

## Was lange währt, wird nicht immer gut

Probleme der Umsetzung der StVO-Novelle in Frankfurt

Die Frankfurter Stadtverwaltung hat – mit löblichen Ausnahmen – nicht gerade große Anstrengungen unternommen, um sich bei der Umsetzung der StVO-Novelle bleibende Verdienste für den Radverkehr zu erwerben. Das ist – vorsichtig formuliert – der Eindruck, der sich nach ersten Überprüfungen der Ergebnisse durch die Arbeitsgruppe des ADFC Frankfurt zur StVO-Novelle (AG StVO) aufdrängt.

Die Ergebnisse der in der 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7.8.1997 (sogenannte Fahrradnovelle) vorgeschriebenen Überprüfung aller bestehenden Radverkehrsanlagen liegen uns leider noch immer nur in der wenig informativen Form einer wortkargen Liste vor. Immerhin sind ausführlichere Informationen Anfang Dezember zum wiederholten Mal zugesagt worden.

Das eigentliche Ziel wurde klar verfehlt: In der Summe kann nicht



Hoppeln über Wurzelaufbrüche: Radweg am Hauptfriedhof, Eckenheimer Landstraße

Foto: Fitz Bergerhoff

davon gesprochen werden, dass die Chance für Verbesserungen zugunsten des Radverkehrs bisher genutzt wurde. Auch das von uns formulierte bescheidene Zwischenziel wurde nicht erreicht: Als sich Ende letzten Jahres der Kurs abzeichnete, hatten wir den Leiter der Straßenverkehrsbehörde, Ulrich Schöttler, gebeten sicherzustellen, dass die Fahrradnovelle wenigstens nicht zu Verschlechterungen für Frankfurts Radfahrer führt.

### Zur Erinnerung

Die StVO-Novelle setzt erstmals Regel- und Mindestkriterien für die Ausweisung eines benutzungspflichtigen Radweges fest. Das betrifft die Breite (mindestens 1,5 Meter, in der Regel 2 Meter), aber auch andere sicherheitsrelevante Eigenschaften wie eindeutige, stetige und sichere Linienführung („muss auch von Ortsfremden nachvollziehbar sein“), gute Sicht-



beziehungen, Hindernisfreiheit und nicht zuletzt die Beschaffenheit der Oberfläche. Benutzungspflichtig sind seit dem 1.10.98 nur noch Radwege, die mit einem der blauen Radwegeschilder gekennzeichnet sind. Am Anfang aber steht immer die Prüfung, ob die Anordnung einer Benutzungspflicht überhaupt erforderlich ist.

Neu eingeführt wurden mit der StVO-Novelle sogenannte „Andere Radwege“. Diese müssen zwar nicht die oben dargestellten Mindestanforderungen erfüllen, sind aber Radwege, und selbstverständlich gelten auch hier alle gesetzlichen Verpflichtungen bezüglich Unterhalt und Verkehrssicherungspflicht. Parkplatzsuchende Autofahrer haben auch auf „Anderen Rad-

wegen“ nichts zu suchen. Einziger Unterschied – es besteht für die Radfahrer keine Benutzungspflicht. Wer will, darf auf der Straße fahren.

Woran man „Andere Radwege“ eigentlich erkennt? Nun, sie sehen aus wie Radwege, aber es gibt eben *kein* blaues Radwegeschild.

ESCHBORN/SCHWALBACH: Einladung zur Jahreshauptversammlung	Seite 10
FRANKFURT: Einladung zur Jahreshauptversammlung	Seite 19
OFFENBACH: Einladung zur Jahreshauptversammlung	Seite 10

**Der ADFC Frankfurt fordert zur Vermeidung von Missverständnissen angesichts der Vielgestaltigkeit der Frankfurter Radwege, „Andere Radwege“ einheitlich durch weiße Fahrradpiktogramme kenntlich zu machen.**

weiter 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. Bei Postversand DM 21,-. Für Mitglieder des ADFC Frankfurt am Main e.V. ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten. E-mail-Abonnement gratis. Anforderung an Redaktionsteam.

[www.adfc-frankfurt.de](http://www.adfc-frankfurt.de)



# Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

## ADFC Frankfurt am Main e.V.

**Vorstand:** Fritz Biel, Bertram Giebeler, Jürgen Johann, Kamilla Nuyken, Anne Wehr

**Kassenwart:** Jean Coquelin

### ADFC Frankfurt am Main e.V. und Infoladen:

ADFC Frankfurt am Main  
Berger Str. 108 - 110  
60316 Frankfurt am Main  
☎ 069/49 90 100 und (neu) 94 41 01 96  
Fax: 069/49 90 217 und (neu) 94 41 01 93  
www.ADFC-Frankfurt.de  
Kontakt@adfc-frankfurt.de

### 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, Alfred Linder  
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de

**AG Kartografie:** Harald Braunewell

**AG Technik:** Rainer Mai, Ralf Paul  
technik@adfc-frankfurt.de

**AG Touren:** Johannes Wagner, Jürgen Johann  
touren@adfc-frankfurt.de

**AG Verkehr:** Verkehrspolitische Sprecher:  
Fritz Biel, Rainer Mai  
verkehr@adfc-frankfurt.de

**AG KlauNix:** Alfred Linder  
klausnix@adfc-frankfurt.de

**AG WWW:** Fritz Biel, Oliver Ramstedt,  
Michael Samstag, Eckehard Wolf  
www@adfc-frankfurt.de

**Frauengruppe:** Karin Deckers, Christina Romeis

**Infoladengruppe:** Gisela Schill  
info@adfc-frankfurt.de

### Stadtteilgruppen:

**Bockenheim/Westend:** Christina Romeis

**Bornheim, Ost- und Nordend:** Karin Deckers

**Frankfurt-West:** Christian Kümmerlen

**Nordwest:** Petra Honermann

**Die Sachsenhäuser Sattelfesten:** Birgit Semle  
sued@adfc-frankfurt.de

### E-mail, Telefon, Fax:

**Fritz Biel** FritzBiel@adfc-frankfurt.de  
☎ ISDN 069/52 95 74, PC-Fax: 069/95 29 73 53

**Harald Braunewell** ☎ 0 60 32/70 05 09

**Karin Deckers** ☎ 069/43 12 22

**Bertram Giebeler** Bertram.Giebeler@adfc-frankfurt.de  
☎ 069/59 11 97

**Ralf Haselhorst** Ralf.Haselhorst@adfc-frankfurt.de  
Fax + ☎ 069/707 16 83

**Petra Honermann** ☎ 069/51 68 26

**Jürgen Johann** ☎ 069/76 29 28

**Christian Kümmerlen** christian.kuemmerlen@adfc-frankfurt.de ☎ 069/30 27 95

**Alfred Linder** Alfred.Linder@adfc-frankfurt.de

☎ 069/53 32 53, Fax: 069/52 04 08

**Rainer Mai** Rainer.Mai@adfc-frankfurt.de  
Fax + ☎ 069/41 30 85

**Kamilla Nuyken** ☎ 069/53 27 66

**Ralf Paul** ☎ 069/49 40 928

**Oliver Ramstedt** Oliver.Ramstedt@adfc-frankfurt.de

☎ 069/46 52 63, Fax: 069/46 93 91 23

**Christina Romeis** ☎ 069/74 84 68

**Michael Samstag** Michael.Samstag@adfc-frankfurt.de ☎ 069/61 87 33, Fax: 069/46 93 91 23

**Gisela Schill** ☎ 069/670 11 14

**Birgit Semle** Birgit.Semle@adfc-frankfurt.de  
☎ 069/68 60 81 84

**Johannes Wagner** ☎ 069/44 79 47

**Anne Wehr** Anne.Wehr@adfc-frankfurt.de  
☎ 069/59 11 97

**Eckehard Wolf** Eckehard.Wolf@adfc-frankfurt.de  
☎ 069/95 78 00 92, Fax: 069/95 78 00 93

## Editorial

(+/-0) Die Silvesterpartys sind überstanden, die allermeisten Fahrradcomputer waren dem Vernehmen nach nicht vom Jahr-2000-Problem betroffen und Handel, Medien und Partyveranstalter können sich jetzt endlich darum kümmern, in einem knappen Jahr „The Real Millennium“ auszuschlachten. Klingt doch nach einem guten Start ins neue Jahr. Und dass frankfurt aktuell jetzt endlich den neuen internet-konformen Titel übernommen hat, treibt die Begeisterung auf die Spitze.

Doch bevor dieser begeisternde Jahreswechsel stattfinden konnte, war die Vorweihnachtszeit zu überstehen, die wie immer bei zahlreichen Menschen zu hohen Stressdosen geführt hat. So waren auch einige Autofahrer betroffen, die es besonders eilig hatten, an mir und meinem Fahrrad vorbeizukommen. Auf den Missstand, dass dies wegen zu enger Straßen und kleinerer Schneehügel am Straßenrand (sowas gibt es gelegentlich sogar in Frankfurt) nicht sofort möglich war, wurde ich häufiger als sonst durch den Gebrauch der Hupe aufmerksam gemacht. Doch was soll ich denn machen, liebe/r Autofahrer/in? Auf dem

Gehsteig fahren? Verdampfen? Mich in Luft auflösen?

Nein, ich habe eine bessere Idee: Ich werde das Fahrrad in den Keller stellen und in Zukunft ebenfalls Auto fahren!

Aber ich verspreche Ihnen, liebe/r Autofahrer/in, ich werde in jedem Stau vor Ihnen stehen! Und in der letzten freien Parklücke, die eigentlich Ihre gewesen wäre, werde ich parken! Und ...

Ein trotzdem glückliches und erfolgreiches Jahr 2000 wünscht allen Autofahrer/innen

### Ralf und das gesamte Redaktionsteam

Die Radler/innen werden damit bei all den guten Nachrichten, über die in diesem Heft berichtet wird, ohnehin kein Problem haben.

PS.: In diesem Heft wird Harald für seine langjährige aktive Arbeit im Kreisverband gedankt, da er Frankfurt verlässt und nach Bad Nauheim zieht. Die Leser/innen müssen jedoch nicht beunruhigt sein, denn Harald wird in frankfurt aktuell insbesondere mit den „Irrtümern“ weiterhin präsent sein.

Das Redaktionsteam schließt sich dem Dank und den guten Wünschen an Harald an.

## Inhalt

1	Was lange währt, wird nicht immer gut. Probleme der Umsetzung der StVO-Novelle
2	Editorial, Kontakte
3	Emser Brücke – Frohe Botschaft zu Weihnachten
5	Mehr Geld für den Radverkehr, mehr Geld für den ADFC: Haushalt 2000/2001
6	Mainzer Landstraße mit neuen Radstreifen eingeweiht
8	ADFC-Frankfurt ohne Harald!
9	Termine, Treffpunkte, Ortsbeiräte
10	Offenbach: Schöne Aussichten ■ Einladung zur Hauptversammlung Eschborn/Schwalbach: Einladung zur Hauptversammlung
11	Spanien beschließt radfahrfeindliches Gesetz Radreisemarkt 2000
12	Reisen: Viele Höhen und Tiefen – Schwarzwald und Schweiz (2. Folge)
14	BIKE POINT – Mit Schwung in die nächste Saison
16	LOKALE AGENDA 21 im Römer ■ Erfolgreiche Weihnachtsfeier
17	Hüttenromantik ■ Neues auf der Homepage ■ Kleinanzeigen
18	Frau im ADFC – Quote oder Führungsposition? Radtouren 1999 – ein Rückblick in Zahlen
19	Haralds kleines ABC der großen Radfahr-Irrtümer ■ Impressum EINLADUNG ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG des ADFC Frankfurt e.V.
20	Ein 3fach kräftig donnerndes Helau ■ Januartreffen der Tourenleiter/innen Vorschau Tourenprogramm 2000 ■ Mehrtagestouren ■ Touren, Aktionen, Codierungen usw.

## Was lange währt, wird nicht immer gut (Fortsetzung von Seite 1)

### Überprüfung der Überprüfung

Die neuen Vorschriften über Mindestanforderungen an benutzungspflichtige Radwege wurden erst ein Jahr nach Inkrafttreten der StVO-Novelle zum 1.10.1998 in Kraft gesetzt. Die zuständigen Behörden hatten also ein Jahr Zeit, alle vorhandenen Radverkehrsanlagen zu überprüfen und der neuen Rechtslage anzupassen. Das erscheint angesichts leerer Kassen und einer Vielzahl von problematischen Radwegen zumindest in Großstädten wie Frankfurt sehr kurz. Andererseits gibt es eine Reihe von „weichen“ Bestimmungen, die einigen „Spielraum“ bieten. Vor allem aber wollte der Verordnungsgeber wohl der Verwaltung ein wenig „Dampf“ machen. Er kannte seine Pappenheimer: Viele Straßenverkehrsbehörden haben erst kurz vor Ablauf der Jahresfrist mit der Überprüfung begonnen, darunter auch die Frankfurter. Ich persönlich habe diese Frist nie allzu wichtig genommen. Vernünftige Ergebnisse waren binnen eines Jahres nicht zu erwarten. Gute Arbeit braucht ihre Zeit, war schon immer meine Devise.

In den Verwaltungsvorschriften zu den einschlägigen Paragraphen wird „empfohlen“, bei der Entscheidung über die Kennzeichnung von

Radwegen „zusätzlich Sachkundige aus Kreisen der Radfahrer, der Fußgänger und der Kraftfahrer zu beteiligen“ (StVO-VwV Zu § 2, III). Der ADFC Frankfurt hat frühzeitig, schon vor Inkrafttreten der Novelle, seine Bereitschaft zur Mitarbeit bei der Überprüfung der bestehenden Radverkehrsanlagen signalisiert. Leider haben wir in den seitdem vergangenen mehr als zwei Jahren feststellen müssen, dass wir von Seiten der Straßenverkehrsbehörde immer wieder hingehalten und vertröstet wurden und am Ende Fakten geschaffen wurden, ohne auch nur den Ansatz einer Kooperation.

So bleibt uns nichts anderes übrig, als nun nach Vorliegen der amtlichen Ergebnisse der Überprüfung diese unsererseits einer kritischen Überprüfung zu unterziehen, eine Überprüfung der Überprüfung sozusagen – ein Verfahren, das alles andere als effektiv ist.

### Die AG StVO

Schon vor fast drei Jahren hat sich im Rahmen der AG Verkehr eine Arbeitsgruppe zur StVO zusammengefunden, die sich zunächst mit den neuen Bestimmungen auseinandersetzte, Fortbildungs-Seminare zur StVO-Novelle durchführte und die sich nun mit den von der Verwaltung geschaffenen Fakten

befasst. Die AG StVO hat anhand der bisher vorliegenden Liste und vor dem Hintergrund langjähriger Kenntnis der Probleme eine Reihe von Beispielen ausgewählt, an denen die Fehlentwicklung deutlich wird.

