



frankfurt aktuell

Zeitschrift des ADFC Frankfurt am Main

Februar '93

Wie geht's weiter mit dem ADFC Frankfurt?

Aufruf zur Diskussion

Es tut sich was im Frankfurter ADFC. In den letzten beiden Jahren gab es so viele Neuerungen, daß der Verein kaum wiederzuerkennen ist. Sieben Arbeitsgruppen haben sich im Kreisverband formiert, davon drei komplette Neugründungen in den Bereichen Technik, frankfurt *aktuell* und Frauen.

Die Neubesetzung des Magistrats der Stadt Frankfurt wurde genutzt, um mit Vehemenz auf die Anliegen der AlltagsradlerInnen hinzuweisen und Verbesserungen durchzusetzen. In diesem Bereich hat sich der derzeitige Vorstand besonders eingesetzt. Auch ein gewachsenes Ansehen des Vereins in der Öffentlichkeit kann er sich auf die Fahnen schreiben. Daß die Meinung des ADFC in Frankfurt gehört wird, haben wir in besonderem Maße unserem SprecherInnenrat und seinem Einsatz zu verdanken.

Doch die veränderte Vereinssituation fordert weitere Neuerungen. Viele Aktive der Arbeitsgruppen kommen kaum noch mit den Mitgliedern der anderen Gruppen oder des Vorstands zusammen. Sie

brauchen deshalb Informationen über die Themen, mit denen sich der Vorstand gerade befaßt, doch daran fehlt es leider. In frankfurt *aktuell* hat sich der Vorstand als solcher fast nicht zu Wort gemeldet. Zwischen den einzelnen Arbeitsgruppen sind Austausch und Koordination notwendig, wie es sie bisher im Kreisverband in organisierter Form nicht gibt.

Wenn der ADFC die Interessen aller AlltagsradlerInnen vertreten möchte, sollte er einen demokratischen Prozeß der Meinungsbildung in seinen eigenen Gremien und Arbeitsgruppen fördern. Die vielen Einzelpersonen, die den Verein durch ihr Zusammenwirken erst ausmachen, müssen Gelegenheit zu inhaltlichem Austausch und umfassender Diskussion bekommen, in deren Verlauf gemeinsam getragene Standpunkte entwickelt werden können. Hierfür hat der Vorstand bisher nicht gesorgt. Stattdessen haben viele Aktive in Gesprächen die Erfahrung gemacht, daß der Vorstand nicht offen für ihre Äußerungen ist und sie mit einer abweichenden Meinung lediglich störend wirken. So kommt es nicht zum wirklichen Gespräch, zum freien Meinungsaustausch und zur gemeinsamen Entwicklung dauerhafter Konzepte.

Die eigentliche Aufgabe des Vorstandes ist, neben der Präsentation nach außen, die Führung des Vereins nach innen, d.h. er trägt Verantwortung für den Verein als Ganzes und seinen inneren Zusammenhalt, für die Koordinierung und Kontinuität der Aktivitäten, die Transparenz der Abläufe und eine übergreifende produktive Auseinandersetzung. Nur wenn er diese Aufgaben wahrnimmt und sich dadurch die Unterstützung der Mitglieder erwirbt, kann er den Verein

Editorial

Liebe LeserInnen,

Diese *Ausgabe* sieht besonders **professionell** aus. Bisher liefen die Fäden von frankfurt *aktuell* bei Ecki zusammen.

Wir wollen jedoch die Arbeit am Zeitungslayout dezentralisieren.

Dies ist nun die erste "mobile" Ausgabe, erstellt mit allseits mangelhaften EDV-Kenntnissen. Im Vordergrund stand der Krieg mit dem Textverarbeitungsprogramm mit echtem YNSWYG (Aus der Werbung eines bekannten Weichware-Herstellers: "You Never See What You Get"). Oder auch: nanü, wo ist die verdammte Überschrift hin??

Aber schließlich sind wir (mit Ecki's Beratung) doch damit klargekommen und haben dabei eine Menge gelernt.

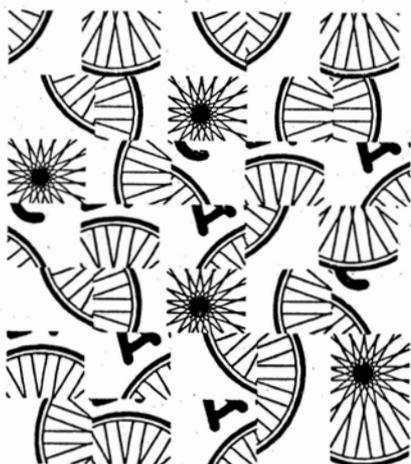
Schön wäre es, wenn sich noch mehr Leute finden, das Chaos vermehren und damit frankfurt *aktuell* noch mobiler machen.

Ihr Redaktionsteam

angemessen nach außen repräsentieren.

Einmal mehr stellt sich die Frage nach dem wie und wohin des ADFC Frankfurt. Wir sollten die Antwort gemeinsam mit allen denen suchen, die an der weiteren Entwicklung des Vereins interessiert sind. Nutzen wir zu diesem Zweck die Mitgliederversammlung am 24. Februar um 19³⁰ im Bürgerhaus Philantropin, damit der Austausch angekurbelt wird und noch mehr Power in den Fortgang des Vereins kommt.

Heidi Breuer
Rainer Mai
Ralf Paul



Zwischen Esse und Amboß

Ein Besuch bei der Technik AG in der Waldorfschule

Anfang Dezember vergangenen Jahres fand der erste Basteltermin der Technik AG in der Schmiede der Waldorfschule statt. Mittlerweile war wegen der ganz beachtlichen Nachfrage für den 23. Januar bereits das fünfte Treffen anberaumt worden. Für frankfurt **aktuell** Grund genug, sich zwischen Esse und Amboß umzusehen.

Kurz vor Drei ist es jetzt. Ralf Paul schaut skeptisch zur Tür hinaus in den grauverhangenen Wolkenhimmel. Kommen heute überhaupt die angemeldeten Radler

oder sollten sie sich von dem laut Wetterbericht für nachmittags zu erwartenden Regen abschrecken lassen? Die bisherigen Termine waren alle gut besucht gewesen. Ein ermutigendes Zeichen, nachdem es reichlich jetzt schon beinahe vergessene Rückschläge und Schwierigkeiten bei der Suche nach geeigneten Räumlichkeiten gegeben hatte.

Ralf Paul und Rainer Mai, beide auf dem Gebiet der Fahrradtechnik durch Studium und Beruf ausgewiesene Experten, vertreten die Technik AG, die von ihnen im Anschluß an unsere Schmittener Neuorientierung bereits im Frühjahr 1990 ins Leben gerufen worden war. Nach kurzer Zeit reichten ihnen die eigenen Probleme nicht mehr, und sie boten ihre gesammelten Erkenntnisse und Erfahrungen ratsuchenden Mitgliedern an, die von dem bekannten, mitunter äußerst unbefriedigenden Service der Händlerwerkstätten die Nase voll hatten. Die Treffen fanden bis vor kurzem bei bescheidenen Raumangebot, aber umso größerem Platzbedarf in Bornheim in dem bekannten Kellerraum statt. Die Kündigung durch den Vermieter wurde schließlich zum Anlaß genommen, bei der unbefriedigenden Raumsituation für Abhilfe zu sorgen, und führte - nach längerem Suchen - dazu, die mit Unterstützung von Werklehrer von Siebenthal in der Waldorfschule großzügig zur Verfügung gestellte Schmiede einrichten zu können.

So bestanden jetzt auch keine Bedenken, daß die neun Mitglieder, die sich für heute angemeldet hatten, untergebracht werden könnten. Tatsächlich ist es noch nicht 15 Uhr, da hat allen anfänglichen Unkenrufen zum Trotz Otto Hemberger, auf dessen fachkundige Unterstützung bei keinem Basteltermin mehr verzichtet werden kann, die Generalüberholung eines

Mountain-Bikes in Angriff genommen. Nach und nach treffen jetzt weitere Mitglieder ein und schließlich haben Ralf Paul und Otto Hemberger es nicht nur mit neun, sondern mit insgesamt 14 Problemfällen zu tun. Beim ältesten Fahrrad, einem 48 Jahre alten Vaterland-Rad, ist es das Licht. Außer bei Verschleißteilen bisher keine Probleme, vermerkt nicht ohne Besitzerstolz Willi Herberth, ein ADFC-Mitglied der ersten Stunde. Das Licht ist noch mit ein, zwei Handgriffen repariert. Dagegen sieht's bei den Tretlagerschäden zweier anderer Probanden komplizierter aus. In einem Fall erweist sich ein Kugelkäfig als nahezu vollständig zerrieben, leider ohne daß jetzt Ersatz verfügbar wäre. Und zu Recht stellt sich die

Frage, ob nicht in geringem Umfang gängige Ersatzteile auf Vorrat gehalten werden könnten. Wenn das als Kritik verstanden werden sollte, so wäre es die einzige.

