



# Am Oetzberg vorbei nach Dubrovnik

... aber der Weg blieb das Ziel.

Text von Wulfhard, angereichert mit *kursiven Bemerkungen* von Rainer.

**E**nde August '98 starteten wir eine „ökologisch korrekte“ Fernreise, obwohl diesbezügliche Steuern noch gar nicht erhoben wurden. Die Wahl war ja erst später.

*Erstmal zum Oetzberg, die Richtung stimmte, dann immer geradeaus. Wulfhard hatte allen Ernstes einen 220V-Rasierapparat mitgenommen, wohl als Argument fürs Warmduschen auf Campingplätzen. Daraus wurde wenig, wir logierten in Mutter Natures 1000-Sterne-Hotel, das keine Steckdose zu bieten hatte, leider auch nur kalte Duschen aus der Trinkflasche. Die Bärte sprießten.*

Weiter über Süddeutschland und Austri-Land, das uns an einem 16%-Gefälle mit einem „Radfahren verboten“-Schild begrüßte – *ein prima Angebot für den Transitverkehr.*

Nach der zuchthäusermäßigen Maloche bei der Erklommung des Wurzenpasses (18%) kamen wir



halbfit in Slowenien an. Dort waren die Alpensteigungen zwar noch nicht zu Ende, aber die liebliche Landschaft *und die kurvigen Downhills* entschädigten für einige Strapazen.

In diesem Land wurden wir auch das einzige Mal nachts betreffend unserer Wildkämpfererei besucht. *Die Freunde und Helfer leuchteten mit der Taschenlampe in Wulfhards Zelt – meins sah wohl zu futuristisch aus, Eingang nicht gefunden. Wulf managte die Situation sozusagen mit links, dank perfekter Englischkenntnisse. „Wie are tuh bikers fram Germany ... haf not found a camping-place ... wie are totally reddy wis our body and our ghost ...“ Und um ökologischen Bedenken vorzubeugen, „wie don't make waist“. Angesichts der glänzenden Rhetorik blieb den sprachlosen Ordnungshütern nur noch übrig, uns eine gute Nacht zu wünschen.*

Mit der Staatsmacht kamen wir dann ein paar Tage später noch mal in Kontakt; diesmal mit der kroatischen. Als gestandene Weicheier sahen wir uns nämlich außerstande, einen Umweg von etwa 60 km zur Überschreitung der slowenisch-kroatischen Grenze an einem offiziellen Übergang auf uns zu nehmen. Die von uns gewählte Abkürzung entpuppte sich als geschotterter „Schmugglerpfad“, an der Grenzlinie mit einem Verbotsschild für Fußgänger ausstaf-

fiziert. Da keines für Radfahrer vorhanden war, überquerten wir die Grenze guten Gewissens.

Im ersten kroatischen Dorf gerieten wir in einen Checkpoint der Grenzpolizei. *Der Boss kassierte unsere Pässe und verbrachte dann eine halbe Stunde mit Telefonieren. Zwei jüngere Uniformierte filzten derweil unser Gepäck.* Am Anfang war die Stimmung etwas gespannt; aber nachdem bei der Untersuchung ein *(von Wulf sehr indiskret verpacktes)* *Fortsetzung auf Seite 3*

## Adreßfeld

Hier könnte z.B. auch Ihre Anschrift stehen. frankfurt aktuell erscheint alle zwei Monate und bringt viel Wissenswertes für RadlerInnen aus und um Frankfurt am Main.

Abo: DM 12 pro Jahr. Für Mitglieder des ADFC Frankfurt ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten.

## Strategietreffen der AG Verkehr

Einmal im Jahr trifft sich die AG Verkehr zu einem besonderen Termin, um zurückzuschauen auf das vergangene Jahr und die Weichen zu stellen für die verkehrspolitische Arbeit im neuen Jahr. Das diesjährige Strategietreffen findet statt am Samstag, dem 23.1.99 von 15-18 Uhr in unserem gewohnten Domizil im Club Voltaire (2. Stock), Kleine Hochstraße 5. Auch wer nur mal reinschnuppern will, ist herzlich willkommen. (fb)



# Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

## ADFC Kreisverband Frankfurt

### Vorstand:

Fritz Biel ☎ 069/52 95 74  
 Bertram Giebeler ☎ 069/59 11 97  
 Jürgen Johann ☎ 069/76 29 28  
 Freya Linder ☎ 069/53 32 53  
 Kamilla Nuyken ☎ 069/53 27 66  
 Anne Wehr ☎ 069/59 11 97

### Kassenwart:

Jean Coquelin ☎ 069/45 99 17

### 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: 17.15 - 19.00 Uhr  
 Samstag (März - Okt.): 11.00 - 13.00 Uhr

### Kontoverbindung:

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

### Kontakte für die Arbeitsgruppen:

#### Redaktionsteam frankfurt aktuell:

Ralf Haselhorst Fax + ☎ 069/707 16 83  
 E-mail: haselhorstr@acm.org  
 Alfred Linder ☎ 069/53 32 53  
 Fax: 069/52 04 08  
 E-mail: alfred\_linder@commerzbank.com

#### 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  
 Jürgen Johann ☎ 069/76 29 28

#### AG Verkehr:

Verkehrspolitischer Sprecher:  
 Fritz Biel ☎ ISDN 069/52 95 74  
 PC-Fax: 069/952 973 53  
 E-mail: FritzBiel@csi.com

Rainer Mai Fax + ☎ 069/41 30 85

#### Frauengruppe:

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

#### Infoladengruppe:

Gisela Schill ☎ 069/670 11 14

#### Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend:

Christina Romeis ☎ 069/74 84 68

#### Stadtteilgruppe Frankfurt-West:

Christian Kümmerlen ☎ 069/30 27 95

#### Stadtteilgruppe Nordwest:

Petra Honermann ☎ 069/51 68 26

#### Stadtteilgruppe Bornheim, Ost- und Nordend:

Karin Deckers ☎ 069/43 12 22

#### Die Sachsenhäuser Sattelfesten:

Birgit Semle ☎ 069/68 60 81 84

### Fördermitglieder des Kreisverbandes

- **Fahrrad Böttgen**  
Berger Straße 262-264 (siehe Anz. S. 5)
- **Per Pedale**  
Leipziger Straße 4 (siehe Anzeige S. 9)
- **Radschlag**  
Hallgartenstraße 56 (siehe Anz. S. 15)
- **Landkarten Schwarz**  
Eckenheimer Ldstr. 36 (siehe Anz. S. 7)
- **Storck**  
Alexanderstraße 1

## Editorial

**A**uch zu diesem Jahreswechsel habe ich wieder eine lange Liste guter Vorsätze erstellt. Ein Punkt darauf ist, niemals bei einem dieser zahlreichen Bringdienste eine Mahlzeit zu bestellen. Dies ist übrigens der einzige gute Vorsatz, an den ich mich in den letzten Jahren konsequent und lückenlos gehalten habe.

Schließlich ist man als Fahrradfahrer ökologisch bewußt und weiß, daß es nicht sinnvoll sein kann, wenn eine Blechbox 40 km durch die Gegend fährt, um fünf Pizzen unters Volk zu bringen, wo der nächste Laden zum Selberholen höchstens 5 Fuß-/Fahrradminuten entfernt ist.

Und außerdem geht mir seit Jahr und Tag die Rücksichtslosigkeit der Bringdienste auf den Geist. Diese Firmen sind die einzigen, die das Schild „Bitte keine Werbung einwerfen“ an meinem Briefkasten permanent ignorieren und

so erheblich zu meinem Altpapieraufkommen beitragen (Wieviel 1000 gibt's eigentlich von diesen Läden?).

Zudem kann man offensichtlich die Poller gar nicht so dicht zusammenstellen, daß nicht doch noch ein Bringdienst-Auto durchpaßt, um Fuß- und Radweg zu blockieren. Oder haben die Karren etwa eine Spezialausstattung, die es Ihnen ermöglicht, über solche Hindernisse hinwegzuschweben?

Wir hoffen, auch unsere Leser haben zahlreiche gute Vorsätze gefaßt, und seien es auch nur die, an die sie sich in den letzten Jahren sowieso schon konsequent und lückenlos gehalten haben.

Wir und wünschen ein gutes und erfolgreiches neues Jahr

Euer Redaktionsteam

## Inhalt

- 
- 1 Themenschwerpunkt Radreisen: Am Otzberg vorbei nach Dubrovnik

---

  - 2 Editorial, Kontakte

---

  - 4 Forderungen an die Politiker in Hessen zur Landtagswahl 1999

---

  - 5 Themenschwerpunkt Radreisen: Veloland Schweiz – ein Erfahrungsbericht

---

  - 6 Themenschwerpunkt Radreisen: Von Bad Vilbel nach Thyrnau bei Passau

---

  - 7 Themenschwerpunkt Radreisen: Radreisemarkt 1999

---

  - 8 Themenschwerpunkt Radreisen: Welche Radkarte – wofür?

---

  - 9 Termine, Treffpunkte, Ortsbeiräte

---

  - 10 Offenbach: Umgestaltung der Fußgängerzone ■ Freigabe von Busspuren für Radler  
Buchtip

---

  - 11 Eschborn/Schwalbach: Bike + Ride in Schwalbach-Limes  
Bürgermeistergespräch in Eschborn

---

  - 12 Arbeitskreis für Autofreies Wohnen ■ Die zweite Konferenz autofreier Bürger/innen  
Fortschritte in Sachen Codierung

---

  - 13 Begegnungen der fiesen Art ■ Codierung in der Geschäftsstelle

---

  - 14 „Park-Petzen“ helfen Polizei ■ Der VCD zeigt an  
ADFC-Frankfurt online ■ Tourenleiterseminar in Biebertal

---

  - 15 Wintercheck 98/99 ■ Jetzt beste Zeit für den Fahrradkauf

---

  - 16/17 Leserbriefe

---

  - 18 Haralds kleines ABC der großen Radfahr-Irrtümer ■ FER 12 Volt-Speichendynamo  
Impressum

---

  - 20 Touren, Aktionen, Codierungen usw. ■ Mehrtagestouren 1999 des ADFC Frankfurt am Main  
Raderlebnistage und autofreie Sonntage in Rheinland-Pfalz

## ■ Themenschwerpunkt RADREISEN

### Am Otzberg vorbei... (Fortsetzung von Seite 1)

pornographisches Druckerzeugnis kroatischen Ursprungs zu Tage kam, lockerte sie sich merklich. Für die Grenzer wurden aus den exotischen radfahrenden Grenzverletzern dadurch plötzlich gewöhnliche Menschen wie du und ich. Sie beschenkten uns mit einer deutschen „Wochenend“, und nachdem die Bosse fertigtelefontiert hatten, durften wir weiterfahren.

Wir durchquerten die Halbinsel Istrien, an deren Westküste schon wieder Remmidemmi-Tourismus tobt wie vor dem Krieg, zum ersten Sprung ins Meer. Über die Inseln Cres, Krk und Rab (*steile Anstiege bis über 500 m*) hüpfen wir zurück aufs Festland. Auf der langen Küstenstraße ging es weiter Richtung Süden, über Zadar und Split. *Prima zu fahren, mit schwachen, aber zähen Steigungen zwischen 5 und 250 m überm Meer.*

Wenn mittags die Sonne zu sehr brannte, betätigten wir uns vorübergehend als Badetouristen und aalten uns an der schönen blauen Adria. Zum Ausgleich kam auch hin und wieder ein ergiebiger Landregen – es gibt nicht Schöneres, als bei strömendem Regen mit der Taschenlampe einen Übernachtungsplatz zu suchen und das Zelt

aufzubauen. *Sagt Wulf, der in vier Wochen nur einmal naßgeworden ist! Trotzdem fanden wir meistens gute Plätze, die besten unter Pini- en mit exklusivem Meerblick.*

Kurz vor Dubrovnik machten wir einen Abstecher nach Mostar, Hauptstadt Herzegowinas. Die



*Träume von einem Friseurbesuch, mit traditionellem Rasiermesser, werden wahr. Vorher... nachher...*

Landschaft auf dem Weg dahin war deprimierend. Die Region, psychisch und materiell am Boden, ist gespickt mit niedergebrannten moslemischen Siedlungen neben propagandistisch aufgezogenen kroatischen Neubaugebieten aus der Retorte. *Zuerst wird der Fahnenmast aufgebaut und die Flagge geißt, dann kommen die Häuser.*

Die zerschossene Altstadt von Mostar besteht aus einem kroatischen und moslemischen Teil, getrennt durch die Neretva. *Die historische Brücke dazwischen wurde zerstört; eine breite Behelfsbrücke darf nur zu Fuß überquert werden.* Die jetzige Normalisierung scheint sich in dem Umstand zu erschöpfen, daß sich die beiden Bevölkerungsgruppen vorläufig am Leben lassen. Jedenfalls so lange die SFOR präsent bleibt. Mit sehr gemischten Gefühlen fuhren wir weiter und waren froh, das Irrenhaus hinter uns zu lassen.

Die Tour endete in Dubrovnik, das auch der städtebauliche Höhepunkt der Reise war. So eine Altstadt sollte jeder mal gesehen haben, vor allem in der Abenddämmerung. *Lange vor der Ankunft in Dubrovnik begannen wir verwilder-*

*ten Gestalten von einem Friseurbesuch zu phantasieren, mit traditionellem Rasiermesser. Der Traum ging in Erfüllung, danach waren wir wie neu. Wulfhard entpuppte sich als zivilisierter, schneidiger junger Mann, Marke Schwiegermutter's Traum. Er paßte prima ins Dubrovniker Straßenbild, es fehlte bloß noch die kroatische Offiziersuniform.*

Zurück ging's mit der Fähre nach Rijeka und weiter mit



*abgenommen. Auf der Küstenstraße tummelt sich weniger (Urlaubs-)Verkehr als vor 20 Jahren, es wird disziplinierter gefahren, und das Meer scheint sauberer geworden zu sein. Obwohl einige Restaurants, Hotels und Campingplätze geschlossen haben, verbleibt eine gute touristische Infrastruktur. Wer sich allerdings ins Landesinnere wagt, muß mit heftigen, schattenlosen Steigungen auf teilweise schlechten Straßen rechnen – im Sommer kaum zu empfehlen. Optimale Reisezeiten scheinen Mai/Juni und September/Oktober zu sein.*

*Am besten gefallen hat uns das Mini-Alpenland Slowenien, das neben einer abwechslungsreichen Landschaft zwischen Gebirge und Flachland relativ gute Straßen bietet, auf denen wenige Autos umsichtig bewegt werden.*

der Bahn, die uns zumutete, nochmal über den Wurzenpaß zu radeln. Eine Beschreibung der sattsam bekannten Probleme des grenzüberschreitenden Fahrradtransports schenken wir uns.