### Zum Beispiel Eckenheimer Landstraße

Der Radweg entlang des Hauptfriedhofs an der Eckenheimer Landstraße zwischen Alleenring und Marbachweg ist ein Paradebeispiel dafür, wie versucht wird, mit der Ersetzung getrennter durch gemeinsame Geh- und Radwege die neuen Mindestanforderungen zu unterlaufen.

Bislang gab es dort einen Radweg links von den Alleenbäumen, der zwar die erforderliche Mindestbreite in weiten Teilen hatte, aber infolge jahrzehntelanger Vernachlässigung derart mit Wurzelaufbrüchen übersät war, dass er als Parcours bei jedem Hindernissen Ehre eingelegt hätte. Anstatt nun diesen Radweg in Ordnung zu bringen, wurde einfach der rechts von den Bäumen gelegene Fußweg entlang der Friedhofsmauer in einen gemeinsamen Geh- und Radweg umgeschildert. Dass dieser Weg sich in einem genauso schlimmen Zustand befindet, stört offensichtlich von den Verantwortlichen niemand. Zwar wäre die Breite von über 4 m grundsätzlich selbst für getrennte Geh- und Radwege aus-

reichend, aber damit käme man aus dem Dilemma nicht heraus. Die Radfahrer müssten weiter über Wurzelaufbrüche hoppeln, nur eben jetzt rechts von den Bäumen.

Die vermeintliche Patentlösung: ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Wenn die Radfahrer nur dicht genug an der Friedhofsmauer entlang fahren, wird sich schon ein halbwegs befahrbares Streifen finden, das war wohl der Hintergedanke bei dieser ebenso radfahrer- wie fußgängerfeindlichen Entscheidung. Nur die Autofahrer dürfen sich freuen: Sie müssen jetzt *weiter auf Seite 4*



**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  
ADFC-Hessen@t-online.de  
www.hessen.adfc.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  
kontakt@adfc.de  
www.adfc.de

### Fördermitglieder des ADFC Frankfurt/Main e.V.

- **Fahrrad Böttgen**  
Berger Straße 262-264  
(siehe Anz. S. 17)  
www.bikes.de
- **Per Pedale**  
Leipziger Straße 4  
(siehe Anzeige S. 7)  
www.perpedale.de
- **Performance Bike**  
Main-Taunus-Zentrum  
(siehe Anz. S. 8)  
www.performance-bike.de
- **Radschlag**  
Hallgartenstraße 56  
(siehe Anz. S. 7)  
www.radschlag.de
- **Landkarten Schwarz**  
Eckenheimer Landstraße 36  
(siehe Anz. S. 13)
- **Storck**  
Alexanderstraße 1  
(siehe Anz. S. 8)  
www.grofa.com/shops/storck.htm

## Emser Brücke – Frohe Botschaft zu Weihnachten

**Erinnern Sie sich noch? Letzten Sommer, kurz vor den Ferien? Der Streit um die Mörfelder Landstraße wogte heftig durch die Gazetten, da ging die Sache mit der Emser Brücke fast unter im Getümmel:**

In einer Pressekonferenz der FDP hatte Ulrich Schöttler, Leiter der Straßenverkehrsbehörde die Zusage seiner Behörde gegenüber der Stadtverordnetenversammlung zurückgezogen, auf der Emser Brücke die vom ADFC geforderten Schutzstreifen zu markieren. Er begründete das mit den zu erwartenden LKW-Zahlen, die seiner

Behörde keinen Spielraum ließen.

Am 18.8.99 übergab Stadtrat Horst Hemzal (CDU) die Strecke nach dreijähriger Sperrung wieder dem Verkehr - ohne Schutzstreifen.

Zugleich kündigte die Straßenverkehrsbehörde Verkehrszählungen an.

Das vorerst letzte Kapitel läutete Stadtrat Hemzal in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 2. Dezember ein. Mit einer kurzen Mitteilung sorgte er für eine vorgezogene Bescherung der radfahrenden Frankfurter/innen:

Ein halbes Jahr nach den heftigen Auseinandersetzungen teilte er mit,

dass die Verkehrszählungen auf der Emser Brücke abgeschlossen seien und keine Einwände mehr gegen die Markierung von Schutzstreifen bestünden. Die Straßenverkehrsbehörde hat die nötigen Verfügungen nach Aussage von Ulrich Schöttler bereits erlassen.

Jetzt müssen nur noch die im Sommer aufgetragenen Mittelmarkierungen entfernt und rechts und links die Schutzstreifen markiert werden. Mal sehen, wann es soweit ist. Dann werden wir die Emser Brücke noch einmal einweihen. Schließlich wollen die Frankfurter Radfahrer ja auch mal was feiern. (fb)

## Was lange währt, wird nicht immer gut (Fortsetzung von Seite 3)

nicht mehr auf dem Grünstreifen zwischen den Alleebäumen parken, sondern bekamen postwendend den bisherigen Radweg zugewiesen. Dass des nachts hinter parkenden Autos, weit weg von der Fahrbahn und den darüber montierten Straßenlaternen unter dichtbelebten Baumkronen sich nicht nur bei Frauen Unsicherheit breit macht, gehört halt in Frankfurt zum besonderen Lebensgefühl auf dem Fahrradsattel.

Aber auch tagsüber muss man dort hellwach sein. Wer sich folgsam von dem bisherigen Radweg fernhält – nagelneue weiße Markierungen zeigen ihm, wo's langgeht – kann nur hoffen, dass der Blumenladen am Eingang zur Trauerhalle,



Auslagen der Blumenläden, parkende Autos, hoher Bordstein: Hindernisparcours vor dem Hauptfriedhof

Foto: Fitz Bergerhoff

der sein üppiges Angebot traditionell auf dem bisherigen Gehweg vor den Schaufenstern ausbreitet, gerade keine Kunden hat. Es könnte sonst leicht passieren, dass man im Gewimmel übersieht, dass das Straßenbauamt leider noch keine Zeit hatte, den Bordstein im

Bereich des neuen Geh- und Radwegs abzusenken. Zehn bis zwölf Zentimeter weiter unten schmerzhaft gelandet und voll damit beschäftigt, das Gleichgewicht zu halten, könnte einen gleich die nächste Überraschung ereilen: Welcher Autofahrer, der nach

rechts in die Zufahrt zum Haupteingang einbiegt, rechnet denn auch damit, dass diese blöden Radfahrer jetzt plötzlich *hinter* den Bäumen auftauchen, wo er doch extra nochmal nach hinten geschaut hat, ob auf dem alten Radweg *vor* den Bäumen keiner kommt.

Hat man das alles heil überstanden, muss man 20 Meter weiter nur noch rechtzeitig die unter Herbstlaub versteckten Baubohlen entdecken, die – vier Zentimeter dick und gefährlich zackig weit in den Radweg ragend – eine Baugrube abdecken. Aber das hat nun wirklich nichts mit der StVO-Novelle zu tun. Das ist der ganz normale Wahnsinn auf Frankfurter Radwegen!

Dabei wäre die bessere Lösung so einfach: Die Radwegeschilder werden demontiert, damit wird aus dem schlechten, benutzungspflichtigen Radweg ein *weiter auf Seite 6*

# Mehr Geld für den Radverkehr, mehr Geld für den ADFC

## Haushalt 2000/2001 – SPD setzt sich durch mit Etat-Anträgen im Stadtparlament

**Gute Nachrichten waren bisher für Frankfurts Radler/innen nicht gerade Alltags. Dass es in dieser Ausgabe von frankfurt aktuell gleich so viele sind, möge man mir nachsehen. Aber, ehrlich gesagt – ich könnte mich dran gewöhnen.**

Seit vielen Jahren ist der Streit ums Geld integraler Bestandteil des mühsamen Kampfes für ein fahrradfreundliches Frankfurt. Ist eine Planung politisch endlich durchgesetzt und vom Stadtparlament beschlossen, beginnt ein schwieriges Puzzle-Spiel, um aus Landeszuschüssen und städtischen Töpfen eine maßgeschneiderte Finanzierung auf die Beine zu stellen, die allen Gesetzen, Richtlinien, Vorschriften und hausgemachten Kriterien gerecht wird.

Eines der selbstgebauten Hindernisse war bislang der Beschluss der Stadtverordneten, dass Investitionen in den Radverkehr ausschließlich aus Stellplatzabläse zu finanzieren seien. Folgerichtig standen seit Jahren keine Haushaltsmittel aus Steuergeldern mehr für

den Radverkehr zur Verfügung.

Das wäre angesichts der Tatsache, dass die von Stadtrat Martin Wentz (SPD) mit Hilfe des Erschließungsamtes verwaltete Kasse mit den Stellplatzabläsebeträgen traditionell wohlgefällt ist, kein Problem. Aber alle Beschlüsse der Stadtverordneten haben bisher nichts daran ändern können, dass dieses Amt sehr eigene Vorstellungen davon pflegt, was es bereit ist, mit diesen Mitteln zu finanzieren. Die Berichte des Magistrats an die Stadtverordneten sind voll von mehr oder weniger kreativen Ablehnungen. Keine sichere Bank also für die Finanzierung einer systematischen und kontinuierlichen Radverkehrsförderung.

Seit langem war von verschiedenen Seiten gefordert worden, die Beschränkung auf die Stellplatzmittel wieder aufzuheben. Die SPD-Fraktion hat im Rahmen der Verhandlungen über den Doppelhaushalt 2000/2001 die Forderung des ADFC aufgegriffen und einen entsprechenden Etat-Antrag eingebracht. Die Zustimmung von SPD, CDU und Grünen ergab eine satte

Mehrheit. In den beiden nächsten Jahren werden also jeweils DM 700.000 zusätzlich zu den 2,5 Millionen aus Stellplatzabläsemitteln für die ergänzende Finanzierung von Investitionen in den Radverkehr zur Verfügung stehen. Der Beschluss, Investitionen in den Radverkehr ausschließlich aus Stellplatzmitteln zu finanzieren, wurde aufgehoben.

Die Grünen hatten eine Reihe von Anträgen eingebracht, die in die gleiche Richtung zielten, aber in der Summe weitergehende Forderungen enthielten. Sie wurden alle abgelehnt (Die Kooperationsvereinbarung von SPD und CDU verbietet Beschlüsse zum Haushalt mit wechselnden Mehrheiten).

Noch einen weiteren Erfolg gilt es zu feiern, der den ADFC und mich ganz persönlich betrifft: Auf Antrag der SPD wurde der jährliche Zuschuss, der seit 1992 in unveränderter Höhe aus dem Haushalt des Planungsdezernenten für die verkehrspolitische Arbeit des ADFC gezahlt wurde, von DM 5000 auf DM 35.000 erhöht, um die Fortsetzung der erfolgreichen Arbeit des

ADFC Frankfurt für die Umsetzung und Weiterentwicklung der Radverkehrskonzeption Frankfurt am Main auch für die Zukunft zu sichern.

Zustimmung bei CDU, SPD, Grünen und FDP – herzlichen Dank!

Ablehnung bei den Reps – auch dafür vielen Dank!

Der Vorstand des ADFC Frankfurt hat daraufhin in seiner letzten Sitzung vor Weihnachten einstimmig beschlossen – die Genehmigung der nötigen Förderungsmittel durch das Arbeitsamt vorausgesetzt – mich ab 1.1.2000 in Vollzeit einzustellen.

Damit hat die lange Periode der Selbstausbeutung (seit 1995 habe ich ohne einen Pfennig Einkommen rund um die Uhr für die Förderung des Radverkehrs in Frankfurt gearbeitet) endlich ein Ende.

Meine Frau hat durch ihre Arbeit als Lehrerin und ihre große Sympathie für die Ziele des ADFC diesen Einsatz erst möglich gemacht. Ihr gebührt – diese persönliche Anmerkung sei mir an dieser Stelle gestattet – ohne Zweifel der größte Dank!

Fritz Biel

# Mainzer Landstraße mit neuen Radstreifen eingeweiht

Damit erhält Frankfurt einen Straßenzug, der vorbildlich zeigt, wie zeitgemäße Radverkehrsanlagen aussehen. Auf beiden Seiten finden sich ausreichend breite Radstreifen, auf denen man sich erholen kann von den elenden Rüttelpisten, die noch immer Frankfurter Standard sind.

Ein großes Lob an das Straßenbauamt, das es ermöglicht hat, auf der Taunusanlage im Bereich des Opernplatzes schon jetzt auf beiden Seiten Radstreifen anzulegen. Der auf der Westseite war ursprünglich erst für später vorgesehen.

Die Umgestaltung der Mainzer Landstraße bringt aber nicht nur die angesichts von über 50.000 Kfz/Tag dringend notwendigen zeitgemäßen Radverkehrsanlagen, sie löst zugleich in vorbildlicher Weise eine ganze Reihe von Kreuzungsproblemen.

Seit die neugestaltete Bockenheimer Landstraße nach Abschluß des U-Bahn-Baus Mitte der 80er Jahre in Betrieb ging, hatte der ADFC die fehlende Verbindung für den Radverkehr in Richtung Opernplatz moniert. Die Radwege endeten in schlechter Frankfurter Tradition 200 m vor der Kreuzung am Kettenhofweg, um die Einrichtung ausreichender Stauflächen für die Autos vor der Ampel zu ermöglichen.

Der stärkste Radfahrerstrom in Frankfurt aber war gezwungen, sich irgendwie und irgendwo zwischen den Autoschlängen hindurchzuschlängeln, um seinen Weg auf der anderen Seite über den Opernplatz

**Kurz vor Weihnachten wurde die neugestaltete Mainzer Landstraße zwischen Opernplatz und Platz der Republik fertiggestellt und in einer kleinen Feier dem Verkehr übergeben.**



Vor dem Polizeipräsidium: markierter Radstreifen in Richtung Hauptbahnhof zwischen Geradeausspur und Rechtsabbieger.

Foto: (fb)

– das war vor der Öffnung der Fußgängerzonen im Jahre 1991 noch illegal – fortsetzen zu können. Nun also Radfurten in allen Richtungen und Fahrradampeln.

Gewaltige Fortschritte auch am anderen Ende der Strecke, am Platz der Republik. Wo jahrzehntelang die Welt für die Radfahrer vernagelt war – nur die Mutigsten trauten sich hier auf die Fahrbahn – finden sich jetzt überall Radstreifen, die den Radfahrer sicher über die riesige, unübersichtliche Kreuzung geleiten. Vor wenigen Tagen wurde vor dem Polizeipräsidium zwischen der Geradeausspur und dem Rechtsabbieger der Radstreifen in Richtung Hauptbahnhof markiert, einladend breit und deutlich. Nur wer – wie ich – diese Kreuzung seit Jahrzehnten

immer wieder mit dem Rad überquert hat, weiß, welch ein Quantensprung sich hier vollzieht, auch wenn die Anbindung an den Hauptbahnhof noch unvollständig ist.