Die Schmiede verfügt sonst über die allerbesten Voraussetzungen: Werkzeug ist ausreichend vorhanden; bei kühler Witterung sorgt eine thermostatgesteuerte Heizung für Wärme und - keine Sorge - an ein Handwaschbecken ist ebenfalls gedacht.

Schließlich noch einmal die Bitte von Ralf Paul, sich doch nach Möglichkeit vorher telefonisch anzumelden und, um eventuelle Vorbereitungen und Absprachen zu ermöglichen, kurz das Problem zu schildern.

mdo

HILFE zur SELBSTHILFE

Technik-Bastelkurse

in der Schmiede der Waldorfschule, Friedlebenstr. 52, Nähe Hügelstr.

- | | |
|---------------|---|
| Sa. 27. Feb | <u>Wie frau ihr Fahrrad kennenlernt</u>
Workshop nur für Frauen!
1500 - 1800 Uhr, Anmeldung: Doris Schellbach (Tel: 06171/71215) |
| Sa. 06. März | <u>Offener Workshop</u> für alle, die etwas am Rad zu basteln haben
15.00 Uhr
Anmeldung: Rainer Mai (Tel: 449942) |
| Sa. 13. März | <u>Inspektionen am Fahrrad</u>
15.00 Uhr
Anmeldung: Otto Hemberger (Tel: 7071884) |
| Sa. 20. März | <u>AnfängerInnen-Kurs</u>
15.00 Uhr
Anmeldung: Rainer Mai (Tel: 449942) |
| Sa. 27. März | <u>Kurs für aktive und zukünftige RadtourenleiterInnen</u>
15.00 - 18.00 Uhr
Behebung von kleineren Pannen
Auswahl des Bordwerkzeuges
Wartung vor der Tour
Anmeldung: Ralf Paul (Tel: 4940928) |
| Sa. 03. April | <u>Zentrieren und baten von Laufrädern</u>
15.00 Uhr
Anmeldung bis 25.03. bei
Rainer Mai (Tel: 449942) oder
Otto Hemberger (Tel: 7071884) |

TECHNIK AG TECHNIK AG

Wir wollen abdrehen

Aus Kostengründen haben wir bei unserer Werkstatteinrichtung keine Zahnkranzabdreher gekauft. Wie jeder/jede weiß, hat sich die Fahrradindustrie mindestens mal ein Dutzend verschiedene Modelle erlaubt. Nun unsere Frage:

Wer hat noch Zahnkranzabdrehler zuhause abgebunkert, die er/sie nicht mehr benötigt??? Tut ein gutes Werk und spendet sie der Technik-AG, damit wir nicht die vielen Leute mit defekten Zahnkränzen schulterzuckend nach Hause schicken müssen.

TECHNIK AG TECHNIK AG

TECHNIK AG TECHNIK AG TECHNIK AG TECHNIK AG TECHNIK AG

Entweder in der Geschäftsstelle in das Fach von Ralf Paul legen lassen, oder Anruf unter Telefonnummer 44 99 42 (Rainer) oder 494 09 28 (Ralf).

Nur für Frauen

Aufgrund unserer hessenweiten Kontakte zur Schrauberszene ist es der Technik-AG mal wieder gelungen, ein exklusives Angebot zu ermöglichen. Am 27.02. startet der erste Frauenkurs. Doris Schellbach aus Oberursel wird ihn in der Schmiede der Frankfurter Waldorfschule durchführen. Da sie schon fast ein Jahrzehnt Erfahrung mit Bastelkursen hat, wird es mit Sicherheit escht goil.

Neues vom Buchmarkt

ADFC Ratgeber Radfernwege in Deutschland von Thomas Froitzheim und Frank Hofmann, Bielefelder Verlagsanstalt, Erste Auflage 1992, 19,80 DM.

Erstmalig gibt es nun eine Übersicht über die Radfernwege Deutschlands. Über 100 beschilderte, überregionale Radtouren wurden beschrieben und kommentiert. Was sind nun Radfernwege? Die Autoren verstehen darunter kreisüberschreitende beschilderte Verbindungen für den touristischen Radverkehr.

25 der beschriebenen Routen sind unter 100 km, die kürzeste 25 km lang. Die meisten Touren haben eine Länge von 100 - 200 km und nur 14 sind länger als 250 km, wo bei mir die Radfernwege eigentlich erst beginnen. Alle Routen wurden nach einer einheitlichen Systematik behandelt, die alles Wissenswerte behandelt. Die Art der Markierung wird ebenso beschrieben wie das Entstehungsjahr des Weges und die Gesamtlänge der Strecke. Besonders wichtig finde ich den Punkt Charakteristik, worunter Kurzinformation zu Oberflächenbeschaffenheit, Verkehr und Steigerungsverhältnissen zu finden sind. Des weiteren werden die zuständigen Fremdenverkehrsverbände genannt, die über Radwege und Region informieren. Es wurde eine Auswahl an Karten und Radwanderführern getroffen, die diesen Weg beschreiben, auf Sehenswürdigkeiten hingewiesen und dazu gibt es eine Skizze, die den Verlauf zeigt.

Obwohl dieses Buch eine etwas trockene Lektüre ist, wird sie für den Reiseradler ein Muß sein. Je länger ich in diesem Buch blätterte, um diese Rezension fertigzustellen, desto begeisterter war ich. Tourenbeschreibungen gibt es schon reichlich, aber noch niemand hatte eine komplette Übersicht angeboten. Das Buch bietet die optimale Voraussetzung, eine gut geplante Radreise in Deutschlands schönsten Winkeln zu starten. Für mich stellt sich nur noch die Frage, wo ich meine nächste Tour starte: vom Altmühltal bis Zusamradweg bieten sich jetzt 100 Möglichkeiten an.

Gisela Schill

FRAUEN AG FRAU

Was machen die Frauen?

Zu ihrer dritten Sitzung kam die neue Frauengruppe des ADFC Frankfurt am 16. Januar zusammen, um über eine Vielzahl von Themen und geplanten Projekten zu sprechen. Für einige der Aktivitäten übernahmen ein oder zwei Frauen aus der Gruppe die Patenschaft, damit die guten Ideen nach anfänglicher Begeisterung nicht wieder in der Versenkung verschwinden. Dazu gehört eine Sicherheitsinitiative, bei der gefährliche Situationen für radfahrende Frauen in Frankfurt und Möglichkeiten zu ihrer Beseitigung festgestellt werden sollen.

Mit neuen ADFC-Radwanderkarten und -führern hat sich eine andere Frau aus der Gruppe beschäftigt und entdeckte bei einigen ein Frauenbild, das Radlerinnen lediglich als dekoratives Element Männern hinterherfahrend darstellt oder gar nicht berücksichtigt. Daß so etwas bei ADFC-Publikationen nicht mehr vorkommen sollte, will sie den Herausgebern mitteilen. Eine andere Projektpatin wird sich

um Stadtrundfahrten für Frauen mit dem Fahrrad kümmern. Sie will Kontakt zu einem Frankfurter Verein herstellen, der Stadtbesichtigungen durchführt, und hat einige Bücher zu Rate gezogen, die bei der Durchführung des Projektes behilflich sein können.

Mit reger Beteiligung aller Frauen diskutierten wir über die Mitgliederversammlung des Kreisverbands am 24. Februar. Daraus resultierten drei Anträge zu den Themen Tagesordnung, Finanzierung der Teilnahme an ADFC-Veranstaltungen und Arbeit des Vorstands. Zum Glück haben wir eine engagierte Protokollantin in der Gruppe, so daß wir wenige Tage nach den Sitzungen alles nochmal nachlesen können und den Überblick über die Themen behalten. Weiterhin sind interessierte Frauen herzlich bei uns willkommen. Unsere nächsten Treffen sind am 13. Februar und 7. März. Der Ort ist zu erfragen bei Gisela Schill, Tel: 069/6701114, oder Karin Deckers, Tel: 069/4940928.

FRAUEN AG FRAU

Termine Termine Termine Termine Termine

- Mo. 15. Feb Technik-Stammtisch
ab 18¹⁵ Uhr, Kneipe "Horizont",
Friedberger Landstr./Ecke Egenolffstr.
- Mi. 17. Feb Aktiventreff des ADFC Frankfurt
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Mi. 24. Feb Mitgliederversammlung
des ADFC Frankfurt
Bürgertreff Philantropin, Hebelstr. 17
19³⁰ Uhr, Clubraum 1 + 2
FVV: U5 Haltestelle Musterschule.