Fazit:

*Die kroatische Küste ist eine gute Gegend für gemütliche bis sportliche Urlaubstouren. Der internationale Tourismus hat stark*

*Wir überlegen uns, dort dieses Jahr im Juni eine einwöchige Tour anzubieten, Anreise mit der Bahn, Camping (Natur oder/und reguläre Zeltplätze), maximal ein Höhenkilometer pro Tag (oder doch etwas mehr??). Machen wir aber nur, wenn sich baldigst ein paar ernsthafte Interessenten melden: Telefon 41 30 85.*

*Wulfhard Bäumlein und Rainer Mai*



**Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club**

Landesverband Hessen e.V.  
Vorsitzender: Klaus Montz  
Postanschrift und  
Geschäftsstelle:  
ADFC Hessen e.V.  
Berger Str. 110  
60316 Frankfurt am Main  
☎ 069 / 49 90 090  
Fax 069 / 49 90 217  
E-mail:  
ADFC-Hessen@t-online.de

ADFC Bundesverband e.V.  
Postanschrift:  
Postfach 10 77 47  
28077 Bremen  
Geschäftsstelle:  
Grünenstr. 8-9, 28199 Bremen  
☎ 0421 / 34 62 90  
Fax 0421 / 34 62 950  
E-mail: ADFC@t-online.de  
Web: <http://www.adfc.de>



# PETER'S RADTREFF

## Individueller Radbau

Inhaber Peter Ringeisen  
**Silcherstr. 27 ~ 60529 Frankfurt/M (Schwanheim)**  
**Tel. 069 - 35 09 09 Fax. 35 00 10**





### Roller- und Fahrradfinanzierung

Mo,Di,Do,Fr, 10-13+15-18 Uhr Sa. 9-13 Uhr

# Forderungen an die Politiker in Hessen zur Landtagswahl 1999

Der Radverkehr hat durch seinen geringen Energiebedarf, die Emissionsfreiheit und den geringen Platzbedarf einen deutlichen ökologischen Vorteil vor allen anderen Verkehrsarten. Seine geringen Kosten für den Radfahrer selbst sowie der gesundheitliche Aspekt begründen seine soziale Bedeutung. Die im Verhältnis zu motorisierten Verkehrsarten geringen Kosten der Infrastruktur ermöglichen bei einer Verlagerung von Verkehr auf das Fahrrad eine Sicherung der Mobilität auch bei der derzeit schwierigen finanziellen Situation. Der ADFC-Hessen richtet deshalb vor der Landtagswahl folgende Forderungen an die Parteien in Hessen.

## 1. Umsetzung der Möglichkeiten und Mindestanforderungen der neuen StVO

Der ADFC Hessen fordert eine schnelle Umsetzung dieser neuen Möglichkeiten und Mindestanforderungen. Das Land muß in seinem Bereich tätig werden. Durch eine Erhöhung des Anteils der Fördermittel aus dem GVFG (Gemeinde-Verkehrsfinanzierungsgesetz) zugunsten des Radverkehrs sollen die Kreise, die Städte und Gemeinden in Hessen unterstützt werden, diese neuen Möglichkeiten der StVO-Novelle zugunsten der Radfahrer zu nutzen.

Damit soll der Fahrkomfort und die Sicherheit der Radfahrer gesteigert werden. Dies ist längst überfällig, um dem stark steigenden Radverkehr gerecht zu werden.

## 2. Beseitigung von Gefahrenschwerpunkten für den Radverkehr

Sowohl an Straßen in der Baulast des Landes als auch für Kreis- und kommunale Straßen sollte eine vom Land geförderte Maßnahme zur Beseitigung von Gefahrenpunkten ins Leben gerufen werden. So sollten landesweit an gefährlichen Stellen außerorts und an Ortseingängen Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer gebaut werden. Diese können bei Bedarf auch mit einer Verkehrsberuhigung kombiniert werden.

Für die Landtagswahl in Hessen am 7. Februar hat der Vorsitzende des Landesverbandes Klaus Montz einige Forderungen des ADFC zur Verkehrspolitik zusammengestellt, die wir hier abdrucken.

Die Erfüllung dieser Forderungen würde den Radverkehr auch in Frankfurt deutlich voranbringen. In vielen Punkten handelt es sich um Themen, an denen die Gremien des ADFC-Kreisverbandes und insbesondere die AG Verkehr schon lange arbeiten und schon viele Erfolge erzielt haben. Leider ist es nicht möglich, die Aussagen der Parteien dazu im Heft unterzubringen. Der entsprechende Beitrag ist zu umfangreich. Wir bemühen uns, diesen Text auf unsere neue WWW-Seite <http://www.adfc-ffm.de> (siehe auch Seite 14) zu stellen. (rha)

Dazu gehören auch Lückenschlüsse in kommunalen Radverkehrsnetzen. Diese stehen oft im Zusammenhang mit dem Verlauf auf oder der Querung von klassifizierten Straßen.

## 3. Verbesserung der Kombination Fahrrad und ÖPNV

Die Bahnhöfe und Haltestellen sollen so gestaltet werden, daß die öffentlichen Verkehrsmittel optimal miteinander verknüpft werden können und sie zu Fuß und mit dem Fahrrad attraktiv zu erreichen sind. Dazu gehört die Einbindung in Radverkehrsnetze und der Bau attraktiver Radabstellanlagen an den Haltepunkten des ÖPNV (Bike & Ride).

Auch eine Verbesserung der Zugänglichkeit der Bahnsteige und der Züge von den Bahnsteigen aus ist notwendig, um die Mobilität von Behinderten, Eltern mit Kindern und Kinderwagen, Menschen mit schwerem Gepäck und Radfahrern zu verbessern. Die Verbesserungen beim rollenden Material in Bezug auf Mehrzweckabteile müssen weitergeführt werden.

Damit soll der Anteil des Umweltverbundes am Modal-Split erhöht werden.

## 4. Förderung des Fahrrad-Tourismus

Um an der zunehmenden Bedeutung des Fahrrad-Tourismus partizipieren zu können, muß das Netz der Hessischen Radfernwege ausgebaut und vor allem in der Qualität verbessert werden.

Um mit anderen Angeboten in Europa mithalten zu können, sind wesentliche Verbesserungen in der Qualität der Wegführung und -beschaffenheit sowie der Weg-

weisung erforderlich. Auch ist eine Ergänzung mit einem Programm für fahrradfreundliche Beherbergungsbetriebe notwendig.

## Konkrete Beispiele für die Umsetzung

Wir zeigen Ihnen hier einige Beispiele, wie die Forderungen des ADFC Hessen konkret umgesetzt werden können. Mit einem Landesprogramm zur Förderung des Radverkehrs, das sich auf ein oder mehrere konkrete Themen konzentriert, kann auch die Landespolitik den Radverkehr in den Kommunen wirkungsvoll fördern.

1. Umsetzung der Möglichkeiten und Mindestanforderungen der neuen StVO Bis Ende des Jahres 1999 werden in Hessen 100 Einbahnstraßen für Radfahrer in der Gegenrichtung freigegeben. Das Land stellt Beratungsleistungen und bei größeren Investitionen Zuschüsse aus dem GVFG zur Verfügung.

Die neue StVO bietet die Möglichkeiten, durch Öffnung von Einbahnstraßen mehr Sicherheit und kurze Wege für den Radverkehr zu schaffen.

2. Beseitigung von Gefahrenschwerpunkten für den Radverkehr An 50 Ortseinfahrten, an denen Radwege und/oder Fußwege die Fahrbahn kreuzen, werden bis Ende des Jahres 1999 Maßnahmen zur Querungshilfe und Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs umgesetzt.

An Straßen, für die das Land die Baulast trägt, kann solches beispielhaft umgesetzt werden. Dazu

eignen sich besonders breite Mittelinseln mit Fahrstreifenverengung.

3. Verbesserung der Kombination Fahrrad und ÖPNV Bis Ende des Jahres 1999 werden an 20 Hessischen Bahnhöfen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen, die komfortabel, diebstahlsicher und witterungsgeschützt sind.

Bis Ende des Jahres 2000 werden in Hessen 10 Fahrradstationen an wichtigen Knotenpunkten des Öffentlichen Personenverkehrs eingerichtet und in Betrieb genommen.

Mit dieser Maßnahme werden gleichermaßen das Radfahren und der Öffentliche Verkehr gefördert und damit die Straßen entlastet. Weiterhin ist der verbesserte Diebstahlschutz ein Beitrag zur Kriminalitätsbekämpfung.

4. Förderung des Fahrrad-Tourismus Bis Mitte des Jahres 1999 werden alle hessischen Fernradwege systematisch auf Mängel untersucht und bis April 2000 werden alle Mängel an der Wegweisung behoben. Mängel in der Wegführung und wesentliche bauliche Mängel werden Zug um Zug bis April 2001 behoben.

Im März des Jahres 2000 erscheint ein Bett & Bike Führer, in dem fahrradfreundliche Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe in Hessen verzeichnet sind. Dieser ist entsprechend den in NRW und BW erschienenen Führern gestaltet. Die Betriebe erscheinen auch in dem bereits bestehenden bundesweiten Bett & Bike Führer.

Mit diesen Maßnahmen kann Hessen den Anschluß an die Angebote anderer Länder und Regionen finden, die bereits vom boomenden Fahrradtourismus profitieren.

Die Finanzierung kann durch eine Erhöhung des Anteils der Fördermittel aus dem GVFG und des Haushaltes zugunsten des Radverkehrs geschehen. Bisher entspricht der Anteil, der für den Radverkehr ausgegeben wird, bei weitem nicht dem Anteil des Radverkehrs am innerörtlichen Straßenverkehr.

■ Themenschwerpunkt RADREISEN

## Veloland Schweiz – ein Erfahrungsbericht

Für Ende September 1998 plante ich eine kurze Radreise in der Schweiz – von Fribourg, wo ein Freund von mir wohnt, in's Tessin. Ich machte nur eine vage Routenplanung, wollte vor Ort entscheiden, wie ich fahren würde. Irgendwie hatte ich im Hinterkopf, dass die Schweiz mehrere neue Fernradwege ausgearbeitet hatte. Obwohl meine bescheidenen Erfahrungen mit vorbereiteten Fernradwegen durchwachsen waren, ließ ich mir vom Schweizer Fremdenverkehrsbüro Informationen kommen. Das war der Auftakt zu einer Kette von positiven Überraschungen.

Das Informationsmaterial, das kam, verdiente seinen Namen wirklich und war nicht einfach billige

schreitende Zugverbindungen mit Fahrradmitnahmemöglichkeit. Die andere Broschüre enthält detaillierte Fahrpläne für Strecken entlang der Velorouten, die man vielleicht lieber mit Zug, Bus oder Schiff zurücklegen möchte - insbesondere, um sich schwierige Anstiege zu ersparen.

Ohne dieses Informationsmaterial hätte ich die Velorouten links liegen lassen. Ich mag keine Routen, die einen in Zick-Zack-Kursen auf die abstrusesten Nebenwege oder auf Pseudoradwege führen und auf denen kein vernünftiges Vorwärtskommen möglich ist. Mein traumatisches Erlebnis in dieser Hinsicht war der Bodenseeradweg, dem ich einmal von Meersburg bis Fried-

Straßen zurückgeschreckt, was sich in schmalen Tälern und an engen Seeufern manchmal nicht vermeiden lässt.

Fazit: Das Zusammenspiel von gelungener Routenführung, radreisefreundlichem Fremdenverkehr und fahrradfreundlichem öffentlichem Personenverkehr in einem Land mit vielfältiger Landschaft bringt viel Radreisepaß. Ein Vorbild für Deutschland, von dem wir noch weit entfernt sind. Zur Information: Es gibt neun nationale Velorouten in der Schweiz: drei leichte die Flüsse Aare, Rhein und Rhone entlang, drei unterschiedlich anspruchsvolle Routen zwischen Genfer See und Bodensee, je eine anspruchsvolle Route in Jura und Graubünden sowie eine Nord-Süd-Route zwischen Basel und Chiasso.

*Rupert Helbig in „Pett man sülm“ des ADFC Schleswig-Holstein*

PS.: Das Schweizer Fremdenverkehrsbüro erbittet für seine Broschüren und den Versand einen (freiwilligen) Kostenbeitrag von DM 4,-. Ich habe ihn gerne gezahlt.



*Schweizer Perfektion zum Wohle des Reisenden: Gute Beschilderung, Spezialkarten und, als Krönung, ein Bahnfahrplan speziell für Radreisende, natürlich in den drei Landessprachen.*



Reklame. Zum einen gab es eine Broschüre, in der die 9 nationalen Velorouten vorgestellt wurden. Sie werden zwar teilweise recht blumig beschrieben, aber es gibt auch harte Infos wie die Streckenlänge, den Anteil der nicht asphaltierten Wege und vor allem die Höhenmeter. Dazu ausführliche Hinweise, wie man zu Übernachtungsquartieren kommt. Übernachtungsbetriebe, die besondere radtourismusrelevante Kriterien erfüllen, dürfen sich mit einer „Veloland Schweiz“-Fahne schmücken. Als besonders wertvoll erwiesen sich zwei Broschüren der Schweizer Bundesbahn: Eine informiert über die Fahrradmitnahme in der Schweiz (inzwischen in allen Zügen möglich mit Ausnahme derjenigen, die besonders gekennzeichnet sind: meistens Eurocity oder ICE aus Deutschland) und über grenzüber-

richshafen gefolgt bin und den ich schleunigst verlassen habe. Immer noch skeptisch, aber doch neugierig, begann ich den Wegweisern zu folgen. Ich hatte Lust auf kräftige Anstiege und rauschende Abfahrten, also kam es mir gerade recht, dass die Alpenpanoramaroute („Die Anspruchsvolle“) durch Fribourg führte (später wechselte ich auf die Nord-Süd-Route über den Gotthard). Ich folgte ihr Richtung Berner Mittelland – und wurde wieder positiv überrascht. Angefangen von der Qualität der Beschilderung über die Zuverlässigkeit der Ausschilderung bis zur Routenführung war ich begeistert. Gerade im Mittelland gibt es viele schöne Sträßchen, die man nur auf sehr genauen Karten finden würde, auf denen man aber dennoch gut voran kommt. Andererseits wurde auch nicht vor etwas stärker befahrenen

Schweiz Tourismus  
Kaiserstrasse 23  
60311 Frankfurt a.M.  
Tel.: 069/256001-0  
Fax: 069/256001-10  
www.schweizferien.ch  
stfrankfurt@schweizferien.ch  
„Bike & Sleep“ Handbuch mit 113 Velohotels und vielen Infos für 15,00 DM im Kümmerly+Frei-Verlag in jeder Buchhandlung und bei unserer ADFC-GmbH in Bremen - Drei offizielle Routenführer (für je drei Routen) für je 42,80 DM im Werd-Verlag in jeder Buchhandlung.

**WORLD OF BIKE**

**Fahrrad BÖTTGEN GmbH**

**!!! Meisterwerkstatt !!!**  
**!!! Shimano Service Center !!!**

*bietet jetzt Exklusiv für ADFC Mitglieder einen Reparaturservice innerhalb von 24 Stunden\* an.*

**!!!Selbst in der Hochsaison!!!**

\*soweit die Teile auf Lager sind

**Tel. 069/945108-0**

Frankfurt 60385 | Berger Str. 262-264

## ■ Themenschwerpunkt RADREISEN

# Von Bad Vilbel nach Thyrnau bei Passau

Das war natürlich nicht der kürzeste Weg, es war im Vergleich zu der Autobahn, bzw. der Bahnstrecke rund 200 km weiter. Dafür wurde mir eine herrliche Landschaft verschiedener Gebiete Süddeutschlands geboten. Um es vorwegzunehmen, es war herrlich, wenn auch das Wetter nicht hundertprozentig mitspielte.

