



Neues von der Neuen Frankfurter Radverkehrskonzeption

Im November letzten Jahres berichteten wir hier an dieser Stelle über die Neue Frankfurter Radverkehrskonzeption, die von dem in Sachen Radverkehr renommierten Köln/Bonner "Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung" und dem ADFC-Frankfurt im Auftrag des Frankfurter Planungsdezernenten erarbeitet wurde.

Zur Zeit befinden sich die Pläne auf dem langen Weg durch die Planungsbürokratie. Ob sie diesen in der Substanz unbeschädigt überstehen, wird sich in den nächsten Monaten zeigen. Zwar sind die handelnden Personen - zumindest in den tragenden Rollen - dieselben, die sich unter den früheren Stadtregierungen in Sachen Radverkehr nicht gerade mit Ruhm bekleckert haben, aber wir lernen ja alle dazu.

Auf der politischen Ebene wird derzeit die Magistratsvorlage erarbeitet, die der Stadtverordnetenversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden soll. Am Ende steht hoffentlich die Erhebung der Neuen Frankfurter Radverkehrskonzeption zur verbindlichen Leitplanung.

Parallel zur politischen Umsetzung der Gesamtkonzeption in Verwaltungshandeln läuft derzeit die Vorplanung für die praktische Umset-

zung der ersten Fahrradrouten. Der Kommunalwahlkampf im Frühjahr 1993 wirft schon seine Schatten voraus. Der Erwartungsdruck auf den rot-grünen Magistrat ist gewaltig, ebenso groß ist aber leider auch der Zeitdruck.

Für uns bedeutet das Chance und Risiko zugleich. Einerseits müssen SPD und Die Grünen dringend Erfolge vorweisen, gerade in der umstrittenen Verkehrspolitik. Andererseits aber steigt mit dem Zeitdruck die Gefahr, daß die langfristige Konzeption Wahlkampf-Schnellschüssen zum Opfer fällt. Wir werden ein Auge darauf haben, daß die notwendigen Kompromisse nicht zu faul ausfallen.

In den kommenden Ausgaben von *frankfurt aktuell* werden wir nach und nach die wichtigsten Routen vorstellen. Planungsdezernent Martin Wentz hat den ADFC gebeten, aus der Netzkonzeption eine Anzahl von Routen auszuwählen, die zuerst verwirklicht werden sollen. Wir haben sechs Routen ausgewählt, die wichtige Bereiche abdecken (siehe Presseerklärung in *frankfurt aktuell* 11/91). Diese Routen sind nur ein Anfang und stellen keineswegs das "grobmaschige Netz" dar, von dem in den Zeitungen des öfteren die Rede war.

Es ist verständlich, daß sich die Verantwortlichen nach den diversen Bauchlandungen in der Verkehrspolitik mit Aussagen über Zeithorizonte bei der Umsetzung der neuen Konzeption zurückhalten. Die PlanungsKapazitäten sind

Editorial:

Liebe Leserinnen und Leser,

frankfurt aktuell hat sich inzwischen zu einem festen und allseits beliebten Kommunikationsmedium für den Frankfurter ADFC entwickelt. Natürlich freut es uns besonders, daß unsere Zeitung auch außerhalb des ADFC Beachtung findet.

Von Anfang an war es unser Ziel, umfassend über die Arbeit des ADFC zu berichten, um auf diese Weise eine Vereinfachung und Verbesserung des Informationsflusses zu erreichen.

Wir möchten alle LeserInnen, die an einer (wenn auch nur gelegentlichen) Mitarbeit interessiert sind, darum bitten, auf entsprechende Hinweise und Termine zu achten, sich nicht nur auf die anderen zu verlassen, sondern einfach selber mal vorbeizuschauen.

Wie immer viel Spaß beim Lesen und, Auf Wiedersehen bei einem der nächsten Treffs.

Ihr Redaktionsteam

schon durch Tempo-30-Zonen und durch die Arbeiten zur Beschleunigung des Öffentlichen Nahverkehrs belastet, und außerdem gibt es ja, jenseits allen Gerangels um eine neue Verkehrspolitik, auch noch jede Menge traditioneller Straßenbauprojekte, die bewältigt werden wollen.

Soviel immerhin scheint klar: Als erste Strecke soll die Fahrradrouten Seckbach-Innenstadt bis zu den Wahlen verwirklicht werden. Soweit waren sich die persönlichen ReferentInnen des Planungs- und des Baudezernenten laut FAZ vom 5.2.92 einig. Bei der zweiten Strecke klingen schon Differenzen an: Ob auch die Umfahrung der

Welcher Lärm geht den Deutschen am meisten auf die Nerven?

...sicher ist..., daß die Bundesrepublik laut ist - und immer lauter wird. Eine Umfrage des Instituts für Demoskopie in Allensbach im Auftrag von *natur* ergab, daß die große Mehrheit der Bevölkerung (74 Prozent) das Gefühl hat, der Lärm nehme von Jahr zu Jahr zu. Auf Platz eins der Geräuschplagen findet sich der Straßenverkehr, 48 Prozent der Bundesbürger beschwerten sich über laute Autos...

Zeitschrift NATUR, März 1992

Info Box

ADFC Bundesverband e.V.

Postanschrift, Geschäftsstelle:

Postfach 10 77 47, Am Dobben 91
2800 Bremen

Tel: 0421/74052
Fax: 0421/71687

Landesverband Hessen e.V.