- Mo. 1. März Technik-Stammtisch
ab 18¹⁵ Uhr, Kneipe "Horizont"
- Mi. 3. März ADFC-Stammtisch
ab 19³⁰ Uhr, Kneipe "Gilde-Stuben", Bleichstr. 38 a
- Mo. 15. März Technik-Stammtisch
ab 18¹⁵ Uhr, Kneipe "Horizont"
- Mi. 17. März Aktiventreff des ADFC Frankfurt
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Die Termine der Bastelkurse finden Sie auf Seite 2.

Arbeitsgruppen

- Sa. 13. Feb Frauengruppe
15⁰⁰ Uhr, Ort bitte tel. erfragen
- So. 7. März Frauengruppe
14⁰⁰ Uhr, Ort bitte tel. erfragen
- Mo. 8. März Verkehrs-AG
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle
- Mo. 15. März Redaktionsteam frankfurt aktuell
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Diesen Raum lassen wir bewußt frei, weil Sie ja sicher noch andere Termine haben. Red.

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

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

Tel: 069/590056

Redaktionsteam:
Karin Deckers (kd)
Rainer Mai (kürzel)
Johannes Niedecken (jn)
Markus den Ouden (mdo)
Kerstin Schäfer (ks)
Eckehard Wolf (ew)

verantwortlich für diese Ausgabe:
Karin Deckers
Rainer Mai

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

Auflage: 700 Druck: Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Es gilt die Anzeigenpreisliste 06/91.

Persönliche Kleinanzeigen veröffentlichen wir kostenlos.

Neue Preise für Radmitnahme im Zug

Seit dem 1. Januar 1993 gelten neue Tarife für die Mitnahme von Fahrrädern sowohl im FVV als auch auf DB-Strecken.

Neben den alljährlich anstehenden Preisanhebungen gibt es diesmal auch eine für Radler sehr positive Tarifmaßnahme:

Auf den FVV-Linien S 2 bis S 15, U 1 bis U 4 und K entfällt der bisher für die Radmitnahme zu zahlende Fahrpreis von 2 DM, d.h. Fahrgäste mit Rad fahren seit Januar 1993 billiger als vorher. Auch nach Abzug der allgemeinen FVV-Tariferhöhung von 0,10 DM (1 Zone) bis 0,60 DM (4 Zonen) verbleibt noch eine Ersparnis von mindestens 1,40 DM bei jeder FVV-(Rad)fahrt. Eine erfreuliche und wichtige Preismaßnahme, die sowohl den Radverkehr (erweiterter Aktionsradius, Ausflugsstouren usw.) als auch den ÖPNV (mehr Radreisekunden) stärken dürfte.

Beispiel:

Frankfurt - Bad Homburg (S5, U2)

1992 1993

3,70 DM - Person - 3,90 DM

2,00 DM - Rad - frei

5,70 DM - Gesamt - 3,90 DM

Ersparnis von 1,80 DM gegenüber 1992.

Während der Verkehrsspitzenzeiten (Mo-Fr 6.00-8.30 und 16.00-18.30) gelten jeweils höhere Preise. Da die Mitnahme von Rädern in diesen Zeiten ohnehin grundsätzlich nicht erlaubt ist (Ausnahme Feiertage und Schulfertage) wird auf eine Darstellung verzichtet.

Auch bei der DB gelten seit Jahresbeginn neue Fahrpreise, wobei sich die Radmitnahme im Nahverkehr bis 100 km von 5,00 DM auf 5,40 DM und die Mitnahme bei Entfernungen über 100 km von 8,40 DM auf 8,60 DM erhöht hat.

Der neue Radmitnahmepreis von 8,60 DM gilt auch für die Beförderung im Interregio bei vorheriger Reservierung und schließt auch die Sitzplatzreservierung in Radnähe mit ein.

Willi Kraus

Der monatliche Beitrag zum "Kölner Teller" ... Was gut ist, kommt wieder:

Verkehrssicherheit auch für den Radverkehr ??

Jetzt geht's erst richtig los: Die umstrittenen "Kölner Teller" sollen in allen (über 200) Tempo-30-Zonen in Frankfurt montiert werden. Auf öffentlich geäußerte Kritik hat der Magistrat bisher abwiegelnd reagiert. Was bleibt, ist die Unfallgefahr.

Zu meinem Beitrag "Von UFOs und Tellerminen" in frankfurt *aktuell* 12/92 wurde in der letzten Ausgabe ein Leserbrief von Frau Gabriele Dehmer, Leiterin des Straßenbauamtes, abgedruckt.

Frau Dehmer sieht den UFO-Artikel im Hinblick auf die bisherige Zusammenarbeit zwischen dem ADFC und dem Straßenbauamt als "Rückfall in die 'Steinzeit'."

Selbstverständlich war mein Beitrag formal nicht gerade nüchtern. Das erklärt sich vor allem daraus, daß Menschen, deren Gesundheit von anderen leichtfertig aufs Spiel gesetzt wird, nicht immer rational handeln. Nun habe ich, abgesehen von der Science Fiction-Aufmachung des Artikels, detailliert begründet, warum die "Kölner Teller" eine Gefährdung des Radverkehrs darstellen.

Bedauerlicherweise geht Frau Dehmer in ihrem Leserbrief auf keines dieser Argumente ein. Ihre Antwort auf den UFO-Artikel veranlaßte mich zu folgenden

Recherchen

Ein Anruf beim Straßenbauamt ergab, daß dort, abgesehen von einer zweiseitigen Montageanleitung, keine technischen Informationen über die Teller vorliegen. Man gab mir aber die Adresse des Herstellers, der Fa. Debuschewitz in Köln. Dort bat ich schriftlich um Auskünfte. Debuschewitz antwortete dankenswerterweise sofort und belieferte mich mit folgenden Informationen:

1. "Der 'Kölner Teller' besteht aus Aluguß und hat einen Durchmesser von 30 cm. Die Normalausführung Typ KT-50 hat eine Höhe von 5 cm, von Null ansteigend."

Die von mir vermessenen Teller sind allerdings genau 55 mm hoch. Das für die Beurteilung der Gefährdung des Radfahrverkehrs wichtigste Maß, der Steigungswinkel (s.u.), fehlt.

2. Für den Radverkehr schreibt der Hersteller "eine seitliche Furt von mindestens 1,00 m" vor. Selbige "Fahrradwege sollten zur Fahrbahn hin durch eine durchgezogene weiße Markierungslinie abgetrennt sein" (siehe Abb. 1). Empfehlenswert sei auch die Beschilderung mit "VZ Nr.237", womit das Radweg-Schild gemeint ist.

Auf der Skizze im Merkblatt des Herstellers (Abb. 1) ist dieser Radweg allerdings mit "Radfahren verboten" ausgeschildert !!

Die MotorradfahrerInnen wurden in diesem Konzept komplett vergessen. Wir werden die Radwege mit ihnen teilen müssen.

Einen Radweg würde ich definieren als einen Sonderweg, der durch bauliche Mittel (meistens Bordsteinkante) von der Fahrbahn abgetrennt ist. Die Teller stellen für die RadfahrerIn ein schwer überwindbares

Hindernis dar. Insofern ist, was auf der Abbildung wie ein Fahrradstreifen aussieht, funktionell ein echter Radweg im klassischen Sinn, mit allen bekannten Nachteilen. Er verdient seine Existenz ausschließlich den Kölner Tellern - weshalb ich ihn im folgenden "Tellerradweg" nenne.

