

Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt: Fortsetzung folgt

Die Mitgliederversammlung des ADFC Kreisverbands Frankfurt fand am 24. Februar im Bürgertreff Philanthropin statt. Das Treffen war gut besucht, 49 Mitglieder und ein Gast kamen im bekannten Clubraum 2 zusammen, die Leitung der Versammlung übernahm das langjährige Mitglied Bernhard Thomas.

Die vorgeschlagene Tagesordnung wurde in einigen Punkten abgeändert, am Anfang stand der Bericht des Vorstands. Hierzu hatten die Mitglieder des SprecherInnenrates eine schriftliche Darlegung ihrer Tätigkeiten vorbereitet. Darüber entstand im Anschluß eine Diskussion, in der es um Aufgaben des Vorstandes, Aufgaben von Arbeitsgruppen, Abgrenzung, Erfolge und Versäumnisse des Vorstands ging. Diese Themen nahmen einigen Raum ein, strittige Punkte wurden angesprochen, wenn auch manches nicht geklärt werden

konnte.

Im Anschluß stellte die Kassenswartin ihren Kassenbericht vor. Einige Fragen dazu ließen sich aus der Umwandlung des ADFC Rhein-Main in den Kreisverband Frankfurt klären. Die Kassensprüfer bescheinigten der Kassenswartin eine ordnungsgemäße Arbeit und empfahlen die Entlastung des Vorstands. Dem Urteil schloß sich die Versammlung an, der Vorstand wurde entlastet.

Danach standen nur noch zwanzig Minuten für die restlichen sieben Punkte der Tagesordnung zur Verfügung. Deshalb wurde beschlossen die Wahl der Delegierten für die Landesversammlung des ADFC Hessen am 6. März vorzuziehen. Gewählt wurden Fritz Biel, Heidi Breuer, Joachim Namyslo und Eckehard Wolf. Die restlichen Punkte, darunter auch die Neuwahl des Vorstands, wurden vertagt. Der zweite Teil der Mitglie-

Editorial

Liebe LeserInnen,

*Leute, es wird Frühling.
Das Tourenprogramm ist fertig.
Alle kriegen was geboten. Das
Angebot reicht von der Ablaschtour
in die nächste Kneipe bis zur
schweißtreibenden Veranstaltung
für die Liebhaber vieler
Höhenmeter.*

*In der Zeitungshektik hätten wir es
beinahe vergessen:
Bald ist Ostern!!!*

Viel Spaß beim Eiersuchen.



Ihr Redaktionsteam

dersammlung findet am 27. März ebenfalls im Bürgertreff Philanthropin statt. In der nächsten Ausgabe von **frankfurt aktuell** werden wir darüber berichten.

kd

Teller-Testfahrt

am Freitag, 16. April 1993, 16.00

Neuhofstraße / Ecke Friedberger Landstr.

Wir wollen dort einen Verkehrsversuch machen. Mit echten Fahrrädern und echten Kölner Tellern.

Alle Interessierten sollten kommen. Die EntscheidungsträgerInnen der Stadt Frankfurt, insbesondere der Fahrradbeauftragte und die VerteterInnen der Parteien, sind **ausdrücklich eingeladen**.

- Requisiten werden noch gebraucht:**
- Alte Fahrräder
 - Integralhelme
 - Gepolsterte Klamotten (Rugby?)
 - Transportmöglichkeit für Wasser (wenn's nicht regnet)

Teilnahme auf eigene Gefahr (genauer: Für die Sicherheit ihrer Verkehrsanlagen haftet die Stadt Frankfurt, nicht der ADFC). Wir wollen verantwortungsbewußt testen. Kamikaze-Piloten bitte zuhause bleiben.

Meinungen zur Mitgliederversammlung

Die Verbindung von Haupt und Gliedern

Die Kritik an der Vorstandsarbeit, die bei der diesjährigen MV mit Power vorgetragen wurde, begrüße ich als mutig, notwendig und wegweisend. Diese Kritik, die ein wesentliches Element der gegenseitigen Verständigung darstellt, wendet sich gegen Struktur-mängel, Zentralisierung von Meinungen und Entscheidungsprozessen sowie formale Fehler, nämlich Nichtbeachtung der Vereinssatzung. Die individuelle, fachliche Bilanz des Vorstands für Radverkehrsinteressen findet dagegen allgemeine Anerkennung. Die fachkundige Arbeit von Fritz Biel für Radverkehr möchte ich als eigenständiges Institut charakterisieren, das eine besondere Berechtigung hat, wobei das eine Bein im ADFC steht.

Das bisherige überwiegend zentralistische Prinzip im Vorstand, das stark auf eine Person zugeschnitten ist, wird den Interessen und unterschiedlichsten Arbeitsansätzen anderer aktiver Mitglieder, dem Kenntnisstand und den kommunalpolitischen Machtverhältnissen nicht gerecht.

Die Situation in Frankfurt braucht sowohl vielfältiges als auch beharrliches Engagement. Das sollte

sich im ADFC als Interessensorganisation unkompliziert widerspiegeln. Der ADFC ist äußerst tragfähig, hat eine steigende Mitgliederzahl in Frankfurt (1200), hat umweltpolitisch die Nase vorn. Gefragt ist das Engagement sowohl von einzelnen Personen als auch von Arbeits- und Aktionsgruppen und vom gesamten Verband.

Zur Gewährleistung des Informationsflusses und zur demokratischen Meinungsbildung braucht es regelmäßige öffentliche Vorstandssitzungen. Es braucht interessante Arbeitsgruppen mit eigener Entscheidungskompetenz, deren VertreterInnen in die Vorstandssitzungen Ideen einbringen, so daß ein Informationsaustausch gewährleistet ist. Es braucht - übers Jahr verteilt - Versammlungen mit Themenschwerpunkten.

Wie entwickelt sich die Arbeit im ADFC in Frankfurt weiter?

Welche Arbeitsschwerpunkte bilden sich heraus? Welche Rolle übernimmt der Vorstand dabei? Diese Fragen werden bei der Fortsetzung der MV Ende März weiter diskutiert.

Gisela Becker

Einschätzung eines neuen Mitglieds

Mein Eindruck bei der Mitgliederversammlung am 24.2. war folgender:

- Die Menschen Fritz Biel und Eckehard Wolf sind umstritten
- Die Arbeit scheint einigermaßen brauchbar zu sein
- Mir ist diese Arbeit aber nicht dargestellt und transparent gemacht worden
- Entweder ich bin blöd oder ich kapiere nix oder es muß ein Personenkreis bestimmt werden, der Fritz und Ecki dazu nötigt, ihre Arbeit der Basis zu vermitteln.