Aber dafür hatte ich vorgesorgt, ich war warm angezogen und hatte auch gute Regenkleidung in den Satteltaschen.

Am ersten Tag kam ich leider erst zur Mittagszeit von zuhause weg und so kam ich nicht, wie ich es vorher geplant hatte, durch das Maintal bis Wertheim. Ich hatte keine Lust, bei Dunkelheit zu fahren und so übernachtete ich in einem Gasthof in Kleinheubach.

Ich hatte da trotzdem schon ca. 90 km auf gut ausgebauten Radwegen des Maintals zurückgelegt. Leider war aber die Beschilderung des Maintalwegs nicht sehr gut und so mußte ich oft den richtigen Weg suchen. Ich hatte vorher die Karte nicht sorgfältig genug studiert. Das werde ich mir fürs nächste Mal merken.

Das Wetter war erträglich. Es gab einige Schauer, die mich zu Pausen unter Brücken zwangen. Aber ansonsten kam häufig die Sonne raus und ich konnte die Fahrt genießen.

Für die Übernachtung fand ich einen Gasthof mit einem Radfahrerlager. Das war ein Zehn-Bett-Zim-

mer und sehr preiswert. Außerdem war ich sowieso der einzige Gast. Am zweiten Tag fuhr ich nach dem Frühstück gegen 10.00 Uhr los und erreichte bald Wertheim, wo ich auf den Radfernweg „Liebliches Taubertal“ abog. Dieser Weg ist, im Gegensatz zum Maintalweg, erstklassig beschildert. Ich hätte hier eigentlich keine Karte gebraucht, aber es war doch beruhigend, eine dabei zu haben.

Das Wetter war den ganzen Tag optimal. Die Sonne schien, aber dennoch wars angenehm kühl - ein wunderschönes Radlerwetter. So konnte ich mich während der Fahrt und bei meinen Pausen am wunderschönen Taubertal erfreuen.

An diesem Tag erreichte ich nach 110 km Weikersheim, wo ich im Jugendgästehaus übernachtete. Nach der Übernachtung startete ich gegen halb zehn und erreichte bald Rothenburg ob der Tauber. Nun gings auf dem Altmühlweg weiter und ich erreichte nach 115 km die Stadt Muhr am Altmühlsee, wo ich in einem Gasthof übernachtete.

Auch der Altmühlweg ist sehr gut beschildert, bis hier zumindest. So hatte ich keine Probleme, auf dem richtigen Weg zu bleiben. Am Tag drauf wurde die Tour

etwas schwieriger. Ab Gunzenhausen sind auf den Wegweisern meistens nur die nächsten kleinen Ortschaften angegeben und die konnte ich nicht immer. So mußte ich häufig die Karte verwenden, aber die Karte war sehr gut und so blieben mir ernsthafte Umwege erspart.

Nun hatte ich auch meine erste Panne. Auf einem Waldweg lag ein spitzer Stein, der mir am Hinterrad den Schlauch platzen ließ. Natürlich hatte ich einen Ersatzschlauch dabei und so war die Reparatur nicht sehr schwer, da ich aber dafür das Hinterrad ausbauen mußte, ging von da an die Schaltung nicht mehr exakt.

Ich durchquerte die herrliche Universitätsstadt Eichstätt und übernachtete in Arnsberg. In diesem Dorf fragte ich einfach auf der Straße einen Passanten, ob er mir eine günstige Übernachtungsmöglichkeit nennen kann. „Klar“, meinte er, „fahren Sie einfach diese Straße hoch und klopfen Sie bei dem Haus dort ans Fenster. Das Ehepaar dort vermietet ein Zimmer für durchreisende Radfahrer.“ So wars dann auch und ich verbrachte die Nacht in einem kleinen, gemütlichen Schlafzimmer. Am nächsten Morgen frühstückte ich gemeinsam mit der Familie und es gab eine nette Unterhaltung über meine Radtour und das Wetter, das nicht so gut war. Danach fuhr ich weiter.

Vor der Abfahrt stellte ich fest, daß die Bremsbacken abgenutzt waren und das, obwohl ich sie vor der Abfahrt in Gronau erneuert hatte. Sonst halten die an meinem Rad immer ein bis zwei Jahre. Ich bekam sie in Kipfenberg und tauschte sie aus.

Zur Mittagspause ging ich in eine kleine Gaststätte am Rand der Altmühl. Dort gab's einen köstlichen, frisch gefangenen Karpfen aus

dem Fluß. Frisch gestärkt setzte ich meine Tour fort und war bald in Kelheim, wo für mich der Donau-Radwanderweg begann.

Nachdem ich Regensburg hinter mir hatte, verbrachte ich die Nacht in Tegernheim.

Am Tag drauf ließ ich es etwas ruhiger angehen. Mein Ziel war Plattling, wo ich meine Verwandtschaft besuchte, und bis dorthin waren es „nur“ 80 km. So konnte ich mir auch etwas mehr Zeit lassen und machte mehr Pausen als in den vorangegangenen Tagen. Ich kam am frühen Nachmittag in Plattling an und so hatten wir den restlichen Tag Zeit zum Erzählen und gönnten uns ein köstliches Abendessen beim Griechen.

So fuhr ich auch am nächsten Tag erst nach dem Mittagessen weiter. Allerdings verschätzte ich mich in der Entfernung. Mit dem Auto sind es von Plattling nach Passau gerade mal 50 km, allerdings über die Autobahn. Der Donauradweg macht aber die Donauschleifen mit und außerdem liegt mein Zielort Thyrnau ca. 12 km hinter Passau. So hatte ich am letzten Tag meiner Radtour noch 90 km zu bewältigen. Es war ein tolles Gefühl, als ich das Ortsschild von Thyrnau vor mir sah – geschafft!!!

Am Tag drauf wurde erst mal das Rad geputzt, es war jede Menge Schlamm zu entfernen. Danach machte ich eine Inspektion und stellte fest, daß am Hinterrad zwei Speichen gebrochen waren. Außerdem war ja die Schaltung noch korrekt einzustellen. Da ich noch ein paar Kleinigkeiten entdeckte, brachte ich mein Fahrrad in den Nachbarort zu einer Fahrradwerkstatt, wo alle diese Schäden für DM 30,- behoben wurden. Ich blieb noch eine Woche in Thyrnau und kurierte meinen Muskelkater aus. Größere Radtouren machte ich in dieser Woche nicht mehr und danach fuhr ich mit dem Zug zurück.

Ich werde diese Tour auf jeden Fall noch mal machen, allerdings im Frühjahr oder im Sommer ➤➤



Kelsterbacher Straße 49  
60528 Frankfurt am Main  
Telefon 069 - 6 70 14 25

## Radhaus Niederrad

**Norbert Wirth - Kaffenberger**

Öffnungszeiten:

Di. bis Fr.: 10 - 13 und 15 - 18 Uhr

Sa.: 9.30 bis 13 Uhr

Fahrräder ♦ Teile ♦ Service

■ Themenschwerpunkt RADREISEN



Das Spektrum reicht von der selbstorganisierten Radreise mit Zelt und Kocher bis zu Radreiseveranstaltern, bei denen neben dem Gepäcktransport auch die Unterkunft in guten Hotels und Pensionen zum Programm gehört. Viele Fremdenverkehrsämter mit radtouristischem Angebot aus der näheren und weiteren Umgebung von Frankfurt werden für Informationen zur Verfügung stehen. Die ursprünglichste Form des Fahrradurlaubs möchten die Reiseradler/innen des ADFC vermitteln.

Auch für die Unverbesserlichen, die trotz vieler schlechter Erfahrungen die Transportkombination „Bahn und Rad“ nutzen möchten, gibt es Hilfe durch PRO BAHN, Frankfurt.

Außer der Lust am Radfahren benötigt mensch lediglich noch ein gutes Rad, entsprechende Ausrüstung und vernünftige Karten, um die Urlaubsreise antreten zu können. Über all dies gibt es ebenfalls Auskunft.

## Radreisemarkt 1999

Obwohl sich auf unseren Artikel im letzten frankfurt aktuell niemand(!) gemeldet hat, konnten wir das Vorbereitungsteam verstärken. Daher wird der Kreisverband Frankfurt auch zum dritten Mal einen Radreisemarkt veranstalten. In diesem Jahr findet er am Sonntag, dem 14.03. von 11 - 18 Uhr im Bürgerhaus Bornheim statt. Allen Interessenten sollen die verschiedenen Möglichkeiten der Kombination von Urlaub und Fahrrad aufgezeigt werden.

Wer nun noch einen optischen Eindruck von verschiedenen Reisegegenden möchte, kann sich Kurz-Diavorträge über durchgeführte Radreisen ansehen. Das genaue Programm wird am Veranstaltungstag bekannt gegeben. Einer der Höhepunkte wird sicherlich die Verlosung von attraktiven Preisen, gespendet von den ausstellenden Firmen, sein.

Wer jetzt schon auf das Tourenprogramm des ADFC wartet, muß sich noch bis zum Radreisemarkt gedulden. Hier wird es, noch druckfrisch, in ausreichender Anzahl zur Mitnahme zur Verfügung stehen.

Natürlich sollte das eigene Fahrrad codiert sein. Auch dies wird auf dem Radreisemarkt möglich sein. Also, Personalausweis, Kaufnachweis und 10,- / 20,- DM (Mitglied / Nicht-Mitglied) mitbringen und schon kann zusätzliche Diebstahlsicherheit graviert werden.

Nach soviel Beschäftigung mit dem Fahrrad hoffen wir natürlich auch, daß das Wetter mitspielt und alle Besucher mit dem Rad oder zumindest mit dem RMV kommen werden. Die Parkplatzkapazität setzt der Anreise mit dem Auto sehr früh natürliche Grenzen.

Das Vorbereitungsteam wünscht allen Besuchern eine interessante und abwechslungsreiche Veranstaltung.  
*Ralf Paul*

### Radreisemarkt 1999

14.03.99, 11 - 18 Uhr  
Bürgerhaus Bornheim,  
Arnsburger Straße 24  
Eintritt frei

### Von Bad Vilbel nach... (Fortsetzung von Seite 6)

➤ und ich werde mir beim nächsten Mal mehr Zeit lassen. Diesmal wollte ich die sportliche Note erleben und hatte keine Lust, viel auf der Strecke anzuschauen. Das Wetter war zum größten Teil schlecht und so hatte ich auch keine Lust auf längere Aufenthalte. Ich machte jeden Tag in kleinen Gasthöfen eine Mittagspause und setzte mich sonst alle 20 km für eine Viertelstunde auf eine Bank. Das reichte mir.

Eines fiel mir auf meiner Tour negativ auf. Leider gibt es an diesen sehr schönen Radfernwegen fast keine Schutzhütten, die ein Radler für Pausen oder zum Schutz vor Regen aufsuchen kann. Es gab dafür nur Bushaltestellen, aber die waren natürlich selten, denn ich fuhr fast nur auf reinen Radfahrwegen. Die einzige Alternative dazu waren Brücken. Das könnte man noch verbessern.

*Josef Brückl*

Seit  
1903

## Landkarten Schwarz

Reiseführer / Globen / Atlanten  
Rad-, Wander-, Straßen- u. Stadtkarten



60318 Frankfurt am Main  
Eckenheimer Landstraße 36,  
Tel. 069 / 55 38 69 · Fax 069 / 59 75 166

Filiale: Gr. Hirschgraben o. Nr., Tel. 069 / 28 72 78  
(gegenüber Goethehaus)

## GINNHEIMER SCHÖNE AUSSICHT

Hessisches Gasthaus • Regionale Küche • Patisserie

Ginnheimer Stadtweg 129 • 60431 Frankfurt am Main  
Mo, Mi, Do, Fr, Sa 17.00 - 24.00 Uhr,  
So. 11.30 - 14.30 Uhr und 17.00 - 23.00 Uhr  
Dienstag Ruhetag  
Telefon 069/53 28 95

## ■ Themenschwerpunkt RADREISEN

Was wir wollen, wissen wir: Einmal vor der Tour (oder vor dem Kampf durch den Straßen-Dschungel der Großstadt) die bestmögliche Route ausbaldowern und dann unterwegs die Stelle auf der Karte finden, wo wir gerade sind, um zu erkennen, wo wir jetzt lang müssen.

Als Planungskarte für die Radferntour bietet sich im Maßstab 1:150'000 die Radtourenkarte der Bielefelder Verlagsanstalt, die RTK 150, an: ihre Signaturen lassen, deutschlandweit auf 27 Blättern, empfehlenswerte Strecken, spezifiziert nach Kfz-Belastung, hervorragend erkennen und Steigungspfeile verweisen auf mittlere (3-7%) bzw. stärkere Anstiege.

Führt die Karte allerdings - was ja immer vorzuziehen ist - den Radverkehr autofrei, also abseits der Straße durchs Gelände, kann schon an der ersten Abzweigung oder Gabelung des Wegs die Weiterfahrt zum Problem werden: der große Maßstab lässt Detaildarstellung nicht zu. Dies gilt genauso - die RTK 150 ist eine hochvergrößerte 200'000 - auch für die 200'000-er Deutsche Generalkarte der Shell-AG und für die französische Michelin-Karte (die als besonderes Bonbon für uns Radfahrer vorbildlicherweise Höhenzahlen an Kreuzungen und Kuppen zu bieten hat).

In Hochgebirgen sind dann schon wieder sogar noch größere Maßstäbe (325'000 Norwegen, 400'000 Schweiz) auch als Unterwegs-Karte

## Welche Radfahrkarte – wofür?

Auf der Brombacher Hütte (beim Herbsttreffen des Kreisverbands) regte Freya an, auch einmal in Frankfurt aktuell zu erläutern, was so auf dem Markt ist an papiernen und elektronischen Informationen über das, was wir in unserer näheren Umgebung unter die Reifen nehmen. Jetzt füge ich noch hinzu: auch zu erwarten ist ...

durchaus brauchbar: da gibt es zur Straße ja gar keine Alternative...

Haben wir also eine Route nach der (Planungs-)Karte vorgesehen,

dann suchen wir uns im Gelände mithilfe einer der topographischen

Karten mit Ma ß s t ä -

ben von 50' bis 75'000 den Weg - sie weisen Höhenlinien auf (in der Stadt mit Stadtplänen; siehe unten).

Einschränkend muss allerdings zu diesen Höhenlinien gesagt werden, dass sie im Gelände für uns nur an übersichtlichen Steilstellen Orientierungshilfen bieten: sie sind wirklich nur zeitaufwendig zu deuten (erst mal die nächste Höhenzahl in ihrem Verlauf ausfindig machen zur Vergewisserung des Standorts: die Zahl ist so herum eingedruckt, dass eindeutig zu sehen ist, ob das Gelände ansteigt oder abfällt, auch wenn die Höhenzahl der nächsten Linie nicht im Blick ist: wo bei den Ziffern

oben ist, ist's auch im Gelände...) und dann überprüfen, welche Alternative die wahrscheinlichere ist!

