis damals komplett mit Ladegerät und Zubehör DM 98.-), weil ich den ewigen Ärger mit unzulänglichen Dynamos leid war. Fortan setzte ich meine ganze (beschränkte) Kraft in Vortrieb um und genoß die Abwesenheit sirrender Lichtmaschinen-Geräusche. Das Gerät versah klaglos Sommer wie Winter seinen Dienst im harten Alltagseinsatz. Auch wenn die Leuchtkapazität mit zunehmendem Alter abnahm, für die üblichen abendlichen Stadtfahrten reichte es allemal. Die von den sonst meist angebotenen Nickel-Cadmium-Akkus bekannten Kapazitätsverluste bei ständigem vorzeitigem Nachladen (Memory-Effekt) kennt ein Bleigelakku nicht, nur die Lebensdauer ist halt begrenzt. Schon im letzten Winter hatte ich auf der Heimfahrt des öfteren doch den Dynamo anwerfen müssen, der Akku war vor der Zeit leer.

Da ich ein Mensch bin, der nur ungern etwas wegwirft, sondern lieber repariert, schnappte ich mir einen Schraubenzieher und unterzog das Innenleben meines Akku-Bike-Lights einer Inspektion. Zutage kam ein gewöhnlicher kleiner Bleigelakku, wie ich ihn vom Modellbau her kannte, und eine kleine elektronische Platine. Passender Ersatz war schnell gefunden: Der 97er-Katalog der Firma Conrad-Electronic offeriert auf Seite 992 einen Panasonic-Akku mit exakt den gleichen Werten (6 Volt/1,3 Amperestunden) mit exakt der gleichen Größe zum Preis von DM 22.95 (Bestell-Nr. 255394-99). Um Kontaktprobleme mit den Steckverbindungen zu vermeiden, lötete ich die Anschlußkabel einfach an die Steckkontakte an.

Nun leuchtet er mir wieder heim - für weitere fünf Jahre?

PS: Mein Union-Walzendynamo zum Preis von (damals) DM 59.- arbeitete gerade mal zwei Winter (wenn auch nicht zuverlässig bei jedem Wetter), bevor er anfang, Ärger zu machen. Nach zwei Jahren war das gute Stück kaputt! Und ob die teuren Nabendynamos den harten Wintereinsatz im Streusalznebel innerstädtischer Straßen länger aushalten, muß erst noch bewiesen werden.

Sollte irgend jemand ökologische Bauchschmerzen haben, weil doch der Strom aus der Steckdose kommt: im selben Katalog finden sich auch alle Teile zum Aufbau einer Photovoltaik-Anlage zur Erzeugung von Strom aus Licht.

Fritz Biel

Im Osten tut sich was

Am 27.11. fanden sich trotz Kälte 7 wackere Radfahrer/innen im „Hinterhaus“ ein, um über ihre gemeinsame Zukunft zu philosophieren. Ein erstes Thema war auch gleich gefunden, denn es herrschten recht unterschiedliche Meinungen zum Einladungstext im letzten frankfurt *aktuell*; der im übrigen nicht (!!!) vom Verfasser dieser Zeilen ist. Die Spannweite reichte von „ist doch ganz lustig“ bis zu „ziemlich platte Anmache“.

Gekommen waren allseits vertraute Gesichter aus dem Kreis der aktiven ADFC'ler. Konkrete Aktivitäten wurden noch nicht geplant. Wir einigten uns darauf, einen weiteren Kneipentermin zur Bewußtseinsbildung zu nutzen. Wer Interesse hat, uns dabei zu helfen, ist herzlich eingeladen. Das nächste Treffen findet am

Mittwoch 29.01.

20.00 Uhr im „Hinterhof“

Egenolffstr. 17

statt.