• Das könnte z.B. der Vorstand sein oder sonst eine Gruppe von kritisch denkenden Menschen.

Aus diesen Gedankengängen ergibt sich folgender Antrag: Die MV möge beschließen:

- Ecki und Fritz raus aus dem Vorstand: neue Leute rein.
- Ecki und Fritz als "Delegierte" für ihr selbstgewähltes Fachgebiet wählen.

Dann können sie lernen, ihre Arbeit zu präsentieren, was ihnen auch hilft, endlich demokratisch/partnerschaftlich in der Öffentlichkeit aufzutreten.

Ansonsten finde ich die Zwei ganz in Ordnung. Sie müßten sich nur endlich mal nicht nur bemühen, verbindlich und kollegial mit Menschen umzugehen, sondern es auch tun. Sie gelobten, wenn ich das korrekt vernommen habe, Verbesserung - blablabla lululu. Malsehn, was draus wird.

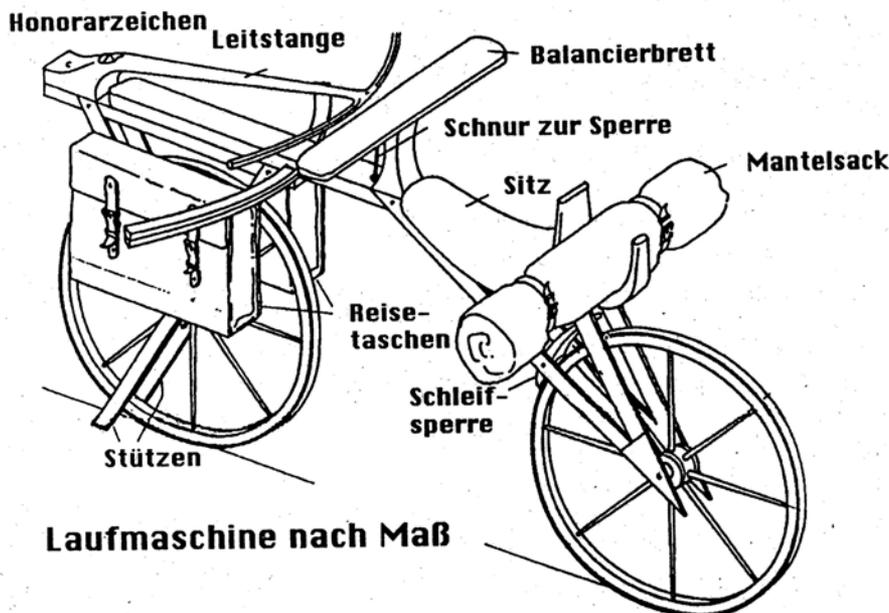
Dieser Text wird als Antrag zur nächsten MV an den ADFC eingereicht.

Mit fahrradfreundlichen Grüßen

Volker Marx

Wir drucken fast alles. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung der Redaktion wieder. Nach ausführlicher Diskussion haben wir uns entschlossen, diesen Beitrag - als Grenzfall - zu drucken.

Redaktion



Zwei aktuelle Radtourenbücher

Radtouren in Deutschland von Ulrich Herzog

Moby Dick Verlag, 1. Auflage
April 1991 - 130 Seiten

In diesem Buch wird die Branche der Radreiseveranstalter unter die Lupe genommen. Von über 100 Anbietern wurden 30 ausgesucht und deren Angebote beschrieben.

Es gibt Individualreisen, auch Paketouren genannt, wo man die Reiseunterlagen erhält, eventuell noch ein Mietrad und dann nach eigenem Gutdünken losradelt. Die Unterkünfte an den Tageszielen sind fest gebucht.

Die Mehrzahl der beschriebenen Reisen sind jedoch Pauschalreisen, sie stehen meist unter dem Motto: Spaß beim Radeln, Komfort beim Reisen. Sie können wählen zwischen Bummeltouren z.B. Inseln + Hallig Hooge (100 km in 7 Tagen) und wahren Kraftakten z.B. Auf Schleichwegen ins Allgäu (700 km in 5 Tagen).

Es gibt Campingtouren, wo selbst Mitgebrachtes zusammenge-

schmurgelt wird, aber auch 4-Sterne Hoteltouren mit allabendlichem Gourmetmenü und opulenten Mittagspicknicks.

Nach 100 Seiten Tourenbeschreibungen - schön geordnet von Nord nach Süd - folgt noch eine persönlich gehaltene Vorstellung der Veranstalter und ihrer Unternehmensphilosophie. Ein Abschnitt beschreibt die jeweiligen Mietfahräder, ein anderer ist Unterkunft und Verpflegung gewidmet.

Hier ein Auszug vom Veranstalter Weinradel: Man schätzt die Gäste als anspruchsvoll ein und verwöhnt sie mit stilvollen Hotels und Gasthöfen. (Alle Zimmer mit Dusche/Bad und WC). Die Küchenleistung wird als hervorragend beschrieben, was sich täglich beim Frühstücksbuffet oder mehrgängigen Abendmenü überprüfen läßt. Unterwegs kann man sich auf ein Picknick freuen, was allerdings extra bezahlt werden muß.

Last not least werden noch einige Sätze über die Betreuung verloren. Wieviele Begleiter gibt es, was ist

mit dem Transport des Gepäcks, steht ein Begleitbus an den Steigungen, gibt es Führungen für Kulturbeflissene? Solche und andere Fragen werden ausführlich beantwortet.

Dieses Buch läßt für mich folgendes offen: wieviele Teilnehmer gibt es pro Tour maximal und wie ist der Altersschnitt!? Ebenso werden die Kosten verschwiegen. Selbst wenn 2 Jahre später die Preise gestiegen sind, würde man doch wenigstens daraus ersehen können, in welchen Relationen sich die Reisepreise bewegen.

Radtouren international von Ulrich Herzog

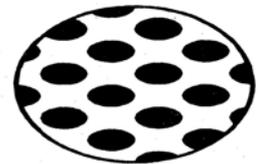
Moby Dick Verlag 1. Auflage
Januar 1992 - 205 Seiten

Dieses Buch ist nach dem gleichen Strickmuster gearbeitet wie Radtouren in Deutschland. Es fehlt jedoch eine Einführung in die Materie, ebenso wie die Vorstellung der Reiseveranstalter. Offensichtlich geht der Autor davon aus, daß die Leute zuerst das Deutschlandtourenbuch kaufen und dieses hier dann die Fortsetzung sei.