Vorsitzender: Ingolf Biehusen

Postanschrift:

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

Geschäftsstelle:

wie Kreisverband Frankfurt

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 (D)
Fax: 069/5961408

Öffnungszeiten:

Mo.-Fr.: 17¹⁵ - 19⁰⁰ Uhr
Sa.: 11⁰⁰ - 13³⁰ 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 Verkehr:
Fritz Biel, Tel: 069/529574

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

Geschäftsstellengruppe:
Gisela Schill, Tel: 069/6701114
Eckehard Wolf, Tel: 069/4990199

AG Kartografie:
Harald Braunewell, Tel: 069/5970692

AG Touren:
Johannes Wagner, Tel: 069/447947

Info Box

hochbelasteten Fußgängerzonen zwischen Opernplatz und Konstabler Wache noch vor den Kommunalwahlen zu schaffen ist, wird da wohl unterschiedlich beurteilt. Wir werden auf die Bedeutung gerade dieser Strecke für den Seelenfrieden vieler Frankfurter Bürger in einer der nächsten Nummern von *frankfurt aktuell* eingehen. Jürgen Häußler vom Planungsdezernat nennt immerhin mutig Ende 1993 als Zeitziel für die Verwirklichung aller sechs Strecken des "Sofortprogramms".

Ich habe schon weiter oben schon erwähnt, daß die Orientierung an Wahlkampfterminen für uns nicht ganz unproblematisch ist. Unser Hauptanliegen ist die saubere Umsetzung des neuen Radverkehrskonzepts und nicht der schnelle Schuß aus der Wahlkampfkanone. Andererseits muß, wer Politik machen will - und das gilt natürlich erst recht für eine neue - erst einmal (wieder)gewählt werden. So ist Politik nun einmal, und die etwas hektische Kurzatmigkeit, die sich aus dem vierjährigen Wahlturnus ergibt, bietet ja auch eine Chance für Veränderung.

Um die Probleme, die sich der Verwaltung bei der praktischen Umsetzung einer solchen Route stellen, richtig würdigen zu können, muß man wissen, daß bisher der Radverkehr bei der Verkehrsplanung kaum eine Rolle spielte. Wo nach Abdeckung vor allem des Bedarfs des privilegierten Autoverkehrs noch genügend Platz war, fand man sich durchaus bereit, die RadfahrerInnen zu berücksichtigen. Wann immer es aber zu Verteilungskonflikten kam, fiel als erstes der Radverkehr durch die Maschen. Radwege wurden nur dann gebaut, wenn sowieso ein Umbau der Straße anstand. So verdanken die Frankfurter RadfahrerInnen einen großen Teil der neueren Bordsteinradwege den Umbauarbeiten im Zuge der kostenträchtigen Verdrängung des Öffentlichen Schienennahverkehrs unter die Erde.

Daß eine ganze Strecke ausschließlich im Interesse des Radverkehrs gestaltet wird, ist ein Novum in Frankfurt. Dabei geht es natürlich nicht immer ohne konfliktträchtige Neueinteilung längst verteilter Verkehrsflächen. Auch an die Vorstellung, daß es nötig werden könnte, die komplette Ampelregelung einer Kreuzung zu ändern, nur um nun nach langen

Jahren, in denen es "auch so irgendwann ging", endlich auch die RadfahrerInnen vernünftig in die Verkehrsregelung einzubeziehen, müssen sich einige Leute erst noch gewöhnen.

Natürlich fehlt es auch jetzt nicht an Versuchen, diesen oder jenen Teil erstmal wegzulassen, weil das ja alles so schwierig ist, das nötige Geld fehlt oder weil in einigen Jahren sowieso alles anders wird. Es gibt natürlich auch die, die jetzt alles viel besser wissen, die 1000 Alternativvorschläge haben, über welche man bis zum erhofften verkehrspolitischen Roll-back sicher trefflich streiten könnte.

Aber es gibt zum Glück auch viele, die die Zeichen der Zeit erkannt haben, die begreifen daß der überwiegende Teil der Bevölkerung, auch wenn die meisten ein Auto besitzen oder nutzen, endlich wirksame Maßnahmen gegen die Blechberge in unseren Städten sehen will. Die Bereitschaft, umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu nutzen wächst. Es wird also höchste Zeit, Verhältnisse zu schaffen, in denen die BürgerInnen für ihre Bereitschaft zum Umsteigen nicht weiter durch unzumutbare Zustände bestraft werden, während andere den gewonnenen Spielraum gleich wieder mit neuen Automassen füllen.

Die Radroute Seckbach-Innenstadt

Es ist natürlich kein Zufall, daß die zentrale Fahrradrouten durch das Nordend am Anfang der Bemühungen um ein fahrradfreundliches Frankfurt steht. Dafür gibt es zahlreiche gute Gründe. Das Nordend ist ein Stadtteil mit großer Bevölkerungsdichte. Daraus ergibt sich unmittelbar eine hohe Kraftfahrzeugdichte. Verschärft wird dieses Problem noch durch den Strukturwandel, der in den letzten Jahren dazu führte, daß gerade die alteingesessenen BewohnerInnen der innerstädtischen Altbaugebiete in immer stärkerem Maße von gutverdienenden Angehörigen der Dienstleistungsbranchen verdrängt werden, in deren Familien häufig gleich mehrere Autos vorhanden sind.

Auf der anderen Seite wohnen hier viele, die aus wohlerwogenen Gründen in dieses zentrumsnahe Viertel gezogen sind, weil hier beste Voraussetzungen herrschen,

auf die Nutzung des Autos im Alltag verzichten zu können. Viele von Ihnen haben die überragenden Qualitäten des Fahrrads als idealem Stadtverkehrsmittel entdeckt und investieren lieber in eine Wohnung in guter Lage als in ein Auto.

Zum dritten fehlt in den Hauptstraßen des Nordends oft der Platz für die traditionellen Bordsteinradwege, und wo sie existieren sind sie meist zu schmal oder fallen dem hohen Parkdruck zum Opfer. Darüber hinaus drängen sich auf den wenigen Durchgangachsen täglich Zehntausende von Autos und machen das Radfahren zu einem zweifelhaften Vergnügen.