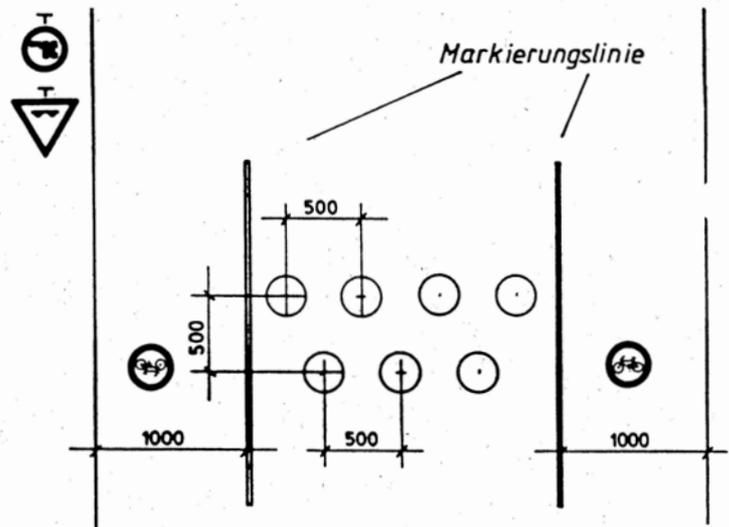


Abb.1, aus: "Hinweise für Sicherungsmaßnahmen bei der Verlegung der 'Kölner Teller'" (Fa. Debuschewitz)

Tellerradwege sind in der Großstadt nicht praktikabel. In den Tempo-30-Zonen wird die rechte Seite der Fahrbahnen häufig zum Halten und Parken benutzt. Beispiel: In der Bornheimer Zone 1 gibt es viele Geschäfte. Andererseits ist der Parkdruck groß - die Straßenränder sind, legal und illegal, ständig zugeparkt. Dem Lieferverkehr bleibt meist nur die Möglichkeit, in zweiter Reihe zu parken. Außerdem wird der rechte Teil der Fahrbahn oft von ein- und ausparkenden oder wendenden KFZ versperrt. All das war bisher kein Problem für die RadfahrerInnen, welche die Hindernisse in elegantem Bogen umrundeten.

Ein Tellerradweg hingegen ist ein Nadelöhr für den Radverkehr, das jederzeit blockiert werden kann. Die gerade erst geschaffene Möglichkeit der unbehinderten und ungefährdeten Fortbewegung in den neuen T30-Zonen wird durch die Kölner Teller massiv eingeschränkt. Darunter leidet letztlich die Lebensqualität in den verkehrsberuhigten Zonen. Bekanntlich gibt es viele Freizeit-RadfahrerInnen, die ihr Fahrrad in Frankfurt gerne benutzen würden, wenn es nicht so gefährlich wäre - und statt dessen einstweilen mit dem Auto fahren.

Fazit: Gerade in Tempo-30-Zonen muß für den Radverkehr die ganze Fahrbahn nutzbar bleiben.

Der Autoverkehr nimmt dieses Recht bekanntlich auch in Anspruch.

aus der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 19.9.'91:

"Kölner Teller" zulässige Verkehrshindernisse

N. Sind "Kölner Teller" gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr? Mit dieser Frage hatte sich der 2. Strafsenat des Frankfurter Oberlandesgerichts auf Antrag einer Frau aus Maintal-Bischofsheim zu befassen. Sie war Ende Juli des vergangenen Jahres dort in der Nähe der Waldschule mit ihrem Fahrrad über einen der gelbgestrichenen quadratischen Aluminiumhöcker gestürzt; die "Kölner Teller" sollen Autofahrer insbesondere an Fußgängerüberwegen veranlassen, die vorgeschriebene Geschwindigkeit einzuhalten.

Auch in der Straße in Maintal-Bischofsheim ist für den Fahrradverkehr rechts und links der Höckerreihe jeweils ein Meter offengehalten. Die Radfahrerin hatte jedoch einen der Metallstümpfe berührt und stürzte so unglücklich, daß sie sich ihr linkes Handgelenk brach und die linke Schulter ausrenkte. Sie erstattete Anzeige: die Tempodrossler stellten einen gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr dar. Weil die Staatsanwaltschaft anderer Auffassung war und ablehnte, gegen den für die Baumaßnahme verantwortlichen Bediensteten der Stadt ein Ermittlungsverfahren einzuleiten, wandte sich die Frau an das Oberlandesgericht.

Der Senat verwarf den Antrag, die Staatsanwaltschaft zu einer Anklage zu zwingen, als unzulässig. "Kölner Teller" seien als Maßnahmen der Verkehrsberuhigung erlaubt und gefährdeten nicht die Sicherheit des Straßenverkehrs.

aus der Rundschau vom 30.1.'93:

Magistrat: Gute Erfolge mit dem "Kölner Teller"

Der Magistrat hat in einem Bericht an die Stadtverordneten Rechenschaft über den "Kölner Teller" abgelegt. Danach sind die Aluminiumknöpfe bislang auf 80 Straßen geklebt worden. Die kreisrunden Hubbel fungieren an den Einfahrten in die Tempo-30-Zonen als Brems-Barriere.

Mit gutem Erfolg, wie der Magistrat meint. Bürger hätten sich "nur vereinzelt" über die Aluscheiben beschwert. Entweder, weil sie darauf ausgerutscht seien oder weil sie sich durch das Geräusch beim Überfahren gestört gefühlt hätten. Bislang hat die Stadt 1000 Exemplare verwendet.

Die Kölner Teller, die ihren Namen vom Sitz des Herstellers ableiten, sind bei weitem nicht so teuer, wie die Christdemokraten vermuten. Die CDU-Fraktion im Römer hatte dem Magistrat letzte Woche die Frage gestellt, ob es zutrefte, daß ein einziger Teller 1300 Mark koste. Jetzt legt der Magistrat die Rechnung offen und macht deutlich, daß der Preis pro Stück bei rund 540 Mark liegt.

Die Verwendung von Kölner Tellern ist dem Magistrat vom Sachverständigenrat für die Tempo-30-Zonen empfohlen worden. Die Barriere besteht aus einer versetzten Doppelreihe. Zum Bordstein bleibt ein Sicherheitsstreifen für Zweiradfahrer frei. Der Durchlaß ist einen Meter breit.

Der Einsatz der Kölner Teller ist nach Meinung des Magistrates rechtlich unangreifbar. Gerichtsurteile legitimierten die Gemeinden ausdrücklich, Tempo 30 mit solchen baulichen Mitteln durchzusetzen.

habe

Leserbrief aus der Frankfurter Neuen Presse vom 11.12.'92:

Falle für Radler und Autos

Zu unserem Artikel "Ortsbeirat fordert: Weg mit gefährlichen Kölner Tellern" schreibt ein Leser:

Auf der Ortsbeiratssitzung 5 am 27.11.92 wurde nicht die Beseitigung der Kölner Teller, sondern deren Ersatz durch die dreifachen Asphaltkissen gefordert, die beispielsweise in der Gerauer Straße, Tiroler Straße und anderswo mit Erfolg angebracht sind. Folgende Gründe sprechen dafür.

Gefährlichkeit: Die Kölner Teller sind sowohl für Radfahrer als auch für Autofahrer gefährlich, besonders bei nassem Wetter. Die Teller reißen auch bei langsamem Fahren den Rad- und Autofahrern das Steuer. Radfahrer stürzen dann leicht, Autofahrer kommen ins Schleudern. Asphaltkissen verursachen diese Gefahren nicht bei gleichem Aufmerksamkeits- und Bremswert.

Kosten: Jeder einzelne Teller kostet etwa 60 bis 100 Mark. Jede Doppelspur kostet also etwa 2000 bis 3000 Mark. Die dreifachen Asphaltkissen, circa 0,5 Meter breit und circa fünf Zentimeter hoch, kosten nicht die Hälfte davon.

[...]

Klaus Müller-Rossow
Frankfurt am Main-70

Die Planungsvorgaben für T30-Zonen in Frankfurt sehen keine Radwege mehr vor. Im Gegenteil: Die bereits bestehenden Radwege werden abgeschafft, weil sie in verkehrsberuhigten Straßen überflüssig sind.

Die Kölner Teller jedoch erfordern neue Sonderradwege, die im Widerspruch zum Frankfurter Tempo-30-Konzept stehen.

Die Montagezeichnung des Herstellers (Abb.1) ist nicht maßstäblich. Die als Kreise skizzierten Teller sind in Wirklichkeit größer. Der seitliche Abstand zwischen den Tellern beträgt nur 20cm. Eine Doppelreihe läßt sich aber nur diagonal durchfahren. Dafür steht bei der vom Hersteller empfohlenen Anordnung eine nur 15 cm breite Fahrbahn zur Verfügung. Die von mir in Frankfurt vermessenen Tellerreihen wurden allerdings im Mittenabstand 65cm (statt 50) gesetzt. Die verbleibende Diagonalfahrbahn wird damit 25 cm breit - immer noch viel zu schmal für sicheres Fahren. Vor der Durchfahrt muß ein Haken geschlagen werden. Dazu wird nicht nur die ganze Fahrbahnbreite, sondern auch volle Konzentration gebraucht. Es ist kaum möglich, dabei noch auf den folgenden Verkehr zu achten, dem unerwartet der Weg abgeschnitten wird. Das Risiko, dabei unter die Räder zu kommen,

ist hoch.

3. "Gutachten zur Verkehrssicherheit, insbesondere des Zweiradverkehrs, sind uns nicht bekannt." Weiter teilt die Firma Debuschewitz mit, daß eine Radfahrerin, die sich bei einem Tellerunfall bereits 1990 verletzt hatte, erfolglos versucht hat, die Stadtverwaltung zu verklagen (FAZ-Artikel, siehe Kasten).