Ralf Paul



radschlag

Hallgartenstraße 56
60389 Frankfurt / M.
Telefon: 069 / 452064

Falträder • Anhänger • Pedersen

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): 21.01, 25.02;
OBR 2 (Bockenheim / Kuhwald / Westend): 13.01, 03.02; **OBR 3** (Nordend): 23.01, 20.02; **OBR 4** (Bornheim / Ostend): 21.01, 18.02; **OBR 5** (Niederrad / Oberrad / Sachsenh.): 24.01; **OBR 6** (Goldstein / Griesh. / Hoechst / Nied. / Schwanh. / Sindlingen / So-sseuh. / U-lieberbach / Zeilsh.): 21.01, 18.02; **OBR 7** (Hausen / Ind.hof / Praunh. / Rödelh. / Wesths): 21.01, 18.02; **OBR 8** (Heddernh. / Niederursel / NW-Stadt): 23.01, 20.02; **OBR 9** (Dornbusch / Eschersh. / Ginnh.): 23.01, 20.02; **OBR 10** (Berkersh. / Bonames / Eckenh. / Preungesh.): 21.01, 18.02; **OBR 11** (Fechenh. / Riederwald / Seckbach): 20.01, 17.02; **OBR 12** (Kalbach): 17.01, 14.02; **OBR 13** (Nieder-Erlenbach): 21.01, 18.02; **OBR 14** (Harheim): 27.01; **OBR 15** (Nieder-Eschbach): 17.01, 14.02; **OBR 16** (Bergen-Enkheim): 18.01

Verrechnet

Glaubt man dem ADAC, gehören die Autofahrer zu den Zahlmeistern der Nation. Penibel rechnet die Asphaltlobby gerne vor, wie viele Milliarden Mark die Autofahrer an die Staatskasse berappen - und um wieviel geringer jene Summe ist, die für den Bau von Straßen ausgegeben wird. Das ist populär, aber einfältig. Denn die wahren Kosten entstehen nicht nur durch den Bau von Straßen, sondern durch deren Nutzung. Fachleute debattieren lediglich, wie hoch die Schäden durch Unfälle, Luft- und Wasserverschmutzung, Flächenverbrauch sowie Lärm zu beziffern sind.

Im Streit um diese externen Kosten hat sich jetzt das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) durch einen Vergleich der einschlägigen Studien verdient gemacht. Das Resultat: Nur bei der vorsichtigsten Variante decken die Abgaben der Autofahrer auch die Unfall- und Umweltkosten ab. Die meisten Studien zeigen indes, daß der Straßenverkehr subventioniert wird. Die simple Rechnung der Autolobby dürfte also nur noch Fanatiker überzeugen. Die sollten darauf achten, ihrem angekratzten Image nicht immer wieder gerecht zu werden.

lüt DIE ZEIT 23.8.1996

Astronomische Folgekosten des Straßenbaus

Jährlich 100.000 Mark pro Kilometer

Als "sehr gravierend" und von "erheblicher Brisanz" bezeichnete Staatssekretär Joachim Westermann (SPD) im Verkehrsausschuß das "Abstufungskonzept" des Bundesverkehrsministers. Danach sei beabsichtigt, Bundesstraßen in NRW, die parallel zu Bundesautobahnen verlaufen, zu Landes- oder Kommunalstraßen abzustufen. Damit gingen die Straßenbaulasten auf das Land über, was bei ("mindestens") jährlichen 100.000 Mark pro Kilometer eine Kostenlast in dreistelliger Millionenhöhe bedeute.

In früheren Jahrzehnten habe, so erläuterte der Staatssekretär, der Bund seinen Ermessensspielraum großzügig gehandhabt und Straßen sogar aufgestuft, um Länder und Kommunen zu entlasten. Auf Anregung des Bundesrechnungshofs sei später ein Abstufungskonzept entstanden. Seit 1995 sei geplant, 1.500 Kilometer Bundesstraßen in NRW abzustufen.

Wie Ministerialdirigent Dr. vom Rath erläuterte, entspricht die Abstufung dem Bundesfernstraßengesetz, wenn die Voraussetzung "weiträumigen Verkehrs" weggefallen sei. SPD-Sprecher Heinz Hunger bezeichnete das Vorhaben als "teures Geschenk".