Last, but not least, die Kreuzung an der Karlstraße. Wo sich noch vor kurzem die Autoströme, vom Bahnhof kommend, fünfspurig auf die Mainzer Landstraße ergossen, ist auf der linken Seite in Richtung Moselstraße ein erster kleiner Teil der Fahrradrouten von Bockenheim zum Holbeinsteg entstanden. Unbehelligt von den Automassen können die Radfahrer im Schutze einer Verkehrsinsel in beiden Rich-

tungen von der Westendstraße zur Moselstraße gelangen.

Erst im vergangenen Jahr hatte das Stadtparlament mit einer Ampelmehrheit von SPD, Grünen und FDP die von der CDU heftig bekämpfte Vorplanung für diese schwierige Verbindung verabschiedet und so die Einbeziehung dieses Lückenschlusses in die laufenden Bauarbeiten auf der Mainzer Landstraße ermöglicht.

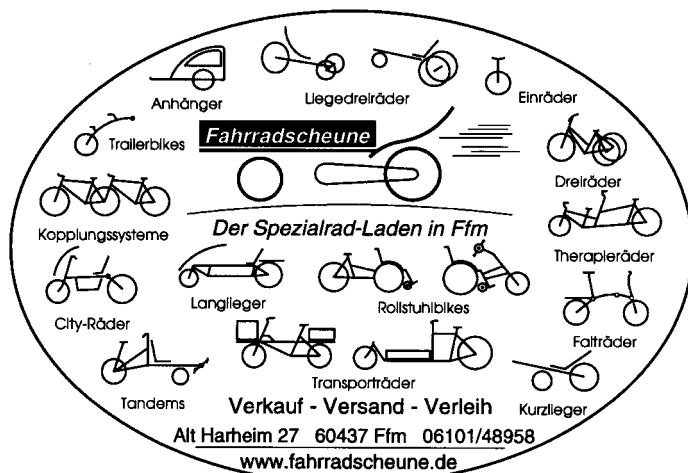
Danke an alle, die diesen schönen Erfolg möglich gemacht haben. Danke vor allem denen, die über ihren Schatten gesprungen sind.

Viel Spaß beim Radeln wünscht  
Fritz Biel

PS: Bei aller Freude verlieren wir keineswegs aus dem Auge, dass auch noch andere Besitz ergreifen von dem neuen Radstreifen.

Schon wenige Tage nach der Einweihung erreichen uns Klagen über rücksichtslose Autofahrer, die offensichtlich nie gelernt haben, die Rechte anderer Verkehrsteilnehmer zu respektieren. Wir werden den zuständigen Dezerenten, Stadtrat Edwin Schwarz (CDU), und den neuen Polizeipräsidenten auf das Thema ansprechen und erwarten entschlossenes Einschreiten, damit nicht weiter steinzeitliches Recht des Stärkeren in Frankfurt fröhliche Urständ feiert.

(fb)



**THOMAS SCHEEL**

Malermeister

Das Flexibelste, was Ihnen mit Farbe passieren kann

## • Fassaden-Herbstaktion •

Preisgünstige Ausführungen sämtlicher Tapezier-, Anstrich- u. Bodenbelagsarbeiten

Reichelstraße 11 · 60431 Frankfurt  
Tel./Fax 069/53 19 58 · mobil 01 77-3 11 77 02

## Was lange währt, wird nicht immer gut (Fortsetzung von Seite 4)

schlechter „Anderer Radweg“. Jeder hätte die Wahl, ob er sich mit Baumwurzeln auf dem Radweg oder mit drängelnden Autofahrern auf der Fahrbahn herumärgern will.

Sie meinen, das wäre zu gefährlich? Nun ja, man kann darüber streiten, wo die größeren Gefahren auf den Radfahrer lauern (Die Unfallstatistik sagt: auf solchen Radwegen). Aber eines kann niemand wegdiskutieren: Der Radweg entlang des Hauptfriedhofs ist mal gerade 400 Meter lang. Weder davor, zwischen Hebelstraße und Alleenring, noch danach, bis zum Postscheckamt, hat der Radfahrer eine Wahl. Er muss auf der Fahrbahn fahren, weil es dort keinen Radweg gibt. Wieso eigentlich soll er nicht selbst entscheiden können, ob er für die 400 Meter dazwischen den schlechten Radweg wählt oder weiter auf der Fahrbahn bleibt?

Um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen:

1. Die beste Lösung ist die fahradfreundliche Sanierung des Radweges zur Erfüllung der Anforderungen der StVO an zeitgemäße Radverkehrsanlagen. Das geht in diesem Falle weder schnell noch billig.

2. Weil gemeinsame Geh- und Radwege benutzungspflichtig sind, gelten auch für sie die besonderen Anforderungen der neuen StVO. Die gefährliche „Patentlösung“ der Behörden erfüllt diese Anforderungen nicht!

3. Auch „Andere Radwege“ unterliegen den gesetzlichen Vorschriften. Sie sind kein Freibrief für die Vernachlässigung von Unterhalts- und Verkehrssicherungspflicht. Auch für sie gelten die allgemeinen Vorschriften der StVO.

4. Benutzungspflicht und schlechte Radwege gehören zusammen wie eineiige Zwillinge. Nur auf schlechte Radwege müssen Radfahrer gezwungen werden – nicht zu ihrer Sicherheit, sondern für die freie Fahrt der Autofahrer. Gute Radwege benutzen sie freiwillig, und niemand kann besser beurteilen, was gute Radwege sind!

**Der ADFC fordert die Aufhebung des gemeinsamen Geh- und Radweges entlang des Hauptfried-**

**hofes. Bis zu einer StVO-konformen Sanierung bleibt der bisherige Radweg ein nicht benutzungspflichtiger „Anderer Radweg“.**

### Zum Beispiel Platenstraße

#### Einseitiger Zweirichtungsradschweg in der Tempo 30-Zone

Den Radweg an der Platenstraße im Bereich der früheren amerikanischen Wohnsiedlung gibt es schon sehr lange, nur war er nie als Rad-



...was aber niemanden daran hindert, dort zu parken. Foto: Fitz Bergerhoff

weg ausgeschildert. Ein klarer Fall, sollte man meinen: Nach der neuen StVO wird daraus ein sogenannter „Anderer Radweg“. Wer dort fahren will, der kann das tun, aber niemand zwingt ihn dazu.

Dass es Radfahrer gab, die den rechtsliegenden Radweg auch in der Gegenrichtung nutzten, regte niemanden auf. Wer es eilig hatte, fuhr sowieso auf der Fahrbahn und wer vor den wenigen Autos lieber auf den Bürgersteig flüchtete, der nahm die Nachteile in Kauf. Vor einigen Monaten nun tauchten plötzlich die Schilder auf, die Schluss machten mit der Freiheit der Wahl.

Die Platenstraße ist zwischen Hülgelstraße und Dornbusch durch die von den Amerikanern praktizierte langjährige Abschottung ihrer Wohngebiete ein wenig aus der Zeit gefallen. Während davor und dahinter durch den Ausbau der Hansallee und vor allem durch den Bau der Rosa-Luxemburg-Straße das Stre-

ben nach der autogerechten Stadt schon vor vielen Jahren in voller Wucht zugeschlagen hat, fühlt man sich hier in die 60er Jahre zurückversetzt. Die geplante Aus- oder Einfallstraße ist bislang sozusagen nur halb da. Die andere Hälfte ist noch Wiese. Nur wenige Autos erschleichen sich den schnellen Weg durch die Siedlung in die Innenstadt. Die Stadt ist zwar schon dabei, vom Bund die nötigen Grundstücke zum Ausbau zu erwerben, aber noch ist die künftige Rennstrecke Tempo 30-Zone.

Und damit sind wir an dem Punkt, wo die Sache kurios wird:

einmal mehr verantworten kann, sie als sogenannte „Andere Radwege“ weiterbestehen zu lassen. Nur in der Platenstraße ist das aus geheimnisvollen Gründen anders.

2. Der Radweg ist in beiden Richtungen benutzungspflichtig ausgeschildert – und hier hört der Spaß auf, denn es wird für die Radfahrer richtig gefährlich: Einseitige Zweirichtungsradschwege weisen ein vielfach höheres Unfallrisiko auf als rechtsliegende Radwege, weil Autofahrer den Radverkehr immer nur aus der gewohnten Richtung erwarten, soweit sie ihn überhaupt wahrnehmen. Das weiß man natürlich auch bei der Straßenverkehrsbehörde, denn viele der dort und bei der Polizei bekannten Unfallschwerpunkte fallen in diese Kategorie.

3. Weil man diese Zusammenhänge auch im Bundesverkehrsministerium erkannt hat, soll gemäß dem Wortlaut der Einrichtungsanforderungen von der Einrichtung linker Radwege „innerorts nur in besonderen Ausnahmefällen Gebrauch gemacht werden“. Dazu zählen mit Sicherheit nicht verkehrsberuhigte Straßen in Tempo 30-Zonen. Voraussetzung ist in jedem Fall, dass „die lichte Breite .... durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens 2,00 m beträgt und ... die Führung an den Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten eindeutig und besonders gesichert ist.“

Der fragliche Radweg ist, wenn auch nur knapp, unter 2,00 m breit. Die Vorfahrtverhältnisse sind unübersichtlich, weil zwar – wie in allen Tempo 30-Zonen – generell rechts vor links gilt, diese Regelung aber an einzelnen Kreuzungen und Einmündungen durch Verkehrszeichen aufgehoben ist. Es gibt nicht einmal einfache Furtmarkierungen mit Fahrradpiktogrammen, geschweige denn die vom Ordnungsgeber geforderte besondere Sicherung der Querungsstellen.

4. Bis vor kurzem waren auf dem Radweg im Bereich zwischen Immermannstraße und Fallerslebenstraße gegenüber der Schule Parkplätze abmarkiert. Die weißen Markierungen der Parkstände wurden zwar anlässlich der Ausschilde- rung des Radweges schwarz übermalt, was aber niemanden daran hindert, weiter dort zu parken. ►►

1. Die StVO-Novelle verlangt bei der Anordnung einer Benutzungspflicht für einen Radweg vor allen anderen Erwägungen die Prüfung, ob diese überhaupt erforderlich ist. Bislang galt unter allen Fachleuten im Einvernehmen mit dem ADFC, dass in verkehrsberuhigten Zonen keine Radverkehrsanlagen nötig sind, schon gar keine benutzungspflichtigen. Die allseits bekannten Sicherheitsdefizite der klassischen Radwege überwiegen bei diesem niedrigerem Tempo bei weitem die behaupteten Sicherheitsgewinne durch die räumliche Trennung des Rad- und Autoverkehrs.

In allen anderen Tempo 30-Zonen werden die bestehenden Radwege im allseitigen Konsens aus der Benutzungspflicht entlassen, d.h. jeder kann es sich aussuchen, ob er auf dem Radweg fährt oder nicht. Viele dieser Radwege weisen solch gravierende Sicherheitsmängel auf, dass man es nicht

➤➤ 5. An der Fallerslebenstraße endet der zweispurige Ausbauzustand und weitet sich auf vier Spuren mit breiter Mittelinsel auf, dem Querschnitt, wie ihn die Verkehrsplaner für die gesamte Straße durchgehend im Visier haben. Ab hier wird im Zuge der Fahrradroutenordweststadt-Innenstadt stadteinwärts ein Fahrradstreifen markiert, der jenseits der Kreuzung mit der Wilhelm-Epstein-Straße / Am Dornbusch an den vorhandenen Radweg anschließt.

Anstatt nun die linksseitig hier ankommenden gesetzestreu Radfahrer (soweit sie nicht von

ihren Weg jenseits der Kreuzung auf der falschen Straßenseite fortsetzen, mit allen gefährlichen Konsequenzen.

Zum Abschluss sei noch einmal daran erinnert, dass sich das alles in einer Tempo 30-Zone abspielt. Der ADFC fordert die Entfernung der Radwegeschilder zur Aufhebung der Benutzungspflicht! Damit wird der Radweg zu einem „Anderen Radweg“ und jeder hat – wie bis vor einigen Monaten – wieder die Wahl, wo er fahren möchte. Selbstverständlich müsste dann gegen die Falschparker gegenüber der Schule vorgegangen werden,



Zweispuriger Ausbau mit breiter Mittelinsel

Foto: Fitz Bergerhoff

den Falschparkern auf dem Radweg sowieso schon wieder auf die Fahrbahn zurückgetrieben wurden) auf die rechte Richtungsfahrbahn zu schicken, wurde auch dieses letzte Stück des in Fahrtrichtung links liegenden Radweges benutzungspflichtig ausgeschildert.

In diesem Abschnitt gab es bisher schon genügend Probleme mit dem Radverkehr bei nur einer Richtung. Auf dem parallelen Gehweg parken gewohnheitsmäßig auf ganzer Länge Autos, die oft genug halb auf dem Radweg stehen. Der ADFC Frankfurt hatte deshalb schon in seiner Stellungnahme zur Vorplanung für die Fahrradrouten im Jahr 1995 gefordert, auch auf der nördlichen Seite der Platenstraße einen Fahrradstreifen einzurichten und den Radweg ganz den parkenden Autos zu überlassen. Stattdessen wird der nun zum benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweg – mit der Folge, dass die Radfahrer

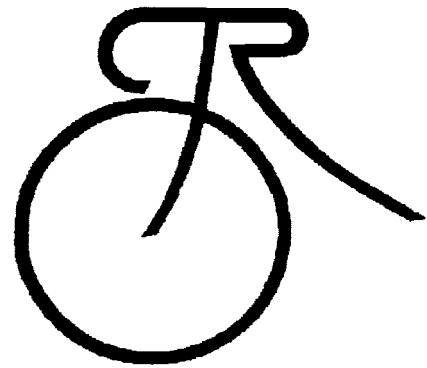
damit die Schüler wirklich die Wahl haben. Bisher sind sie gezwungen, die Fahrbahn zu benutzen, weil ihre Lehrer auf dem Radweg parken – ein Lehrstück aus Absurdistan!

**Schlussbemerkung**

Die hier geschilderten Beispiele sind nur zwei Punkte von 130 auf der Liste der Straßenverkehrsbehörde. Wir haben also noch einiges zu tun, denn wir können es uns leider nicht so einfach machen mit der Überprüfung wie die Behörde. Wir werden in frankfurt aktuell in loser Folge weiter berichten, die umfassende Darstellung aber finden Sie im Internet unter [www.adfc-frankfurt.de/verkehr](http://www.adfc-frankfurt.de/verkehr).