Entscheidend für uns ist, dass in Landkarten dieser Maßstäbe 1:50'- bis 1:75'000 - erst recht mit eingedruckten Radverkehrsbeziehungen und diese obendrein noch differenziert nach gemischt genutzt oder autofrei, wie bei der TF50, der Topographischen Freizeitkarte des Hessischen Landesvermessungsamtes - mit nur wenigen Ausnahmen, alle Wege eingezeichnet sind, sodass wir zum Beispiel im Wald die Kreuzungen abzählen können und auch bei wolkenverhangenem Himmel die Orientierung nicht verlieren. Empfehlenswert sind auch die topographischen ADFC-Regionalkarten der BVA (teils 75', teils 50'000): sie haben zudem den Vorteil eingedruckter Ausfallstraßen-Namen, differenzierter Wegebeschaffenheits-Signaturen, ausgeklügelte Faltung und zahlreicher Vorschläge erprobter Radtouren. Für den Frankfurter Raum ist die Erstellung eines Netzes mit der Empfehlung von gut einem Dutzend Tagestouren zwischen Darmstadt, Wiesbaden, Bad Nauheim und Hanau im Lauf des Frühjahrs und Frühsommers durch die Kartographie-AG vorgesehen (Maßstab und Blattschnitt müssen noch vom Verlag festgelegt werden, das ist Marketing-Entscheidung): wenn die BVA die Regionalkarte Frankfurt wie auch immer auflegen will, geht die Bitte um Mitarbeit an die Mitglieder der Kartographie-AG in den Postausgang...

Karten mit noch kleinerem Maßstab sind die Stadtpläne, von denen es in der Rhein-Main-Region eine ganze Reihe mit eingedruck-

ten Radverkehrsbeziehungen gibt, zum größten Teil unter Mitwirkung der örtlichen ADFC-Gliederungen erstellt. Liegt der Maßstab unter 1:20'000, sind alle Straßennamen angegeben (und auch zu entziffern!), dann erleichtert die Beschilderung die Orientierung - bei der GrünGürtel-Freizeitkarte der Stadt Frankfurt mit dem Maßstab 1:20'000 war die Angabe der Namen allerdings nur an Durchgangsstraßen möglich - aber auf eine solche stößt man ja doch immer wieder.

Bleibt noch der Hinweis auf die flächendeckende CD-ROM der TF50 des Hessischen Landesvermessungsamtes: Auf das Erscheinen einer solchen mit den ausgewählten Radverkehrsmöglichkeiten der Papier-Ausgabe müssen wir noch warten...

Ach ja, da gibt es ja noch die zahlreichen Radwanderführer verschiedener Verlage, keiner ohne Kartenausschnitte der Routen. Die bieten neben der obligatorischen Wegebeschreibung - erfahrungsgemäß stehen selbst ausgefuchste Pfadfinder vor unlösbaren Orientierungsproblemen vor Ort aufgrund Platzmangels in der kartographischen Darstellung kniffliger Gegebenheiten - weitere Vorteile: Beschreibung von Sehenswürdigkeiten, Hinweise auf Beherbungs- und Verpflegungsmöglichkeiten, Sportstätten, ÖPNV-Anschlüsse, Fahrrad-Reparaturwerkstätten und manches andere, sind aber bestimmungsgemäß immer nur auf bestimmte Strecken oder auch Rundkurse beschränkt und vergleichsweise unhandlich. Vergleichsweise: Jede Landkarte hat im Gebrauch ein unmögliches Format - da hilft nur ein ausgeklügeltes Falten - und das am besten immer wieder in neuen Knicken (damit die Karte nicht so schnell an den Kreuzungspunkten der Faltungen einreißt!)

Zum 'Kennenlernen, Benutzen und Verstehen Topographischer Karten' verweise ich auf das entsprechende, hervorragend gestaltete Faltblatt des Hessischen Landesvermessungsamtes, erhältlich im Infoladen.

Harald Braunewell



**Wo gibts  
SCHOTTENPREISE ?**

**BenBIKE**  
DER FAHRRAD SCHOTTE

**Hamburger Allee 49-53  
60486 Frankfurt**

**☎ 069 / 97 99 20 20**



## TERMINE

Di.	19.1.	R	Redaktionsteam
Di.	19.1.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	20.1.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	20.1.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	25.1.	T	Technik-Stammtisch
Mi.	27.1.	S	Die Sachsenhäuser Sattelfesten
Do.	28.1.	BU	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim und Umgebung
Fr.	29.1.	BO	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bornheim, Ost- und Nordend
Fr.	29.1.	CM	Critical Mass
Fr.	29.1.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest (Ort geändert!)
Mo.	1.2.	F	ADFC-Frauenstammtisch
Mo.	8.2.	T	Technik-Stammtisch
Di.	9.2.	VS	Vorstandssitzung
Di.	16.2.	R	Redaktionsteam
Mi.	17.2.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	17.2.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Do.	18.2.		Mitgliederversammlung (siehe Seite 1)
Mo.	22.2.	T	Technik-Stammtisch
Mi.	24.2.	S	Die Sachsenhäuser Sattelfesten
Do.	25.2.	BU	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim und Umgebung
Fr.	26.2.	BO	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bornheim, Ost- und Nordend
Fr.	26.2.	CM	Critical Mass
Fr.	26.2.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	1.3.	F	ADFC-Frauenstammtisch
Di.	2.3.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	8.2.	T	Technik-Stammtisch

## TREFFPUNKTE

BO	20.00	Kneipe „Im Hinterhof“, Egenolffstraße 17
BU	19.30	Kneipe „Pilot“, Jordanstraße 3
CM	16.00	Konstabler Wache / Kurt-Schumacher-Straße
F	19.30	Kneipe „Im Hinterhof“, Egenolffstraße 17
NW	19.00	„Einstand“, Am Ginnheimer Wäldchen 1 Vereinsgaststätte des Tennisclubs Blau-Gelb
R	19.30	Treffpunkt auf Anfrage (069/7071683)
S	20.00	Kneipe „Tandure“, Wallstraße 10
T	18.15	„Heck-Meck“ Bockenhm, Diemelstraße/Friesengasse
V	19.30	Club Voltaire, Kleine Hochstraße 5, 2. Stock
VS	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Berger Straße 108-110 HH
W	19.30	Ruderclub Nassovia, Nied, Mainzer Landstraße 791

## TECHNIK-BASTELKURSE

Motto: Hilfe zur Selbsthilfe. Praktisches Werkstatt-Angebot. Für Leute, die unter fachlicher Anleitung lernen wollen, ihr Fahrrad selbst zu reparieren und zu warten. Und für erfahrene SchrauberInnen, denen das Werkzeug fehlt. Was – am selbst mitgebrachten Fahrrad – gemacht wird, richtet sich nach den Wünschen der TeilnehmerInnen. Schwarze Finger sind garantiert. Die Teilnahme ist kostenlos.

Termine jeweils Samstags, 15.00 Uhr, St.-Nicolai-Kirche am Zoo Ecke Waldschmidt-/Rhönstraße. Bitte einige Tage vorher telefonisch anmelden!

23.1.	Offener Workshop für alle BastlerInnen Anmeldung: Rainer Mai, ☎ 41 30 85
30.1.	Offener Workshop für alle BastlerInnen Anmeldung: Christof Beschoner, ☎ 51 79 88
6.2.	Fahrradkauf Anmeldung: Ralf Paul, ☎ 494 09 28
13.2.	Offener Workshop für alle BastlerInnen Gerhard Bauscher, ☎ 58 72 67
27.2.	Drahteselklinik Anmeldung: Andreas Dorn, ☎ 707 26 94
6.3.	Laufträder zentrieren und bauen Anmeldung: Rainer Mai, ☎ 41 30 85
13.3.	Kein Kurs, dafür morgen aber der Radreisemarkt 1999 11.00 - 18.00 Uhr Bürgerhaus Bornheim, Eintritt frei

# dormiCIEL

Wilhelm-Epstein-Str. 61 kein Schaufenster  
 beim Ginnheimer Europaturm

**Zum Jahresbeginn  
ein GUTES NEUES ...**

**Bettenqualität zum Wohlfühlen:**  
 AKN-Trikotwaren aus k.b.A.,  
 Bettgestelle, Bettwäsche,  
 Bettzubehör, Daunendecken,  
 Frotteewaren, Heimdecken, Kopfkissen,  
 Lattenroste, Matratzen,  
 Naturbettwaren, Schlafsysteme,  
 Spannbettücher, Teebaumölprodukte

**Beratungstermine ☎ (069) 52 19 45**

Schau'n Sie doch mal rein.  
  
[www.dormiciel.de](http://www.dormiciel.de)  
 oder verlangen Sie die "Kleine Bettlektüre"

## ORTSBEIRÄTE

Termine der Ortsbeiräte in Frankfurts Stadtteilen. Sehr informativ und unterhaltsam. Tagungsort und Uhrzeit bitte der Presse entnehmen oder unter Tel. 212-33870 erfragen:

OBR 1	(Bahnhof/Gallus/Innenstadt) 19.1., 9.2.
OBR 2	(Bockenh./Kuhwald/Westend) 11.1., 8.2., 8.3.
OBR 3	(Nordend) 21.1., 11.2.
OBR 4	(Bornheim/Ostend) 12.1., 9.2., 9.3.
OBR 5	(Niederrad/Oberrad/Sachsenh.) 29.1., 5.3.
OBR 6	(Goldstein/Griesheim/Höchst/Nied/Schwanh./Sindlingen/Sossenh./Unterriederbach/Zeilsh.) 12.1., 9.2., 9.3.
OBR 7	(Hausen/Industriehof/Praunh./Rödelheim/Westhausen) 19.1., 9.2.
OBR 8	(Heddernheim/Niederursel/Nordweststadt) 14.1., 11.2.
OBR 9	(Dornbusch/Eschersh./Ginnh.) 21.1., 11.2.
OBR 10	(Berkersheim/Bonames/Eckenheim/Preungesheim) 26.1., 2.3.
OBR 11	(Fechenheim/Riederwald/Seckbach) 18.1., 8.2., 8.3.
OBR 12	(Kalbach) 15.1., 5.2.
OBR 13	(Nieder-Erlenbach) 19.1., 9.2., 9.3.
OBR 14	(Harheim) 25.1., 1.3.
OBR 15	(Nieder-Eschbach) 15.1., 5.2.
OBR 16	(Bergen-Enkheim) 12.1., 2.2., 2.3.

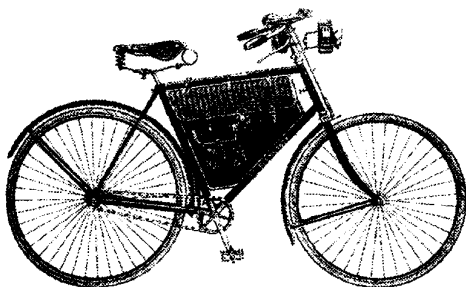


*PROHIBIDO CIRCULAR BICICLETAS – Fahrradfahren verboten. Vielleicht ein kleiner Trost für die Mountain-Biker: Auch in Spanien werden die schönsten Auffahrten verboten! Ein Schnappschuß von Wolf Schneider aus den Pyrenäen.*

## ■ Buch TIP

Dieses wunderschöne Reiserad der längst verschollenen Firma Gebr. Reichstein-Brandenburg a.H., die Ventile der vormalig weitbekannten Offenbacher Ventilfabrik und viele weitere Dinge nach dem Motto „Alles schon mal dagewesen“ findet der interessierte Leser in dem Werk „Der Radfahrersport in Bild und Wort“ von 1897, das beim Verlag Georg Olms neu herausgegeben wurde (ISBN 3-487-08216-0). Nicht mehr ganz zeitgemäß aber teilweise sehr erheitend sind die Kapitel über „das Rad im Dienste der Wehrkraft“, „Recht und Gesetz im Radfahrwesen“ und „das

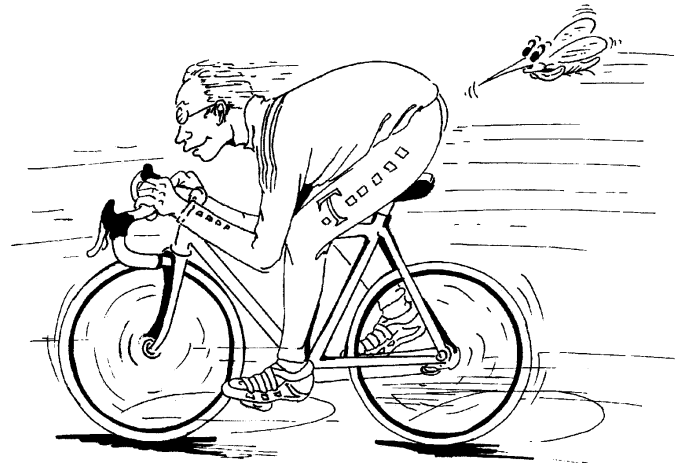
Damenradfahren“, aus dem man/frau entnehmen kann, daß sich zwar vielleicht die Zeiten, aber nur selten die Menschen und ihre Vorurteile ändern.



Das Buch mit zahlreichen Bildern ist eine technische und zeitgeschichtliche Fundgrube und eine wunderbare Lektüre für radlerfreundliche Wintertage.

*C. Hieber*

## ■ ADFC OFFENBACH



*„Öko-Doping“ von Sabine Ebert, ADFC Offenbach*

## Umgestaltung der Fußgängerzone

Die Mittel für die Neugestaltung der Fußgängerzone Frankfurter Straße sind bereitgestellt. Im Frühjahr 1999 sollen die Arbeiten mit der Entfernung der Straßenbahnschienen beginnen. Danach werden Bäume gepflanzt und ein neues Pflaster verlegt. Mit dem Einzug von Saturn Hansa, Hennes & Mauritz und Adler in das vollständig sanierte ehemalige „Karstadt“-Haus im August 1999 soll auch die neue Frankfurter Straße eingeweiht werden.

Die Stadt Offenbach plant trotz zahlreicher Bedenken und Einwände die Freigabe der gesamten Fußgängerzone für Fahrradfahrer, um die Lücken im Radverkehrsnetz

durch die Innenstadt endlich zu schließen. Eine nicht zuletzt auf Anregung der ADFC-Vertreter in der städtischen Arbeitsgruppe Radverkehr durchgeführte Zählung der – bisher illegalen – Radfahrer in der Fußgängerzone im Herbst 1998 ergab, daß diese Wege zu allen Tageszeiten bereits eifrig von Radlern frequentiert werden, ohne daß es bisher zu Unfällen kam.

Es liegt dann an den Radfahrern selbst, diese Lösung durch rücksichtsvolles Verhalten gegenüber den Fußgängern, die immer das absolute Vorrecht haben, nicht zu gefährden, so die Aussagen des Straßenverkehrsamtes.