Damit hat sich mein Verdacht bestätigt:

Es gibt kein Gutachten zur Verkehrssicherheit der Kölner Teller.

Trotzdem wird von VertreterInnen der Stadt Frankfurt permanent behauptet, die Teller seien ungefährlich für den Radverkehr (FR-Artikel, siehe Kasten).

Die schönen Reden wurden bisher nicht einleuchtend begründet. Womit auch? Schließlich liegen keine gesicherten Erkenntnisse vor. Dieses Dogma mag ja bequem sein - allerdings fehlt mir die religiöse Neigung, daran zu glauben. Das wäre auch nicht mehr zeitgemäß.

Gefragt sind Fakten, Informationen und Beweise. Die Verantwortlichen sollten endlich in die Schuhe kom-

men und das Versäumte nachholen. Dieser Spruch mag frech klingen. Ich werde ihn begründen.

Sicherheit

Die Bundesrepublik Deutschland ist, was die Vorschriften für technische und bauliche Anlagen angeht, eines der sichersten Länder der Welt. Keine Maschine und keine Bau- oder Umbaumaßnahme wird ohne Prüfung zugelassen. Die Sicherheit der Menschen, die sich im Umgang mit einer Einrichtung verletzen können ist oberstes Gebot - Kosten spielen dabei keine Rolle.

So darf eine neue Maschine, die wirtschaftlich noch so interessant sein mag, nicht in Betrieb genommen werden, wenn nur eine geringe Wahrscheinlichkeit besteht, daß Menschen bei der Benutzung zu Schaden kommen.

Selbst fahrlässige oder mißbräuchliche Benutzung wird einkalkuliert.

- * Eine ArbeiterIn, die eine hydraulische Presse oder Schneidemaschine bedient, muß mit Händen und Füßen mehrere Schalter schließen, um die Maschine in Gang zu setzen.
 - * Hersteller von Elektrogeräten haben es neuerdings nötig, darauf hinzuweisen, daß man den Rasierer nicht in die Badewanne mitnehmen sollte.
- usw.

Auch auf dem Verkehrssektor gibt es Beispiele für unser extrem ausgeprägtes Sicherheitsdenken.

Die Enden der Autobahn-Leitplanken waren früher nicht abgeflacht. Dort gab es seltene, aber schwere Auffahrunfälle, verursacht von FahrerInnen, die bereits die Kontrolle über ihr Fahrzeug verloren hatten. Mit einer aufwendigen PR-Kampagne setzte der ADAC vor etwa 15 Jahren die Abflachung der Leitplankenenden durch. Dies vor dem Hintergrund, daß für den Leitplankenbau Gelder zur Verfügung stehen, von denen Fahrradbeauftragte nur träumen können...

Diese Stilblüten des gängigen Sicherheitsdenkens habe ich nicht aufgezählt, um sie zu befürworten. Vielmehr möchte ich klarstellen, in welcher Kultur wir leben, welche moralischen und juristischen Normen gelten.

In diesem Zusammenhang wirkt der liederliche Umgang der Frankfurter Politik und Verwaltung mit dem Sicherheitsproblem "Kölner Teller" wie ein Rückfall in die Steinzeit des Sicherheitsdenkens.

Gleiches Recht für alle bedeutet, daß kein Unterschied darin besteht, ob nun ein Auto oder ein Fahrrad als Verkehrsmittel benutzt wird. Auch RadfahrerInnen haben ein Recht auf freie, vor allem sichere Fahrt.

Das Meinungsprofil zum Kölner Teller scheint vorwiegend vom Erfahrungshorizont geprägt zu sein. Es gibt zwei Gruppen (Ausnahmen bestätigen die Regel):

Gruppe 1: EntscheidungsträgerInnen der Stadt Frankfurt, meist Nicht-RadfahrerInnen, befürworten den Teller. Die Maßnahme ist beschlossen und wird in großem

Stil umgesetzt. Es ist naheliegend, dabei zu bleiben. Mangels eigener Erfahrungen können sie eine Gefährdung des Radverkehrs nicht sehen.

Gruppe 2: RadfahrerInnen, die schon einmal auf eine Tellerreihe zugefahren sind, kennen die Gefahr und lehnen den Teller deshalb ab.

Außerdem gibt es andere Kritiker wie Herrn Müller-Rossow, der als Nicht-Radfahrer mit durchaus vernünftigen Argumenten gegen den Teller opponiert (siehe *Neue Presse*-Artikel, S.7).

Ein unabhängiges Gutachten über die Verkehrssicherheit des Kölner Tellers würde eine sachlichere Diskussion ermöglichen. Weil dies bisher versäumt wurde, möchte ich einen bescheidenen Anfang machen. Untersuchungen zur Verkehrssicherheit von Fahrrädern waren ein Schwerpunkt meines Ingenieurstudiums. In diesem Zusammenhang arbeite ich mit Herstellern und dem ADFC-Bundesfachausschuß Technik zusammen.

Die physikalische Erklärung der Sicherheitsprobleme des Kölner Tellers ist ziemlich einfach.

Fahrradphysik und Kölner Teller

Angenommen, Sie fahren genau in der Mitte über einen Kölner Teller, den Sie nicht rechtzeitig gesehen haben (siehe Abb.2). Dabei gibt es einen Stoß in der Richtung des Pfeils. Die Stoßkraft S ist sehr groß, weil die Gabel in dieser Richtung kaum federt.

Dann läuft das Vorderrad eine schräge, eigentlich kugelige Ebene hinauf. Schon vor der Mitte des Tellers hebt das Laufrad ab. Die Länge der Flugbahn (Physiker sprechen von einem schrägen Wurf nach oben) hängt von der gefahrenen Geschwindigkeit ab.

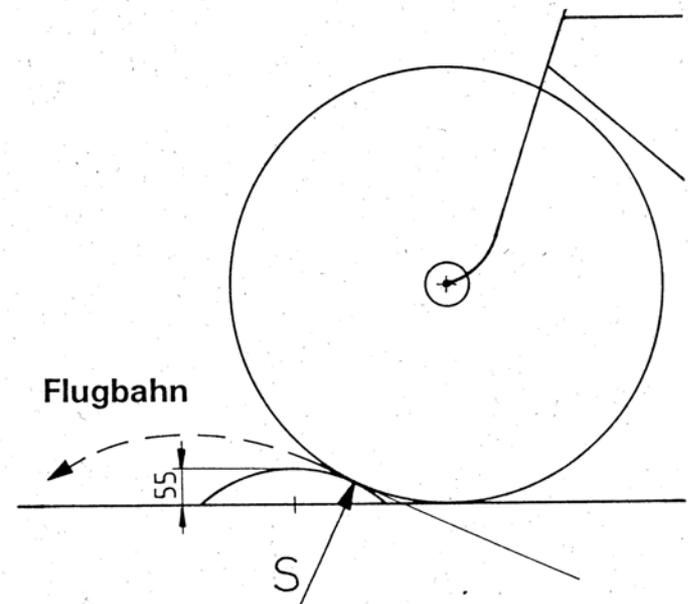


Abb.2: Überfahren in der Tellermitte

Das habe ich bei etwa 5 Stundenkilometern ausprobiert - schneller traute ich mich angesichts des Tellers nicht zu fahren. Nach einem ordentlichen Schlag in die Arme flogen Vorder- und Hinterrad nacheinander durch die Luft.

Der vorübergehende Verlust der Bodenhaftung ist bei Zweirädern grundsätzlich gefährlich.

Für Autos hingegen besteht kein Risiko, weil sie nicht seitlich umkippen können und weil die Federung bei vernünftigen Geschwindigkeiten das Abheben der Räder verhindert.

Die Stoßkraft wächst etwa mit dem Quadrat der Geschwindigkeit. Bei doppelter Geschwindigkeit, also 10 km/h, wäre der Stoß bei meinem Test viermal so stark gewesen. Für 30 km/h ergibt sich gar die 36-fache Stoßkraft. Fahrrad und FahrerIn wären nach einem solchen Unfall reif für Schrottplatz und Krankenhaus. Dabei gehe ich davon aus, daß Tempo 30 auch für den Radverkehr erlaubt ist.

Fahrbahnerhebungen von "nur" einigen Zentimetern führen häufig zu Fahrradunfällen mit Verletzungen und Sachschäden. Der Kölner Teller ist 5,5 cm hoch.

Wenn Sie einen Kölner Teller seitlich überfahren, ist die Stoßkraft kleiner. Dafür nehmen Sie aber das Risiko in Kauf, seitwärts abzurutschen.