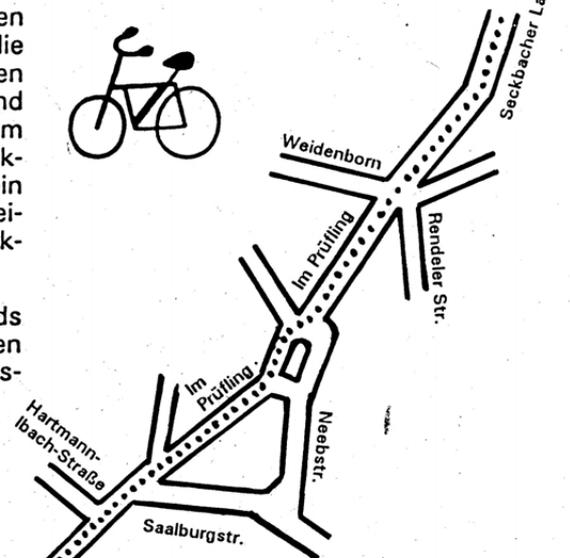
Die Attraktivität des Nordends ist auch für ein weiteres Problem verantwortlich. Wenn in anderen Vierteln abends die Bürgersteige hochgeklappt werden, geht es hier erst los. Leider kommen noch immer allzu viele der Kneipenbesucher von "auswärts" mit dem Auto, und vergrößern so noch die Blechkarawanen, die allabendlich die Straßen nach einem Parkplatz abklappern, immer nach dem Motto: "legal-illegal-scheißegal".

Aber es gibt nicht nur Kneipen, auch sonst haben hier noch viele Geschäfte überlebt, die woanders längst ausgestorben sind. Wo die Bewohner von Neubauvierteln aus Mangel an wohnungsnahen Lä-

den geradezu ins Auto gezwungen werden, besteht hier noch die Möglichkeit, seine Besorgungen wohnungsnah zu erledigen, und selbst die Fahrt ins Stadtzentrum ist mit dem Fahrrad allemal attraktiver, wenn auch so mancher sein Auto nur stehen läßt, weil er keinerlei Chance hat, bei seiner Rückkehr einen Parkplatz zu finden.

Für die Bewohner des Nordends ist das Fahrrad schon unter den heutigen Bedingungen eine interes-

sante Alternative. Für die Bornheimer und Seckbacher Bürger türmen sich dagegen schon einige Hindernisse auf dem Weg ins Stadtzentrum. Die neue



Strecken abseits der großen Straßen machen kann. Die neue Fahrradrouten schafft hier, vor allem mit ihrem Ableger Richtung Lohrberg, dringend nötige Abhilfe.

Es gibt also viele gute Gründe, mit der neuen Radverkehrspolitik im Nordend zu beginnen. Packen wir's an!

fb

"Verkehrskonzept-Fahrradfreundliche Stadt"

heißt eine neue Broschüre der Radlerinitiative Gießen, mit der diese Kommunalpolitikern und Verkehrsplanern auf die Sprünge helfen will. Die Initiative sieht den Drahtesel als umweltfreundliche Alternative zum Autoverkehr. Einzelne Fahrradwege in der Stadt seien jedoch nicht ausreichend; jede Straße müsse fahrradfreundlich gestaltet werden, heißt es in dem Informationsblatt. Auf den Hauptverkehrsstraßen sei das Radfahren noch immer gefährlich und unattraktiv. Wenn es nach den Gießern geht, wird sich das ändern. Sie fordern für Fahrräder reservierte Spuren, Vorfahrtstraßen für das Fahrrad und weitere verkehrsberuhigte Zonen.

Die Broschüre gibt es gegen einen Verrechnungsscheck oder Briefmarken im Wert von DM 5,- bei

Radlerini Gießen
c/o Ralph Neining
Marburger Str. 84
6300 Gießen

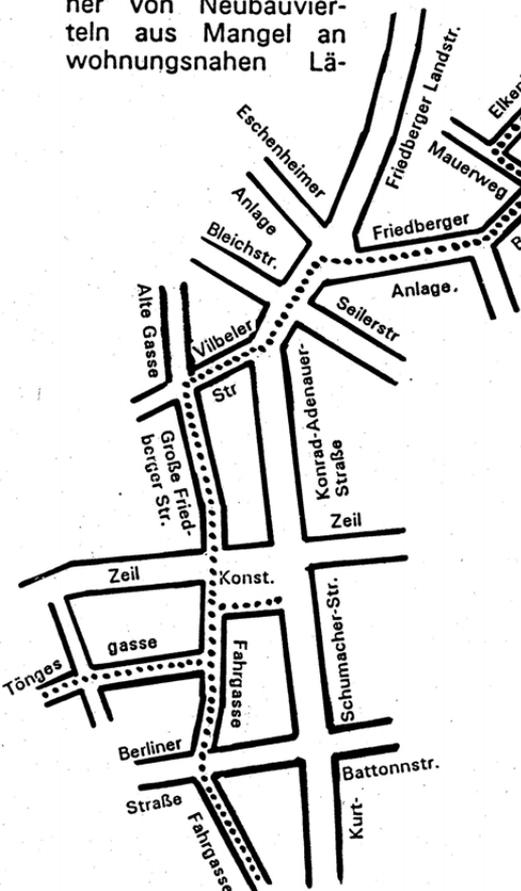
Fahrradroute wird diesen Weg erheblich erleichtern.

Bisher haben wir nur von denen gesprochen, die stadteinwärts wollen. Es gibt aber

auch einen erheblichen Bedarf an fahrradfreundlichen Verbindungen von den innenstadtnahen

Wohnvierteln nach draußen. Schon heute ist die Hälfte aller Autofahrten Freizeitverkehr. Viele Menschen würden gerne für ihren Sonntagsausflug das Fahrrad benutzen, wenn - ja wenn da nicht die vielen Autos wären. Die Einrichtung der 80 Kilometer langen Fahrradstrecke durch den Grüngürtel rund um Frankfurt wird diesen Trend mit Sicherheit noch verstärken.