Der Schwerpunkt dieses Ratgebers liegt naturgemäß in Europa, aber auch einige exotische Reisen wie Bali, Mongolei und Zimbabwe fehlen nicht.

Fazit: Beide Bücher sind geeignet für Leute, die einen Pauschalurlaub auf dem Rad buchen wollen, aber noch keine genauen Vorstellungen haben, wo es hingehen soll.

Gisela Schill



HILFE zur SELBSTHILFE

Technik-Bastelkurse

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

- Sa. 03. April Zentrieren und bauen von Laufrädern
1500 Uhr
Anmeldung bis 25.03. bei
Rainer Mai (Tel: 449942) oder
Otto Hemberger (Tel: 7071884)
- Sa. 17. April Offener Workshop für alle, die etwas am Rad zu basteln haben
1500 Uhr
Anmeldung: Rainer Mai (Tel: 449942)
- Sa. 24. April Kinder lernen ihr Fahrrad kennen
1500 - 1800Uhr
Anmeldung: Otto Hemberger (Tel: 7071884) oder
Susanne Kleinhans (Tel: 564254)
- Sa. 1. Mai Inspektionen am Fahrrad
1500 Uhr
Anmeldung: Otto Hemberger (Tel: 7071884)
- Sa. 8. Mai AnfängerInnen-Kurs
1500 - 1800 Uhr
Anmeldung: Ralf Paul (Tel: 4940928)
- Sa. 15. Mai Offener Workshop für alle, die etwas am Rad zu basteln haben
1500 Uhr
Anmeldung: Otto Hemberger (Tel: 7071884)

Kleinanzeige

28" Hinterrad gesucht

Für einen Fahrrad-Oldie suche ich ein 28"-Hinterrad, lackierte Stahlfelge, Rücktrittnabe. Wer kann helfen?

Michael Bunkenburg, Tel.:
069/525261

Kölner Teller: Zuschriften

Bisher kamen 17 Zuschriften. Insgesamt äußerten sich 19 Personen. Dankeschön!

Vielleicht wird frankfurt *aktuell* die Briefe in der nächsten Ausgabe abdrucken. Wir wollen aber erstmal abwarten, was noch kommt. Die Menge ist auch ein Problem: Das werden schon ein paar Seiten.

Vorläufige Auswertung

PRO Teller TEILS-TEILS CONTRA

4 4 11

Diese grobschlächtere Zuordnung wird den zum Teil sehr differenzierten Kommentaren kaum gerecht.

Folgende Äußerungen springen ins Auge:

- Das Problem des Vorbeifahrens (zugeparkte oder zu schmale Tellerpforte) wird besonders häufig erörtert.
- Die CONTRA-Leute halten den Teller für ein unververtretbares Sicherheitsproblem. Worauf einige ausdrücklich hinweisen: auch für den Motorradverkehr.
- Eine Zuschrift berichtet, daß Autofahrer wegen der Teller auf den Gehweg ausweichen!
- Zwei neue Unfälle sind dokumentiert. Ein Radfahrer hatte Glück, eine Fußgängerin kein Glück (Krankenhaus).
- Von weiteren Unfallopfern ist die Rede (bin noch nicht zum Recherchieren gekommen).

Mehrere Leute weisen darauf hin, daß mein Vorstoß in Sachen 'Kölner Teller' als grundsätzliche Ablehnung von verkehrsberuhigenden Baumaßnahmen verstanden werden kann.

Also:

Verkehrsberuhigung muß sein. Unterstützende bauliche Maßnahmen sind notwendig. Das ist im ADFC unumstritten.

Ziel der Teller-Kritik ist:

- Abwägung zwischen den vielen

Alternativen - Teller, diverse Kissen, Schwellen, Asphalt, Beton, Gummi usw.

- Der Preis ist nicht das wichtigste Kriterium. Die Verkehrssicherheit für den Rad-, Fuß- und Motorradverkehr ist ein wichtiger Aspekt - der bisher offenbar nicht ernst genommen wurde.

- Sachbezogene Diskussion. Der Wahlkampf ist ja Gottseidank vorbei. Verwaltung und Politik sollten sich endlich zum vielbeschworbenen Dialog mit den BürgerInnen herbeilassen.

Stand der Dinge

Die verkehrspolitischen SprecherInnen der bisherigen und zukünftigen Regierungsparteien sind grundsätzlich zu einem Dialog bereit.

Aber wann? - Bisher war Wahlkampf, und nun laufen Koalitionsverhandlungen. Man/frau hat für die Erörterung der Kölner Teller (noch) keine Zeit. Vielleicht ist das Anliegen (noch) nicht wichtig genug?

Müssen wir wirklich erst abwarten, bis jemand bei einem Tellersturz ausnahmsweise kein Glück hat?

Falls es zu Gesprächen kommt, wer möchte mitwirken? Ruft mich an: Tel. 44 99 42.

Stellungnahmen vom *Bundesverband Deutscher Motorradfahrer* und dem *Institut für Zweiradsicherheit* stehen noch aus.

Ansonsten kommt bitte zum Teller-Praxistest am 16. April - siehe Kasten Seite 1.

rainer

Auf dem Dach nach Frankreich

Wer kennt nicht das Problem des grenzüberschreitenden Fahrradtransportes. Da die einzelnen Bahngesellschaften nicht in der Lage sind dieses Thema befriedigend zu lösen, gibt es seit 1989 den ADFC-Fahrradbus.

Eine geniale Idee!!!

Während mensch in einem mit Schlafsesseln ausgestatteten Nichtraucherbus über Nacht gen Frankreich kutschiert wird, träumen die eigenen Räder auf dem Dach des Busses von den vor ihnen liegenden, erlebnisreichen Kilometern.

Es werden zwei Routen von Deutschland aus nach Frankreich angeboten:

1. Die französische Atlantikküste

Von Osnabrück über Köln und Tours geht's nach Bordeaux. Die Route eignet sich als Zubringer für Radtouren entlang der Loire, an der Atlantikküste Südfrankreichs, in den Pyrenäen und in Spanien. Hinfahrt ist Freitags, Rückfahrt Samstags.