Peter Eichenseher (GRÜNE) sah die Politik seiner Partei bestätigt, die schon immer vor den Folgekosten des Straßenbaus gewarnt habe. Günter Langen (CDU) befürchtete auch Folgen für Kreise und Kommunen.

(Landtag NRW intern Nr.11) aus dem Leezen-Kurier No. 38 des ADFC Münster

Wanted!

Gesucht wird: ein kompetenter PC-Freak. Aufgaben: Einrichten von Hardware, Installation und Pflege von Software (Mailbox, Internet, Datenbanken etc.). Bezahlung auf Stundenbasis. Meldung an ADFC Frankfurt oder direkt an Peter ☎ 426331.

Gesucht wird: jemand, der einen Fahrrad-Lastenanhängers des ADFC Frankfurt unterbringen kann. Benötigt wird eine Garage (oder auch nur ein abgeteilter Bereich darin), ein sonstiger Raum mit ebenerdigen Zugang oder auch ein regengeschützter Unterstand im Hof. Diesen Anhänger wollen wir gegen geringe Gebühr an unsere Mitglieder verleihen.

Wer uns den Abstellplatz zur Verfügung stellt, kann den Anhänger nach Absprache kostenlos nutzen. Miete können wir ansonsten keine zahlen. Die Voraussetzung ist, daß der Anhänger für uns jederzeit erreichbar ist, wir also einen Schlüssel bekommen. Auch sollte der Stellplatz nicht weit außerhalb der City liegen, ideal wäre natürlich relativ nah bei der Geschäftsstelle (wo es für so was leider keinen Platz gibt).

Interessenten melden sich beim Kreisverband oder direkt bei Peter ☎ 426331.

Betr.: Behinderung und Gefährdung des Radverkehrs durch Plakatständer

Ein Brief an den Dezernenten für Bau, Verkehr und Sicherheit, Herrn Stadtrat Corts

10.12.1996

Sehr geehrter Herr Corts

Der Kommunalwahlkampf wirft seine Schatten voraus, die ersten Plakatständer stehen schon wieder dort, wo Frankfurts nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer/innen ihrer Wege gehen oder radeln. Wie ich von Herrn Fuhrmann im Straßenbauamt erfahren habe, gibt es bisher faktisch überhaupt keine Einschränkungen für die Platzierung von Plakatständern.

Besonders beliebt ist die Aufstellung von Dreiecksständern um Verkehrsschilder und Lampenmasten entlang der Hauptverkehrsstraßen. Dabei spielt es im allgemeinen keine Rolle, daß diese oft genau auf der Grenze zwischen Rad- und Gehwegen stehen. Viele Radwege an den Hauptstraßen sind inzwischen - nicht zuletzt auf Druck des ADFC - durch Gitter oder Poller gegen Falschparker gesichert, was bei Breiten von teilweise unter 1,5 Metern schon zu erheblichen Einschränkungen für die Manövrierfähigkeit der Radfahrer/innen geführt hat. Vollends unzumutbar wird dieser Zustand aber, wenn nun auch noch von der Gehwegseite Plakatständer in diesen schmalen Verkehrsraum hineinragen.

Ich möchte Sie deshalb bitten, gemeinsam mit uns initiativ zu werden, um angesichts der bevorstehenden Werbeoffensive der Parteien Grenzen zu definieren,

die nicht über-, oder in diesem Fall besser, unterschritten werden dürfen. Diese Forderung gilt selbstverständlich für alle Werbeaktionen im öffentlichen Raum, nicht nur für Parteienwerbung.

Ich schlage vor, daß wir uns bei der Festlegung der Mindestbreite, die durch die Aufstellung der Plakatständer nicht unterschritten werden darf, an der Regelung orientieren, wie sie in der StVO-Novelle enthalten ist für die Regelung der Radwegebenutzungspflicht. Dort wird festgelegt, daß ein Radweg eine lichte Breite von 1,5 Metern nicht unterschreiten darf, wenn er als benutzungspflichtig ausgeschildert werden soll. Da die üblicherweise verwendeten Dreiecksständer nicht fest montiert sind, müßte allerdings sichergestellt sein, daß dieser Mindestwert auch dann nicht unterschritten wird, wenn die Ständer verschoben werden. Desgleichen sollte festgelegt werden, daß diese lichte Breite mindestens bis in eine Höhe von 2,5 Metern eingehalten werden muß, um sicherzustellen, daß Radfahrer/innen auch durch an den Masten aufgehängte Plakatträger nicht gefährdet werden können.