Für diesen Kreis der Gelegenheitsradler ist es besonders wichtig, daß er seine ersten Fahrten mit dem wiederentdeckten Fahrrad auf



Landesversammlung des ADFC-Hessen

Zum zweiten Mal trafen sich ADFC-Delegierte aus ganz Hessen am 22.2.92. Zur Erinnerung: In den ersten zehn Jahren seit Vereinsgründung wurde in Hessen überregional auf der Ebene von Bezirksvereinen gearbeitet. Um den gestiegenen Mitgliederzahlen und neuen Anforderungen Rechnung zu tragen und unseren Forderungen auf politischer Ebene mehr Gehör zu verschaffen, wurde eine Umstrukturierung auf Länderebene beschlossen und zu diesem Zweck vor einem Jahr der Landesverband Hessen gegründet.

Zu Beginn des Treffens berichtet der Landesvorsitzende aus Frankfurt, Ingolf Biehusen, über die Arbeit des Vorstandes. Ein Schwerpunkt war die organisatorische Arbeit zur Einrichtung und Festigung neuer Strukturen, dazu gehörte die Auflösung der alten Bezirksvereine und die Neuregelung der Finanzen. Der Bezirksverein Nordhessen wurde von einem eigenständigen Verein in eine Gliederung des Landesverbandes umgewandelt, um die Betreuung vieler oberhessischer Gebiete ohne Kreis- oder Ortsverbände zu gewährleisten. Neben der Geschäftsstelle in Frankfurt wurde eine weitere Bezirksgeschäftsstelle in Kassel eingerichtet.

Der Vorstand arbeitete auch auf lokaler Ebene, um neue Mitglieder zu gewinnen und die Schaffung von Kreis- und Ortsverbänden anzuregen, die sogenannten "weißen Flecken" zu beseitigen. Einige Vorstandssitzungen wurden bewußt in solchen Gebieten abgehalten flankiert von öffentlichkeitswirksamen Aktionen.

Der Landesvorstand war von Seiten der Politik als Ansprechpartner sehr gefragt und unternahm einige Bemühungen, um dort die Vorstellungen des ADFC

zu Gehör zu bringen und durchzusetzen. Es stellte sich jedoch heraus, daß hier noch sehr viel Überzeugungsarbeit zu leisten ist, und Hessen im Vergleich zu anderen Bundesländern Brachland ist, was die Umsetzung von umweltverträglichen verkehrspolitischen Konzepten betrifft.

Der Kassenbericht und der Bericht der KassenprüferInnen machte noch einmal deutlich, mit welchen "Geburtswehen" auch im Bereich der Finanzen die Einrichtung des Landesverbandes vor sich ging und geht. Der Abschluß der Konten des Bezirksvereins Rhein-Main und die Überführung der Gelder an den Landesverband hat für die Beteiligten viel Arbeit bedeutet und wird im März abgeschlossen werden. Die finanzielle Situation des Landesverbandes ist jedoch durchaus stabil. Die KassenprüferInnen wurden in ihrem Amt bestätigt.

Anschließend standen Nachwahlen des Vorstandsvorsitzenden und zweier BeisitzerInnen auf dem Programm, die ihre Ämter unter anderem auch aus zeitlichen Gründen niedergelegt hatten. Als neuer Vorsitzender wurde Harald Doenst aus Kassel gewählt, den BeisitzerInnenposten von Hadmud Lindenblatt aus Kronberg übernimmt Karin Lehmeier aus Marburg, Armin Reich aus Wiesbaden tritt die Nachfolge von Fritz Biel, Frankfurt, an. Zusätzlich wurde die Frau des neuen Vorsitzenden Inge Doenst auf einen offenen BeisitzerInnenposten gewählt.

Der umfangreiche Arbeitsplan des Vorstandes für 1992 zeigte, wo in Zukunft die Schwerpunkte der Landesverbandsarbeit liegen werden. Die Öffentlichkeitsarbeit, Zusammenarbeit mit Politik, Medien und Verbänden sowie die Werbung von Mitgliedern wird viel Raum einnehmen, ebenso die Arbeit innerhalb des Vereins zur Schulung der Aktiven vor Ort und Unterstützung regionaler Aktivitäten. Die Wortmeldungen der Delegierten zeigten, daß ein großer Bedarf an Informationen in den Bereichen Verkehrspolitik, Vereinsführung und Öffentlichkeitsarbeit besteht. Es wurde angeregt, auf Landesebene informellere Treffen zu organisieren, bei denen diese Themen im Vordergrund stehen. Auch die Verbesserung des Informationsflusses unter den Gliederungen und vom Landesverband zu den Gliederungen und umgekehrt ist eine wichtige Aufgabe, genauso wie die Überwindung von Interessensunterschieden zwischen Gliede-

Radler kommen am Tag auf Touren und brauchen daher nachts erholsamen Schlaf!

dazu gehören:

eine kuschelige Bettdecke entsprechend der Jahreszeit und passend für Ihre Körpergröße; ein nackenstützendes Kopfkissen; eine physiologisch richtige Matratze, abgestimmt auf Ihr Gewicht und Ihre Konstitution -

- das alles gibt's bei uns vom Feinsten zu traumhaft günstigen Preisen. Zum Beispiel:

STEG-DAUNENDECKE 135x200 cm DM 145,-
Typ Kassettenbett 3 x 4
(1600 g Weiße Orig. GÄNSE-3/4-Daunen)

STEG-DAUNENDECKE 155x220 cm DM 289,-
Typ Kassettenbett 4 x 5
(1250 g Weiße Orig. GÄNSE-Voll-Daunen)

aber auch echte CELESTA-Schlafsäcke, Bettwäsche von "Bio" bis Mako-Satin, Lattenroste, und und und...