2. Die französische Mittelmeerküste

Von Osnabrück über Dortmund, Frankfurt, Lyon und Nimes nach Perpignan. Mit dieser Route erschließen sich einem die Urlaubsgebiete Burgund, Provence, französische Mittelmeerküste, östliche Pyrenäen und Spanien. Hinfahrt am Dienstag und Rückfahrt Mittwoch.

Reiseveranstalter ist "Natours", Anmeldungen und Informationen über

Velomobil GmbH
Postfach 10 77 44
2800 Bremen 1
Tel: 0421 / 70 34 10

Die einfache Fahrt kostet 200,- DM, Hin- und Rückfahrt 380,- DM. Mitnahme eines Tandems oder Liegerades ist nach vorheriger Absprache möglich.

rp

Termine Termine Termine Termine Termine

- Mo. 29. März Technik-Stammtisch
ab 18¹⁵ Uhr, Kneipe "Horizont",
Friedberger Landstr./Ecke Egenolffstr.
- Mo. 29. März Mitgliederversammlung des ADFC Frankfurt
19³⁰ Uhr, Bürgertreff Philanthropin, Hebelstr. 17,
Clubraum 1
- Mi. 7. April ADFC-Stammtisch
ab 19³⁰ Uhr, Kneipe "Gilde-Stuben", Bleichstr. 38 a
- Mi. 21. April Aktiventreff des ADFC Frankfurt
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle
- Mo. 26. April Technik-Stammtisch
ab 18¹⁵ Uhr, Kneipe "Horizont"
- Mi. 5. Mai ADFC-Stammtisch
ab 19³⁰ Uhr, Kneipe "Gilde-Stuben", Bleichstr. 38 a
- Mo. 10. Mai Technik-Stammtisch
ab 18¹⁵ Uhr, Kneipe "Horizont"

Die Termine der Bastelkurse finden Sie auf Seite 3.

Arbeitsgruppen

- Sa. 3. April Frauengruppe
16⁰⁰ Uhr, Ort bitte tel. erfragen
- Mo. 5. April Redaktionsteam frankfurt *aktuell*
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle
- Mo. 19. April Redaktionsteam frankfurt *aktuell*
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle
- Mo. 19. April Verkehrs-AG
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle
- Mo. 8. Mai Frauengruppe
16⁰⁰ Uhr, Ort bitte tel. erfragen

Touren

- So. 4. April Die Kelten auf dem Kapellenberg, **
10⁰⁰ Uhr Römerberg
- So. 25. April Limestour zum Wachtposten Einsiedel, ****
10⁰⁰ Uhr Römerberg
- So. 2. Mai Wer kommt mit nach Okarben?, **
10⁰⁰ Uhr Römerberg
- So. 9. Mai Nach Limburg an der Lahn, ****
8⁴⁸ Uhr Hbf, S 2 nach Niedernhausen, 9²⁰ Uhr
Bahnhof Niedernhausen
- Mi. 12. Mai Kleine Lohrbergumrundung, Feierabendtour, **
18³⁰ Uhr Hauptfriedhof Eckenheimer Landstraße

*, **, ***, ****: Bei Touren entspricht die Anzahl der Sterne dem Schwierigkeitsgrad. Weitergehende Hinweise zu den Touren finden Sie in unserem Tourenprogramm.

Die aktuelle Meinung

zum Thema GrünGürtel

So attraktiv der Frankfurter Grüngürtel für Radfahrer sein mag, so sehr muß man sich dennoch über seinen provinziellen Touch wundern. Die Stadt Frankfurt hat sich mehrere eigene Wegweiser-Designs geleistet. Alleine jenes für den Grüngürtel dürfte nach fachgemäßer Vermutung über 15.000 DM gekostet haben. Und all dies, damit sich der Radfahrer mit dem Grüngürtel identifiziert! Radfahrer mögen ja ihre Eigenarten haben, aber daß sie den Grüngürtel(radweg) nun bei anders gestylter, aber eindeutiger Beschilderung gemedien hätten, wer würde das ernsthaft glauben. Das in deutschen Landen immer mehr etablierte Wegweiserschild (weiß, Fahrradsymbol und Rahmen grün, Wegweisung im Baukastensystem) hätte nicht geschadet und hätte Steuergelder gespart, seien es Entwicklungs- oder Materialkosten. Immerhin ist Tom Koenigs Fahr-Bunt-Konkurrenz zum FVV mehrfarbig. Sicher gibt es kein amtliches Wegweisungsschild für selbstständige Radverkehrsanlagen. Aber in Nordrhein-Westfalen wird der "Standard Wegweiser" seit 1982 propagiert (Verkehrssicherheitsprogramm), in Gießen hat sich auf dessen Basis ein hervorragendes Leitsystem entwickelt. Dem Natur- und Landschaftsschützer graut es bei dem Gedanken, was passiert, wenn sich das Frankfurter Design, die Buchschlag-Sprendlinger Phantasie-Tafeln, die Bischofsheimer Erlangen-Imitate und viele mehr zu überschneiden beginnen. Und keiner würde darauf wetten, daß sich Bad Homburg durchsetzen könnte, das sich am Standard (vgl. auch Ausarbeitung HUK Verband 1981) orientierte. Dazu war der Frankfurter Fahrrad-Zirkus zu teuer. Globales Denken, Schilderwald ausmisten, Landschaftsschutz? Was schert mich mein Geschwätz von gestern!

Tilman Kluge

Kommentar von Harald Braune-
well, für den ADFC Frankfurt am
GrünGürtelprojekt beteiligt:

Wer hat sich im Planungsstadium
dezidiert gegen die Beschilderung
ausgesprochen als der ADFC
Frankfurt??? Wenigstens haben
wir erreicht, daß die Schriftgröße
radfahrergerecht wurde - ein
Kompromiß!!!



Verkehrs-Sanierungsgesetz an den Bundestag

Umweltgerechter Verkehr statt weiterer Straßenbau für den motorisierten Verkehr. So lassen sich die mit dem Verkehrs-Sanierungsgesetz (VSanG) angestrebten Ziele zusammenfassen. Im Januar hatte sich der ADFC-Bundesverband mit dieser Gesetzesinitiative an die Fraktionen des Bundestages gewandt.