Siehe Abb.3: Für jede Materialpaarung, in diesem Fall Fahrradreifen/Teller, gibt es einen kritischen Reibwinkel α . Ist die Neigung an der Stelle des Berührungspunkts größer oder gleich α , dann gleitet der Reifen seitwärts ab. Die Größe der Gewichtskraft F_G spielt dabei keine Rolle.

Nun ist die Aluminiumguß-Oberfläche des Tellers extrem glatt. Selbst bei einer waagerechten Verlegung (z.B. flache Platte) reduziert dieses Material die Bodenhaftung bedenklich. (Für Insider: $\tan \alpha = \mu = 0,28$ trocken, 0,22 naß; aus Meßwerten)

Der Kölner Teller ist, als Kugelsegment mit 40° Steigung am Rand, sehr stark gewölbt. Mit meinem Fahrrad (Schwalbe Marathon 32-Reifen) erstellte ich eine Meßreihe, indem ich das Vorderrad auf einen Teller stellte und immer wieder seitlich abrutschen ließ. Ermittelte Zahlen siehe Abb.3.

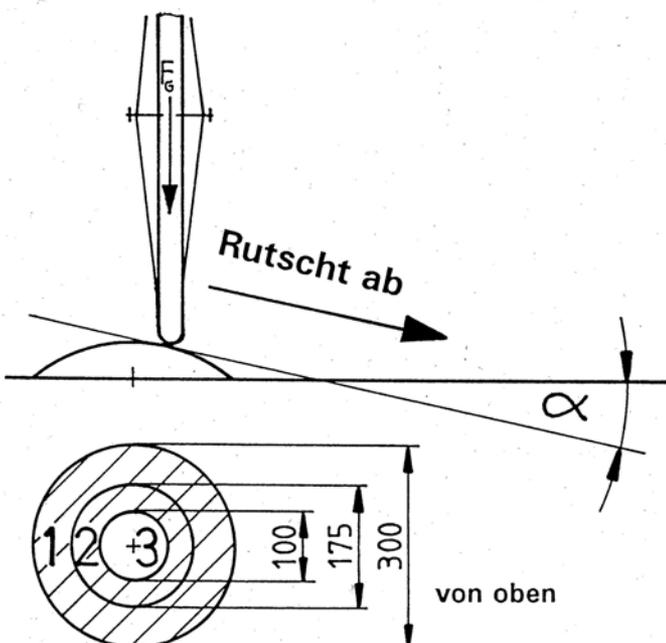


Abb.3: Rutschtest im Stand

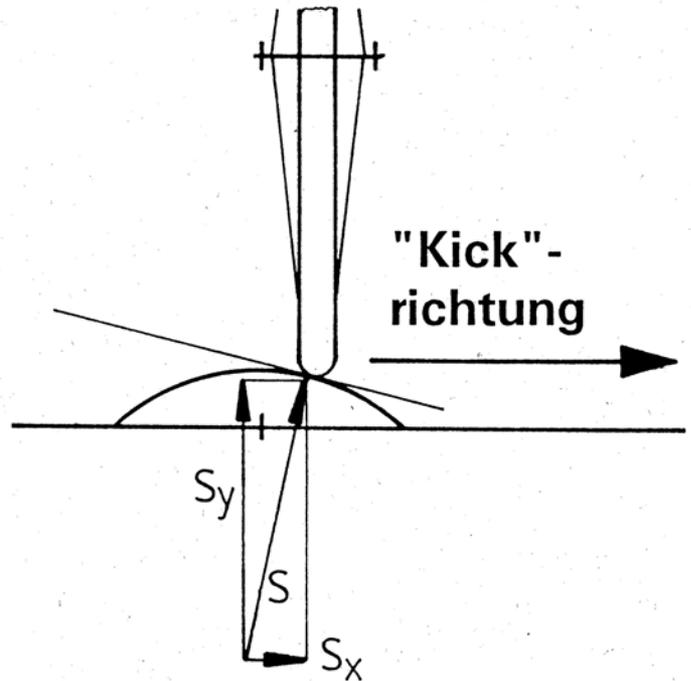


Abb.4: Wegschlagen des Laufrads durch horizontale Stoßkraft

Bereich 1:

Keine Bodenhaftung. Reifen gleitet immer ab.

Bereich 1 + 2 (schraffiert):

Keine Bodenhaftung für nasse Straße. Reifen gleitet ab, wenn es regnet.

Bereich 3:

Verminderte Bodenhaftung, etwa $\frac{1}{3}$ im Vergleich zu Asphalt. Reifen kann bei kleinen Seitenkräften (Schlenkerbewegung) abrutschen. Zone maximaler Stoßkraft.

Wer diese Messung bezweifelt, kann das Experiment selbst machen. Je nach Oberflächenzustand des Tellers, Reifentyp und Luftdruck können sich leicht abweichende Werte ergeben.

Seitliches Abrutschen eines Zweiradreifens auf einer schrägen Fläche ist gefährlich: Das Fahrzeug beginnt zu kippen und kann umfallen.

Grundsätzlich bergen alle quer zur Fahrbahn geneigten Flächen dieses Risiko. Aus diesem Grund sollten auch aufgemauerte "Kissen" mit Rücksicht auf den Zweiradverkehr möglichst flach angeschrägt sein.

Das eben beschriebene Experiment läßt sich nur im Stand ausführen. Für die reale Fahrsituation kommt noch die Wirkung der Stoßkraft S hinzu (siehe Abb.4).

Die waagerechte Kraftkomponente S_x ist groß genug, um das Laufrad seitwärts unter der FahrerIn "wegzukicken".

Wenn sich also das Überfahren einer Tellerreihe nicht vermeiden läßt, ist es also am sichersten, einen Teller genau in der Mitte zu treffen. Die Stoßkraft läßt sich durch gekonntes Hochreißen des Lenkers (Vorderrad) und Ausfedern mit den Beinen (Hinterrad) mindern.

schen Erörterung sein. Normalerweise wird ein unabhängiges Prüfinstitut im Rahmen eines Gutachtens mit solchen Arbeiten betraut. Und zwar bevor eine möglicherweise gefährliche Maßnahme in die Tat umgesetzt wird.

Recht

Es wird immer wieder darauf hingewiesen, daß die bisherigen Versuche, gegen die Aufstellung von Tellern zu klagen, nicht erfolgreich waren (siehe FR-Artikel S.7). Allerdings hatten die Geschädigten den Nachteil, als exotische Einzelfälle aufzutreten.

Eine juristische Beratung ergab, daß für eine Klage sogar gute Aussichten auf Erfolg bestehen. Wichtig ist, daß entsprechende Informationen präsentiert werden (Zeugen, denen ähnliches passiert ist usw.). Nach einem Unfall können Geschädigte innerhalb von 3 Monaten Schadenersatzklage erheben. Meine gesammelten Informationen zum Problem stelle ich dafür gerne zur Verfügung. Das überfällige Sicherheitsgutachten kann über einen Beweisaufnahmeantrag eingefordert werden.

Spätestens nach einer erfolgreichen Schadenersatzklage sind die Kommunen zum Umdenken gezwungen.

Ohne besonders optimistisch zu sein, denke ich, daß der Kölner Teller so oder so nicht lange leben wird. Ein reales Unfallrisiko läßt sich langfristig nicht wegre-den.

Und nun?

Der Rechtsweg bleibt nur das letzte Mittel. Hoffen wir, daß es nicht dazu kommt, daß die Verantwortlichen Einsicht zeigen und das Problem erkennen.