...bei uns liegen Sie garantiert goldrichtig!

dormiCIEL

" der himmlische Schlaf "
Inh. Wilfried Fleischmann
6000 Frankfurt am Main 50
Wilhelm Epstein-Straße 61

→ das *andere* Bettengeschäft in Ginnheim ←

Bitte rufen Sie vor Ihrem Besuch an:
Tel. 069 / 52 19 45 + 53 32 53 (Anrufbeantworter)

GEGEN 2.40 (PORTO) SPEZIALKATALOG ANFORDERN!



IM FREIEN ZU HAUSE
DAS SPEZIALGESCHÄFT FÜR SCHLAFSÄCKE, ZELTE,
RUCKSÄCKE, BEKLEIDUNG FÜR TREKKING,
BERGSPORT, KANUWANDERN, EXPEDITIONEN.

Superdorming

JORDANSTR. 30F
6000 FRANKFURT / M.
TELEFON (069) 77 77 23

rungen im Norden und Süden von Hessen, die, inzwischen unter einem Dach vereint, doch lange Zeit eigenständig und unterschiedlich gearbeitet und sich anders entwickelt haben.

Dies wurde noch einmal bei der Diskussion des Haushaltsplanes für 1992 deutlich. Er basiert auf dem 2/3-Anteil der Mitgliedsbeiträge, den der Landesverband vom Bundesverband erhält, wovon er 50 % an die entsprechende Gliederung weiterzuleiten hat, wobei die Behandlung der Beiträge von Mitgliedern aus den "weißen Flecken" ein Problem darstellt. Außerdem gibt es noch keine endgültige Lösung für die Finanzierung der Geschäftsstellen in Frankfurt und Kassel. Vorerst wird sie vom Landesverband übernommen. Auf Dauer soll jedoch ein Weg gefunden werden, wie die Gliederungen in der Finanzierung zu beteiligen sind.

Am Ende des Treffens wurden einige Anträge diskutiert, ein Antrag zur Anregung eines Programms beim Land Hessen zur Förderung des Radverkehrs wurde angenommen.

Die zweite Landesdelegiertenversammlung des ADFC Hessen zeigte Probleme und Aufgaben für die Zukunft auf. Viel Arbeit wurde schon geleistet, mehr liegt noch vor uns. Alle Aktiven sind zur Beteiligung und Zusammenarbeit auch auf überregionaler Ebene aufgerufen, damit aus der neuen Hülle "Landesverband" ein funktionierender, lebendiger und wirkungsvoller Zusammenschluß wird.

kd

Neue Räder laufen gut
(Freidank, 13. Jh.)

Neue Fahrrad-Diebstahl-Versicherung für ADFC-Mitglieder

Ab sofort bietet der ADFC eine neue Fahrrad-Diebstahlversicherung nur für Mitglieder an. Die alte Versicherung wird nicht mehr angeboten. Die Prämien der neuen Versicherung sind vergleichsweise günstig und können vermutlich auch über einen längeren Zeitraum gehalten werden.

Kaufpreis des Rades bis	Prämie
1.000 DM	69,30 DM
1.250 DM	85,80 DM
1.500 DM	99,00 DM
1.750 DM	121,00 DM
2.000 DM	137,50 DM
2.500 DM	161,70 DM
3.000 DM	212,30 DM
5.000 DM	auf Anfrage

- Versichert ist das Fahrrad zum Neuwert mit 10 % Selbstbeteiligung, unabhängig vom Alter des Fahrrades.
- Versicherungsschutz besteht innerhalb Europas im geographischen Sinn.
- Der Vertrag gilt für ein Jahr und verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn nicht spätestens drei Monate vor Ablauf die schriftliche Kündigung bei der anderen Partei eingegangen ist oder eine ADFC-Mitgliedschaft nicht mehr besteht.
- Die ADFC-Mitgliedschaft muß entweder von der regionalen Gliederung oder der Bundesgeschäftsstelle mit Ort, Datum, Stempel, Mitgliedsnummer und Unterschrift auf dem Antrag bestätigt sein. Bei Neumitgliedern (ohne Mitgliedsnummer) gilt auch das Lastschriftverfahren oder ein Scheck als Beitragszahlung.
- Voraussetzung für den Abschluß dieser Fahrradversicherung ist die Zahlung der Prämie durch Einzugsermächtigung bzw. Lastschriftverfahren.

Formulare für Schadensmeldungen können in der Bundesgeschäftsstelle des ADFC in Bremen angefordert werden und sind direkt zu schicken an die

VEREINTE Versicherung AG
Schadenbüro
Nymphenburger Str. 112
8000 München 19

Damit dieses exklusive Angebot nicht gefährdet wird, ist ein sorgsamer Umgang mit den versicherten Fahrrädern erforderlich. Denn jeder Schaden oder gar Versicherungsbetrug treibt die Prämien in die Höhe und kann letztendlich dazu führen, daß sich die Versicherer zum Schaden aller versicherten ADFC-Mitglieder aus diesem Geschäft zurückziehen.

Weitere Informationen sind ab März auch in der Frankfurter Geschäftsstelle erhältlich.

ew

Forschungsdienst Fahrrad

Der ADFC veröffentlicht regelmäßig den "Forschungsdienst Fahrrad". Die einzelnen Blätter sind bei der Bundesgeschäftsstelle in Bremen zu beziehen oder können in der Frankfurter Geschäftsstelle eingesehen werden.

FD Nr. 157 v. 04.01.92:

A. G. Wellmann

"'Masterplan Fiets' wird als Teil der Niederländischen Verkehrspolitik - Fahrradförderung soll auch Bahnverkehr steigern"

Wichtigstes Ergebnis: Als Teil der niederländischen Politik für eine tragfähige Gesellschaft soll ein "Masterplan Fiets" dazu beitragen, den Zuwachs im Kraftfahrzeugverkehr zu begrenzen. Bis zum Jahr 2010 soll der Radverkehr damit um mindestens 30 % gesteigert werden, darunter auch in Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr. Der Bahnverkehr soll dadurch um mindestens 15 % zunehmen.