Da die Zeit drängt, wäre ich für eine baldige Antwort dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

Fritz Biel

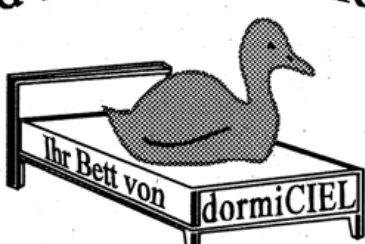
Neuer DB-Fahrschein - eine kleine Korrektur

Beim Verfassen der vorletzten Ausgabe von frankfurt aktuell hat sich in den Artikel über das neue DB / RMV - Angebot "Frankfurt (Main) Stadt" bzw. "Frankfurt City" ein kleiner Fehler eingeschlichen.

Richtig ist folgendes: "BahnCard" und das Sonderangebot "Schönes Wochenende" sind alleinige Produkte der DB, "Frankfurt City" hingegen eine Gemeinschaftsentwicklung von DB und RMV. Daraus resultiert, daß die beiden erstgenannten Angebote nur in DB-Verkehrsmitteln - also den Eisenbahnzügen und der S-Bahn genutzt werden können, "Frankfurt City" jedoch zusätzlich auch in den Verkehrsmitteln der Stadtwerke (Bus, U-Bahn & Straßenbahn).

"hard- und software" rund ums Bett

Lattenroste
Schlafsysteme
Schlafmöbel
Bettzubehör



Bettwäsche
Kopfkissen
Zudecken
Matratzen

Qualitätsmarken
zu vernünftigen
Preisen

dormiCIEL

Inhaberin Freya Linder

Wilhelm Epstein Str. 61, Frankfurt-Ginnheim (beim Spärgel)

Kein Schaufenster - aber sorgfältige Beratung ohne Hetze
... mit Terminvereinbarung

➤
(069) 52 19 45
◀

Autos zu Pflugscharen!

Die meisten Verkehrstoten sterben an Krebs - Gesundheit und Verkehr in Berlin

Das Ausmaß der vom Verkehr verursachten Krankheiten mit Todesfolge wird bislang weit unterschätzt. Nur ein Drittel aller Verkehrstoten in Berlin geht auf Verkehrsunfälle zurück, die restlichen zwei Drittel werden durch Abgase und Verkehrslärm bewirkt. Zur Prävention sollte deshalb auch die Ärzteschaft für eine gesundheitlich-ökologische Verkehrsplanung eintreten.

Der motorisierte Straßenverkehr ist der bedeutendste Krankheitsauslöser der technischen Umwelt. Auspuffgase sind nicht nur für Allergien oder Atemwegserkrankungen, sondern auch für Krebs verantwortlich. Hinzu kommen der Verkehrslärm, der Herzinfarkt erzeugen kann, sowie tödlich verlaufende Unfälle. In der offiziellen Statistik der Gesundheitsfolgen des Verkehrs tauchen bisher nur die Unfallopfer, nicht aber Krebserkrankungen und Herzinfarkte auf. Deshalb werden die vom Verkehr verursachten Krankheiten mit Todesfolge unterschätzt.

Der Mediziner Johannes Spatz schätzt in seinem Beitrag "Gesundheit und Verkehr in Berlin", daß in Berlin etwa 3% aller Krebstoten auf die Wirkung von Autoabgasen zurückzuführen sind - jährlich etwa 250 Personen.