*C. Hieber*

## Freigabe von Busspuren für Radler

Der ADFC hat in der Arbeitsgruppe Radverkehr Vorschläge zur Freigabe von Busspuren für den Radverkehr eingebracht, mit denen weitere Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen und die Situation für die Offenbacher Radler verbessert werden kann. Wichtige Teilstücke sind vor allem die nördliche Kaiserstraße und der Bieberer Berg.

Die Offenbacher Verkehrsbetriebe stehen einer gemeinsamen Nutzung von Busspuren durch Busse und Radler äußerst skeptisch gegenüber. Wir werden noch viel Überzeugungsarbeit leisten müssen,

um die Bedenken auszuräumen. Daher an dieser Stelle ein Appell an alle Radler: Wenn Ihr die Busspuren jetzt schon befahrt,

- paßt immer auf, ob sich von hinten ein Bus nähert,
- laßt die Busfahrer vorbei, auch wenn ihr dafür anhalten müßt,
- seid vorsichtig bei ein- und aussteigenden Fahrgästen – sie haben Vorrang!

Wenn die Beschwerden der Busfahrer über Radler abnehmen, werden wir bestimmt einen Sinneswandel bei den Verkehrsbetrieben erreichen können.

*C. Hieber*

## ADFC ESCHBORN/SCHWALBACH

### Bike + Ride in Schwalbach-Limes

Der Umbau des trostlosen S-Bahnhofs in der Limesstadt steht bevor. Schöner, größer, heller soll er werden, und natürlich kundenfreundlicher. Dazu gehört neben Rampen und Aufzug auch ein Bike+Ride-Konzept. Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder der S-Bahnbenutzer sollen wesentlich verbessert werden. Vorgesehen sind stabile und überdachte Fahrradständer, aber auch verschließbare Fahrradboxen.

Bereits beim letzten Gespräch mit Bürgermeister Faeser, vor ca. einem Jahr, wurde durch die Vertreter des ADFC Bereitschaft zur sachkundigen Unterstützung der Planungsarbeiten bei Fahrradabstellanlagen und Fahrradtransportmöglichkeiten signalisiert. Daraufhin erteilte den ADFC vor Weihnachten ein offensichtlich ernst gemeintes Angebot des beauftragten Architekturbüros, die vorliegenden Planungsentwürfe zu begutachten und Änderungsvorschläge einzubringen.

Im Rahmen eines Ortstermins am S-Bahnhof Schwalbach wurden dem ADFC die Planunterlagen zur Anordnung der Fahrradboxen und der Fahrradständer übergeben. Der ADFC stimmte den Planungen im wesentlichen zu und nahm gegenüber dem ausführenden Architekturbüro wie folgt Stellung:

Zustimmung zu der Aufstellung von 16 verschließbaren Fahrradboxen an zwei Standorten innerhalb des Parkdecks. Schon jetzt sollte die mögliche Erweiterungsfläche

für die (bei Bedarf) geplante Anschaffung von 15 weiteren Boxen reserviert werden. Der Aufstellbereich der Boxen bedarf einer zusätzlichen Beleuchtung. Über das Schließsystem der Boxen (Münzsystem oder Dauerkarteneinhabersystem) sollte vor deren Anschaffung noch einmal diskutiert werden.

Für die Fahrradständer wurden einvernehmlich Standorte festge-

#### Erinnerung

Mitgliederversammlung  
ADFC Eschborn/Schwalbach  
am 8. Februar 1999  
um 19.30 Uhr im  
Bürgerhaus Schwalbach,  
Gruppenraum 5

legt. Geplant ist die Errichtung von ca. 30 überdachten Fahrradständern vor dem Eingang des Bürgerhauses. Dieser Standort ist ideal für Besucher des Bürgerhauses sowie für Benutzer der S-Bahn. Etwas schwieriger gestaltet sich

### Bürgermeistergespräch in Eschborn

Am 16.11.98 trafen sich Vertreter des ADFC Eschborn/Schwalbach zu einem rundum unbefriedigenden Gespräch mit Eschborns Bürgermeister Herkströter. Die Themen (*kursiv: kurzgefaßte Antworten des Bürgermeisters*): Umbau der Hauptstraße in Niederhöchstadt (*Verkehrsberuhigung wird in jeder Form abgelehnt. Einrichtung einer Fahrradstraße vermittelt scheinbare Sicherheit, die tatsächlich nicht vorhanden ist*), Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr (*abgelehnt, ohne Begründung*), Radabstellanlagen (*keine Mittel im Haushaltsentwurf vorgesehen*), StVO-Novelle (*kein Handlungsbedarf, abwarten, was aus Bonn noch*

*so kommt, Probezeit verstreicht bewußt ohne Versuch. Bei politischen Mehrheiten in Eschborn keine Chance auf irgendwelche Änderungen. ADFC sollte sich an die Parteien wenden, Bürgermeister ist falscher Ansprechpartner*), verschmutzte Feldwege (*Radfahrer sind nur geduldet, Bürgermeister legt sich deswegen nicht mit Bauern oder Grundbesitzern an, regelmäßige Reinigung durch Stadt ist wegen Personalmangel nicht möglich*).

Die harsche Ablehnung in allen angesprochenen Punkten hat die Vertreter des ADFC doch etwas überrascht. Also leider mal wieder keine Fortschritte aus Eschborns Rathaus. *psa*

die Unterbringung einer überdachten Fahrradabstellanlage auf der Ebene des Marktplatzes. Favorisiert wird hier ein zentraler Standort in unmittelbarer Nähe des Bahnhofeinganges bzw. des Abganges zur Tiefgarage. Leider sieht die zuständige Planerin des Architekturbüros hier Probleme mit der Gestaltung einer sowohl optisch ansprechenden, als auch „vandalismussicheren“ Überdachung, die noch dazu den finanziellen Rahmen nicht sprengen darf. Hier wird noch nach einer „pfiffigen“ Lösung gesucht. In jedem Fall sind mindestens 20 Bügelparker vorzusehen.

Der ADFC sprach auch Empfehlungen zu der Gestaltung der Abstellanlage aus. Anlehnbügel, mit seitlichem Mindestabstand von 80 cm zwischen den Ständern, sind die beste Variante. Sie bieten allen gängigen Radgrößen komfortables Abstellen und Anschließen, Standicherheit und vermeiden Schäden an den Laufrädern. Überdachung und ausreichende Beleuchtung der Anlage erhöhen ihre Akzeptanz wesentlich. *psa/Thomas Buch*

Kontakt Eschborn/Schwalbach:  
*Thomas Buch, Tel. 061 73-6 11 92*  
*Monika Bender, 061 73-6 67 44*



*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 10,- DM auf Postbank 30184-602, BLZ 500 100 60

**Brügelmann Fahrrad Shop**  
Oberliederbacher Weg 42  
65842 SULZBACH bei FRANKFURT  
mit grossem Kundenparkplatz

## Arbeitskreis für Autofreies Wohnen

Jeden ersten Dienstag im Monat trifft sich diese Gruppe um 20 Uhr im Nachbarschaftszentrum Ostend, Uhlandstr. 50. Es werden noch Interessierte zur Beteiligung, die nicht arbeitsintensiv sein muß, gesucht. Im Moment sind wir dabei, uns über beispielhafte existierende autofreie Wohngebiete zu informieren oder warum und woran andere gescheitert sind, sowie politische Kontakte zu knüpfen und für das autofreie Wohnen zu werben (z.B. durch ein Faltblatt). Weiterhin haben sich zwei Unter-Arbeitsgruppen gebildet, von denen sich eine dazu aufgemacht hat, anhand einer vorliegenden Liste möglicher Baugelände diejenigen durch Augenschein sowie mit bereits entwickelten Kriterien herauszufinden, die uns für

autofreies Wohnen am geeignetsten erscheinen. Besichtigungen sollen Ende Januar/Anfang Februar stattfinden. Ein Termin steht noch nicht fest. Die zweite Unter-Arbeitsgruppe wird genau definieren, wie unsere Anforderungen an ein autofreies Wohngebiet aussehen, d.h. wie dieses aufgebaut sein soll, also eigentlich, was genau der AK eigentlich für Ziele zu erreichen anstrebt.

Die Gelegenheit, jetzt einzusteigen und seine Vorstellungen einzubringen, ist also gut, solange nicht alles entschieden ist! Aber selbstverständlich kann man sich auch später noch einbringen. Bei Interesse aber, wegen Urlaubszeit, besser vorher nachfragen beim VCD, Tel. 431989, ob der Termin wirklich stattfindet. *Hans-Peter Heinrich*

## Fortschritte in Sachen Codierung

In der letzten Ausgabe von frankfurt aktuell haben wir darüber berichtet, daß die CDU einen Antrag an die Stadtverordnetenversammlung gerichtet hat, in Kooperation mit dem ADFC, der Polizei und der Versicherungswirtschaft Arbeitslose mit der Codierung von Fahrrädern und Autos zu betrauen. Dieser Antrag wurde im Rechtsausschuss der Stadt einstimmig akzeptiert, die Stadt hat zwischenzeitlich über eine Wirtschaftsförderungsgesellschaft mit uns Kontakt aufgenommen. Ein erstes, recht harmonisches, Gespräch hat bereits stattgefunden.

Natürlich ist noch eine Menge an Vorarbeiten zu leisten, bis die erste ABM-Stelle geschaffen ist, um Codierungen in größerem Maßstab durchzuführen. Klar, daß Fahrradhändler, die bereits über ein Codiergerät verfügen, über die vermeintliche Konkurrenz im ersten Moment wenig erfreut sind. Aber auch hier ist die Börsenweisheit gültig, wonach die Hausse die Hausse nährt. Konkret: je mehr Stellen die Codie-

rung anbieten, umso bekannter wird das System in der Öffentlichkeit, umso mehr Leute werden sich dann selbst von der Idee anstecken lassen. Also werden alle Anbieter, wenn auch in unterschiedlichem Umfang, von diesem Boom profitieren. Und die Sicherheit am allermeisten. Die Versicherungswirtschaft sollte diesen für sie nützlichen Trend durch ein entsprechendes Rabattsystem fördern. Gezielte VerbraucherInnenanfragen könnten da ein wenig nachhelfen.

Die Friedberger Polizei und das Landeskriminalamt haben nachhaltig daran gearbeitet, die Codierung in Hessen bekannt zu machen und den sintemalen abseits stehenden Polizeidienststellen nahezubringen. Deren Idee, die auch ich seit Jahren vehement vertrete, ist es, alle Wertgegenstände nach diesem System vor Klau zu schützen bzw. Täter damit schneller aus dem Verkehr zu ziehen. Die „popelige Fahrradcodierung“ allein erzeugt bei der Mehrheit der Bevölkerung keine ausreichende Aufmerksamkeit, weil häufig Räder benutzt werden, für die der finanzielle Aufwand nicht lohnt. Anders sieht es aber aus, wenn das gleiche Verfahren ein Gemälde, einen wertvollen Teppich oder Schmuck bzw. die Videokamera/das Handy vor Diebstahl schützt. Klar, daß der ansonsten identische Code dann mit dafür geeigneten Werkzeugen aufgebracht werden muß. Vorteil: Das System wird bekannt, die Gefahr für Diebe und Hehler steigt steil an.

Diese weitergehende Aufgabe entspricht wohl nicht unserer fahrradbezogenen Satzung und ist unter dem ADFC-Dach schwer durchsetzbar. Dies wird mich aber nicht daran hindern, an kreativen Lösungen zu basteln, vielleicht auch außerhalb des Vereins, ausdrücklich aber nicht zu dessen Nachteil. (al)

## Die zweite Konferenz autofreier Bürger/innen

Wie berichtet, fand im Juni 98 die erste Konferenz autofreier Bürger/innen mit gutem Erfolg in Bonn statt. Die zweite folgt nun vom 29. bis 31. Januar 99 in Weimar unter dem Motto „Abschied vom Konjunktiv“.

Der ökologischen Herausforderungen sind viele. Der Debatten darüber noch mehr. Und allgemein fläzt sich der Konjunktiv in die Sätze: „Man müßte, man sollte... Wenn man nur unsere Konzepte befolgte... Ja, wenn die Regierung, dann würde ich auch... und andersherum: Ja, wenn die Bevölkerung, dann würden wir auch.“ –

Irgendwie ermüdend! Kokett wird gelegentlich erwähnt, daß es der lebensführenden Haut unseres Planeten wohl den Rest gäbe, wenn auch die dritte Welt so wie wir..., wenn also jede chinesische Familie ihr Auto bekäme. Die logische Fortsetzung dieses wertvollen Gedankens verliert sich dann zumeist in betroffen-nachdenklichem Schulterzucken oder in intellektuellem Nebelwurf, der, zugegeben, wirklich nicht leicht zu durchdringen ist. Aus dem bunten Strauß ökologisch fragwürdiger Verhaltensmuster greifen die Autofreien beinahe willkürlich einen Aspekt heraus. Sie ahnen, daß eine ökologische Wende bei

vollem Lohnausgleich kaum zu haben ist. Daher versuchen sie, der Ersten Welt mit dem mutwilligen Verzicht auf einen Privatwagen einen, wenn schon nicht entscheidenden, so doch unterschiedenen Schritt voranzugehen. Die Konferenz möchte autofreie Menschen aus der Vereinzelung locken und ihnen sowie der sie umgebenden Öffentlichkeit die

Möglichkeit geben, die Autofreien als – wenn auch kleine – gesellschaftliche Größe zu erfahren. Eine Gruppe von Autofreien, die verbindlich auf einen PKW verzichten, hat sich Anfang Oktober '98 in Frankfurt/Main zu dem Verein „Autofrei leben e.V.“ zusammengeschlossen. Neben Vorträgen und Anregungen von ausgewiesenen Experten (wie z.B. Dr. Rudolf Petersen, Wuppertal Institut; Jürgen Dahl, Publizist; Karsten Smid, Greenpeace; usw.) wird die Konferenz Raum bieten für den Erfahrungsaustausch zwischen autofreien und anderen interessierten Bürgern. Daß eine Kultur des Verzichts nicht den Verzicht auf Kultur einschließt, belegen das Begleitprogramm (z.B. Kabarett mit den Mehlprimeln, Möglichkeit zum Besuch von Faust 1 und 2, usw.) sowie die Einbindung der Konferenz in den Rahmen der europäischen Kulturhauptstadt Weimar '99. Die Kosten betragen DM 80,-/erm. 50,- incl. Imbiß und Kaffee. Weitere Informationen und Anmeldung bei: Autofrei leben! e.V., Dorfstr. 18, 07646 Schlöben Tel. 036428/41091

Fax 036428/49293.