FD Nr. 158 v. 18.01.92:

Thomas Froitzheim

"'Planerdroge' Park + Ride bietet nur Luxus-Lösung für wenige Autofahrer - Bike + Ride dagegen wird völlig unterschätzt"

Wichtigstes Ergebnis: Das Auto wird als Zubringer zum öffentlichen Verkehr oft maßlos überschätzt. Erfahrungen zeigen, daß AutofahrerInnen "Park + Ride (P+R) erst nutzen, wenn das eigentliche Ziel ohnehin nicht mehr ungestört erreichbar ist. P+R ist teuer, umweltbelastend und benötigt wertvolle Flächen. Das Potential der umweltfreundlichen und kostengünstigen Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr "Bike + Ride" wird dagegen allgemein unterschätzt.

FD Nr. 159 v. 01.02.92:

Allot&Lomax

"Nur 'Mini-Kreisel' sind radfahrergerecht - Viele Radfahrerunfälle an großen Kreisverkehrsplätzen"

Wichtigstes Ergebnis: Nach den aus England vorliegenden Erfahrungen zum Radverkehr an Kreisverkehrsplätzen belasten mit Ausnahme der "Mini-Kreisel" alle größeren Kreisverkeerstypen Sicherheit und Spaß am Radfahren. Englische RadfahrerInnen vermeiden Fahrten durch den Kreisverkehr und wählen andere Routen oder wechseln ihr Verkehrsmittel. ew

Radeln wie Gott in Frankreich

Vertrauen Sie die Organisation Ihrer Radtour einem Spezialisten an.

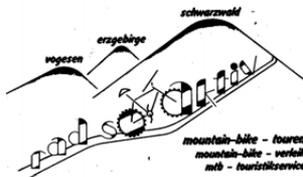
Mit uns radeln Sie auf kleinen Nebenwegen, ohne sich um etwas kümmern zu müssen.

Radbegleiter, Begleitbus, Gepäcktransfer und unsere sorgfältige Routenauswahl sorgen für stressfreies Radeln in der kleinen Gruppe.

Angebote in der Provence/Camargue, Haute-Provence, Bretagne, Normandie, im Perigord, an der Loire und im Elsaß. 8 Tage ab 1120,-DM. Übernachtungen stets in guten Hotels.

Außerdem Touren mit Rad und Schiff in Holland, 8 Tage für 785,-DM.

Weitere Informationen kostenlos von Schimmel-Reisen Karl-Marx-Str. 77, 6708 Neuhofen, Tel. 06236/5 55 55



rad-so-aktiv gmbh
mountain-bike - touren
am hang 2
7593 ottenhöfen-furschenbach
tel. 07842/8184

Velociped
FAHRRADREISEN

für alle Radfreunde:

Bummeltouren: 50 km/Tag:
Mecklenburg, Dresden-Prag, Bayern, Thüringen, Hessen, Bodensee ...

Individualtouren:
Passau-Wien, Münsterland, Weser ...

Langstreckentouren: 140 km/Tag:
Allgäu, Alpen, Vätternrundan ...

Sondertouren:
Toskana, Provence, Dordogne ...

Gesamtkatalog erhältlich bei:

Velociped Reisen, Weidenhäuser Straße 63
3550 Marburg, Tel.: 06421-24511, Fax: 161627

AG-Touren: Treffen der TourenleiterInnen

Am 17. Januar trafen sich die TourenleiterInnen des Kreisverbandes Frankfurt zur Vorbereitung des diesjährigen Radtourenprogramms. Etwa 20 Aktive folgten der Einladung von Tourenreferent Johannes Wagner, um Erfahrungen und Anregungen auszutauschen und die Touren für die kommende Saison zu besprechen.

Der Großteil der anwesenden TourenleiterInnen war mit dem Erfolg der angebotenen Touren des vergangenen Jahres zufrieden. Die aufgetretene Probleme wurden diskutiert, es zeigte sich, daß einiges Interesse am regelmäßigen Erfahrungsaustausch besteht. Daher soll es in Zukunft öfter als einmal im Jahr Treffen dieser Gruppe geben. Außerdem ist ein Informationsabend zum Thema "Erste Hilfe bei Radtouren" geplant. Für die Aktiven aus der AG Touren sind Anregungen und Unterstützung sehr wichtig, da in der letzten Zeit einige Neue dazugekommen sind und das Interesse an Touren und der Bedarf an LeiterInnen weiterhin groß ist.

Die Touren des vergangenen Jahres fanden mit gutem Erfolg und einer durchschnittlichen TeilnehmerInnenzahl von knapp 20 Personen statt. Das traf auch auf die im letzten Jahr neuorganisierten Feirabendtouren zu. Die Fahrten von den Startpunkten in Preungesheim und Bornheim waren gut besucht,

weniger TeilnehmerInnen fanden sich bei den am Südbahnhof startenden Touren ein. Daher wurde als neuer Startpunkt im Süden der Holbeinsteig gewählt, in Bornheim ist der Treffpunkt in kommenden Jahr der Günthersburgpark. Die genauen Termine und Startpunkte sind im Radtourenprogramm aufgeführt. Interessierte sind schon jetzt herzlich zum Mitfahren eingeladen, in April geht es wieder los.

Auch in den Bereichen der unterschiedlichen Sonntags- und Mehrtagestouren wurde ein gutes, vielseitiges Programm zusammengestellt. Bei den traditionellen Touren am ersten Sonntag des Monats gibt es diesmal mehr kürzere Fahrten auf Anregung von MitradlerInnen im vergangenen Jahr. Auch sportliche Touren werden wieder angeboten und einige Mehrtagestouren auf reizvollen Strecken in Hessen und Nordbayern.