In der Hoffnung, dass es uns gelingt, auch in Frankfurt die Umsetzung der StVO-Novelle zum Positionen zu wenden, grüßt Sie

Fritz Biel



**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



Räder für alle Lebenslagen

-  Trekking-Räder  
Mountain-Bikes
-  Stadt- und Tourenräder
-  Renn- und Triathlonräder
-  Kinder- und Jugendräder
-  Liege- und Lasträder
-  Falträder

 Qualifizierte Beratung  
und Service



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

**STORCK oHG**

Alexanderstraße 1  
60489 Frankfurt  
Telefon 069 / 97 84 31 94  
Fax 069 / 97 84 31 96

Kundendienst  
Hol- und Bringservice  
Große Auswahl an  
Gebraucht-Fahrrädern

Mo. - Mi. 10.00 - 18.30 Uhr  
Do. + Fr. 10.00 - 20.00 Uhr  
Sa. 9.00 - 16.00 Uhr

**Der Bike-Shop im Main-Taunus-Zentrum!**

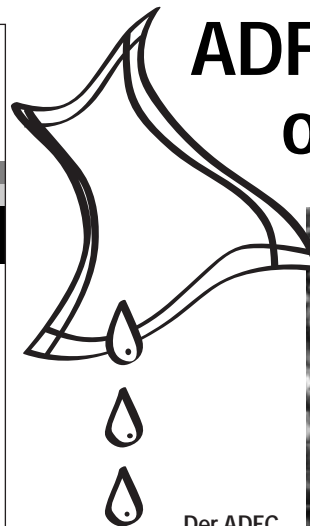
**performance**  
bike

- Mountainbikes
- Trekking-Räder
- Kinderfahrräder
- Zubehör
- Finanzierungs-Service

**Geöffnet:**  
Mo. - Fr. 9.30-20.00 Uhr  
Sa. 9.00-16.00 Uhr

Performance Sports  
Trading GmbH  
Main-Taunus-Zentrum  
65843 Sulzbach/Taunus

Telefon: 0 69/30 90 22  
E-Mail: performancebike@t-online.de  
Internet: www.performance-bike.de



## ADFC-Frankfurt ohne Harald!

Der ADFC  
Frankfurt

ohne Harald Braunewell – wie geht das? Unser Senior aus den Gründertagen hat sich aus Frankfurt verabschiedet. Von Beginn an war er Galionsfigur der neuen Bewegung, die dem Fahrrad seine Bedeutung als Verkehrsmittel par excellence zurückerobern wollte.

Anfangs versuchte Aman, durch Fahrrademos diesem Ziel näher zu kommen, fand aber nicht das erwünschte Verständnis in der Öffentlichkeit. Allmählich erkannten dann aber die städtischen Institutionen, dass es den Fahrradlobbyisten mit ihrem Anliegen ernst war, und diese sich um praktikable Lösungen bemühten. Bei all diesen Vorstößen und Kontakten stand Harald Braunewell lange Zeit an vorderster Front.

Sein Spezialinteresse Kartografie führte ihn auf den Weg zur Erarbeitung von Kartenwerken, die von Alltagsradlern und Fahrradausflüglern gleichermaßen genutzt werden. Die Arbeit auf dem Gebiet der Erschließung von Fahrradwegen brachte ihn dann auch zur Mitarbeit im ADFC-LV Hessen.

Sein letzter Auftrag betrifft die Neuauflage des Frankfurter Radfahrerstadtplans. Mit unschlagbarer Geduld ist es ihm gelungen, die Recherchen der Mitarbeiter vor Ort zu koordinieren. Umso größer war seine Freude, als er auf der Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt im



Namen des federführenden Umweltamts der Stadt Frankfurt kleine Buchgeschenke an die Rechercheure überbringen durfte. **So wurde auch seine Bitte um Weiterführung der kartografischen Aufgaben** für alle verständlich, denn dieser Posten ist jetzt vakant.

Unübertroffen war Harald bis zum letzten Tag in seinem Einsatz im Infoladen. Hier wird er besonders fehlen. Für ihn gab es keine noch so knifflige technische Frage, auf die er nicht eine Antwort gewußt hätte. Setzt sich Harald nun in der Wetterau zur Ruhe? ... mitnichten! Er hat sich schon im dortigen Kreisverband angemeldet. Wir wünschen ihm dort viel Freude und uns, dass er noch oft beim Kreisverband Frankfurt vorbeischaute.

*Für den Vorstand Kamilla Nuyken*



## TERMINE

Mo.	10.1.	T	Technik-Stammtisch
Di.	11.1.	VS	Vorstandssitzung
Fr.	14.1.	JT	Januartreffen der Tourenleiter/innen
Di.	18.1.	R	Redaktionsteam
Mi.	19.1.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	19.1.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	24.1.	T	Technik-Stammtisch
Do.	27.1.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Fr.	28.1.	BO	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bornheim, Ost- und Nordend
Fr.	28.1.	CM	Critical Mass
Fr.	28.1.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Di.	1.2.	VS	Vorstandssitzung
Mo.	7.2.	F	ADFC-Frauenstammtisch
Mo.	7.2.	T	Technik-Stammtisch
Mi.	16.2.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	16.2.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	21.2.	T	Technik-Stammtisch
Di.	22.2.	R	Redaktionsteam
Di.	22.2.	VS	Vorstandssitzung
Do.	24.2.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Fr.	25.2.	BO	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bornheim, Ost- und Nordend
Fr.	25.2.	CM	Critical Mass
Fr.	25.2.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	6.3.	F	ADFC-Frauenstammtisch
Di.	14.3.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	15.3.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	15.3.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West

## TREFFPUNKTE

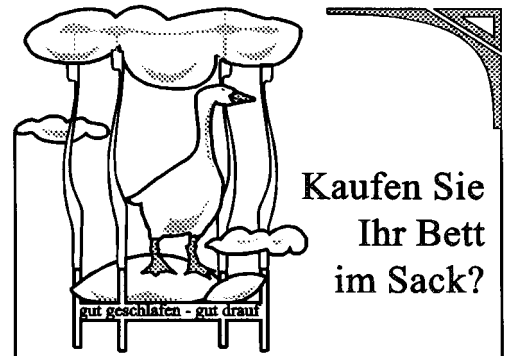
BO	20.00	Kneipe „Im Hinterhof“, Egenolffstraße 17
BW	19.30	Kneipe „Pilot“, Jordanstraße 3
CM	16.00	Konstabler Wache / Kurt-Schumacher-Straße
F	19.30	Kneipe „Im Hinterhof“, Egenolffstraße 17
JT	19.00	Bürgerhaus Bockenheim
NW	19.00	„Ginnheimer Schöne Aussicht“, Ginnheimer Stadtweg 129
R	19.30	Treffpunkt auf Anfrage (069/7071683)
T	18.15	„Heck-Meck“, Bockenheim, Diemelstraße / Friesengasse
TO	20.00	„Melange“, Bockenheim, Ecke Jordanstraße / Jungstraße
V	19.30	Club Voltaire, Kleine Hochstraße 5, 2. Stock
VS	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Berger Straße 108-110 HH
W	19.30	Zum Goldenen Löwen, Unterliederbach, Liederbacher Str. 60 a

## 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!

15.01.	Anfänger/innen	Anmeldung: Ralf Paul, Tel.: 494 09 28
29.01.	Offener Workshop für alle Bastler/innen	Anm.: Lars Langefeld, ☎ 43 05 62 59
05.02.	Offener Workshop für alle Bastler/innen	Anm.: Gerhard Bauscher, ☎ 0171-71 29 372
12.02.	Offener Workshop für alle Bastler/innen	Anmeldung: Christof Beschorner, ☎ 51 79 88
19.02.	Drahteselklinik	Anmeldung: Andreas Dammer, ☎ 707 26 94
26.02.	Offener Workshop für alle Bastler/innen	Anmeldung: Peter Wendt, ☎ 44 73 77
04.03.	Offener Workshop für alle Bastler/innen	Anm.: Gerhard Bauscher, ☎ 0171-71 29 372
11.03.	Laufträder zentrieren und bauen	Anmeldung: Rainer Mai, ☎ 41 30 85
25.03.	Offener Workshop für alle Bastler/innen	Anm.: Lars Langefeld, ☎ 43 05 62 59



Kaufen Sie  
Ihr Bett  
im Sack?

Lassen Sie sich sorgfältig beraten.  
Im Bettengeschäft von Freya Linder

der himmlische Schlaf  
**dormiCIEL**

Schlafmöbel und Schlafsysteme,  
Lattenroste, Matratzen, Bettzubehör  
Decken, Kissen, Bettwäsche ...

**Bettenqualität zu fairen Preisen**

Wilhelm-Epstein-Str. 61  
Frankfurt-Ginnheim *kein  
Schaufenster*

Tel. (069) 52 19 45  
www.dormiciel.de

## 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)	18.1., 22.2.
OBR 2	(Bockenh./Kuhwald/Westend)	17.1., 14.2.
OBR 3	(Nordend)	20.1., 17.2.
OBR 4	(Bornheim/Ostend)	18.1., 15.2.
OBR 5	(Niederrad/Oberrad/Sachsenh.)	21.1., 18.2., 17.3.
OBR 6	(Goldstein/Griesheim/Höchst/Nied/ Schwanh./Sindlingen/Sossenh./Unter- liederbach/Zeilsh.)	11.1., 8.2., 14.3.
OBR 7	(Hausen/Industrie-/Praunheim/ Rödelheim/Westhausen)	18.1., 15.2.
OBR 8	(Heddernheim/Niederursel/Nordwest- stadt)	20.1., 17.2.
OBR 9	(Dornbusch/Eschersheim/Ginnheim)	13.1., 10.2., 16.3.
OBR 10	(Berkersheim/Bonames/Eckenheim/ Preungesheim)	18.1., 15.2., 14.3.
OBR 11	(Fechenheim/Riederwald/Seckbach)	17.1., 14.2.
OBR 12	(Kalbach)	14.1., 18.2., 17.3.
OBR 13	(Nieder-Erlenbach)	18.1., 8.2., 14.3.
OBR 14	(Harheim)	17.1., 21.2.
OBR 15	(Nieder-Eschbach)	21.1., 11.2., 17.3.
OBR 16	(Bergen-Enkheim)	11.1., 8.2., 14.3.

## ■ ADFC OFFENBACH



Dies war bis vor kurzem noch ein – nicht überall so breiter – gemeinsamer Geh- und Radweg für beide Fahrrichtungen, in dessen Verlauf auch noch zweimal die Straßenseite gewechselt werden mußte. Dank der neuen StVO-Novelle darf jetzt hier zwischen den Offenbacher Ortsteilen Rumpenheim und Waldheim auf der Straße geradelt werden.

## Einladung zur Hauptversammlung

Die Hauptversammlung des ADFC Offenbach - Stadt findet am 8.2.2000 um 19.30 Uhr in der Gaststätte Stamm, Bieberer Straße 85 statt. Wichtigste Tagesordnungspunkte sind (A) Neuwahl des Vorstands, wobei die bisherige 2. Vorsitzende Christine Hieber ersetzt werden muß, da sie umgezogen ist, und (B) Beratung und Beschluss der neuen „e.V.“-Satzung. Alle Mitglieder werden um zahlreiches Erscheinen gebeten.

*Wilhelm Ernst*

## Schöne Aussichten

Der Magistrat der Stadt Offenbach hat ein neues Radverkehrskonzept beschlossen. Durch aktive Mitarbeit in der Arbeitsgruppe Radverkehr ist es uns gelungen, hieran maßgeblich mitzuwirken. Folgende Projekte sollen demnächst umgesetzt werden:

- Die nicht mehr der StVO-entsprechenden Radstreifen auf der Senefelderstraße zwischen Marienstraße und Friedrichsring werden entfernt. Noch diesen Sommer wurde eine 84-Jährige Radfahrerin, die korrekt auf dem Radstreifen dicht neben den parkenden Autos fuhr, durch eine Autotür zu Fall gebracht und schwer verletzt. Dieser Streckenabschnitt soll dann mit Tempo 30 ausgeschildert werden.
  - Es sollen noch ca. 10 weitere Einbahnstraßen in der Innenstadt, im Nordend und auf der Rosenhöhe für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet werden, Kosten ca. 80.000 DM.
  - Auf der Bieberer Straße zwischen Rhönstraße und B448 sollen Radstreifen angebracht werden.
  - Das Radfahren in der Fußgängerzone ist nach wie vor ein Thema. Derzeit werden verschiedene Varianten mit räumlichen oder zeitlichen Einschränkungen untersucht.
  - Die Busspuren in der Mühlheimer Straße auf Höhe des Neuen Friedhofs sollen für Radfahrer freigegeben werden. Zur Diskussion – mit den Verkehrsbetrieben – stehen auch die Busspuren in der Bieberer Straße zwischen Rhönstraße und Bahnunterführung.
  - Der Industriebahnradweg soll in gleicher Qualität über die Sprendlinger Landstraße hinaus verlängert werden, derzeit ist dort nur ein schmaler Trampelpfad.
- All das ist aber nur „ein Blick in die Arbeitswerkstatt des Planungsausschusses“, wie es Bürgermeister Wildhirt formulierte. Beschlossene Sache ist nur die Öffnung weiterer Einbahnstraßen, der Rest hängt wie immer vom politischen Willen und den finanziellen Möglichkeiten ab.

*Wilhelm Ernst*

## ■ ADFC ESCHBORN/SCHWALBACH

### Einladung zur Hauptversammlung

Hiermit laden wir ein zur nächsten Mitgliederversammlung des ADFC Eschborn/Schwalbach am 14. Februar 2000, 19.30 Uhr im Bürgerhaus Schwalbach, Clubraum 5

#### Tagesordnung:

- Begrüßung
- Wahl der Versammlungsleitung
- Bericht des Vorstandes
- Bericht der Kassenwartes
- Entlastung des Kassenwarts und des Vorstands
- Aktivitäten / Aktionen 2000
  - Dia-Vortrag
  - 5. Fahrrad-Aktionstag am 6. Mai 2000
  - Aktionstag Obstwiesenroute am 21. Mai 2000
  - Niederhöchstädter Markt
  - Radtouren
- Verschiedenes

**Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen**

*Thomas Buch*

RadSPORT



Rennräder · Rahmen  
Radsportbekleidung  
Werkstattservice  
Ersatzteile  
Damen- und Herrenräder  
Kinderräder

RadSPORT Graf · An der Herrenwiese 8  
60529 Frankfurt (Schwanheim)  
Telefon und Fax 069 - 666 76 01

Mo - Fr 9 - 13 Uhr und 15 - 18 Uhr,  
Sa 9 - 13 Uhr, Do geschlossen

## Spanien beschließt radfahrfeindliches Gesetz

ADFC rät vom Radurlaub in Spanien ab

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) rät Radfahrern ab sofort davon ab, ihren Urlaub in Spanien zu verbringen. Durch ein neues Gesetz, das vom Madrider Parlament jetzt verabschiedet wurde, sind Radler auf Spaniens Straßen fast zu Freiwild geworden.