Drastisch zunehmender Kraftfahrzeugverkehr, Verkehrsemissionen, die durch gesetzgeberische Maßnahmen (BImSchG, TA-Luft etc.) längst nicht mehr kompensiert werden, allenthalben Verkehrsstauungen und schließlich unerträgliche Unfallziffern: das sind die Kennzeichen für die unhaltbaren Zustände auf den Straßen. Der vielzitierte, befürchtete Verkehrsinfarkt scheint unvermeidbar zu sein. Vor diesem Hintergrund tut eine seit langem überfällige Umorientierung, eine Abkehr von der bisherigen, irrlichternden Verkehrspolitik not.

Der Bundesverband hat mit dem Ziel der grundlegenden Sanierung des Verkehrs einen Gesetzentwurf als Ergänzung zu dem bereits existierenden Fernstraßen-Gesetz (FStrG) und dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) vorgelegt. Auf der Grundlage des VSanG soll der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen gewähren, die zu einer

- Verkehrsvermeidung,
- Verkehrsberuhigung und
- Verkehrsverlagerung

führen. Dies könne, so heißt es in einer Begründung, aufkommensneutral durch Übertragung von erfahrungsgemäß dem FStrG und

dem GVFG zgedachten Fördermitteln auf das VSanG finanziert werden.

Mit dem VSanG wird dem Radverkehr erstmals eine zentrale Stellung eingeräumt. Das Gesetz nennt explizit neben dem Fußgängerverkehr den fließenden (Maßnahmen: Lichtsignale, Verkehrsleitsysteme u.ä.) wie den henden Radverkehr (Maßnahmen: Abstellanlagen, Serviceeinrichtungen u.ä.) als bevorzugten Nutznießer der Fördermaßnahmen. Damit soll zulasten des motorisierten Verkehrs und selbstverständlich unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten und den allgemeinen Mobilitätsbelangen anderer die Lücke zwischen notwendiger und tatsächlicher Verkehrspolitik geschlossen werden. Dies erscheint umso dringender, als mit der seit den fünfziger Jahren durch das FStrG bekanntlich äußerst erfolgreichen Förderung des Autoverkehrs und - auf Basis des GVFG - seit Ende der sechziger Jahre mit dem kommunalen Straßenbau und der U-Bahn-Förderung die Verkehrspolitik in eine Sackgasse geraten ist.

Die Wunschvorstellung, wie in den Niederlanden einen Masterplan Fahrrad zu realisieren, wird mit VSanG sicher nicht erfüllt. Aber die Voraussetzungen für die finanzielle Basis werden geschaffen.

Und: Die Erfahrungen in der westfälischen Metropole Münster zeigen, daß bei fahrradfreundlicher Infrastruktur das Fahrrad für Entfernungen bis zu sechs Kilometern längst zum bevorzugten Verkehrsmittel geworden ist. Mancherorts mag dies als zunächst unerreichbar fern liegendes Ziel erscheinen, aber das VSanG kann zur Realisierung das Mittel zum Zweck werden.

mdo

Anzeige

zu verkaufen:

Cannondale Mountain Bike

Modell SM 2000, 51 cm
ganz neu - nie gebraucht
Ritchey Megabite 2.1 Reifen
Chinook Original Felgen
"Turbo Racing" Sattel
DM 2.000,-

Tel: 069-599918

DAUNENDECKEN KOPFKISSEN BETTWÄSCHE und MATRATZEN LATTENROSTE SCHLAFMÖBEL

Ob Standard- oder Übergröße - *angemessener* Daunen-Komfort muß nicht teuer sein, z.B.



Weißer
Original



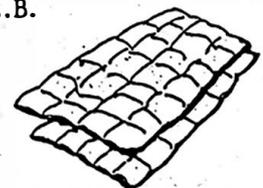
Daunen 1000 g
135x200

STEG-DAUNEN
DECKE



92 Gew-%
ab DM 245,-

VIER-
JAHRES-
ZEITEN
DUO ...



500+700g 80Gew.-%
... 155x220 DM 340,-

dormiCIEL

"der himmlische Schlaf" Inh. Wilfr. Fleischmann
das *andere* Bettengeschäft in Frankfurt-Ginnheim

Tel. 069/521945
und 53 32 53 0

UNVERBINDLICHEN BERATUNGSTERMIN VEREINBAREN oder PREISLISTE ANFORDERN

ADFC-Frauenforum in Erfurt

Frauen diskutieren, tauschen Ansichten aus, entwickeln Konzepte, Männer bekochen, servieren, spülen ab. Eine Konferenz der Töchter Egalitas? Nein, das jüngste Treffen des Forum Frauen im ADFC Ende Januar in Erfurt.

Das ausgesprochen gelungene Rahmenprogramm bescherte den Teilnehmerinnen nicht nur köstliche, von Männerhand zubereitete Vollwertgerichte sondern auch Schneespaziergänge bei 15° minus durchs historische Erfurt und beeindruckende Ausblicke auf den mittelalterlichen Dom und die Verkehrspolitik in den neuen Bundesländern. Doch im Mittelpunkt des Treffens stand anderes: Frauenfahrradtechnik, frauenspezifisches Engagement in der Verkehrspolitik und die Zukunft des Frauenforums selbst. Zwei Tage lang wurden diese Themen diskutiert, die Ergebnisse bezeugen den Status quo des Frauenforums auf deutliche und eindrucksvolle Weise.

Im ersten Arbeitskreis ging es um **Anforderungen an ein Fahrrad für Frauen**, geleitet wurde er von Ulrike Saade, Geschäftsführerin des Verbundes Selbstverwalteter Fahrradbetriebe in Berlin. Sie nannte zuerst einige wichtige und kritische Punkte bei Frauenfahrrädern, dazu gehören Rahmen, Lenker und Sattel, aber auch Gewicht, Fahrkomfort, Sitzposition und weibliche Körpermaße. Es stellte sich heraus, daß bestimmte Anforderungen schlecht unter einen Hut zu bringen sind. Ein stabiles Fahrrad, das sich gut beladen läßt, ist oft recht schwer und kann zur Last werden, wenn die Fahrerin es täglich aus dem Keller wuchten muß. Die verschiedenen Damenrahmen bieten zwar den angestrebten tiefen Durchstieg, lassen es jedoch bei größeren Rahmenhöhen an Stabilität fehlen, vor allem wenn frau mit Gepäck fährt.