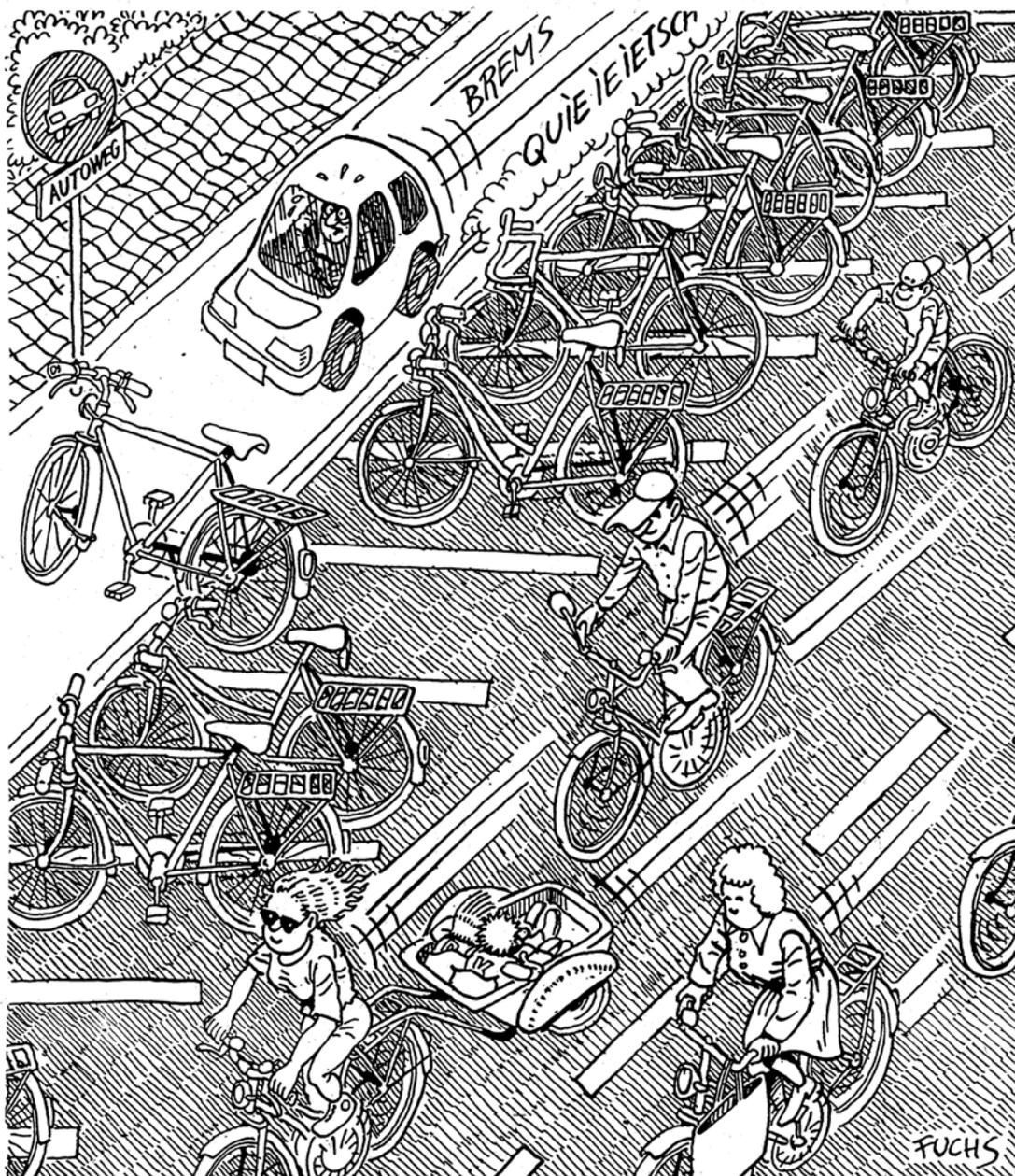
Es hat wenig Sinn, sich mit einer ausführenden Behörde wie dem Straßenbauamt herumzustreiten. Das Thema Kölner Teller ja/nein muß mit den für diese Maßnahme verantwortlichen Politikern diskutiert werden. Es spielt keine Rolle, welcher Partei sie angehören - Sicherheitsproblem bleibt Sicherheitsproblem, vor wie nach der Wahl.

Im nächsten frankfurt *aktuell* werden wir VertreterInnen der Stadt Frankfurt, Presse und alle interessierten RadlerInnen zu einer Teller-Testfahrt einladen. Damit wir nach Herzenslust vor Ort testen können, muß ein Straßenabschnitt für den Kraftverkehr gesperrt werden.

Vorerst sollte der Frankfurter ADFC eine klare Position zum Kölner Teller beziehen. Damit meine ich nicht nur den Vorstand, sondern **alle Mitglieder**.

Sagen Sie Ihre Meinung. Füllen Sie die beiliegende Postkarte aus. Dankeschön.

Rainer Mai



Wege für mehr Radfahrer

Das Projekt Fahr-Rad-Haus

Es umfaßt mehrere Service-Bereiche:

- ein Parkhaus, wo jeder billig sein Fahrrad bewacht und überdacht abstellen kann
- eine Reparaturwerkstatt, wo alltägliche Defekte schnell behoben werden und Selbsthilfe möglich ist
- einen Fahrradverleih
- einen Treffpunkt für Frankfurter Verkehrsinitiativen



Das Parkhaus ermöglicht es, mit einem verkehrstechnisch intakten Rad in die Stadt zu fahren. Viele Radnutzer haben wegen des Diebstahlproblems heute schon zwei Räder, ein "gutes" fürs Wochenende und ein "schlechtes", meist ohne Licht und mit kaputten Bremsen...

Der Bereich Reparatur ist ebenfalls ein zentrales Thema in Frankfurt. Wenn im Sommer ein Rad kaputt ist, bedeutet dies in der Regel 3-8 Wochen Wartezeit auf die Reparatur. Das Rad liegt also brach. Für Fahrradgeschäfte ist eine Ausdehnung des Reparaturservice nicht möglich (Platz). In einer Werkstatt können auch interessierte Menschen gezeigt bekommen, wie man sich selbst hilft (Kurse), und Do-It-Yourself in der Werkstatt (Werkzeugverleih) für Radfahrer ist auch möglich. [und wie helfen sich die Mädels? - der Äzzer]

Es gibt viele Anlässe, ein Rad zu leihen, viele Ziele in der Stadt (Besucher, Touristen, Messegäste); Das eigene Rad ist kaputt; man kommt mit der Bahn von außerhalb...

Da die Bahn den Radverleih eingestellt hat und Fachgeschäfte meist nur ein bis zwei Räder als Ersatz für Stammkunden bei langen Reparaturwartezeiten bereithalten, besteht Bedarf für einen größeren Verleih in dieser Stadt.

Das Fahrradzentrum bietet benachteiligten Menschen die Möglichkeit, sich für den Arbeitsmarkt zu qualifizieren (Werkstatt, Radparkhaus). Es werden auch Dauerarbeitsplätze für solche Menschen im "Rad-Haus" selbst geschaffen. Die Finanzierung wird zunächst durch einen städtischen Anschub gesichert. Später wird ein Großteil der Mittel durch Einnahmen aus Reparatur und durch Leihräder erwirtschaftet, die auch als umsatzträchtige Werbeträger genutzt werden (wie bei einem Züricher

Projekt).

In der Startphase ist es auch denkbar, einen Teil des Konzeptes zu realisieren, um dann Zug um Zug das Gesamt-Modell umzusetzen. Wenn nur Reparatur und Verleih umgesetzt werden, besteht nur ein geringer Raumbedarf; die Lage müßte nicht sehr zentral sein. Hier könnte die Qualifikation der Mitarbeiter schon in kleinem Maßstab ermöglicht werden.

Als Lernprojekt ist an die Aufarbeitung von "Alt-Fahrrädern" gedacht, die in großer Zahl zur Verfügung stehen. Aus den fahrtüchtig gemachten Räder werden dann Leihräder oder günstig abzugebende "Räder für Arme".

Später sollten Rad-Häuser an zentralen Punkten in der Stadt (Zeil, Messe, Hbf, Uni...) und an S-Bahnhöfen im Umland das ganze Spektrum der Dienstleistungen anbieten.

Peter Kraus

Kasernen zu Radhäusern

Peter Kraus hat unter anderem als Fahrradmonteur gearbeitet und in Zusammenarbeit mit dem VCD Fahrradtechnik-Kurse veranstaltet (ganz anders, aber mit ähnlichen Absichten wie die Technik-AG).