ADFC-Bundesvorsitzender Wolfgang Große: „Mit diesem neuen Gesetz beseitigt das spanische Parlament auf einen

Streich praktisch alle in Europa üblichen Rechte und Sicherheitsbestimmungen für Fußgänger und Radfahrer.“

Die neuen Bestimmungen im einzelnen:

- Radfahrer verlieren das Vorfahrtsrecht in den meisten normalen Verkehrssituationen.
- Für Radler gilt ein Fahrverbot auf mehrspurigen Landstraßen, das heißt Radler müssen lange und holprige Umwege in Kauf nehmen.
- Radler müssen außerhalb von Ortschaften einen Helm sowie auf schlecht beleuchteten Straßen reflektierende Kleidung tragen.



Die neuen Bestimmungen werden den Radverkehr in Spanien reduzieren und Radunfälle hervorrufen, so der ADFC. Wolfgang Große: „Derart restriktive Verordnungen werden nur davon abhalten, weiterhin Fahrrad zu fahren. Wir sind gespannt, was neue Radurlaubsinseln wie Mallorca zu den Beschlüssen ihrer Zentralregierung sagen werden.“ Der ADFC rät interessierten Radurlaubern, sich beim spanischen Tourismusverband über die neuen Bestimmungen zu beschweren.

*Pressemitteilung des ADFC-Bundesverbandes*

## Radreisemarkt 2000

Unser Konzept, allen Interessenten die verschiedenen Möglichkeiten von Urlaub und Fahrrad zu zeigen, werden wir auch in diesem Jahr wieder in die Tat umsetzen. Der nächste Radreisemarkt findet am 09.04.00 von 11 – 18 Uhr im Bürgerhaus Bornheim statt.

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 werden für Informationen zur Verfügung stehen. Die ursprünglichste Form des Fahrradurlaubs möchten die Reiseradler/innen des ADFC vermitteln. Für die Unverbesserlichen, die trotz schlechter Erfahrungen die Transportkombination „Bahn und Rad“ nutzen möchten, gibt es Hilfe durch PRO BAHN.

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

Wer einen optischen Eindruck von verschiedenen Reisegegenden möchte, kann sich Kurz-Diavorträ-

ge über Radreisen ansehen. Das genaue Programm wird am Veranstaltungstag bekannt gegeben.

Selbstverständlich wird auch das Tourenprogramm des ADFC bei uns zu bekommen sein.

Neu in unserem Programm ist ein Puppentheater, das auf einer Fahrradbühne zu sehen sein wird.

Auch Fahrradcodierung wird auf dem Radreisemarkt angeboten. Also, Personalausweis, Kaufnachweis und 10,- / 20,- DM (Mitglied / Nicht-Mitglied) mitbringen.

### Radreisemarkt 2000



**9.4.2000, 11 – 18 Uhr**  
**Bürgerhaus Bornheim,**  
**Arnsburger Straße 24**  
**Eintritt frei**

Wir hoffen auf gutes Wetter, damit alle Besucher per Rad oder RMV kommen können. Parkplätze sind nur begrenzt vorhanden.

Das Vorbereitungsteam wünscht allen Besuchern eine interessante und abwechslungsreiche Veranstaltung.

*Ralf Paul*



Inhaber Peter Ringeisen

Silcherstr. 27 ~ 60529 Frankfurt/M (Schwanheim)

Tel. 069 - 35 09 09 Fax. 35 00 10

**PETER'S**  
**RADTREFF**  
**Individueller Radbau**

KILDEMOES



ROBENEICK  
FAHRRÄDER DER SPITZENKLASSE



DYNAMICS  
Abnaben & Bike Sparte

GIANT

**Roller- und Fahrradfinanzierung**

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



**SONDERGELD**  
**Dieter Reiter**

Am Schönhof  
60487 Frankfurt  
Tel. 77 33 27, Fax 70 81 67



# Viele Höhen und Tiefen

## Schwarzwald und Schweiz

### 2. Folge

**Am 17.8.99 startete ich zu einer Reiseradtour mit Zelt durch den Schwarzwald und die Schweiz, wozu mich u.a. die neue Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ und verschiedene Berichte über die neuen Schweizer Radrouten animiert hatten. Wie im letzten ffa berichtet, war ich am vierten Tag bis in die Nähe von Weißenbach bei Triberg gekommen.**

#### **5. Tag: Nähe von Weißenbach bis Feldberg Ort: 94 Kilometer**

Früh am Morgen wurde ich durch einen Schuß in der Nähe aufgeschreckt (vermutlich Jäger), packte rasch zusammen und schlug mich durch den Rest eines Sumpfbereiches aufs trockene Land durch. Vorbei am Naturfreundehaus erreichte ich die Straße nach Schönwald, wo ich den Schwarzwaldradweg wiederzufinden hoffte. War aber nichts, also weiter auf der Straße nach Furtwangen. Statt meiner Streckenführung fand ich dort einen Wegweiser zur Donauquelle, wo ich auch meinen Schwarzwaldradweg wieder fand.

Über den Brend (1149 m), Altes Eck, Neukirch und Kaltenherberge gab es ausnahmsweise mal gute Wege zu befahren. Bald verlor ich die Beschilderung erneut und geriet am Ende auf eine autobahnmäßig ausgebaute Bundesstraße, auf der ich bis Neustadt hinunterraste. Mit Einkaufen war es dann

doch nichts, da die Geschäfte in dieser Gegend samstags lange vor 16 Uhr schließen. In Titisee hätte ich jede Menge Andenkenramsch kaufen können. Da mich die Unmenge Menschen, offensichtlich Touristen, nervten, verließ ich See und Ort rasch wieder.

Meine Streckenbeschreibung sagte mir, ich müßte über Saig fahren. Einen Wegweiser dorthin fand ich gleich. Der Weg war aber erst unfahrbar steil und brachte mich dann vor ein Schild, das in der Mitte einer Gabelung hing und besagte, dieser Weg sei wegen umgestürzter Bäume nicht begehbar. Welcher der beiden Wege gemeint sei, wurde vorsichtshalber nicht bekanntgegeben. Ich hielt mich an meinen Wegweiser. Es war natürlich die falsche Wahl. Zweimal tauchten umgestürzte Bäume auf. Einmal konnte ich das Rad mit Beladung rüberhieven, beim zweiten Mal ging's nur einzeln. Schließlich war ich oben und froh, diese Strecke hinter mir zu haben.

Über die Saiger Höhe, Glashütten und Bärenental hatte ich eine Menge Steigung überwunden und wurde dann, zu meinem Ärger, fast zum anderen Ende des Titisees hinuntergeleitet. Dann ging es stetig, mitunter auch heftiger, bergauf durch den Wald Richtung Feldberg. Gegen 20 Uhr erreichte ich Feldberg-Ort. Da es relativ kühl und mir nicht nach Zelten zumute war,

suchte ich mir ein Privatzimmer. Ein echter Glücksfall, für 35 DM erhielt ich quasi eine Ferienwohnung mit Bad, WC, Schrankküche, Fernseher und Terrasse. Da ich alles weidlich ausnutzen wollte, wurde es extrem spät.

#### **6. bis 8. Tag: Feldberg und Titisee-Neustadt (11 Kilometer)**

Völlig unausgeschlafen wurde ich von meiner Gastgeberin mit einem Frühstück überrascht, das alleine

schon das Geld wert gewesen wäre. Sie hatte wahrlich aufgetragen, was Haus und Hof hergaben. (Ob sie das immer so macht, oder sah ich so verhungert aus?). Ich bemühte mich, gegen die Masse anzukommen, hatte aber keine Chance. Etwas bedauernd verabschiedete ich mich.

Gleich erlebte ich die nächste Überraschung, denn mir war am Vorabend verborgen geblieben, daß der Gipfel des Feldberges gleich um die Ecke lag, nur wenige hundert Meter weiter. Bis zum Gipfel, bzw. den Gipfeln, da es sich eher um eine Doppelspitze handelte, galt es noch zwei bis drei kurze scharfe Anstiege zu bewältigen. Dann konnte ich die wunderbare Fernsicht genießen.

Der Schwarzwaldradweg führt nicht über den Gipfel, sondern einige Meter darunter an ihm vorbei. Bei der Abfahrt auf der anderen Seite geschah es dann: Plötzlich knallte es und das Vorderrad versuchte auszubrechen. Zum Glück fuhr ich ziemlich langsam und konnte das Rad im Griff behalten und zum Stehen bringen. Statt des erwarteten Plattens stellte ich fest, daß die Vorderradfelge aufgerissen und damit hinüber war. Mir war so etwas noch nie passiert, aber ich hatte schon von Leuten gehört, die ihre Felgen durchgebremst hatten. Das schien mir die wahrscheinlichste Erklärung zu sein.

Das Fahrrad war nicht mehr fahr- oder schiebbar. Auf einem zwar gut ausgebauten, aber wenig frequentierten Weg stehend, wußte ich nicht recht weiter. Ich hielt den nächsten PKW an und bat den Fahrer, mir ein Taxi zu bestellen. Während ich darauf wartete, sah ich mir die Karte an, wo ich denn überhaupt hinwollte/-sollte. Ich entschloß mich, nach Titisee-Neustadt zurückzukehren, da es dort ein Fahrradgeschäft, Bahnan-schluß und Zeltplätze gab.

Leider hatte ich die Entfernung

unterschätzt und mußte dauernd auf den Taxameter starren, um mit meinem Geld hinzukommen. Ich hatte 60 DM bei mir und wir erreichten bei 53 DM den nächsten Campingplatz am Titisee. Also war ich fast pleite. Den Rest des Tages verbrachte ich auf dem Platz und mit einer Wanderung. Am nächsten Tag, Montag, wanderte ich mit dem Vorderrad in der Hand nach Neustadt, fand in einem der beiden Fahrradläden eine passende Felge, speichte selbst um, ließ den Händler zentrieren und hatte wieder ein ordentliches Vorderrad. Den Rest des Tages füllte eine weitere Wanderung. Abends brachte ich das Rad in Ordnung und wollte am nächsten Tag weiterfahren.

Leider begann es in der Nacht zu regnen, hörte am Vormittag noch nicht auf, und so beschloß ich, erst morgen zu fahren. Nachmittags wanderte ich erneut, da es weniger regnete. Dabei lernte ich die Gegend so weit kennen, daß mir klar wurde, was für unsinnige Umwege ich vor meiner „Erstbefahrung“ des Feldbergs am Samstag gemacht hatte.

#### **9. Tag: Titisee bis Lörrach: 75 km**

Heute ging es wieder los. Ich kam genau 2,2 Kilometer weit, bis ich den ersten Platten am Vorderrad hatte. Ziemlich sauer tauschte ich nur den Schlauch aus. Vorerst fuhr

ich die gleiche Strecke wie am Samstag über Feldberg-Ort, diesmal nicht über den Gipfel sondern gleich auf der anderen Seite wieder hinab. Tatsächlich kam ich fast genau bis zu der Stelle meines Felgenbruchs und ... wieder war es das Vorderrad! Im ersten Moment befürchtete ich schon das Schlimmste (Felgenbruch!), was dann folgte, war aber auch nicht viel angenehmer. Es wollte mir nicht gelingen, den (neuen!) Schlauch zu flicken. Bei näherer Betrachtung mußte ich feststellen, daß er fast rund- ➤

➤ herum Druckstellen aufwies. Diese stammten offensichtlich von den Nippellöchern, in die der Schlauch gedrückt worden war. Das Felgenband, das in der alten Felge klaglos seinen Dienst getan hatte, verrutschte in der neuen. Leider war die Sache provisorisch nicht hinzukriegern, da sich eine Tube Kleber, die ich jetzt neu öffnete, als eingetrocknet herausstellte, und ich keinen weiteren Ersatzschlauch mehr besaß. Also montierte ich den alten Schlauch wieder, er hielt zumindest genug Luft, daß ich eine gewisse Strecke schieben konnte, bis ich wieder pumpen mußte.

Nach dieser mehrstündigen Aktion kam ich gegen 16 Uhr in Todtnau an. Es gab dort sogar einen gut ausgestatteten Fahrradhändler (er hatte mehr Felgen als der in Neustadt!), bei dem ich mich mit dem Benötigten eindecken konnte (Felgenband, Schlauch, Reparaturmaterial). Nachdem ich das montiert hatte, brachte er mir sogar noch (draußen, mit meinem Werkzeug, vielleicht aus Solidarität mit einem unglücklichen Reiseradler und daher kostenlos) meine Vorderradbremse in Ordnung, von der ich vorher überhaupt nicht gewußt hatte, daß mit ihr etwas nicht stimmte.

Jetzt war es schon nach 18 Uhr, und ich war kaum ein paar Kilometer vorangekommen. Mit dem Schieben nach Todtnau hatte ich ohnehin erneut den Schwarzwaldradweg verlassen und hätte zurückgemusst, um ihn wieder aufzunehmen. Dazu hatte ich nicht die geringste Lust, ich wollte jetzt endlich ein Stück vorankommen. Ein Blick auf die Karte sagte mir, daß ich von Todtnau durch das Tal der Wiese direkt nach Lörrach kommen würde. Gedacht, getan. Der Weg ging meist bergab, ich trat ordentlich in die Pedale, konnte dabei die zweifellos vorhandenen Schönheiten dieses Tals sicher nicht in ausreichendem Maße würdigen, die Wege waren oft autofrei und trotzdem gut und ich erreichte nach 21 Uhr den Campingplatz in Lörrach. Als mir die Verwalterin erzählte, sie würde die Duschen in ca. einer halben Stunde schließen, ich sollte doch erst duschen und dann mein Zelt aufstellen, verließ ich ihn wieder. Campingplätze machen für mich nur Sinn, wenn ich dort in

Ruhe duschen kann. Eine Alternative hatte ich schon vorher in einem großen Park an der Wiese ausgedrückt, dort schlug ich mein Zelt auf.