Es wurde deutlich, daß sich aus den verschiedenen Lebenssituationen von Frauen unterschiedliche Wünsche an ein Fahrrad ergeben. Die berufstätige Radlerin, die auch gerne Fahrradurlaub macht, wird mehr Wert auf Schnelligkeit, gute aber durchschaubare Technik und Schutz für die Kleidung legen, während eine Frau, die Haushalt und Kinderbetreuung organisieren muß, größere Anforderungen an Transportmöglichkeiten mit dem Rad, Vielseitigkeit und einfachen aber wirkungsvollen Diebstahl-



schutz stellen wird.

Nicht alle Probleme des Radfahrens lassen sich durch entsprechende Fahrradtechnik lösen, auf manchen Gebieten ließe sich mehr durch eine verbesserte Infrastruktur in Form von Abstellanlagen, Ausleihmöglichkeiten oder Reparaturservice erreichen. Dennoch ist ein großes Angebot an Rädern und Zubehör für die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen sinnvoll, von den HerstellerInnen sollte deshalb ein breites Typenspektrum und mehr Forschung bei Frauenfahrrädern gefordert werden.

Für das ADFC Frauen Forum werden einige Fahrradtechnikexpertinnen eine Forderungskatalog zum frauengerechten Fahrrad erarbeiten, mit dem die Anliegen an HerstellerInnen und Öffentlichkeit herangezogen werden können.

Der zweite Schwerpunkt des Wochenendes lag bei **Verkehrspolitik von und für Frauen**. In ihrer Einleitung ging Juliane Krause, Verkehrsplanerin aus Braunschweig und Leiterin des Arbeitskreises, auf Grundbedingungen von Frauen im Verkehr ein. Sie müssen öfter Wegeketten zurücklegen (Aneinanderreihung von Wegen zu Kindergarten, Arbeitsplatz, Einkauf), besitzen statistisch weniger häufig ein Auto und sind daher stärker betroffen von den Nachteilen einer autogerechten Umgebung und der darin fehlenden sozialen Sicherheit.

Im praktischen Teil wurden Probleme für Frauen im Verkehr und Lösungsvorschläge von den Teilnehmerinnen zusammengetragen. Die genannten Problempunkte betrafen vor allem die Bereiche Infrastruktur (z.B. Qualität und Art von Radwegen), Verhalten von VerkehrsteilnehmerInnen und Aspekte der sozialen Sicherheit wie Beleuchtung. Lösungsvorschläge gab es für Politik (z.B. Zusammenarbeit von Frauen und Frauenorganisationen), Planung und Bedingungen für das Autofahren.

Daraus wurden konkrete Aktionsvorschläge für die Arbeit im ADFC

und nach außen entwickelt.

Innerhalb des ADFC sollten mehr Frauen in den bundesweiten Fachausschüssen mitarbeiten und dort frauenspezifische Themen einbringen. Sinnvoll ist auch die Entwicklung eines Anforderungsstandards zum Thema "frauengerechter Verkehr". Die Arbeit wird jedoch immer wieder an Grenzen stoßen, da bisher zu wenig Frauen im ADFC aktiv sind. Außerhalb des Vereins können verkehrspolitische Forderungen eingebracht werden durch Arbeitskreise "Stadtplanung für Frauen", Fotoausstellungen oder VHS-Kurse zu einzelnen Stadtteilen und der Verkehrssituation vor Ort.

In einem weiteren Referat beschäftigte sich Ursula Lehner-Lierz, stellvertretende Bundesvorsitzende des ADFC und ebenfalls Verkehrsplanerin, mit **Gleichstellungsstellen als Partnerinnen für ADFC Frauenarbeit**. Sie stellte Möglichkeiten und Probleme für die Zusammenarbeit dar und machte deutlich, daß wenige Gleichstellungsstellen sich bisher mit dem Thema "frauengerechte Verkehrsplanung" befaßt haben.

Auch bei ExpertInnen gibt es immer wieder Skepsis angesichts des Themas, weil die notwendigen empirischen Daten dazu fehlen. Für das Frauen Forum leitet sich daraus die Notwendigkeit ab, einen Bedarf für Forschungsprojekte auf Bundes- und Landesebene anzuregen, die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen in das Bewußtsein der Öffentlichkeit zu tragen und eigene Forderungen aufzustellen. Letzteres soll begonnen werden auf der Grundlage eines Fachreferates von Ursula Lehner-Lierz, aus dem von

ADFC Frauen ein Kriterienkatalog für frauengerechte Stadtplanung in Zusammenarbeit mit dem ADFC-Fachausschuß für Verkehrsplanung entwickelt und veröffentlicht

Fortsetzung S. 8 >>>



werden wird.

Abschließend ging es um die Zukunft des Frauen Forums auf organisatorischer Ebene. Bisher wird ohne fest umrissenen Status und eigene Mittel gearbeitet. Um die Abläufe zu vereinfachen und eine kontinuierliche Arbeit zu gewährleisten, soll das Frauen Forum einen offiziellen Status vergleichbar den Fachausschüssen erhalten. Das jährliche Wochenendseminar nur für Frauen und die Koordinierung der Aktivitäten werden für sehr wichtig gehalten, ansonsten sollen jedoch frauenspezifische Belange im Gesamtverband vertreten und die Auseinandersetzung mit Frauenthemen auch außerhalb von reinen Frauenkreisen gefördert werden. Mit der abschließenden Wahl einer ersten und zweiten Sprecherin für das Frauen Forum fand das Wochenende einen ergebnisreichen und zufriedenstellenden Abschluß.

Die drei Teilnehmerinnen des Treffens aus Frankfurt und Umgebung nahmen einen Arbeitsauftrag zur Frauenfahrradtechnik und viele Anregungen und Ideen für die noch junge aber stark motivierte Frauengruppe in Frankfurt mit zurück.

Die nächsten Treffen der Frankfurter ADFC-Frauengruppe sind am Samstag, 3. April, um 16⁰⁰ Uhr und am Samstag, 8. Mai, ebenfalls um 16⁰⁰ Uhr. Interessierte Frauen sind herzlich eingeladen, bei uns mitzumachen und können vorab Kontakt aufnehmen bei Gisela Schill, Tel: 069/6701114, oder Karin Deckers, Tel: 069/4940928.

kd

In die Mottenkiste mit "Radfahrer absteigen"



Wer kennt sie nicht: Die leidigen Schilder "Radfahrer absteigen"? Eifrige Zeitgenossen der radfahrenden Zunft verleiten sie zu Taten. Die Schilder werden abgehängt. Sie werden überpinselt und mit dem Aufruf "Autofahrer umsteigen" bei Aktionen demonstrativ mitgeführt. Als warnendes Zeichen des Stolperns hätten sie durchaus ihren Platz auf der Rathaus-treppe.