Bei Verkehrsunfällen sind 1993 in Berlin 163 Personen verstorben. Auch durch Verkehrslärm, der für rund 3% der Herzinfarktten verantwortlich gemacht wird, sterben weit mehr als 100 Personen/Jahr. Das Beispiel eines Risikovergleichs der kleinräumigen Gesundheitsbelastung durch krebserzeugende Auspuffgase und Verkehrslärm zeigt, daß das Krebsrisiko von belasteten Personen auf der Berliner Brückenstraße 490 mal so hoch liegt wie das durch die US-Umweltbehörde akzeptierte Risiko.

Insgesamt ergibt sich so in Ballungsgebieten wie Berlin ein etwa fünfmal so hohes Belastungsrisiko wie in ländlichen Gebieten. Spatz fordert deshalb eine gesundheitlich-ökologische Verkehrsplanung, die sich nicht von den Interessen der Autoindustrie leiten lassen darf.

Wie im letzten Jahrhundert, als in der Blütezeit der Prävention Vereine zur Gesundheitspflege gegründet

wurden, um die Umweltprobleme der damaligen Zeit zu lösen, sollte sich auch die Ärzteschaft heute wieder um die gesundheitliche Sanierung unserer Lebensumwelt kümmern und parteiisch als Anwalt für die Gesundheit der Bevölkerung auftreten.

	Dieselsruß in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Krebsfälle pro 100.000 exponierte Pers.
Ländl. Gebiete	0,9	6,3
West-Berlin	7,2	50,4
Konstanzer Str.	11,9	83,3
Schönhaus. Allee	12,2	85,4
Joachimstaler Str.	12,7	88,9
Bismarckstr.	13,1	91,7
Leipziger Str.	14,1	98,7
Lietzenburger Str.	14,5	101,5
Frankfurter Allee	14,6	102,2
Wilh.-Piek-Str.	16,0	112,0
Karl-Marx-Str.	16,6	116,2
Potsdamer Str.	19,4	135,8
Dudanstr.	21,3	149,1
Beusselstr.	25,5	178,5
Brückenstr.	33,4	233,8

"Autos zu Pflugscharen. Gesundheit und Verkehr in Berlin." Manuskript von J. Spatz, Berlin 1994.

Bearbeiteter Artikel in: Grünstift, Heft 10/1994, S.16-17.

Anschrift: Johannes Spatz, Arzt, Wilhelmsaue 13, 10715 Berlin.

Bezug des Originalartikels gegen Einsendung eines mit 3 DM frankierten Briefumschlags durch Grünstift-Redaktion, Stiftung Naturschutz Berlin. Potsdamer Str. 68, 10785 Berlin (fdf 234)



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

verantwortlicher Redakteur: Ralf Haselhorst (rha)

Redaktionsteam:
Fritz Biel (fb) Alfred Linder (al)
Stefan Schäfer (sts) Peter Schladt (ps)
Birgit Semle (bs)

☎: 069 / 49 90 100
ADFC-Mailbox ☎: 069 / 97981028

Fax 069 / 49 90 217
Login-Name: Adfc Ffm Kennwort: adfcffm

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 1997
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste Stand 11/96

Es öffnen sich Ihnen ungeahnte Türen!

Immer wieder werden Radfahrer durch unachtsam geöffnete Kfz-Türen verletzt. § 14 StVO schreibt jedoch eindeutig vor: Wer ein- oder aussteigt, muß sich so verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Vor dem Aussteigen muß der Insasse eines Kfz folglich prüfen, zu welcher Art von Verkehrsraum er auszusteigen beabsichtigt und ob jemand durch das Öffnen der Tür gefährdet werden könnte. Radfahrer dürfen haftungsrechtlich darauf vertrauen, daß die Türen eines Kfz nicht unvorsichtig geöffnet werden. Kollidiert ein Radfahrer mit einer sich öffnenden Tür oder stürzt beim Ausweichmanöver, liegt das Verschulden regelmäßig allein bei dem Insassen des Kfz.