Faltblätter mit Programm und Anmeldung liegen auch im Infoladen aus. *Hans-Peter Heinrich*

**FRANKFURTER  
INFO**

Informationsdienst für linke Kommunalpolitik in Frankfurt • Forum für Initiativen, Gewerkschafter, Antifaschisten und Einzelpersonen • Termine, Berichte, Dokumentationen, Diskussionen • Das Frankfurter Info ist überparteilich. Es erscheint 14täglich. Jahresabo: DM 35,10 inkl. Porto • Probeexemplar anfordern bei: Frankfurter Info, GNN-Verlag, Postfach 11 08 22, 60311 Frankfurt/M. E-Mail: Frankfurter\_Info@link-f.rhein-main.de

## Begegnungen der fiesen Art

Jetzt, in der dunklen Jahreszeit, wird das Sehen und Gesehen werden wieder zu einer spannenden Herausforderung. Auch für uns selbstverständlich jederzeit ideal beleuchtete und mit heller Kleidung und Reflektoren ausgerüstete RadfahrerInnen gibt es noch tückische Momente:

Schemenhafte FußgängerInnen in dunkler Kleidung kreuzen unerwartet unseren Weg, „schielende“ Scheinwerfer blenden für lange Sekunden, unsichtbare Hindernisse auf unserem Weg verursachen Stürze.

Zu den letzteren zählen auch auf Radverkehrswegen angebrachte Poller, Gitter, Schranken und Masten. Viele sind in Metallgrau gehalten, „um das Landschafts- oder Stadtbild“ nicht zu stören. Es gibt sogar Bestrebungen von manchen ästhetisch unangenehm berührten Planern, Poller mit rot-weißer reflektierender Markierung aus diesem Grund wieder unsichtbar zu machen. In jüngster Zeit gab es in Frankfurt einige Unfälle mit nicht sichtbaren Hindernissen (z. B. an der Schranke am Süden der



Kreuzung Zeppelinallee/Ludolfusstraße: Poller und Gitter tauchen unvermittelt vor dem Lenker auf. Genau dann, wenn der Radler, Blick zurück, versucht, eine Kollision mit dem kreuzenden Kfz-Verkehr zu vermeiden. *psa*

Emser Brücke). Wenn Sie solche Gefahrenstellen kennen, schreiben Sie bitte an das

Straßenbauamt Frankfurt  
Gr. Friedberger 11  
60313 Frankfurt

z. Hd. Herrn Pruss, der unter Telefon 2123-5897 für Soforthilfe bei Straßenmängeln zuständig ist. Der ADFC dankt Ihnen im Namen aller Frankfurter RadfahrerInnen. *(bs)*  
P.S.: Die Schranke an der Emser Brücke ist inzwischen mit rot-weißen Baken gekennzeichnet.



**SONDERGELD**  
**Dieter Reiter**  
Am Schönhof  
60487 Frankfurt  
Tel. 77 33 27, Fax 70 81 67



## Codierung in der Geschäftsstelle

Seit mehreren Monaten codieren wir regelmäßig in der Geschäftsstelle Fahrräder. Leider blieb die Resonanz in der kalten Jahreszeit recht dürftig. Aus diesem Grunde werden wir diese Dienstleistung vorerst nicht mehr anbieten, da Nutzen und Aufwand in einem krassen Mißverhältnis stehen. Ob und wann wir wieder in Aktion treten, steht augenblicklich noch nicht fest. Wir werden in frankfurt aktuell darüber berichten.

Nicht verschweigen wollen wir eine Begebenheit, die uns von einem „Codierkunden“ erzählt wurde. Danach wurde ihm kürzlich das Fahrrad entwendet. Er ging am darauffolgenden Samstag zielstrebig zum Frankfurter Flohmarkt und entdeckte sein Fahrrad im Angebot. Für Achtzig Mark. Auch wurde ihm auf Anfrage bestätigt, daß das Rad

dem Verkäufer gehöre. Der Kunde wollte es sich noch überlegen, ging direkt zur Polizei, die mit zwei Zivilstreifen anrückte und sich ebenfalls für das Fahrrad interessierte. Auch ihnen wurde zugesichert, daß es sich um das Eigentum des Verkäufers handele. Bis dieser entdeckte, daß die Interessenten Handschellen am Gürtel trugen. Nunmehr widerrief er, so daß das Rad ohne viel Aufhebens zum wahren Eigentümer heimkehren konnte. Der Dieb war bereits polizeibekannt.

Recht interessant: Die Polizei hat kürzlich ein Diebeslager mit 150 Rädern ausgehoben. Obwohl sich ein Polizist drei Monate mühte, die Eigentümer ausfindig zu machen, gelang ihm dies in keinem einzigen Falle. Mit codierten Rädern wäre das sicher nicht passiert. *(al)*

**THOMAS SCHEEL**

**Malermaler**

Das Flexibelste, was  
Ihnen mit Farbe  
passieren kann ...

Tapezier-, Anstrich- & Trockenbauarbeiten  
Fassaden, Verputz & Wärmedämmarbeiten  
Teppichböden - Kunststoffbeläge - Parkettarbeiten

Reichelstr. 11 - Frankfurt-Ginnheim  
Tel./Fax: 53 19 58, mobil: 0177-311 7702

Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 8.12.1998:

## „Park-Petzen“ helfen Hilfspolizei

Rund 30 „Ehrenamtliche“ melden der Stadt Falschparker

sibi. Die Hilfspolizei wird nicht nur von privaten Leiharbeitnehmern beim „Knöllchen“-Verteilen unterstützt: Auch etwa 30 „Dauer-Anzeiger“ melden regelmäßig beim Ordnungsamt Fahrzeuge, die im Stadtgebiet nicht korrekt abgestellt wurden – und zwar unentgeltlich, wie Joachim Seidl, der beim Ordnungsamt für „Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten“ zuständig ist, bestätigte. Zum Teil sei das Anzeigen wohl Hobby, Manie oder Querulanten der „Park-Petzen“, zum Teil aber auch begründetes Interesse: Speditionen etwa, deren Hofeinfahrten zugesperrt würden, erstatteten zum Teil 20 bis 30 solcher Anzeigen im Jahr.

Um den „Ehrenamtlichen“ ihre denunziatorische Arbeit zu erleichtern, nennt das Ordnungsamt den Dauer-Anzeigern ein genaues Schema, nach dem jeder Falschpark-Fall zu melden ist: „Wir sagen den regelmäßig Anzeigenden, welche Angaben in der Computermaske in welcher Reihenfolge erfaßt werden, dann brauchen wir die Angaben anschließend nur noch so abzutippen – das geht schneller.“ Einige besonders Eifrige wüßten auch schon die Nummern der Tatbestän-

de – etwa 2314 für unberechtigtes Parken auf einem Behindertenparkplatz. „Wenn man solche Anzeigen oft aufgibt, erspart das ziemlich viel Schreibarbeit.“ Jedes Jahr erhalte das Ordnungsamt zwischen 110.000 und 120.000 solcher Anzeigen, 99 Prozent davon schriftlich. Vordrucke, die nur noch auszufüllen sind, will man in Frankfurt aber noch nicht verteilen. In Köln soll das Ordnungsamt entsprechende Formulare unters Volks gebracht haben – auch, um eine Überwachung von Halteverboten oder gebührenpflichtigen Parkplätzen rund um die Uhr besser gewährleisten zu können. „Auch in Frankfurt besteht in der Bevölkerung ein hohes Interesse daran, daß Falschparker verfolgt werden“, sagte Seidl. Das zeigten die hohen Anzeigen-Zahlen. Zugesperrte Einfahrten,

Bürgersteige oder Behindertenparkplätze störten viele Menschen. „Natürlich gibt es auch Querulanten, die ihren Nachbarn eins auswischen wollen“, meint der Ordnungsamtsmitarbeiter. Wenn solche Fälle bekannt würden, gehe das Amt damit „vorsichtiger“ um. Verfolgt würden jedoch alle Anzeigen. Gelegentlich sei die Motivation der „Park-Petzen“ wohl auch Rache für den eigenen Schaden: „Wenn jemand selbst ein „Knöllchen“ bekommen hat, zeigt er manchmal hinterher andere an.“

*Anmerkung der Redaktion: Nicht gerade die feine Art, jemandem eines auszuwischen. Leserbriefe auf diesen Artikel sprachen von üblem Denunziantentum und Blockwartmentalität, gleichzustellen mit Beispielen aus unseliger Zeit. Dieser Vergleich ist absurd. Wer die Dreistigkeit mancher Falschparker kennt, kann im Einzelfall durchaus Verständnis für die Petzer aufbringen.*

## ADFC-Frankfurt online

Der ADFC-Frankfurt ist jetzt unter neuen Internet-Adressen zu erreichen! Diese lauten

<http://www.adfc-frankfurt.de>  
und für die etwas Schreibfauleren unter uns

<http://www.adfc-ffm.de>

Dort sind die ersten Ergebnisse der Internet-Arbeitsgruppe zu sehen, die dabei ist, dem Internet-Auftritt des ADFC etwas mehr Schliff zu geben. Da die Seiten relativ neu sind, kann es noch zu den einen oder anderen Ungeheimheiten kommen (z. B. Verweise auf reichlich leere Seiten). Aber was bereits zu sehen ist, macht einen hervorragenden Eindruck und der Ausbau geht zügig voran. Also ran an den PC und surfen (wo doch die Telefongebühren immer niedriger werden)!

(rha)

## Der VCD zeigt an

In Reaktion auf unseren Artikel im letzten Heft auf Seite 12 zum Thema „Anzeigen gegen rücksichtsloses Parken“ erreichte uns von VCD-Vorstandsmitglied Gisela Becker ein interessanter Vorschlag. Anzeigen sollen mit Forderungen nach baulichen Maßnahmen oder verstärkter Überwachung kritischer Bereiche kombiniert werden. Sie weist darauf hin, daß sie mit dieser Vorgehensweise nie Probleme hatte, und daß sie „zäh, aber erfolgreich“ sei. Einen Beispielbrief für eine Anzeige drucken wir hier ab:

## Tourenleiterseminar vom 24. – 25. April 99 in Biebental

Der Landesverband Hessen bietet in einem zweitägigen Lehrgang die Möglichkeit, die für TourenleiterInnen wichtigen Kenntnisse zu erwerben oder auszubauen. Dazu gehören selbstverständlich auch juristische Fragen („Was tun, wenn Minderjährige solo mitfahren wollen“), Kartenlesen, Tourenausarbeitung und Verhalten bei Unfällen oder Pannen. Wer an der Teilnahme interessiert ist, wende sich bitte direkt an den Landesverband, Tel. 069-4990090.

Joe Cool  
Woodstock-Weg 7  
60307 Frankfurt

Joe Cool - Woodstock-Weg 7 - 60307 Frankfurt

Ordnungsamt – Bußgeldstelle  
Mainzer Landstraße 323  
60326 Frankfurt am Main

2. Dezember 1998

Anzeigen Falschparken an ÖPNV-Haltestelle Krieffelderstraße  
Sicherung Schulwegübergang Zebrastreifen dringend notwendig

Sehr geehrte Damen und Herren,  
unten aufgeführte Fahrzeuge parkten widerrechtlich an der Bushaltestelle des Linienbusses 52 Krieffelderstraße am Pfarrer-Perabo-Platz stadteinwärts. Die Bushaltestelle ist eindeutig erkennbar durch Halteschild mit Fahrplananzeige (leider noch immer provisorisch auf Betonpfosten). Höherbau zum niveaugleichen Einstieg, weißen Streifen für Sehbehinderte.

Die Autos fahren über den Zebrastreifen (Schulweg) Kleyerstraße Höhe Rebstockerstraße widerrechtlich in den Haltestellenbereich ein. Die zuständige Verkehrsüberwachung haben wir telefonisch auf den ständigen Überwachungsbedarf aufmerksam gemacht. Das kann eine städtische Verkehrsüberwachung aber nicht leisten. Diese verbotene Zufahrt über den Zebrastreifen muß deshalb endlich, wie der VCD seit langem verlangt, durch einen Pfosten gesichert werden.

Anzeigen:

Anzeigerstatter VCD-Mitglied Joe Cool, Woodstock-Weg 7, 60307 Frankfurt am Main

Kennzeichen LM-XX 007, roter PKW, Dienstag, 1.12.1998 um 8.34 Uhr morgens  
Kennzeichen F-X-4711, weißer Ford, Dienstag, 1.12.1998 um 16.40 Uhr nachmittags,  
Fa. Joe Cools Pizza-Service, Tel. 069-4711007

Mit freundlichen Grüßen

## Wintercheck 98/99

Eine erfolgreiche Aktion wird weitergeführt

Pressemitteilung des Verbundes selbstverwalteter Fahrradbetriebe:  
Auch in diesem Winter bietet der VSF seine Wintercheck-Aktion an. Vom 1.11.98 bis zum 28.2.99 wird den Kunden in den Werkstätten aller VSF-Fachgeschäfte wieder folgendes geboten: Inspektion und Wartung ihres Fahrrades zum günstigen Pauschalpreis und ohne Wartezeit.

Immer wenn es Frühling wird, ist in den Werkstätten des Fahrradhandels der Teufel los. Die Kunden kommen zuhauf, um ihre Fahrräder warten und durchchecken zu lassen, längst fällige Reparaturen oder Umbauten in Auftrag zu geben.

Um vor dem Ansturm nicht irgendwann kapitulieren zu müssen, kreierte der Verbund selbstverwalteter Fahrradbetriebe (VSF) die außersaisonale Wartungsaktion. Der Wintercheck ist zu einer Institution geworden: Zunehmend mehr Kunden nutzen die Möglichkeit, ihr Fahrrad im Winter fit zu machen.

Jetzt geht es in die nächste Runde. In der Zeit vom 1.11.1998 bis zum 28.2.1999 überprüfen die VSF-Werkstätten Fahrräder wieder auf Fahrtüchtigkeit und Verkehrssicherheit zu einem einheitlichen Festpreis von 60 DM.

Auch die besondere Kooperation mit dem Verkehrsclub Deutschland

(VCD), dem ADFC und dem BUND geht weiter – deren Mitglieder kommen in den Genuß einer Ermäßigung von zehn Mark.

Und wer nicht nur an sich und ans eigene Fahrrad denkt, kann den Service auch in Form eines Geschenkgutscheins verschenken – z.B. zum Geburtstag.

Die Leistungen des Winterchecks:

Inspektion des gesamten Fahrrades auf Funktion und Verschleiß aller Teile (einschließlich der Überprüfung der Lichtanlage und des Luftdrucks). Wenn nötig werden:

- Schaltung, Bremsen und Lagerung nachgestellt
- Sattelstütze und Lenkervorbau gefettet
- Schrauben nachgezogen
- Die Laufräder zentriert
- Die Reifen aufgepumpt.

Alle Schäden werden protokolliert (größere erst nach Rücksprache repariert, ihre Behebung zusätzlich berechnet). (VSF)

## Jetzt beste Zeit für den Fahrradkauf

Ein heißen Tip hat der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) für alle, die sich demnächst ein neues Fahrrad kaufen möchten. „Jetzt ist die beste Zeit für den Fahrradkauf“, so Stefan Brandtner, Pressereferent des ADFC Landesverbandes Baden-Württemberg. Jetzt hätten die Fachhändler reichlich Zeit für ausführliche Beratungsgespräche. Außerdem besteht die Chance, günstig ein Auslaufmodell aus der letzten Fahrradsaison zu erwerben. Ein Wort zum Preis: unter 800-1000 Mark ist kein vernünftiges Rad zu haben. Von Billigangeboten, die meist über Verbrauchermärkte zwischen 199 und 499 DM abgesetzt werden, rät der Fahrrad-Club ab. Oft handelt es sich dabei um fabrikneuen Schrott, und ein Reparatur Service wird nur eingeschränkt oder gar nicht angeboten.