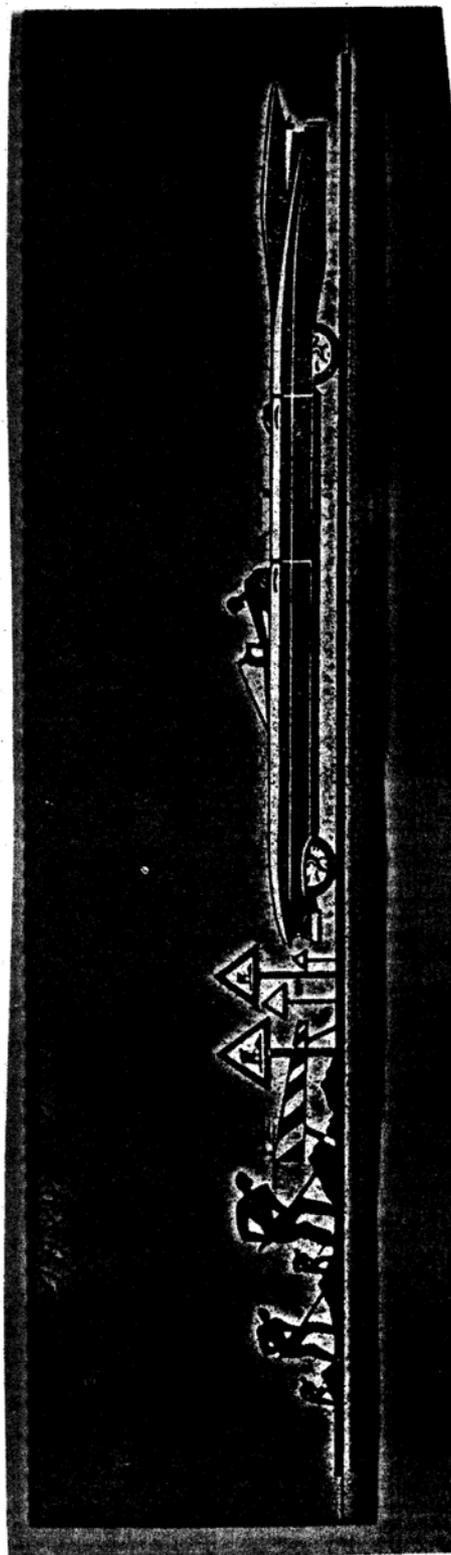
Sein Vorschlag ist keine Seifenblase. Die Bundesvermögensverwaltung möchte mehrere ehemalige Frankfurter Kasernen loswerden. Das Raumangebot für Radhäuser ist also vorhanden.

Der Selbsthilfe-eV hat einen Initiativenkreis ins Leben gerufen, der ein Nutzungskonzept der Selbsthilfegruppen erstellt. Peter und ich wollen mitarbeiten. - Du auch? - Na prima. Ruf uns an:

Peter Kraus Tel. 498 02 03

Rainer Mai Tel. 44 99 42

kürzel



Leserbrief:

"Von Ufos und Tellerminen"

frankfurt aktuell Nov/Dez 1992

Kölner Teller sind auch deshalb gefährlich, weil, bei zugeparkter Fahrradrücke und der durch die Diagonalversetzung erzwungenen Kurveninnenschräglage, das niedergetretene Pedal (was zwar tunlichst vermieden werden sollte, aber immer wieder zu beobachten ist) aufsetzt und dadurch das System Fahrrad-FahrerIn seine stabile Gleichgewichtslage einbüßt - und das bereits bei mäßiger Geschwindigkeit, wie Erfahrung lehrte.

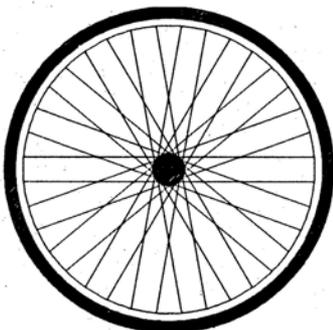
Harald Braunewell

Stammtisch für RadlerInnen

Seit dem Ende des letzten Jahres gibt es wieder einen regelmäßigen, offenen ADFC-Stammtisch für alle Interessierten. Hier haben Vereinsneulinge die Gelegenheit, den Verein kennenzulernen und sich im Gespräch über uns und unsere Aktivitäten zu informieren. Bereits Aktive können zum gegenseitigen Austausch oder einfach nur zum Spaß mit anderen Aktiven zusammenkommen und dem üblichen Phänomen von Weihnachtsfeiern, Mitgliederversammlungen und sonstigen Vereinsvergünstigungen entgegenwirken, das da heißt: "Wir haben uns ja seit Ewigkeiten nicht mehr gesehen."

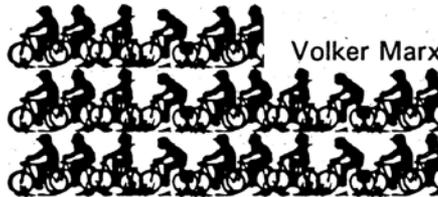
Ein Programm gibt es bei den Treffen nicht, dafür die gemütliche Umgebung des Lokals "Gildestuben", Bleichstraße 38 a, mit seinen böhmischen und Pilsbier-Spezialitäten. Alle sind herzlich eingeladen, ob Gründungs-, Neu- oder Noch-Nicht-Mitglied. Der nächste ADFC-Stammtisch ist am Mittwoch, 3. März 1993, die weiteren Termine werden regelmäßig in der Terminbox von frankfurt aktuell bekannt gemacht.

kd



am Samstag, 27.2.'93,
12.00 Uhr Römerberg

Im Rahmen der Aktionstage der AGFVI (Arbeitsgemeinschaft der Frankfurter Verkehrsinitiativen) veranstaltet der Arbeitskreis Rad eine Fahrradtour durch Frankfurts City. Wir wollen FahrradfahrerInnen und den AnwohnerInnen die Möglichkeit geben, eine kurze Zeitdauer, ohne lärmende und uns gefährdende Automobile, unsere wunderbare Stadt mit ihren wertvollen architektonischen Besonderheiten zu genießen. Die Fahrradtour ist als Demonstration angemeldet. Das Tempo und die Dauer (ca. 1 Stunde) wird kindgerecht sein. Wir hoffen auf zahlreiches Erscheinen zu diesem wichtigen Termin vor der Wahl.



Leider nicht ausgeräumt

haben die Veranstalter des Magdeburger Umweltfestivals "Auftakt" die ökologischen Bedenken des ADFC-Landesverbandes Sachsen-Anhalt, sodaß der Bundesverband die Beteiligung ablehnt. Eine der Sternradtouren dorthin macht am 22. Juli '93 hier in Frankfurt Station, mit umfangreichem Programm und startet am 23. Juli, Donnerstag, zum Festival vom 28. Juli bis 1. August auf der Elbeinsel.

Total ausgeräumt

von jeglichem KFZ-Verkehr steht am Sonntag, 23. Mai '93, die Bergstraße in Alsbach-Hähnlein Radfahrern und Wanderern (Was machen bloß die Frauen, Red.) auf dem "längsten Straßenfest Hessens" zur Verfügung. Von Frankfurt aus sind's mit dem Rad zwar ein paar Stunden, aber die Bahn gibt's ja auch noch: Frankfurt Hbf ab 10⁰² Uhr mit Fahrradbeförderung hin und zurück DM 31,60 (ganz schön teuer!). Fahrtzeit knapp eine Stunde. Zurück 18⁰⁴ Uhr (oder ab Bickenbach 20⁰⁶ Uhr).

Harald Braunewell



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

ADFC Kreisverband Frankfurt

SprecherInnen:

Fritz Biel, Tel: 069/529574
Gisela Schill, Tel: 069/6701114
Eckehard Wolf, Tel: 069/4990199

Postanschrift und Geschäftsstelle des Kreisverbandes:

ADFC Frankfurt am Main
Eckenheimer Landstr. 57 B
6000 Frankfurt/M. 1

Tel: 069/590056 (☎)
Fax: 069/5961408

Öffnungszeiten:

Mo.-Fr.: 17¹⁵ - 19⁰⁰ Uhr

Kontoverbindung:

(auch für steuerlich abzugsfähige
Spenden)
Postgiroamt Frankfurt am Main
Kto.Nr. 1512 43-602
BLZ 500 100 60

Kontakte für die Arbeitsgruppen:

**AG Öffentlichkeitsarbeit und
Redaktionsteam frankfurt aktuell:**
Eckehard Wolf, Tel: 069/4990199

AG Kartografie:
Harald Braunewell, Tel: 069/5970692

AG Technik:
Rainer Mai, Tel: 069/449942
Ralf Paul, Tel: 069/4940928

AG Touren:
Johannes Wagner, Tel: 069/447947

AG Verkehr:
Fritz Biel, Tel: 069/529574

Frauengruppe:
Karin Deckers, Tel: 069/4940928
Gisela Schill, Tel: 069/6701114

Geschäftsstellengruppe:
Gisela Schill, Tel: 069/6701114

Landesverband Hessen e.V.

Vorsitzender: Harald Doenst

Postanschrift:

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

Geschäftsstelle:

wie Kreisverband Frankfurt

ADFC Bundesverband e.V.

Postanschrift, Geschäftsstelle:

Postfach 10 77 47, Am Dobben 91
2800 Bremen

Tel: 0421/74052
Fax: 0421/71687



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Wir sammeln Erfahrungs-
berichte und Meinungen zu
den Kölner Tellern. Falls auf
der Rückseite nicht genug
Platz ist, schreiben Sie uns
doch bitte einen Brief.

Ihr ADFC Frankfurt

ANTWORTPOSTKARTE

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Frankfurt am Main
Redaktion **frankfurt aktuell**

Eckenheimer Landstr. 57 b
6000 Frankfurt/M. 1