Nur OptimistInnen glaubten, daß die rot-grüne Stadtregierung mit Hilfe des Radförderprogramms und des Fahrradbeauftragten zur Einsicht gekommen wäre. Doch weit gefehlt. Der Fahrradbeauftragte ist weiterhin kein Wunschkind der SPD, das erwachsen werden kann. Eine Planstelle ist keineswegs auf Dauer beabsichtigt. Die besagten Bleche hängen noch nach 4 Jahren rot-grüner Politik an neuen Baustellen. Besonders erbost hat im September 92, daß sogar am neuen Radstreifen in der Mainzer Landstraße an der Ecke Westendstraße an der Baustelle - wie ein schlechter Scherz - gleich zwei dieser anstößig beschrifteten Bleche auftauchten.

Behördentest

Eine Alltagsradlerin begann deswegen einen Behördentest, zunächst telefonisch. Es interessierte, wie sich das Straßenverkehrsamt und der Fahrradbeauftragte dazu äußern. Da trotz Beschwerde die Schilder weiterhin hängenblieben, ging an den OB und das Rechtsamt am 4.11.92 folgendes Schreiben:

"Seit September 92 hängen an der Mainzer Landstraße Ecke Westendstraße am neuen Fahrradstreifen 2 Schilder aus der Mottenkiste: "Radfahrer absteigen". Weil der Fußweg wegen Kabelverlegearbeiten blockiert ist, ist er für die Bauzeit auf den Fahrradstreifen gelegt, soweit okay.

Mir ist bekannt, daß in Frankfurt diese Schilder wegen Diskriminierung des Fahrradverkehrs nicht mehr aufgehängt werden dürfen/sollen. Wie verhält es sich damit in Frankfurt tatsächlich? Ein Anruf im Ordnungsamt bestätigte, daß die Baustellenleitungen in Frankfurt darüber informiert sind, daß die Schilder nicht mehr benutzt werden sollen. Ein Anruf beim ADFC bestätigte mir ebenfalls diese Richtschnur.

Abgesehen davon, daß ich als Radfahrerin mit dieser Art von Geboten persönlich gar nicht angesprochen bin, scheint mir im Falle eines Unfalls die Sachlage nicht restlos geklärt zu sein. Deswegen benötige ich unbedingt Ihre definitive Aussage; auch im Falle eines Kinderunfalls.

Mein zweiter Anruf im zuständigen Fachreferat beim Ordnungsamt ergab folgendes: Ich schilderte, daß ich seit 4 Jahren diese Strecke mit dem Fahrrad montags bis freitags zurücklege. Erst mit dem neuen, breiten Fahrradstreifen, der bruchstückhaft die Neue Frankfurter Fahrradpolitik (???) dokumentieren soll, kam der totale Rückschritt in Form dieser antiquierten, fahrradfeindlichen Beschilderung. Wie geht das zusammen? Mir wurde erklärt, daß dort der Autoverkehr zu schnell sei - etwa mehr als Tempo 50? Aus Sorge würde die Stadt das Schild dort belassen. Aus Sorge wird diskriminiert? Wird kein gelber Baustellenstreifen für den unmotorisierten, umweltfreundlichen Fahrradverkehr angelegt?

Nein - so geht das nicht! Ich fordere die Stadt auf, unverzüglich und

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)
Angelika Goßmann (ag)
Rainer Mai (rainer)
Markus den Ouden (mdo)
Ralf Paul (rp)
Kerstin Schäfer (ks)
Eckehard Wolf (ew)

verantwortlich für diese Ausgabe:

Karin Deckers
Rainer Mai
Ralf Paul

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

Auflage: 1200

Druck: Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Redaktionsschluß für die Maiausgabe: 16. April 1993

Es gilt die Anzeigenpreisliste 06/91.

Persönliche Kleinanzeigen veröffentlichen wir kostenlos.



konsequent dieses diskriminierende Schild aus dem Verkehr zu ziehen. Falls sich Bauleitungen nicht an diese Regel halten, muß die Stadt diese unmißverständlich informieren und gegebenenfalls rechtlich vorgehen. Ein Aushängeschild für Frankfurt sind diese Schilder wahrlich nicht. Denn die psychologische Wirkung auf AutofahrerInnen ist verheerend: Wir brauchen uns um die ZweiradfahrerInnen nicht zu scheren. Wenn die an solchen gefährlichen Auto-routen fahren, sind sie selbst dran Schuld, wenn sie mit einem Auto kollidieren. Hier wird der Rücksichtslosigkeit des motorisierten Verkehrs Vorschub geleistet. Der geradeausführende Fahrradstreifen ist sowieso längst überfällig. Ich bitte um schnellstmögliche Klärung meines Alltagsanliegens als gleichberechtigte und besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmerin in dieser Stadt."

Fehlende Rechtsauskunft

Geantwortet haben weder der OB noch das Rechtsamt. Stattdessen stellte das Ordnungsamt mit Schreiben vom 5.1.93 lapidar fest:

"Ich habe Ihr Schreiben zum Anlaß genommen, die Situation im o.g. Bereich gemeinsam mit der Schutzpolizei zu überprüfen. Wir sind übereinstimmend zu dem Ergebnis gekommen, daß das Verkehrsschild "Radfahrer absteigen" ohne Wissen und Anordnung der Straßenverkehrsbehörde aufgestellt wurde. Dieses Schild wurde inzwischen entfernt und die Baustelle geräumt, so daß der Radweg wieder uneingeschränkt genutzt werden kann."

Nach bekanntem Muster wichen Verwaltung und Magistrat dem Problem aus. Die Schilder blieben nach der veranlaßten Amtsüberprüfung im September mit ausdrücklicher Billigung des Ordnungsamtes an Ort und Stelle hängen. Denn, so die telefonische Auskunft aus der autofixierten Behörde, der Autoverkehr sei dort zu gefährlich.

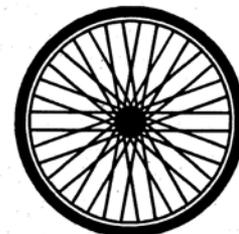
Um Rechtsklarheit zu schaffen, ist es wohl notwendig, daß in vergleichbaren Fällen das Ordnungsamt bei einem gemeinsamen Orts-termin tätig werden muß. Zuständig ist das Ordnungsamt, Mainzer Landstraße 323, 6000 Frankfurt, Herr Stahnke, Tel. 2123-2301 und Herr Wagner Tel. 2123-2318.