### 10.Tag: Lörrach bis Courgenay: 100 Kilometer

Heute nun endlich in die Schweiz, aber erst einmal noch einige Vorbereitungen treffen und Vorräte einkaufen! Dann radelte ich in Richtung Grenze, davor nahm mich eine Fahrradbeschilderung auf und leitete mich Richtung Basel. Der Weg führte an einer Wiese entlang, dann durch Wald, und plötzlich war ich in der Schweiz. Erkennbar war das lediglich an den anderen Nummern- und Straßenschildern.

Die Strecke für Radfahrer zur Innenstadt war gut ausgeschildert. Dort fand ich in der Nähe einer Rheinbrücke und der Touristikinformation den Startwegweiser verschiedener Velorouten, auch zu der von mir geplanten Jura-Route. Im Ort war die Ausschilderung zwar durchaus nicht perfekt, aber mit etwas Phantasie (im Zweifel immer geradeaus) kam ich gut durch, besser auf jeden Fall als in den meisten deutschen Städten.

So kam ich ohne großes Verfahren durch Basel in die freie Landschaft, die hier noch nicht viel hergibt. Um es vorwegzunehmen: Dies gilt auch für den größten Teil der Jura-Route. Wer öfter in den Vogelsberg kommt, kann sich diese Mittelgebirgslandschaft gut vorstellen.

Hinter Flüh begannen die ersten Anstiege, und ich bemerkte ein erstes Hinweisschild auf die nächsten sieben Kilometer mit 360 Höhenmeter Steigung! Erst im Verlaufe des Anstiegs wurde mir die Bedeutung richtig klar. Nun, es sollten noch wesentlich schwerere Strecken mit den entsprechenden „Warnschildern“ folgen. Nachmittags begann es dauerhaft zu regnen. In dem ländlichen Gebiet mit oft schmalen Straßen verhielten sich viele Autofahrer rücksichtslos.

Abwechselnd war ich in der Schweiz und in Frankreich, die Wegweisung war trotzdem vorhanden. Nachtquartier dann auf einem fast leeren Campingplatz in Courgenay.

*Fortsetzung folgt  
Hans-Peter Heinrich*



*Europas größter Fachversand für den Radler*

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

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

*Marken-Fahrräder aller Klassen  
Preise „unter der Schallgrenze“  
Radlgerechte Kleidung....*

*....für die Fahrt zur Arbeit  
....für Freizeit und Trimmen  
....für sportliches Radeln  
....für echtes MTB - Biken  
....für professionelles Rennen*

**Zubehör + Ersatzteile + Bike Tuning  
Fachwerkstatt - auch für Fremdfabrikate**

Alles finden Sie im 700 Seiten STARKEN Katalog  
Anfordern gegen 10,- DM auf Postbank 30184-602, BLZ 500 100 60

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

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 - Fr 17.00 - 24.00 Uhr, Sa. 17.30 - 24.00  
So. 11.30 - 15.00 Uhr und 17.00 - 23.00 Uhr  
Mittwochs 12.00 Uhr Seniorentisch  
Telefon 069/53 28 95

Der Zeitpunkt für eine erste Bilanzierung ist jetzt gekommen, zumal die Bike-Point Station am Waldstadion während der Wintermonate ihre Pforten geschlossen hat, und die weiteren Planungen für das Jahr 2000 laufen.

### Zur Ausgangslage

Für LeserInnen, die das Projekt noch nicht kennen, seien an dieser Stelle nochmals die Rahmenbedingungen und die Intention kurz skizziert: Bike-Point ist ein Jobeinstiegsprojekt des Jugendbüros Griesheim für arbeitslose, oder

behaupten kann, und dies zu verbinden mit einem sozialintegrativen Ansatz, nämlich benachteiligten Jugendlichen eine zugleich attraktive wie auch verantwortungsvolle Arbeitsmöglichkeit anzubieten.

Um dem Projekt ein professionelles Erscheinungsbild zu geben – wichtig sowohl für die Außenwirkung wie auch für die Jugendlichen – wurden T-Shirts, Regenjacken und die Sicherungsbanderolen von einer Fachfirma mit dem Bike-Point Logo bedruckt. Ästhetisch ansprechende Werbeträger wie Flyer, Hinweisschilder und Transparente sind von Jugendlichen und Mitar-

Von vielen KundInnen und auch Nichtradfahrern sind die Bike-Point Mitarbeiter häufig angesprochen worden, daß sie dies für ein tolles Angebot hielten. Für die Motivation und als positive Bestärkung war das für die Jugendlichen eine sehr wichtige Erfahrung. Besonders BesitzerInnen von hochwertigen Fahrrädern erklärten, daß sie jetzt wieder mit dem Fahrrad ins Stadion kämen, weil sie die Sicherheit haben, ihr Rad nach Spielende unverseht wieder vorzufinden.

Der Servicebereich ist am Stadion unterschiedlich, je nach Besucherandrang, in Anspruch genom-

darf, was sicher in erster Linie mit mehr und gezielterer Werbung und Information zu erreichen ist.

Die anderen von Bike-Point am Stadion angebotenen Termine, also die Footballspiele der Frankfurt Galaxy, Rockkonzerte und an Wochenenden im Hochsommer für die Schwimmbadbesucher des Stadionbades sind dagegen nur wenig angenommen worden, so dass dem jeweiligen Aufwand an Kosten, Personal und Vorbereitung kein adäquates Ergebnis gegenüberstand.

Bei den Konzertveranstaltungen und den Footballspielen handelt es sich um Zielgruppen, die aus einem

# BIKE POINT

## Mit Schwung in die nächste Saison

### Eine Bilanz zum Jahresende

Im April 1999 startete Bike-Point, ein Projekt, das FahrradfahrerInnen bei Großveranstaltungen am Frankfurter Waldstadion eine Bewachungsmöglichkeit und einen Pflege- und Pannenservice für Fahrräder anbietet. Frankfurt aktuell berichtete in seiner Mai-Ausgabe über das Projekt. Was damals als Versuchsbahn gestartet wurde – von vielen wohlwollend, aber doch mit erheblicher Skepsis begleitet – hat sich auf vielen Ebenen erfolgreich durchgesetzt und als Projekt mit Zukunftsperspektiven etabliert.



sich im Übergang von Schule und Beruf befindlichen Jugendlichen. Träger der Einrichtung ist der Internationale Bund e.V.

Dieser Gruppe soll mit Bike-Point eine sinnvolle Jobmöglichkeit und ein niedrigschwelliger Einstieg in ein Beschäftigungsverhältnis angeboten werden. Die sozialpädagogische Betreuung übernimmt das Jugendbüro hinsichtlich Beratung und Vermittlung in Ausbildungsverhältnisse oder feste Arbeitsstellen.

Eine Ansubfinanzierung wurde durch das Sozialdezernat und das Jugendamt der Stadt Frankfurt sichergestellt.

Grundsätzlich stellt Bike-Point den Versuch dar, im – unterentwickelten – Dienstleistungsbereich Fahrrad ein Angebot zu etablieren, das sich am Dienstleistungsmarkt

beitern selbst hergestellt worden.

### Die Arbeit von Bike-Point

Nach einem eher zögerlichen Start ist das Angebot von BesucherInnen der Bundesligaspiele der Eintracht immer stärker in Anspruch genommen worden. Während anfänglich nur 30 oder 40 Fahrräder abgegeben wurden, stieg die Zahl der Aufbewahrungen in der warmen Jahreszeit auf weit über hundert an. Zweimal wurde die Kapazitätsgrenze der Station von 150 Fahrrädern erreicht. Natürlich war der ultimative Höhepunkt die Begegnung gegen Kaiserslautern mit dem damit verbundenen Klassenerhalt der Eintracht in der 1. Bundesliga. Leider deutet ja zur Zeit alles auf eine ähnliche Zitterpartie hin ...

men worden. Dabei ist zur Hälfte der Reinigungsservice nachgefragt worden, während die anderen Serviceleistungen sich um Kleinreparaturen wie ein nicht funktionierendes Rücklicht, fehlendem Reifendruck oder fehlerhafte Schaltungseinstellung drehten.

Bei den immer häufiger angesetzten Abendspielen um 20 Uhr, bedingt durch die medienausgerichtete Vermarktungsstrategie des DFB und der Vereine, ist der Service nur wenig nachgefragt worden. Dann war es den B-P Mitarbeitern öfters langweilig. Gerade in diesem Zeitraum von Spielbeginn bis Ende von ca. 2 Stunden sollten die Jugendlichen mit Serviceaufträgen beschäftigt sein, um auch das Betriebsergebnis von B-P zu verbessern. Hier besteht Optimierungsbereich

größeren Einzugsbereich zu den Veranstaltungen kommen (Auto oder Bahn). Außerdem sind diese Veranstaltungen erst nach 22 Uhr beendet. Für viele potenzielle FahrradfahrerInnen, besonders Familien mit Kindern, ist dann der Weg in der Dunkelheit in die Stadt oder durch den Stadtwald zu gefährlich und unattraktiv (beim Zustand der Radwege und der Anbindung des Stadions leicht nachvollziehbar).

Die mangelnde Resonanz bei den Schwimmbadbesuchern ist eher auf logistische Probleme und die nicht kontinuierliche Präsenz der Station (nur bei Badewetter, aber was ist das?) zurückzuführen. Mit der Stadion GmbH, die bisher Bike-Point an vielen Stellen unterstützt hat, wird es über diesen Bereich Gespräche geben.

Ein absolutes Highlight war dafür die Bike-Point Station beim letzten Museumsuferfest am Main. Obwohl der Arbeits- und Organisationsaufwand immens war (jeweils ab 10 Uhr bis 1 Uhr nachts), hat die durchweg positive Resonanz den Arbeitsansatz "Mobile Bike-Point Station" vollauf bestätigt. Neben der Aufbewahrung (am Liebieghaus) ist hier auch der Pflege- und Reparaturservice stark nachgefragt worden.

### Ein paar Daten

Bike-Point hat 1999 insgesamt 35 Termine angeboten, bei denen über

den ist. Von ca. 150 ausgeteilten gab es einen Rücklauf von 53 ausgefüllten Fragebögen. Natürlich ergeben diese Bögen keine repräsentative Rückmeldung, aber sie stellen ein Stimmungsbild dar.

Die Frage nach der Aufbewahrungsgebühr (DM 3,- bzw. DM 1,50 für Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre) ist von 75 % als angemessen beantwortet worden, 15 % fanden sie zu hoch, 10 % zu niedrig.

Der Wunsch nach einer bewachten Fahrradstation ist nach der Häufigkeit der Nennungen wie folgt beantwortet worden: 1. Großveranstaltungen (Sport und Kultur), 2.

dungen sind sehr positiv ausgefallen, darunter auch hilfreiche Anmerkungen für die weitere Arbeit.

### Wie geht's weiter

Aufgrund der positiven Erfahrungen wird das Projekt im Jahr 2000 fortgeführt und ausgebaut. Besonders die erstmalig angebotene mobile Bike-Point Station am Museumsuferfest ist so gut angenommen worden, daß B-P im kommenden Jahr auch bei anderen Großveranstaltungen seinen Service anbieten wird. Geplant sind Wäldchestag, Sound of Frankfurt, Tage der offe-

### Zu guter Letzt

Bike-Point hat einen Preis gewonnen. Im Rahmen eines vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend ausgeschriebenen Wettbewerbs für soziale und berufliche Integrationsmodelle ist das Projekt ausgezeichnet (Preisgeld: DM 5.000,-).

Ausführliche Informationen über das Projekt bietet der Zwischenbericht (Stand Sept. 99), anzufordern bei Bike-Point. Darin ist auch der sozialpädagogische Ansatz ausführlicher dargestellt. Bitte DM 8,-



1.500 Fahrräder verwahrt wurden. Das Serviceangebot ist ca. 160 mal beansprucht worden. Bei keiner einzigen Verwahrung hat es Probleme bei der Fahrradrückgabe gegeben. Zu dem festen Bike-Point Team gehörten 1999 neben der Projektleitung und dem Fachanleiter zwei weibliche und drei männliche Jugendliche. Außerdem wurden punktuell sechs Jugendliche eingesetzt, die gerichtliche Arbeitsauflagen zu erfüllen hatten, u.a. wegen Fahrraddiebstahls.

### Nachgefragt

„Ultrakorrek“ war eine der Rückmeldungen, die auf einem Fragebogen vermerkt war, der von Bike-Point zu unterschiedlichen Terminen an die KundInnen verteilt wor-

Schwimmbäder, 3. Bahnhöfe, 4. Abendveranstaltungen Innenstadt (Kino, Disco, Theater).

Für 80 % der Befragten ist eine Entfernung zwischen Station und Zielort von bis zu 5 Minuten akzeptabel, 20 % würden auch 10 Minuten in Kauf nehmen. 70 % der Befragten haben erklärt, dass sie ihr Fahrrad häufiger nutzen würden, wenn sie dieses sicher aufbewahrt wissen.

Noch einige statistische Daten: 75 % nutzen ihr Fahrrad täglich. Der Anschaffungspreis der Räder lag bei 40 % der Kunden über DM 1.000,-, 45 % gaben einen Preis zwischen DM 500 und DM 1.000,- an. 67 % ist das Fahrrad schon mindestens einmal gestohlen worden. Die am Ende des Fragebogens formulierten individuellen Rückmel-

den Tür u.a. Beim Museumsuferfest 2000 (25.8. bis 27.8.) wird der ADFC einen Stand neben der Bike-Point Station betreiben.

Als korporatives Mitglied ist B-P dem ADFC inzwischen beigetreten. Hier sind sicher noch mehr Formen der Zusammenarbeit denkbar, ein fachlicher Austausch mit Fritz Biel hat schon einige Male stattgefunden. Weitere Projekte für 2000 sind: Arbeitsprojekt Fahrradwegemarkierung und Aufbau eines Fahrradverleihs. Die Finanzierung der gesamten Vorhaben ist durch Haushaltsmittel der Stadt und des Internationalen Bundes weitestgehend sichergestellt.

in Briefmarken beilegen (incl. Versandkosten). **BIKE-POINT, AUTO-GENSTR. 12, 65933 FRANKFURT**

*Volker Rapp (Sozialarbeiter + Fahrradfahrer), Projektleitung Bike-Point*

# Wo gibts

## SCHOTTENPREISE ?



**Hamburger Allee 49-53**

**60486 Frankfurt**

**☎ 069 / 97 99 20 20**

## LOKALE AGENDA 21 im Römer

### Schampusbegräbnis oder Chance?

Ein alter Wunsch der Forumsteilnehmer: Oberbürgermeisterin Frau Petra Roth möge an einer unserer Veranstaltungen teilnehmen. Mit diesem Wunsch war die Hoffnung verbunden, dass der seit Mai 1996 laufende und im Dezember 1999 auslaufende Agenda-Prozess entsprechend zur Kenntnis genommen und nicht einfach in den Schubladen verschwinden würde, ebenso wie die brennende Frage: Wie geht es weiter? Wie kann eine Umsetzung der erarbeiteten Leitlinien und Projektideen gewährleistet werden? Wer stellt Gelder zur Verfügung – und wem?