Wegen der Pflichten aus § 14 StVO darf die Tür auch nicht zum Zwecke der Umschau einen Spalt weit blind aufgemacht werden. Schon dann haftet der Kfz-Insasse. Gelegentlich noch gerücheweise verbreitete ältere Rechtsprechung, nach der der Radfahrer, der zu nahe an einem haltenden Kraftfahrzeug vorbeifährt, Mitschuld an einem solchen Unfall trug, ist durch Gesetzesänderung schon lange überholt.

Andererseits wird der Radfahrer nicht von jeglicher Vorsicht enthoben: Fährt ein Radfahrer bei guten Sichtverhältnissen gegen die bereits geöffnete Tür eines haltenden PKW, hat er den Schaden alleine zu tragen.

(aus: Luftpumpe 2/96)



Touren und Aktionen

- 11.01. Fahrradcodieraktion in der Wilhelm-Epstein-Str. von 11⁰⁰ - 14⁰⁰ Uhr (siehe auch Artikel S. 6)
- 12.01. Sonntagsausflug der Stadtteilgruppe NW Treffpunkt 14⁰⁰, Praunheimer Brücke
- 08.02. Fahrradcodieraktion (siehe Termin 11.01.)
- 09.02. Sonntagsausflug der Stadtteilgruppe NW Treffpunkt 14⁰⁰, Praunheimer Brücke
- 08.03. Fahrradcodieraktion (Ort wie 11.01., von 11⁰⁰ - 17⁰⁰ Uhr)
- 15.03. Fahrradcodieraktion in Alt Harheim Fahrradscheune, Alt Harheim 27 von 11⁰⁰ - 14⁰⁰ Uhr

SPEISEGASTSTÄTTE **NASSOVIA**

Inh: Sigrid Nitsche

Direkt am Mainufer-Radweg in Frankfurt - Nied
Mainzer Landstraße 791 Tel. 069 - 39 62 52

Straßenbahn Linie 11: Haltestelle Nied Kirche

Gemütliche Atmosphäre
- Überdachte Terrasse - Kegelbahn -
Kollegräume - Regionale Küche

Radler und Ruderer herzlich willkommen

geöffnet: täglich ab 17 h, Sonn- und Feiertage ab 11 h,

geführte Radtouren in den **Masuren**

12-Tage-Programm: 8 Tage geführte Radtouren durch die Waldgebiete entlang zahlreicher Seen, durch malerische Orte mit Kirchen und Klöstern aus der Zeit des Kreuzritterordens; 4 Tage in Warschau, Danzig (1997 feiert die Stadt ihr 1000jähriges Bestehen), Marienburg, Frauenburg. Besuch bei masurischen Familien, Schiffsfahrt, Besichtigungsprogramm, Gespräche mit Ökologen, Ornithologen u.a..

Leistungen: VP, DZ/WC/DU, gesamtes Programm, Reiseleitung, Leihräder, Anreise, Rückreise im Schlafwagen (ab/an Berlin), Gepäcktransport, Busbegleitung, Karten. **Preis: DM 1.520,-**

Termine: 17.05-28.05, 19.06-03.07, 19.07-01.08,
01.08-12.08, 23.08-4.09.

Info und Buchung: FON/FAX: 030/322 44 02

ZeitSprung e.V.

Kultur- und politische Reisen

Klausenerpl. 3 • 14050 Berlin

Was leistet der ADFC in seinen Arbeitsgruppen?

Abstimmung mit bzw. Intervention bei städtischen Ämtern, Fahrradcodierung, (politische) Förderung des Radverkehrs, Frauengruppe, Infoladen, Kartografie, Seminare, Sonderveranstaltungen, Stadtteilgruppen, Technik, Touren, Touristikberatung, Vorstandsarbeit, Zeitung. Das Herbsttreffen am 2. November im Pferdestall hat deutlich gemacht, wie vielfältig die Aufgaben des ADFC-Kreisverbands Frankfurt sind. In der letzten Ausgabe von frankfurt *aktuell* wurde darüber berichtet.

Ist die Arbeit des ADFC-Kreisverbands erfolgreich?