Wer die kostbare Neuerwerbung noch nicht den Unbilden des winterlichen Wetters aussetzen will, kann ja das neue Rad bis zum Frühjahr im Keller aufbewahren und derweil das alte Fahrrad weiterbenutzen. Auch wer sein Rad zur Reparatur in eine Werkstatt bringt, kann damit rechnen, es schnell wieder in den Händen zu haben. Anders als im Frühjahr, wo oft wegen Überlastung der Werkstätten lange Wartezeiten angesagt sind. *Stefan Brandtner*  
Stv. Vorsitzender ADFC KV  
Heilbronn, [Webmaster@adfc.nu](mailto:Webmaster@adfc.nu)

### Elektronische Infos

Vereinsnachrichten werden noch aktueller per E-mail. Interessenten wenden sich an Alfred und Freya Linder, Telefon 53 32 53.



Bis 28.2.99: Der VSF-Wintercheck für DM 60,-\* mit folgenden Leistungen (Werkstatt-Termin unter 069/707 69 11-2)

Inspektion des gesamten Fahrrades auf Funktion und Verschleiß aller Teile (einschließlich der Lichtanlage und des Luftdrucks)

Wenn nötig, werden

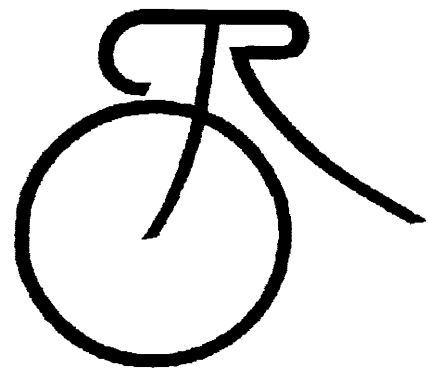
- Schaltung, Bremsen und Lagerungen nachgestellt
- Sattelstütze und Lenkervorbau gefettet
- Schrauben nachgezogen
- die Laufräder zentriert
- die Reifen aufgepumpt

Alle Schäden werden protokolliert (größere erst nach Rücksprache repariert, ihre Behebung zusätzlich berechnet).

\* Für Mitglieder von ADFC, BUND und VCD nur DM 50,-

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10.00 – 18.30, Sa. 9.30 – 15.00 h  
Leipziger Straße 4 · 60487 Frankfurt · Tel. 069/707 69 11-0 · Fax 069/707 69 11-3

PER  
FAHRRAD  
TOTAL



# radschlag

Hallgartenstraße 56  
60389 Frankfurt am Main  
Telefon: 069 / 452064

Neue Öffnungszeiten:

Di / Mi / Fr : 11 - 18.30 h, bei Bedarf länger  
Donnerstag: 11 - 20 h Samstag 10 - 15 h  
Montag Ruhetag

## ■ Leser BRIEFE zu Leserbriefen in ffa 6/98

Rainer H. Rauschenberg schrieb über Fahrradcodierung:

„Was sagt eigentlich die AG Technik dazu, wenn an einem hochwertigen Fahrradrahmen was weggraviert wird? Mit Reynolds 753 würde ich das nicht machen lassen (kann ich mir allerdings auch nicht leisten); aber auch bei einem Rahmen aus Alu, das ja bekanntlich ohnehin zur Ribbildung neigt, würde ich als Hersteller bei einem Bruch an der gefrästen Stelle mit einem hämischen Grinsen jede Verantwortung von mir weisen.“

Dazu gibt es ein Gutachten von Prof. von den Osten-Sacken (vdO) von der RWTH Aachen: Keine Sicherheitsbedenken bei Diamantrahmen aus Stahl und Alu für 0,15 bis 0,2 mm tiefe Gravuren. VdO hat die Dauerbelastbarkeit dünnwandiger Alu-Sattelrohre geprüft. Allerdings halte ich das Prüfergebnis für nicht verwendbar, weil die Prüfbedingungen (Last, Lastspielzahl ...) im Gutachten nicht (!) genannt werden.

Ich bleibe mal bei dem, was ich weiß. An einem dynamisch stark belasteten Rahmenteil wirkt jede Gravur als Sollbruchkerbe und führt

auf Dauer zum Bruch. Seriöse Belastungsmessungen mit Dehnmeßstreifen haben gezeigt, daß das Sattelrohr vorwiegend durch schweres Treten (Wechselbiegung durch Seitenabstand der Pedale) belastet wird. Die Biegespannungen treten an den Seiten des Rohrs auf. Unten können sie sehr groß werden. Oben, wo die Codierung angebracht wird, sind sie minimal - eine der wenigen Stellen am Rahmen, die Kerben verzeihen.

Das entspricht der Versagenspraxis: Sämtliche mir bekannten Brüche liegen im unteren bis (selten) mittleren Bereich des Sattelrohrs. Demnach ist ein unten gravierter Rahmen akut bruchgefährdet. Interessanterweise hält vdO auch das für zulässig. Mit diesem Widerspruch kann ich leben, schenke mir aber sicherheitshalber den fälligen Kommentar.

Die oben seitlich angebrachte Codenummer ist nur ein paar Zentimeter lang. Bei fast allen modernen Fahrrädern läuft in diesem Bereich die Sattelstütze, die das Rohr enorm verstärkt (technisch

korrekt: das Biege widerstandsmoment erhöht). Die Unterkante der Sattelstütze erzeugt einen Steifigkeitssprung (wieder Kerbwirkung), der normalerweise, eben wegen der geringen Belastung dort, unproblematisch ist. Trotzdem, in diesem Bereich möchte ich keine Gravur alias weitere Kerbe sehen.

Vorausgesetzt, daß erstens unterhalb des Oberrohrs (also nicht der Rohrknoten oder Sattelrohrkragen!), zweitens möglichst weit oben und drittens nicht unnötig tief graviert wird, sowie viertens die Sattelstütze ausgebaut und geprüft wird, ob die Unterkante der Stütze deutlich unterhalb der Unterkante der Gravur liegt, sehe ich in der Codierung kein Bruchrisiko.

Falls Rainer Rauschenberg daran zweifelt, machen wir doch ein Experiment: Bohren wir in das Sattelrohr meines Alltags- und Reise-rads, das 100.000 km auf dem Buckel hat und hoffentlich nochmal so lange hält, ein Loch im Durchmesser seiner Wahl (bis 10 mm) in die Codierzone. Dann können wir schauen, ob's hält.

Beim Codieren prüfe ich routinemäßig, ob die Einschublänge der Sattelstütze ausreicht. Knapp wurde es bisher ein einziges Mal, und zwar bei meinem Rad, wo ich das vertreten kann. Allerdings, jeder codiert anders. Das bringt mich auf die Idee, endlich mal eine Anleitung mit den Regeln siehe oben zu texten. Und einen Handzettel für den Fahrradbesitzer: Sattelstütze muß mindestens ... Zentimeter eingesteckt sein - ansonsten längere kaufen.

Zu Reynolds 753: Warum sollte dieses edle Rennrohr nicht codierbar sein, es hat immerhin 0,5 mm Wanddicke? Bei einem 753er Rahmen ist eine perfekte Passung zwischen Sattelrohr und -stütze zu erwarten, also optimale Verstärkung des gravierten Bereichs.

Aber eigentlich ist das eine akademische Frage, weil Rennräder aus diesem Material nicht zum Einkaufen benutzt und gehütet werden wie Augäpfel. 753 Räder werden nicht geklaut. Eine Codierung wäre da ein Stillbruch, wie ein Bügelschloß. Oder gar ein Gepäckträger.

Rainer Mai

Peter Wendt schrieb zum Thema Zeil

Peter Wendt schlägt in seinem Leserbrief vor, einen Radweg auf der Zeil einzurichten.

Die Idee ist nicht neu. Jedenfalls erzählte mir vor diversen Jahren ein ADFCler, die Pläne für die Fußgängerzone hätten Radwege in beide Richtungen enthalten. Die seien dann beim Umbau schlicht „vergessen“ worden.

Zum Glück, meine ich. Das wäre eine Zumutung, gegenüber Fußgängern wie Radfahrern. Schließlich laufen Fußgänger häufig auf Radwegen (passiert mir auch). Bei hohem Fußgängeraufkommen werden solche Radwege unbefahrbar. Konsequenz für einen Radweg auf der Zeil: Die Verpflichtung, den ganzen Weg schieben. Denn wo ein Radweg (Schild Zeichen 237) ist,

muß er auch benutzt werden. Der Rest der Zeil wäre für den Radverkehr tabu, ausweichen ist nicht.

Außerdem birgt eine solche „Lösung“ ein enormes Unfall- und Konfliktpotential. Die vorhersehbaren Unfälle und Streitereien wären Wasser auf die Mühlen derjenigen, die Radfahren auf der Zeil ganz verbieten wollen.

Für mich ist Opas Bordsteinradweg tot. Das Konzept, dem Fußverkehr Flächen zu stehlen und den de-facto-Gehweg als de-jure-Radweg auszuweisen und so die Illusion einer benutzbaren Verkehrsanlage zu schaffen, hat sich nicht bewährt. Fußgänger wie Radfahrer werden so unnötig behindert und - statistisch nachweisbar - gefährdet. Ihre Hauptaufgabe erfüllt die Krücke Radweg allerdings - das Fahrrad von der Straße zu drängen, um den Autoverkehr zu fördern, wie

sich das die Erfinder im Dritten Reich gedacht haben. Damals war diese Denkweise modern, weil die Autos noch schneller waren als die Fahrräder. Heute ist es in der Stadt gleich bis umgekehrt; die Radwege nützen dem Autoverkehr also nicht mehr, sie treiben bloß die Tarife der KFZ-Haftpflicht in die Höhe, durch vermeidbare Unfälle.

Wenn heute noch jemand Radwege in der Stadt fordert, kriege ich Pickel zwischen die Finger. Die beste Förderung des Radverkehrs sehe ich darin, diesen gefährlichen Mist endlich abzuschaffen.

Zurück zum Thema: Ein Radweg auf der Zeil würde allen Beteiligten schaden. Nicht zuletzt den Geschäftsleuten. Für den Fall, daß diese damals den Zeilradweg verhindert haben, spreche ich ihnen meinen herzlichen Dank aus.

Rainer Mai



Inhaber: Peter Kürschner

**Homburger Str. 26**  
60486 Frankfurt/M.  
☎ 069 - 777990  
Fax: 069 - 777550

Öffnungszeiten:  
Mo - Mi 10.00 bis 19.00 Uhr  
Do + Fr 10.00 bis 20.00 Uhr  
Sa 10.00 bis 16.00 Uhr

Mountainbikes · Trekking Räder · Reiseräder · Service

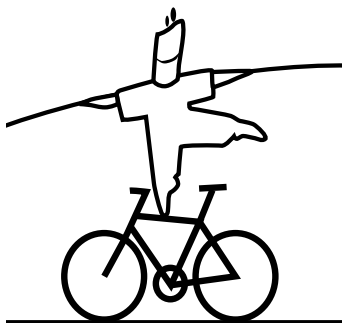


## ■ Leser BRIEF

### Zu „Ehrenamtlichkeit und Professionalität“

Alle Jahre wieder taucht, nicht nur zur Weihnachtszeit, das Thema der sogenannten „Professionalität“ im Verein auf.

Mir ist nicht einsichtig, warum die Vorgehensweise „verteilt nur Geld unter einigen Aktiven und schon geht alles besser“ so viel erfolgreicher als der „Laienstand“ sein soll. Es ist lediglich viel einfacher Menschen zu entlohnen, als sich selber kritisch zu hinterfragen, warum so viele Freiwillige bereits nach kurzer Zeit wieder fluchtartig in der Versenkung verschwinden. Das Problem liegt meines Erachtens bei den bereits Aktiven, die bislang nicht bemerkt haben, daß sie mit einem sehr kostbaren Gut hantieren, nämlich dem Engagement von Menschen in ihrer Freizeit.



Auch mir ist geläufig, daß in vielen Fällen die Neuaktiven zur Tätigkeit gepreßt werden, wie vor vielen Jahren die Seeleute zur Mitfahrt auf einem Seelenfänger. Man/frau hat eine tolle Idee, die sofort zum Nutzen des Vereins umgesetzt werden muß. Anstatt diese Idee mit anderen Menschen weiter zu entwickeln, werden lediglich Statisten für die Arbeit gesucht. Diese Denkweise merken die Angesprochenen bald und bleiben weg, da sie häufig schon tagsüber im Beruf mit dieser Vorgehensweise konfrontiert werden und wenigstens in ihrer Freizeit eigene Ideen und Vorstellungen einbringen möchten.

Ein weiterer Aspekt ist der Zielkonflikt zwischen „Profis“ und „Laien“. Der eine Mensch wird für die Arbeit bezahlt und muß sie daher tun, der andere ist in seiner

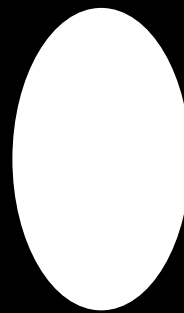
Freizeit und läßt sich nur kurz zu Aktivitäten verleiten, die er/sie nicht möchte.

Selbstverständlich soll Selbstbereicherung nicht sein; nur wer will die Grenzen festlegen? Bei dem Beispiel des Tourenleiters, der sich Kartenmaterial zulegt und Telefonate führt, empfinde ich die Grenze schon als überschritten. Wer unterschreibt für den Verein den Überweisungsträger über die angegebene Summe der Telefonkosten? Wie soll der Nachweis der Rechtmäßigkeit erfolgen? Das Urteil der Selbstbereicherung wird sehr schnell gefällt, da bislang keine Regeln aufgestellt wurden. Beim Geld hört bekanntlich die Freundschaft auf und wir sollten möglichst diese Problematik aus dem Verein lassen.

Ich stelle dem Verein gerne einen Teil meiner Freizeit und meines Engagements zur Verfügung. Niemand zwingt mich, dies zu tun. Ich brauche keine „Profis“, die mir sagen, was zu tun ist, nur weil sie sich einen Informationsvorsprung erarbeitet haben und schnell meinen, die Geschicke des Vereins lenken zu dürfen. Für „professionelle“ Arbeiten stehe ich zwar nur in geringem Maße zur Verfügung, dann allerdings für 120,- DM/h, etwa so viel, wie meine Firma für mich verlangen würde. Wer das nicht bezahlen will oder kann, für den arbeite ich nur ehrenamtlich. Was sollen Bezahlungen von z.B. 20,- DM für einen Nachmittag Arbeit?