Es kam umgekehrt. Nicht wir luden ein, wir wurden eingeladen und zwar in den Kaisersaal, zu Sekt und Canapés. Der Saal war gefüllt mit Akteuren und Akteurinnen, Stadtverordneten und ... , die von Frau Petra Roth die Bedeutung der Agenda und deren Verpflichtungen erfuhren, die Deutschland 1992 in Rio eingegangen war, nicht zuletzt auch für Aktivitäten auf lokaler Ebene. Frau Petra Roth würdigte die hier geleistete Arbeit. Werkstattgespräche sollten folgen.

Frau Dr. Gallikowski (Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Forsten) zeigte sich hochofrend darüber, dass der Agenda-Prozess in Frankfurt so vorbildlich ablief. Nach ihren Worten war Frankfurt zusammen mit der kleinen Gemeinde Riedstadt eine der ersten hessischen Gemeinden, die den Prozess begannen und mit der ebenso kleinen Gemeinde Wettenberg im vorgegebenen Zeitrahmen die Bedingungen erfüllten, d.h. Leitlinien

erstellten, für die das Land Fördermittel bereitgestellt hatte. Vorbildlich auch deshalb, weil Wirtschaft mit NROs wie Gewerkschaften, Kirchen und Verbänden zusammenarbeitete. Das engagierte Umweltamt wurde von Frau Dr. Gallikowski häufig gebeten, die Arbeit der Frankfurter Agenda in anderen Gemeinden vorzustellen, insbesondere Projekte wie den Reparaturführer, den Agenda-Wald oder die 50 mit dem Öko-Audit ausgezeichneten Firmen.

Herr Scherrer vom BUND, als Redner der Akteure, schilderte den Prozess der Agenda, auch die Schwierigkeiten der Konsensfindung bei der Erstellung der Plattform und der Leitlinien. Die Hürden wurden genommen, ohne dass es zu einer Spaltung kam.

Florian Schwinn gab seinen Gefühlen Ausdruck, die ihn als Moderator der Forumsveranstaltungen während diesen gemeinsamen 3 Jahren begleiteten: „Er saß zwischen zwei Stühlen, bekam

Druck von beiden Seiten, fühlte sich ungeliebt wie ein Schäferhund von seiner Herde, die liebt ihn auch nicht gerade. Als Schafe wollte er uns natürlich nicht bezeichnen, aber geliebt werden will ja doch wohl jeder“. Auch für ihn spielte die Konsensfindung eine zentrale Rolle. Im Dezember 99 sollten die Leitlinien vorgelegt, ansonsten die Fördermittel zurückgezahlt werden. Hierzu zitierte er Joschka Fischer „Wer nicht konsensfähig ist, ist nicht politikfähig“. Dann überbrachte er die Nachricht, dass die Arbeit fortgesetzt werden könne, wenn auch in anderer Form. Damit gab er den Startschuß für das Sekt-Buffer.



Das Rätselraten jedoch geht weiter: Was bedeuten Werkstattgespräche? Wie können künftig Projektideen umgesetzt werden? Unsere OB, Frau Petra Roth, konnten wir nicht mehr fragen, sie war nach ihrer Rede zu einer dringenden Verpflichtung geeilt.

Anne Conley, Agenda-Akteurin für den ADFC Frankfurt e.V.

## Erfolgreiche Weihnachtsfeier

### Zu wenig Plätze im Bürgerhaus Bockenheim!

Sicherlich lag es auch und vor allem an der Verabschiedung von Harald Braunewell, dass sich so viele – rund 70 – ADFCler im Bockenheimer Bürgerhaus zur 99-er Weihnachtsfeier einfanden. Den Raum nutzen wir schon seit Jahren, aber diesmal mussten einige Zimtsterne und heiße Ebbelwoi im Stehen eingenommen werden – es wurde gemütlich eng im Saale! Wer

kam, bekam auch einiges geboten, z.B. die Beamer-Präsentation [www.adfc-frankfurt.de](http://www.adfc-frankfurt.de), dargeboten von der Internet-Arbeitsgruppe mit Webmaster Oliver. Auf dieser Weihnachtsfeier trafen sich Leute, die sich seit Jahren nicht mehr gesehen hatten, klönten und diskutierten, bis der Hausmeister alle rauskomplimentieren mußte.

Bertram Giebeler

## **Zweirad Ganzert**

Mainzer Landstraße 234  
60326 Frankfurt (Galluswarte)

Telefon 069/73 43 86  
Fax 069/73 17 93

**MERIDA**

**PEUGEOT**  
CYCLES

**PINARELLO**

**DIAMANT**

**HERCULES**

**KETTLER** ALL-RAD

**GIANT** BIKES

**KTM**  
Bikes vom Besten

**VILLIGER**  
SWISS FINEST

**JUCHEM**  
CUSTOM MOUNTAIN BIKES

**TREK**



## Hüttenromantik

Man/frau muß gar nicht weit fahren, um im verschneiten Bergwald in einer Hütte bei Holzfeuer und Kerzenschein ein gemütliches Wochenende zu verbringen. Es reicht schon, im November mit anderen Aktiven des Frankfurter ADFC in den Taunus zu fahren, in die Naturfreunde-Hütte in Schmitten-Brombach. Zum zweiten Mal fand dort ein Herbsttreffen statt, zu dem zwanzig ADFC-ler aus Frankfurt anreisten.

Die Härtesten kamen unter der Leitung von Hans-Peter Heinrich mit dem Rad an. Mensch und Material wurden vor Betreten der Hütte aufgetaut und enteist. Auch der Versorgungs-Vorausstrupp mit Gisela, Anne und Hüttenwart Christian (von den Naturfreunden) hatte seine liebe Not, denn der

Wagen kam nicht den Berg hoch, der Proviant mußte zu Fuß geschleppt werden.

Nach diesen Strapazen schmeckte der Nachmittagskuchen und auch das 3-Gänge Menü aus Maitre Bertrand's Versuchs-küche um so besser. Diskutiert wurde auch, zielorientiert zum Thema City-Touren-Planung und zu Fritz's Präsentation der bundesweiten Mitgliederbefragung, und spontan bis tief in die Nacht. Obwohl Anne immer für mollige Wärme in der Hütte sorgte, wollten Birgit und Lothar ihr Outdoor-Equipment unter Winterbedingungen testen: sie schliefen draußen im Schnee.



Enteisung von Mensch und Material

Auch 2000 wird es höchstwahrscheinlich wieder ein Herbsttreffen im November in Brombach geben – wer einmal dabei war, wird wiederkommen wollen, andere Interessierte sollten also schnell reagieren – die Hütte hat nur 32 Plätze!

Bertram Giebeler

## Klein-ANZEIGEN

Sehr gut erhaltenes VSF Damen-Rennrad (Rh 57 cm, BJ 1991, schwarz) zu verschenken. e-mail: Petra Honermann@t-online.de

Für Reiseradler und solche, die es werden wollen: Packtaschen zu verkaufen, Finnmark/Jansport, schwarz, gebraucht

■ Lenkertasche mit 2 Halterungen ■ Hinterradtaschen, davon 1 als Rucksack verwendbar ■ Lowridertaschen ■ jeweils komplett mit Regenschutz  
NP DM 350,-, Paketpreis DM 150,-  
Jürgen Johann, Tel. (069)76 29 28

Bob-Fahrrad-Reiseanhänger, Nachläufer, NP 400,- DM 300,- incl. Kupplung für Schnellspannachsenbefestigung,  
Robert Koch, Tel. (069) 466668

## Neues auf der Homepage

Auf unserer Website hat sich wieder einiges getan. Nein, nicht nur der animierte Weihnachtsgruß und auch nicht die vielen kleinen Änderungen, die ständig eingefügt werden. Es ist ein neuer Komplex hinzugekommen, an dem seit

Herbst 99 gearbeitet wird. Die verkehrspolitischen Aktivitäten des ADFC-Frankfurt wurden erfasst und können hier abgerufen werden. Brandaktuell gehören dazu Mörfelder Landstraße und Emser Brücke. Was der ADFC-Frankfurt hier unternimmt, läßt sich in Wort, Foto, erläuternden Straßenkarten und Skizzen einsehen. Darüber hinaus lassen sich Anträge der Parteien und Pressestimmen nachlesen. Ergänzend gibt der ADFC-Frankfurt auch noch eine Stellungnahme dazu. Da eine Website – ähnlich einer Zeitung – ständig in Bewegung sein muss, haben sich die folgenden Projekte schon herauskristallisiert. Schwerpunkte werden das neue Tourenprogramm und die Präsentation der Radverkehrskonzeption sein, aber auch für die ADFC-Gründung in Frankfurt vor 20 Jahren wird es eine spezielle Homepage geben. Neu hinzugekommen ist aber auch etwas sehr Wichtiges: eine Website wird erst durch ein Gästebuch vollkommen, und hier kann jede und jeder Kritiken, Meinungen, Vorschläge und Ideen einbringen – also los!

(ms)



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

**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**

60385 Frankfurt

Berger Str. 262-264



## Frau im ADFC – Quote oder Führungsposition?

**Seit Jahren ist die Frauenquote Bestandteil der Satzung des Kreisverbandes Frankfurt. Auch beim 1999 neu eingetragenen „ADFC Frankfurt e.V.“ steht in der Satzung: „Alle Gremien werden mit einer Frauenquote von mindestens 30% besetzt. Langfristiges Ziel muß es sein, alle Gremien so mit Frauen und Männern zu besetzen, wie sie in den Mitgliederzahlen repräsentiert sind.“**

Der gute Grund: Frauen sind in bestimmten Führungspositionen traditionell überrepräsentiert: an Staubsaugern, Kinderwagen, Wasch- und Schreibmaschinen, hinter Käsetheken und Registrierkassen! Die Herren der Schöpfung streben erfolgreich nach anderen Leitungsfunktionen. Solche Posten sind mit Kindern, Kirche und Küche schwer vereinbar, weshalb Frau die 3-K-Verantwortung schultert. Nun, das sind Allgemeinplätze, Machos gibt's beim ADFC viel weniger als anderswo. Im ADFC packen Männer und Frauen an, so gut sie können.

Aber da klemmt's halt: in die Niederungen von Haushalt und Beruf eingezwängte Damen der Schöpfung haben ihre Probleme, zusätzlich noch Rollen im ehrenamtlichen Vereinsmanagement zu übernehmen. Mit der Folge, dass ein Teil der zu erledigenden oder wünschens-

werten Arbeit ungetan bleibt, mangels zupackender Energie von Frauen und Männern.

Laut Satzung bedeutet eine Vorstandsfrau mehr im ADFC Frankfurt e.V., dass zwei weitere Männer auf dem „Tandem für 9“ in die Hände spucken könnten. Wer als frauen-

engagierte Radlerin also die Quote erhalten will, dem Verein aber bestmöglichen Erfolg wünscht, muss selbst an den Vorstands-„Lenker“. Es kann nicht sein, dass der ADFC in seinen Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt bleibt, weil nicht genug Frauen bereit (oder in der Lage)

sind, zu kandidieren. So schwer ist das „Geschirrspülen für den Verein“ nun auch nicht, immerhin stehen den mindestens drei möglichen Damen laut Satzung max. sechs Herren zur Seite, und das Arbeitsklima im Vorstand ist zur Zeit prima.

Die nächste Vorstandswahl findet bei der Jahreshauptversammlung am 2. März 2000 statt. Damit wir einen vollständigen, tat- und schlagkräftigen Vorstand wählen können, benötigen wir mindestens 3 Frauen, die bereit sind, sich ehrenamtlich einzubringen – mit Ideen und Qualitäten, die Frau nun mal so hat. Und die dürfen ganz anders sein als die männlichen. Im ADFC haben Frauen auch Erfolg, wenn sie männliches Gehabe nicht abkupfern.

Die Autorin war selbst ein Jahr im Vorstand aktiv. Natürlich macht das Arbeit – aber auch jede Menge Spaß. Es ist sinnvoll angelegte, interessante Zeit. Also, Ihr Frauen, über den Schatten gesprungen und kandidiert: nicht nur als Quotendame (diesen Posten gibt's noch nicht für Männer), sondern für reizvolle Führungsaufgaben!

PS.: Für alle Fälle reiche ich den nachstehenden Antrag ein, den ich liebend gern zurückziehe, wenn kein aktueller Handlungsbedarf entsteht. Hauptsache, es kommen neun aktive Mitglieder in den Vorstand – egal ob mit oder ohne ... (ff)

### Antrag Freya Linder an die Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt e.V. am 2.3.2000

#### Betr.: Frauenquote mit Augenmaß

1. Die Tagesordnung der Mitgliederversammlung am 2.3.2000 sieht vor der Vorstandswahl eine Aussprache mit Anmeldung der Kandidaturen vor. Sollten sich hierbei nicht genügend Frauen melden, um die zulässige Höchstzahl von 9 Vorstandsmitgliedern zu ermöglichen (bzw. alle männlichen Bewerber in den Vorstand zu bringen), wird vor dem Wahlvorgang über den nachstehenden Antrag (2.) abgestimmt. Hierfür wird eine Zustimmung von 2/3 der erschienenen Mitglieder benötigt.

2. Die Satzung des ADFC Frankfurt e.V. wird geändert. § 7, Absatz 2 lautet: „Frauen werden bei der Wahl so lange bevorzugt, bis ihre Zahl im Vorstand dem Anteil von weiblichen Mitgliedern im ADFC Frankfurt e.V. entspricht“.

§ 8, Abs. 7 b lautet neu wie folgt: Die Vorstandsmitglieder werden in geheimer Wahl in drei Wahlgängen gewählt. Im ersten Wahlgang wird der/die Schatzmeister/in gewählt. Im zweiten Wahlgang wird über die kandidierenden Frauen abgestimmt, im dritten über die Männer. § 8, Abs. 7 a gilt unverändert.

3. Der alte Vorstand bleibt im Amt, bis die Satzungsänderung beim Registergericht eingetragen ist.

Begründung: Durch die Formulierungen (2.) entfällt die zwingende „Frauenquote“, die nach der Satzung aus 1999 die Handlungsfähigkeit des Vereins gefährden kann. Das Interesse von Frauen an Vorstandsarbeit wird trotzdem gefördert, weil gewählte Frauen bevorzugt werden, auch wenn sie nicht die höchste Stimmenzahl erreichen.