Wir hatten mehrere Mitglieder, denen war das alles nicht genug - sie sind wieder ausgetreten. Es stimmt: die Vereinsziele haben wir noch lange nicht erreicht. Nach wie vor kommt sich der Mensch auf dem Fahrrad in dieser Stadt als Persona-non-grata vor, die allgegenwärtige Diskriminierung unseres umweltfreundlichen Verkehrsmittels (und der Leute, die drauf sitzen) geht nur sehr langsam zurück. Die Echternacher Springprozession ist ein Kinderspiel dagegen. Es gibt viel zu tun. Aber echte Aktivisten lassen sich nicht unterkriegen, wir sind auf dem richtigen Weg. Selbst mitarbeiten statt auszusteigen ist angesagt, damit der ADFC seinem Ziel stetig näher kommt.

Wie wird die Arbeit angepackt?

Jede und jeder Aktive hilft freiwillig und ohne Bezahlung in seiner/ihrer verfügbaren Freizeit. Von selbst wird nix besser, drum opfert man/frau Zeit, Kreativität und mitunter auch Geld, um die Sache voranzubringen. Jede/r nach ihren/seinen Talenten, und in gemeinsamer Arbeit wächst manche/r über sich hinaus. So lange das Ganze nicht in totalen Streß ausartet, stellt man/frau fest, daß das auch noch Spaß macht. Treffen sich beim ADFC doch Leute mit ähnlichen Interessen, aber unterschiedlichsten Lebenseinstellungen und aus allen Schichten - es ist spannend und auch schon mal aufregend, für den Verein zu arbeiten.

Dabei gibt es keinen "großen Zampanò", der Aufgaben verteilt und die "Richtlinien der Politik" festlegt. Wir sind ein großes, sehr lebendiges Team, trotzdem oder gerade deshalb funktioniert der Verein in letzter Zeit so gut.

Überlastung Einzelner führt zu vermeidbarem Frust.

Manche/n fasziniert die übernommene Aufgabe total: mit Lust arbeitet er/sie (fast) bis zum Umfallen. In die persönliche Krise können Mitglieder kommen, wenn sie sich zu viel aufgebürdet haben, oder wenn Streß aufkommt. Da geht die Motivation verloren, und interessierte NeueinsteigerInnen werden abgeschreckt. Wir brauchen aber jede Hand und jeden Kopf für den Erfolg bei der Interessenvertretung der RadlerInnen. Wir brauchen auch diejenigen, die zwar gern mitmachen würden, aber nicht bereit sind, sich mit Haut und Haaren einzubringen. Das ist auch gar nicht nötig, wenn viele an einem Strang ziehen und die Arbeit auf mehr Schultern verteilt wird.

Überschaubare Mitarbeit ermöglichen: Zeitgutscheine.

Wir möchten hier Mitglieder ansprechen, die sich nur zeitweise oder aufgabenorientiert in die Arbeit des ADFC-Kreisverbands einbringen wollen. Wie wär's, wenn Ihr dem Verein einen Gutschein schenkt nach folgendem Muster (gerne auch telef. oder per Postkarte)?

Zeitgutschein

Hiermit schenke Ich dem ADFC-Kreisverband
..... Stunden persönliche Mitarbeit nach Terminabstimmung.

☐ Am liebsten würde Ich mich einbringen bei:
.....

☐ oder:
Der Vorstand kann mich einsetzen, wo's nötig ist.

Name/Adresse/Telefon
.....

abgeben oder einschicken an den
ADFC-Infoladen, Berger Str. 110

Es gibt viel zu tun - packt Ihr mit an?

Touren leiten, Seminare/Veranstaltungen/Infostände organisieren und/oder betreuen, Räder codieren, städtische Radverkehrspolitik in Wort und Tat begleiten, Infoladendienst, Registratur führen, Infomaterialien disponieren, Fahrradtechnik übermitteln, Strecken abfahren, Zeitung texten, layouts, zum Druck bringen/von dort abholen, verteilen, Werbung akquirieren und, und, und ... Von hauchdünnen bis zu ganz dicken Brettern: **Mitmachen ist Ehrensache!**

Ihr Rad geklaut? Oh, wie bedauerlich!