Das neue Tourenprogramm mit allen Informationen erscheint Anfang April und wird wieder kostenlos an alle Frankfurter ADFC-Mitglieder versandt. Nach der Neustrukturierung der ADFC-Gliederungen im Rhein-Main-Gebiet werden nicht alle aber die meisten der ehemaligen Ortsgruppen wieder darin vertreten sein. Für Frankfurt wurde ein ausgewogenes, vielseitiges Angebot zusammengestellt, sicher ist für fast jeden Geschmack eine passende Tour dabei. Alle Freunde und Freundinnen des Radfahrens sind schon jetzt herzlich dazu eingeladen. Die Verantwortlichen werden sich wieder viel Mühe geben, und wenn das Wetter noch mitspielt, steht einer guten Tourensaison 1992 nichts mehr im Wege.

kd



GOMERA - HAWAII - MEXICO - KALIFORNIEN - u.a. Reiseziele
ALPS MTB Tours GmbH, Reischweg 1b,
8000 München 45, Tel: 089/ 3231659

IRLAND

Radwanderung an der Westküste in kl. Gruppe incl. Busfahrt / Fähre / Tourbegleitung/ etc.

13. 07. - 28. 07. 92 DM 1.435,-

Die Wilde 13 GmbH, Vor der Eichhecke, 3501 Fuldata 1

Tel.: 0561 - 811028 / 819389

Neue Fahrrad-Bastelkurse

Aufgrund persönlicher Kontakte ist es der Technik-AG gelungen, zwei international renommierte Dozenten für sich zu gewinnen. Jeder der beiden wird einen Technikkurs veranstalten. Wer sich für die Kurse interessiert, wende sich bitte direkt an die Leiter.

Was kommt denn alles aus der Achse?

Sinn und Zweck von Kugellagern

- Wie funktionieren sie?
- Was kann alles kaputtgehen
- Wie repariere ich sie?
- Wo finde ich überhaupt welche?

Infos bei: Horst Bernatzki
Tel. 069/39 40 19

SOS - Mein Rad macht schlapp

- 1. Hilfe-Kurs für RadfahrerInnen
- Beratung über den Kauf von Rädern
- Themenauswahl nach den Wünschen der TeilnehmerInnen

Infos bei: Rainer Lauber
Mo + Do 16³⁰-18⁰⁰
Tel: 069/76 45 88

Ralf Paul

Blick über den Zaun

Volkshochschule Kelsterbach

Fahrradtechnik eher für Anfänger

Fr. 24. April 92, 18⁰⁰-20⁰⁰
Sa. 25. April 92, 13⁰⁰-19³⁰
So. 26. April 92, 13⁰⁰-19³⁰

Kostenbeitrag: 30,- DM

Kursleiter: Rainer Kieweg

Anmeldung: Tel: 06107/773249

Vier cm hohe Kante im Radweg - Schadenersatz

Im zähen Kleinkrieg um bessere Radfahrbedingungen in den Städten gibt es einen Fortschritt: zumindest in Mönchengladbach steht fest, daß vier cm hohe Bordsteinkanten im Verlauf eines Radweges eine Verletzung der Verkehrswegesicherungspflicht darstellen. Dies hat das dortige Landgericht entschieden. Wegen des typischen Sachverhalts und der allgemeingültigen Ausführungen in den Urteilsgründen hat das Urteil einige Bedeutung für den städtischen Radverkehr, auch wenn andere Gerichte daran nicht gebunden sind.

Ein ADFC-Mitglied fuhr auf einem Bürgersteig-Radweg. Beim Überfahren einer vier cm hohen Bordsteinkante an einer Straßenmündung wurde seine Hinterradfelge beschädigt (Reparaturkosten 65 DM). Sein Anwalt (ebenfalls ADFC-Mitglied) verklagte die Stadt auf Schadenersatz.

Diese bezeichnete dreist die vier cm Höhenunterschied als "ebenerdig", behauptete, zu einer Beschädigung der Felge habe es unter diesen Umständen gar nicht kommen können und beantragte hierüber noch ein Sachverständigen-gutachten. Dies wies das Gericht als reine Prozeßkostentreiberei zurück. Es entschied: Ebenso wie bei Fußwegen seien Kantenbildungen von mehr als zwei cm wegen der damit verbundenen Sturz- und Verletzungsgefahr regelmäßig nicht mehr tolerierbar. Auf besonders ausgewiesenen Radwegen, die ja den Radfahrer besondere Sicherheit geben sollen, seien auch die Anforderungen an die Sicherungspflicht der Stadt entsprechend hoch. Das Urteil enthält auch eine erfreulich deutliche Kritik am Verhalten der Stadt.

Allerdings lastete das Gericht dem Radfahrer ein Mitverschulden zur Hälfte an, weil er am helllichten Tag über die gefährliche Kante gefahren sei; er hätte die Gefahr erkennen und dementsprechend langsamer fahren müssen.

Landgericht Mönchengladbach, Urteil vom 13.11.91, AZ 3 0 31/91.

Der Fachausschuß Recht bittet um Zusendung von Urteilen zur Verkehrssicherungspflicht von Radwegen.

Fachausschuß Recht
ADFC-Bundesverband

Termine Termine Termine Termine Termine

Mo. 9. März Richtlinien zum Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen in Frankfurt
Die AG-Richtlinien stellt den Vorschlag des ADFC vor 19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Di. 10. März **Island per Rad, Bilder einer Reise durch Island, Norwegen und die Shetlandinseln**
Rheinhard Pantke's fesselnde Diashow im Gutleuttreff, Rottweiler Platz 32, 19³⁰ Uhr

Mo. 16. März Technik-Stammtisch
ab 18⁰⁰ Uhr, Kneipe "Horizont",
Friedberger Landstr./Ecke Egenolfstr.

Mi. 18. März Aktiventreff des ADFC Frankfurt
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Mo. 30. März Technik-Stammtisch
ab 18⁰⁰ Uhr, Kneipe "Horizont",
Friedberger Landstr./Ecke Egenolfstr.