Um den Unterschied zwischen einem Wirtschaftsunternehmen und einem gemeinnützigen Verein sichtbar zu machen, schlage ich vor, im nächsten Schritt das frankfurt aktuell in eine Tochterfirma auszugliedern (die dann nach 2 Monaten pleite ist) und die Geschäftsstelle aufgrund der günstigeren Miete nach Rendel zu verlegen. Dadurch spart der Verein viel Geld, weil „unprofitable“ Bereiche die Kasse nicht mehr belasten und somit viel mehr Geld zur Abrechnung von Telefonkosten und Brotzeiten zur Verfügung steht.

Ralf Paul



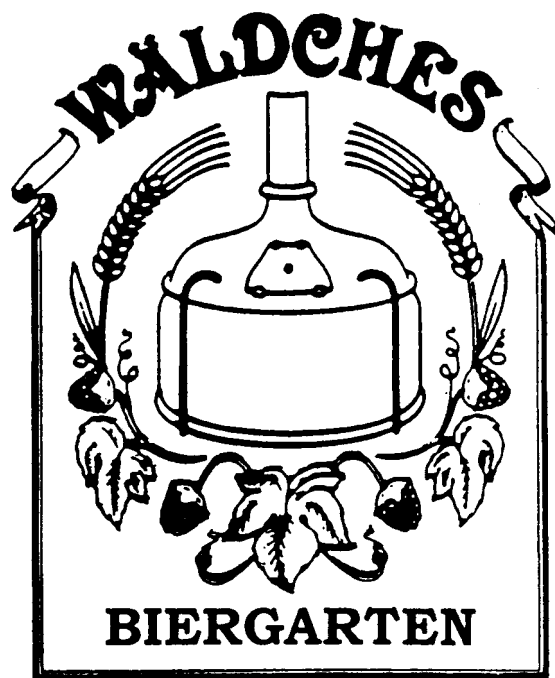
Wir haben ihn.  
Den Sattel mit dem Loch.  
Original von Terry/USA.

*Sportsfrau*

Hamburger Allee 96

Do, Fr 10 - 20 Uhr

Sa 10 - 16 Uhr



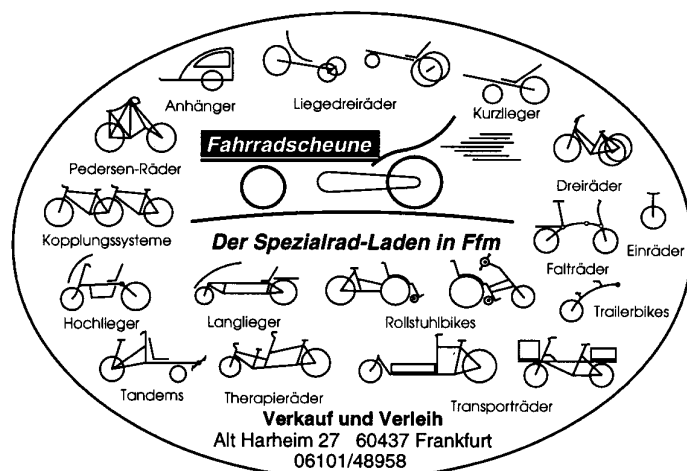
Hier liegen Sie nach einer Radtour gold richtig : Hefetrübe, naturbelassene Bierköstlichkeiten frisch vom Reifetank. Am Ginnheimer Wäldchen 8 , Ffm täglich ab 12.00 durchgehend geöffnet.  
Telefon 069 / 520522

## FER 12 Volt-Speichendynamo

**A**uf der IFMA stellte die Firma FER aus Eisenach einen neuen Speichendynamo vor. Die Eckdaten des Generators sind 12 Volt, 6,2 Watt. Er wird im Set geliefert: Rücklicht, Scheinwerfer mit integriertem Reflektor, Speichendynamo und Zweidrahtkabel mit Steckverbindungen. Mit dem neuen Scheinwerfer wird eine wesentlich verbesserte Nah- und Fernausleuchtung gegenüber herkömmlichen Halogenscheinwerfern erreicht. Der Scheinwerfer enthält eine neue 12-Volt-5-Watt-Lampe, die im Vergleich zur Halogenlampe HS3 mit 6 Volt und 2,4 Watt den zweieinhalbfachen Lichtstrom hat. Der Dynamo ist als Drehstromsystem aufgebaut. Durch eine elektronische Baugruppe wird die Spannung belastungsunabhängig auf konstant 13,5 Volt Gleichspannung geregelt. Dadurch gehören Lampenausfälle durch Überspannung der Vergangenheit an.

Der Generator wird ebenfalls durch eine Elektronik gegen Überlast und Kurzschluß geschützt. Die Haltbarkeit im Vergleich zum Vorgängermodell FER 2002 hat sich erheblich verbessert. Es kommt ein gekapseltes Kugellager und ein breiterer Antriebsriemen mit einem Riemenspanner zum Einsatz. Durch die verdoppelte Leistungsabgabe (6,2 Watt statt 3 Watt beim FER 2002) wird ein verbesserter Wirkungsgrad ohne Mehrbelastung des Radfahrers erreicht. Bereits bei 10 km/h wird eine Spannung von 12 Volt erreicht. Auch nach 1500 km gibt er noch keine aufdringlichen Verschleißgeräusche von sich. Die Lichtausbeute ist enorm, gar nicht zu vergleichen mit der herkömmlicher Dynamos. Der neue FER 12 Volt-Speichendynamo hat das deutsche Prüfzeichen und kostet ca. 340,-DM.

Peter Holtz,  
Radzeit IV/98 des ADFC Berlin



## Kleines ABC großer Radfahr-Irrtümer

(9. Fortsetzung)

(Um Hinweise auf weitere Stichwörter bittet Harald Braunewell)

Die GEPACKVERTEILUNG am Rad sei dann optimal, wenn die Packtaschen möglichst tief hingen und der Abstand der Lenkertasche vom Lenker möglichst gering sei...

**MITNICHTEN:** Zuerst mal muß festgehalten werden, daß jede Zuladung das Schwingungsverhalten und damit das Fahrverhalten des Gesamtsystems Rad-Mensch-Zuladung (in Wechselwirkung, auch untereinander!) verändert. In Tests hat sich erwiesen, daß es am günstigsten ist, wenn 1. die Hinterradtaschen (schwere Sachen nach unten!) unter Berücksichtigung der Hackenfreiheit möglichst weit *vorn* am Gepäckträger (auch unten!) eingehängt werden und 2. der Massenschwerpunkt des Systems Vorderrad-Gepäcktaschen/Lenkertasche *auf* der Lenkachse (d. i. die gerade Mittellinie durch den sich im Steuerrohr drehenden Gabelschaft) liegt: dann ändert sich zumindest das Lenkverhalten nur unwesentlich. In praxi bedeutet das in jedem Fall immer schwere Sachen näher am Lenker und je schwerer die Lenkertasche vollgestopft wird, umso weiter muß der Schwerpunkt der Vorderrad-Gepäcktaschen (hier besonders wichtig: gleiche Massenverteilung rechts und links!) *hinter die Lenkerachse* rücken – wobei selbstverständlich auch hier das Hebelgesetz gilt: Kraft x Kraftarm = Last x Lastarm, d. h. die in den beiden Massenschwerpunkten vereinigt gedachten Massen der Gepäcktaschen und der Lenkertasche multipliziert mit dem jeweiligen Abstand von der Lenkachse sollten gleich groß sein. Zu bewerkstelligen ist dies mit relativ einfachen Mitteln, indem zum Ausgleich der Lenkertaschen-Masse keine schwergewichtigen Vorderradtaschen angehängt werden, sondern lange schmale Packbeutel oben am Lenker mit der Kordel, in der Mitte an der Gabel und unten an der Schutzblechstrebe per Spanriemen – da muß niemand zu Handwaage und Zollstock greifen und bei langen Gepäckfahrten danken es die Arme...

**HAIFISCHZÄHNE** am Kettenblatt (1) bzw. ihr Fehlen vor der Straßenkreuzung oder -einmündung (2) sei kein Anlaß zum Nachdenken...

**MITNICHTEN (1):** Wer diese unsymmetrisch ausgeschliffenen Zähne an seinem Kettenblatt entdeckt, den hat längst die Tücke der Materie bestraft - diese Kraftübertragung kann nur noch bis zu ihrem schleichenden Ende (Riß der Kette oder ihr Überlaufen von Zahn zu Zahn) zerfahren werden... Da ist zur Pflege des Getriebes rechtzeitiger Kettenwechsel schon besser: spätestens nach 2000 km sollte die alte gegen eine neue ausgetauscht werden - ökonomischer noch in einem Turnus von jeweils ca. 1500 km mit insgesamt 3 Ketten (nach der 3. ist die gesamte Anlage so weit ausgeleiert, daß wieder die erste aufgelegt werden kann). Oder ist das alles heute kein Problem mehr, weil wir alle nach kurzer Zeit sowieso schon wieder alles neu haben müssen???

**MITNICHTEN (2):** Viele von uns Radfahrern und Radfahrerinnen kennen sie überhaupt nicht, die weißen, mit der Spitze in die Ankunftsrichtung weisenden, aneinandergereihten Dreiecke vor der Kreuzung mit der nicht Vorfahrtberechtigten Querstraße oder der Einmündung in eine solche und dabei zeigen sie doch so wirkungsvoll an, daß der ankommende Verkehr sich dem von rechts kommenden unterzuordnen hat! Wie wirkungsvoll ließen sich damit z. B. für den (zugelassenen) Radgegenverkehr in Einbahnstraßen Gefahrenpunkte entschärfen! Auch in Hessen sind solche das gefahrlosere Radfahren fördernde Maßnahmen durchaus praktikabel, wie Beispiele an der Bergstraße zeigen ...

## 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, ☎ 069 / 49 90 100, Fax 069 / 49 90 217

www-Adresse:  
http://www.adfc-ffm.de

Redaktionsteam: Fritz Biel (fb), Ralf Haselhorst (rha), Alfred Linder (al), Michael Samstag (ms), Birgit Semle (bs)

Layout: Peter Sauer (psa)  
www: Oliver.R@gmx.de

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: 2.000

Druck: Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Redaktionsschluß für die März/April-Ausgabe: 16. Februar 1999

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste Stand 11/97

## Touren, Aktionen, Codierungen usw.

Codierungen werden auch in den Fahrradläden Böttgen, Per Pedale, Peters Radtreff und Storck durchgeführt.

23.1.	Strategietreffen Verkehrs-AG, 15.00 Uhr, Club Voltaire
29.1.	Critical Mass-Tour, Start 16.00 Uhr, Konstablerwache
14.2.	Sonntag-Nachmittagstour der Stadteilgruppe Nordwest, Start 14.00 Uhr Praunheimer Brücke
18.2.	Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt, 19.30 Uhr, Bürgerhaus Bornheim
26.2.	Critical Mass-Tour, Start 16.00 Uhr, Konstablerwache
14.3.	Sonntag-Nachmittagstour der Stadteilgruppe Nordwest, Start 14.00 Uhr Praunheimer Brücke
14.3.	Radreisemarkt mit Codierung, siehe Seite 7
24./25.4.	Tourenleiter-Seminar, siehe Seite 14

## Mehrtagestouren 1999 des ADFC Frankfurt am Main

Das Tourenprogramm für das Jahr 1999 wirft seine Schatten voraus. Wir sind wieder dem häufig geäußerten Wunsch nachgekommen und bieten eine Vorab-Übersicht über geplante Mehrtagestouren an, um damit die Urlaubsplanung zu erleichtern.

Termin von/bis	Steme	Titel	Tourenleitung	Besonderheiten
nach Absprache	****	Wilde Wald-Tour	Harald Braunewell	
30.04.-02.05.99	**	Büdingen-Tour	Michael Bunkenburg	
13.-16.05.99	***	Wo die guten Tropfen wachsen	Anne Wehr und Bertram Giebeler	
22.-25.05.99	****	Pfingst-Zelt-Tour / Strecke noch offen	Hartmut Lange und Karl-Heinrich Muth	Campingtour
22.-25.05.99	***	Odenwald und Bergstraße	Gregor Höhn	Übernachtung JH
03.-06.06.99	***	Münstertour (Basel-Straßburg)	Gisela Schill	
20.-26.06.99	***	Südliches Elsaß	Jean Coquelin	Tour mit Standquartier
26.+27.06.99	****	Rhön	Christina Romels	
02.-04.07.99	****	Taunus-Westerwald	Georg Springer und Jürgen Johann	Kooperation mit DJH
02.-04.07.99	**	Frankfurt-Fulda-Bad Hersfeld	Michael Bunkenburg	
09.-11.07.99	***	Nordhessische Fachwerkstädte	Theda Bunje	
18.-24.07.99	***(*)	An Mosel, Saar und Sauer	Christian Kümmerlen+ Jürgen Johann	Tour mit Standquartier
24.+25.07.99	**	Bergstraße	Theda Bunje	
06.-08.08.99	***	Nidda und Kinzig	Theda Bunje	
15.-29.08.99	***	Nordhessen	Mathias Uhlig	
26.-29.08.99	**	Mainradtour (Würzburg -Bamberg)	Gisela Schill	
24.-26.09.99	**	Rhein-Lahn- Tour	Michael Bunkenburg	

Diese Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ebenso können sich noch Termine verschieben. *Jürgen Johann, stv. Tourenreferent*

## Raderlebnistage und autofreie Sonntage in Rheinland-Pfalz

02. Mai	Saarpedal Autofreier Sonntag an der Saar B 51 und versch. Landstraßen
13. Mai	Treffpunkt Alsenztal Autofreier Erlebnistag im Alsenztal (B48) zwischen Rockenhausen und Alsenz
16. Mai	Rhein-Radeln Autofreier Sonntag zwischen Mainz und Worms entlang der Rheinfront
16. Mai	Autofreies Wiedtal Autofreier Wandertag von Neuwied bis Oberlahr
30. Mai	Happy Mosel Autofreie Moselweinstraße von Schweich bis Cochem auf 140 Km
20. Juni	Nahe Hit Radl' mit Autofreier Sonntag an der Nahe
20. Juni	Jedem Sayn Tal Autofreier Sonntag im Sayntal von Selters bis Bendorf
27. Juni	Tal total Autofreier Sonntag im Tal der Loreley linksrheinisch von Koblenz bis Bingen rechtsrheinisch von Lahnstein bis Rudesheim
19. Juli	Erlebnistag Gelbachtal Autofreier Sonntag im Gelbachtal
08. Aug.	Erlebnistag Autofreies Lautertal Autofreier Sonntag von Kaiserslautern bis Lauterecken
15. Aug.	Autofreies Appelbachtal Autofreier Sonntag von Wöllstein bis Würzweiler
22. Aug.	Autofreies Ruvertal Autofreier Sonntag im Ruvertal von Ruver bis Riveris
29. Aug.	Erlebnistag an der Deutschen Weinstraße (der Klassiker) Autofreier Sonntag auf 60 Km Weinstraße von Bockenheim bis Schweigen.
29. Aug.	VON TAL ZU TAL Raderlebnistag von Stromberg bis Langenlonsheim
05. Sept.	Radeln ohne Grenzen Deutsch-Französischer Radwandertag von Neuburg bis Dahm