## Radtouren 1999 – ein Rückblick in Zahlen

Die beste Nachricht zuerst: Abgesehen von einem glimpflich verlaufenen Unfall kamen alle TeilnehmerInnen heil von den Fahrten zurück. Fast drei Mal wurde die Welt umradelt, zusammen hatten sie über 120.000 km auf den Tachos stehen. Für die 2000 TeilnehmerInnen war die einzelne Tour durchschnittlich 60 km lang, wobei Feierabendtouren und Sonntag-nachmittagstouren mit jeweils ca. 30 km eingerechnet sind, andererseits die Mehrtagestouren den Durchschnitt nach oben hieften.

Nicht alle angebotenen 180 Touren konnten letztlich stattfinden.

Schlechtes Wetter, Ausfall der TourenleiterInnen und mangelnder Zuspruch ließ die Zahl auf immer noch stattliche 135 zusammen schrumpfen, für die fast 50 TourenleiterInnen verantwortlich zeichneten. Ihnen allen sei an dieser Stelle für ihr ehrenamtliches Engagement herzlich gedankt.

56% der TeilnehmerInnen waren Mitglieder, manche wurden es erst im Laufe der Saison. Frauen stellen 40% der TeilnehmerInnen

Die längste Tagesfahrt war mit 135 km (Bayrischer Spessart) ausgeschrieben, bei den Mehrtagestouren waren es 450 km (Elsaß). Die

kürzeste Tour dürfte die der Nordwestgruppe in das nächstgelegene Cafe gewesen sein: das Wetter ließ nicht mehr zu (Windstärke 7, Dauer-schauer). Die höchste Teilnehmerzahl betrug 51, eine Tour fand mit lediglich zwei Teilnehmern statt.

Bemerkenswert die Aktivitäten der Nordwestgruppe, die einen Großteil der Feierabendtouren beisteuerte und auch bei Sonntag-nachmittagstouren und Tagestouren manches anzubieten hatte.

Vieles läßt sich jedoch nicht so ohne weiteres in Statistiken ausdrücken: Motivation, Engagement und langfristiger Erfolg. Dennoch

können wir behaupten, dass unser Tourenangebot viele BürgerInnen auf unseren Verein aufmerksam macht und manches Neumitglied zu uns stoßen ließ.

Im neuen Jahr ist ein zumindest ebenbürtiges Angebot an Touren zu erwarten. Die Tourenleitersitzung, auf der die Termine für Tagestouren abgestimmt werden, findet in Kürze statt. Die Mehrtagestouren allerdings haben wir schon auf Seite 20 aufgelistet, damit sich die individuelle Urlaubsplanung darauf einstellen kann. Das gedruckte Tourenprogramm erwarten wir Ende März. Viel Vergnügen! (al)

## Kleines ABC

**großer Radfahr-Irrtümer**

**15. Fortsetzung** (Um Hinweise auf weitere Stichwörter bittet Harald Braunewell, der aus Bad Nauheim grüßt und viel Glück auf allen Wegen im neuen Jahrtausend wünscht)

Speichen-**NIPPEL** seien wiederverwendbar...

**MITNICHTEN:** Wem ist nicht schon mal eine Speiche gerissen (aus technisch, jedoch nicht menschlich verständlichem Grund immer auf der Zahnkranz-Seite!) – und wer ist noch nicht in die Versuchung geraten, wie auch immer, ohne den Reifen zu demontieren, die neue Speiche einzufädeln und gleich wieder den alten Nippel draufzu-drehen?? Ein solches Vorgehen kann fatale Folgen haben:

1. Der sich unter dem womöglich noch prall aufgepumpten Schlauch – da nützt dann auch das stärkste Felgenband nichts mehr – durchdrehende scharfkantige Nippelkopf schabst sich regelrecht durch und piekst kurz nach dem Antritt infolge der dann eintretenden Wechselbelastung mit dem unkontrollierbar durchgetretenen Speichenende ganz leicht den Schlauch an – und 2. diese neue Speiche verfehlt binnen kurzem genau den Zweck, zu dem sie eingezogen wurde, nämlich mit den anderen zusammen gleichmäßig die Kräfte im Laufrad zu übertragen – ihre Lockerung ist programmiert! Speichengewinde werden nicht (mit einem Gewindeschneider) *geschnitten*, sondern der Stahldraht wird (ohne Spanabhebung) verformt, *gedrückt*, und die letzte Gewindetiefe drückt nun mal der neue Nippel, wozu der alte, weil der seine Arbeit ja schon mal geleistet hat, gar nicht mehr in der Lage ist! In der Folge eines solchen Vorgehens dreht sich der Nippel ganz schnell wieder lose und dann war alle Arbeit wieder mal umsonst, was mit einem lauten Pläng unüberhörbar zu bemerken ist. Im übrigen nützt da auch das bewährte Eintauchen des Speichengewindes in (das schnell verharzende) Leinöl nichts, ein neuer Nippel frisst sich halt doch ganz anders im Material fest!!

**NO-FLAT-REIFEN** (aus Voll-Material) könnten den Platten-geplagten Radler in jedem Fall vom Flicker befreien...

**MITNICHTEN:** Bei den meisten Modellen ist auch hier Total-Zerstörung allein durch die Kraftübertragung auf die Straße vorprogrammiert, insbesondere beim hinten aufgelegten Reifen! Diese Reifen haben keine Karkasse mit ihren gekreuzten Fäden, die die Scherkräfte von der Felge auf die Straße aufnehmen, die Folge ist ein Zerfransen der Reifenflanken bis zum Doppel-T-Träger-Querschnitt einer Eisenbahnschiene. Und auf einer solchen lässt sich nun mal gar nicht gut fahren (auf der Felge im vorderen Laufrad aufgelegt, tun die plattenlosen Reifen gut ihren Dienst, wenn man sich mit ihrem höheren Gewicht - und ihrer höheren trägen Masse, die ja einer Beschleunigung größeren Widerstand entgegengesetzt, erst recht in der Kreisbewegung, abgefunden hat).

**OLDTIMER** seien, wenn ohne Schaltung, nicht berggänglich...

**MITNICHTEN:** Wer den Wiegetritt beherrscht und genug Puste in der Lunge hat – kann mithalten!

**Impressum**

frankfurt **aktuell** erscheint zweimonatlich und wird herausgegeben vom **Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Frankfurt am Main e.V.**

**Anschrift:**

ADFC Frankfurt am Main e.V.  
Berger Str. 108 - 110  
60316 Frankfurt am Main  
☎ 069 / 49 90 100 + 94 41 01 96  
Fax 069 / 49 90 217 + 94 41 01 93  
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de

**Redaktionsteam:**

Fritz Biel (fb), Ralf Haselhorst (rha), Alfred Linder (al), Freya Linder (fl), Brigitte Rebna (br), Michael Samstag (ms), Peter Sauer (ps)

Jahresabo DM 12,- (im ADFC-Mitgliedsbeitrag enthalten). Bei Postversand zzgl. Portokosten. 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:** 2.500

**Druck:** Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Redaktionsschluss für die März/April-Ausgabe: 22. Februar 2000

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste

**Einladung**

Hiermit laden wir ein zur nächsten Mitgliederversammlung des ADFC-Frankfurt e.V. am 2. März 2000, 19.00 Uhr Bürgerhaus Bornheim, Arnsburger Straße 24, Clubraum 2

**Tagesordnung:**

- Begrüßung
- Wahl der Versammlungsleitung und der ProtokollantIn
- Festlegung der Tagesordnung
- Genehmigung des Protokolls der letzten Mitgliederversammlung
- Tätigkeits- und Kassenbericht des Vorstands
- Bericht der Kassenprüfer
- Entlastung des Kassenswarts und des Vorstands
- Beschlussfassung über den Haushalt
- Anträge
- Wahl des Vorstands
- Wahl der KassenprüferInnen
- Wahl der Delegierten zur Landesmitgliederversammlung

**Sonstiges**

Anträge müssen bis zum 11.2.2000 im Infoladen eingegangen sein.

*Der Vorstand*



**Sportsfrau jetzt täglich offen**  
Mo-Fr: 10-19, Sa 10-15  
**Neue Adresse: Jordanstr. 27**

## Ein 3fach kräftig donnerndes Helau

Am 5.3.2000 (Faschingssonntag) besteht die einmalige Gelegenheit, den Fasching velomobil zu begehen (und schon einmal etwas Frühlingsluft zu schnuppern). Wir starten an diesem Tag um 11.11 Uhr von der Wörthspitze in Frankfurt-Höchst, um uns den gemütlichen und fröhlichen Umzug in Oberursel anzusehen. Es sind natürlich denjenigen keine Grenzen gesetzt, die sich selbst und ihre Räder phanta-



sievoll und wetterfest kostümierten wollen. Wir steuern den Marktplatz an, an dem der Umzug vorbeikommt und auf dem die Anrainer-Wirte Imbiss- und Getränkebuden aufstellen werden. Nach viel Helau, Schunkeln etc. rollen aufgrund des leichten Gefälles die Räder mit uns (nicht umgekehrt) fast von selbst nach Frankfurt bzw. Höchst zurück.

**Schwierigkeit:** \* \* \* \* \*

*Tourenleiter:*  
Christian Kümmerlen

## Januartreffen der Tourenleiter/innen

Das Millennium-Tourenprogramm 2000 wirft seine Schatten voraus. Die Basis dafür schaffen wir bei unserer Konferenz am Freitag, 14.01.2000 ab 19.00 Uhr im Bürgerhaus Bockenheim. Interessierte Leute, welche die Touren-AG als Tourenleiter(in) oder auch in der Administration unterstützen möchten, sind dabei herzlich willkommen.

Jürgen Johann, stv. Tourenreferent

## Mehrtagestouren 2000 (Stand 23.12.1999)

Das Millennium-Tourenprogramm 2000 wirft seine Schatten voraus. Wieder sind wir dem häufig geäußerten Wunsch nachgekommen, eine Vorab-Übersicht über geplante Mehrtagestouren zu veröffentlichen, um damit ihre Urlaubsplanung zu erleichtern.

Termin	Titel/Besonderheiten	Kategorie	Tourenleitung
29.4. – 1.5.2000	Fulda-Werra-Radtour (mit ADFC Kassel)	**	Michael Bunkenburg
25.5. – 28.5.2000	Aischtal/Franken	**	Oliver Ramstedt und Gisela Schill
27.5. + 28.5.2000	Odenwald und Bergstraße	**	Michael Bunkenburg
31.5. – 11.6.2000	Main-Saale-Elbe	***	Matthias Uhlig
1.6. – 4.6.2000	„Wo die guten Tropfen wachsen...“ Pfalz-Elsass-Kaiserstuhl	***	Anne Wehr und Bertram Giebeler
10.6. – 12.6.2000	Emscher Park „Tour de Ruhr“	***	Anne Wehr und Bertram Giebeler
10.6. – 13.6.2000	Pfingst-Zelt-Tour Rhön+Thüringen	****	Hartmut Lange
18.6. – 24.6.2000	Wo die Kirschen reifen (Elsass)	***	Jean Coquelin
23.6. – 25.6.2000	Hess. Radfernwege: Wabern-Alsfeld-Schotten-Frankfurt	**	Michael Bunkenburg
29.6. – 3.7.2000	Nahe-Pfalz-Rhein-Tour (in Kooperation mit dem DJH)	***	Jürgen Johann und Christian Kümmerlen
14.7. – 16.7.2000	Spessart-Odenwald	***/*	Matthias Uhlig
21.7. – 23.7.2000	Nordhessen	***	Theda Bunje
29.7. – 2.8.2000	Main-Rhein-Hunsrück-Mosel	***	Matthias Uhlig
4.8. – 6.8.2000	Nidda und Kinzig	***	Theda Bunje
19.8. + 20.8.2000	Bergstraße	***	Theda Bunje
24.8. – 27.8.2000	Mainland (Würzburg-Bamberg)	**	Gisela Schill
22.9. – 24.9.2000	Lahntal und Taunushöhen	***	Michael Bunkenburg
30.9. – 3.10.2000	(geplant, aber noch offen, genaues steht im Tourenprogramm 2000)	**/*	Gisela Schill/Jean Coquelin
3.11. – 5.11.2000	Wildschweintour (Nordvogesen MTB)	****	Anne Wehr und Bertram Giebeler

Diese Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ebenso können sich noch Termine verschieben. Genaueres steht im Tourenprogramm 2000.  
Jürgen Johann, stv. Tourenreferent

## Vorschau: Tourenprogramm 2000

Eine gute Nachricht: Die vermehrten Aufrufe der letzten Zeit haben gefruchtet: Erstmals werden wir von April bis Oktober einmal monatlich sogenannte Senioren-Touren unter dem Motto „\*\*\*-Fahrt im \*\*-Tempo“ anbieten. Ein kleines Team hat sich gefunden und organisiert diese Fahrten, die jeweils am ersten Mittwoch im Monat stattfinden werden.

Außerdem werden wir in diesem Jahr Fahrten unter dem Motto „InDerStadt-Touren“ anbieten. Dabei sollen angenehme und/oder praktische Wege durch die Stadt zu lohnenden Zielen bekannt gemacht werden (z. B. zu Architektur, Parks, Ausflugsgaststätten, Kunstwerken und zu historischen Stätten). Gleichzeitig sollen diese Fahrten auf verkehrspolitische Probleme, die am Wege liegen, aufmerksam

machen. Vielleicht lässt sich so auch der eine oder andere Lösungsansatz bewerkstelligen.

Für Mehrtagestouren gibt es auf dieser Seite eine Vorab-Übersicht. Gesucht wird noch ein/e Tourenleiter/in, die – fachkundige und organisatorische Unterstützung ist möglich – eine naturkundliche Mehrtagestour zu den Vogelsbergteichen unternehmen möchte. Informationen dazu bei den Tourenreferenten.

Jürgen Johann, stv. Tourenreferent

### Samstags geschlossen

Der Infoladen des ADFC,  
Berger Straße 108-110,  
bleibt in den Wintermonaten  
(November bis Februar)  
Samstags geschlossen!

## Touren, Aktionen, Codierungen des ADFC Frankfurt

Codierungen des ADFC können in den Wintermonaten unter Telefon 069/53 32 53 direkt vereinbart werden. Codierungen werden auch in den Fahrradläden Böttgen, Per Pedale, Peters Radtreff und Storck durchgeführt.

- 14.1. **Januartreffen der Tourenleiter/innen** 19.00 Uhr Bürgerhaus Bockenheim (siehe auch Ankündigung diese Seite)
- 13.2. **Überraschungstour mit Einkehr** Nachmittagstour der Stadtteilgruppe Nordwest, Start 14.00 Uhr Praunheimer Brücke
- 12.3. **Überraschungstour mit Einkehr** Nachmittagstour der Stadtteilgruppe Nordwest, Start 14.00 Uhr Praunheimer Brücke