Arbeitsgruppen

Mo. 16. März Redaktionsteam frankfurt aktuell
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Mo. 6. April Verkehrs-AG
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Touren

So. 5. April Ein Bergfried am Main ** (ca. 50 km)
Start in die Tourensaison '92
10⁰⁰ Uhr, Römerberg

16. - 20. April Auf und Ab im Rothhaargebirge
**** (ca. 500 km), Anmeldung bis 10.4.92 bei
Fritz Ecknig, Karin Malsy, 069/308294

*, **, ***, ****: Bei Touren entspricht die Anzahl der Sterne dem Schwierigkeitsgrad.

Leserbrief:

Neu in Frankfurt:
Fahrradhäuschen!
frankfurt *aktuell* 02/92

Zweckmäßige Fahrradabstellanlagen sind wesentliche Elemente einer fahrradfreundlichen Infrastruktur. Besonders wichtig sind sie an Haltestellen und Bahnhöfen, da sie dort zur Förderung des sog. "Umweltverbunds" (Vernetzung von Fahrradverkehr und ÖPNV) beitragen. Darüber besteht in Fachkreisen Einigkeit.

"Als vorbildlich werden vom ADFC die Fahrrad-Abstellplätze am S-Bahnhof Nied in der Oeserstraße angesehen..." war am 5.2.91 der "Frankfurter Neuen Presse" zu entnehmen, einem Artikel, der die bis dato unbefriedigende Situation für Radfahrer an Bahnhöfen beklagt.

Genau diese Musteranlage wurde jetzt an sechs weiteren Standorten installiert, "ohne daß man damit gerechnet hätte" (frankfurt aktuell 02/92). Und weil "man" offensichtlich nicht damit gerechnet hat und sie Stadt das Aufstellen veranlaßt hat, bevor es vom ADFC eingefordert wurde, ist Verwunderung angesagt und man fragt sich, wo denn der Haken bei der ganzen Sache sei. Bei der Suche nach dem Haar in der Suppe wird dann die ganze Leserschaft mit einbezogen. "Ist man gesprungen, aber zu kurz?... Gibt es Anregungen oder Kritik?... Wir würden uns über Zuschriften freuen, und gewiß nicht zögern, unseren Einfluß geltend zu machen". Irgend jemanden wird schon etwas einfallen.

Der ADFC hat in der Vergangenheit häufig seine Fachkompetenz unter Beweis gestellt und mit neuen Ideen wesentlich zur Förderung des Radverkehrs beigetragen. Ihm ist es mitzuverdanken, daß an manchen Stellen ein Umdenkungsprozeß in der Verkehrsplanung eingesetzt hat. Es stünde ihm aber gut zu Gesicht, Innovationen zur Förderung des Radverkehrs anzuerkennen, auch wenn sie nicht von ihm stammen.

Mit freundlichen Grüßen

Hanskarl Protzmann
Stadtrat
Dezernent Bau

P.S.: Die Pflasterarbeiten an der U-Bahnstation Heddernheim mußten nicht überraschend unterbrochen werden. Die Unebenheiten im Pflaster entstanden bei der Verlegung von Stromkabel und sind zwischenzeitlich behoben.

Sorry, Mr. P

Der ADFC Frankfurt hat nie gezögert, Kritik zu üben, wenn dies angebracht war, und es gab weiß Gott oft genug Gelegenheit dazu in den dreizehn Jahren seit seiner Gründung.

Seit einiger Zeit gibt es für RadfahrerInnen öfter als in dieser Stadt gewohnt Anlaß zu Lob. Es ist eigentlich noch nicht so häufig, daß die Gefahr besteht, den Überblick zu verlieren, reicht aber offensichtlich schon aus, den einen oder anderen in Verwirrung zu stürzen (ADFC-Mitglieder eingeschlossen).

Wir haben seit der Aufstellung der Musteranlage in Frankfurt-Nied bei jeder sich bietenden Gelegenheit deren vorbildliche Ausführung gelobt. Wir waren durch den Fahrradbeauftragten Peter Blöcher selbstverständlich auch über die bevorstehende Aufstellung weiterer Bike & Ride - Stationen informiert. Der Rest ist ein Problem ADFC-interner Kommunikation und ich zögere nicht, mich für die Irritation zu entschuldigen, die der fragliche Artikel produziert hat.

Daß uns der Herr Stadtrat Fachkompetenz bescheinigt, freut uns. Daß uns, und nicht nur uns, der Umdenkungsprozeß in der Verkehrsplanung und - nicht zu vergessen - in der Verkehrspolitik zu langsam geht, ist kein Geheimnis.

Aber ich mahne auch immer wieder, gerade in den eigenen Reihen, die Ungeduld über das schleppende Vorwärtskommen zu zügeln, bei allem Ärger über die nicht zu übersehenden Rückschläge die zarten Triebe einer neuen Radverkehrspolitik nicht zu mißachten, die da ihre schwachen Köpfchen durch das harte Frankfurter Pflaster treiben.

Die rot-grüne Koalition hat in Sachen Verkehrspolitik schon des öfteren den Mund gespitzt. Mit dem Bau der "Fahrradhäuschen" hat man gepfiffen. Wir werden "gewiß nicht zögern, unseren Einfluß geltend zu machen", um den Frankfurter Magistrat zu weiteren vorbildlichen Leistungen für die radfahrende Bevölkerung anzuspornen.

In diesem Sinne empfiehlt
"Volldampf voraus"

Fritz Biel
Sprecher des ADFC-Frankfurt

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

Redaktionsteam:
Fritz Biel (fb)
Karin Deckers (kd)
Johannes Niedecken (jn)
Markus den Ouden (mdo)
Kerstin Schäfer (ks)
Eckehard Wolf (ew)

verantwortlich für diese Ausgabe:
Fritz Biel
Eckehard Wolf

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

Auflage: 600 **Druck:** Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Redaktionsschluß für die Aprilausgabe: 17. März 1992

Es gilt die Anzeigenpreisliste 06/91.

Persönliche Kleinanzeigen veröffentlichen wir kostenlos.

Impressum