"Radfahrer absteigen" wurde auch als öffentliches Ärgernis bei der Fahrraddemo anläßlich des Deutschen Umwelttages angeprangert.

Radstreifen begünstigen illegales Parken

An einem Fakt gibt es nichts zu rütteln: In diesem Abschnitt der Mainzer steht der Radstreifen seit Mitte Dezember wieder zur Verfügung. Daß er allerdings aufgrund polizeilicher Ignoranz ab Deutscher Bank bis Zimmerweg täglich illegal zugeparkt ist, treibt weiter den aktiven AlltagsradlerInnen die Zornesröte ins Gesicht. Der Rückfall in fahrradfeindliche Zeiten ist auch mit Rot-Grün jederzeit auf der Tagesordnung. Ohne unsere Aufmerksamkeit und unser offensives Handeln geht es mit der Bevorzugung des Rads im Stadtverkehr nicht voran.

Gisela Becker



Satire: Ein Schwank aus dem Alltag

Neulich radelten wir, zwei noch unbescholtene Bürger, auf dem Radweg. Wir fuhren die in Frankfurt üblichen Schlangenlinien zwischen falsch geparkten Autos.

Plötzlich wurde unser Vorwärtsschub ganz gestoppt: Eine tiefe Baugrube, nur wenige Quadratmeter groß, zog sich quer über Radweg und Gehweg - dekoriert mit zwei Schildern der beliebten Marke "Radfahrer Absteigen".

Angesichts dieser Unverschämtheit brannte irgendwas durch. Ausnahmsweise dachten wir in diesem Moment nicht an zeitraubende und ergebnislose Telefonate mit der Stadt (was wir zweifellos am Montag, zwei Tage später, hätten tun können).

Wir handelten einfach. Binnen einer Minute waren die Schilder demontiert, zusammengefaltet und in der nächsten Mülltonne verschwunden.

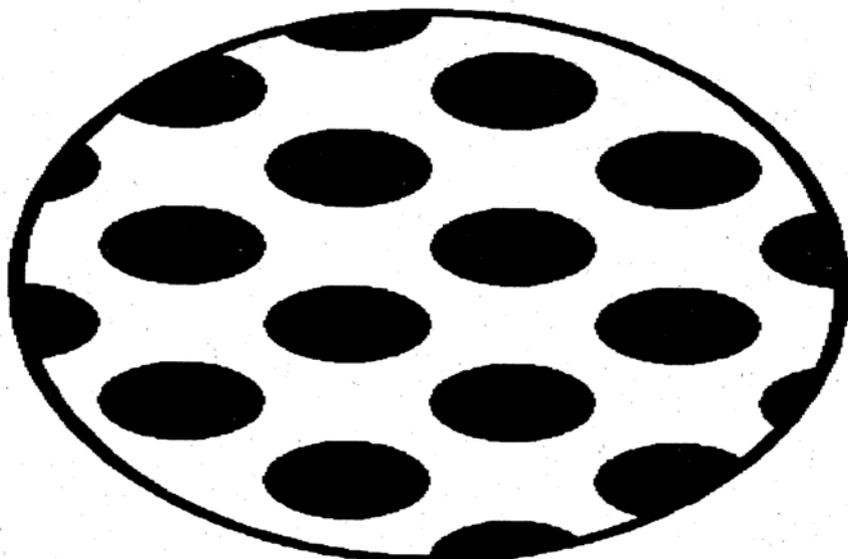
Soweit so gut. Unversehens tauchte ein wütender Mann auf, der sich mit uns prügeln wollte, falls wir seinem Auto etwas zuleide täten (ja hatten wir das denn vor?). Der Mann war aber nicht bereit zu sagen, welches von den illegal auf dem Radweg stehenden Autos denn nun seines war.

Bald erschien ein zweiter Mann auf der Bildfläche, der den ersten in seinen Drohungen gegen uns unterstützte. Er habe die Polizei gerufen, sagte er.

Wir einigten uns darauf, gemeinsam auf das Erscheinen der Polizei zu warten. Nach einer Viertelstunde erfolglosen Wartens kam dann heraus, daß die Polizei doch nicht gerufen wurde. So ein billiger Blöf!

Im besten Einvernehmen lösten wir das Meeting auf. Offensichtlich hat auch die Gegenseite in diesem merkwürdigen Theaterstück ihr Gesicht gewahrt.

Namen der Redaktion bekannt



Vom langen Gang durch die Instanzen

Seit mehreren Jahren gibt es die Zusage der Stadtverwaltung gegenüber dem ADFC, daß "Radfahrer absteigen" in Frankfurt nicht mehr verwendet werden soll.

Seitdem bezieht sich ein hartnäckiger Kreis von BeschwerdeführerInnen - erfolglos - auf diese Abmachung.

Ob nun wirklich weniger Fahrverbotsschilder aufgehängt werden als früher, kann ich nicht beurteilen. Sie sind nach wie vor zahlreich, sie nerven nach wie vor, und wenn keiner sie mitnimmt, bleiben sie trotz aller Beschwerden hängen.

Um klarzustellen, wie unwirksam die Zusage der Stadtverwaltung in der Praxis ist, folgendes Beispiel:

"Tages"-Baustellen

produzieren die meisten "Radfahrer absteigen"-Schilder. Der Name ist übrigens irreführend: Tagesbaustellen haben eine Lebensdauer von mehreren Stunden bis zu mehreren Wochen - im Schnitt etwa eine Woche. Solange bleibt "Radfahrer absteigen" eben hängen.

Hartnäckige Argumentation vor Ort hat keinen Sinn. Das diskriminierende Schild ist Eigentum der Baufirma. Die Bauarbeiter wissen üblicherweise nichts von einer Abmachung, daß das Schild nicht aufgestellt werden sollte - schließlich gehört es zur "normalen" Garnitur eines blockierten Radwegs.

Eine Beschwerde vor Ort führte bloß dazu, daß mir Kloppe angedroht wurde - ein zweifellos ernst gemeintes Angebot.

Den "normalen" Weg der Beschwerde bin ich so oft gegangen, bis ich einsah, daß ich nur meine Zeit verschwende. Das sieht so aus:

1.) Anruf beim Fahrradbeauftrag-

ten. Peter Blöcher gibt mir die Telefonnummer des zuständigen städtischen "Baubezirksleiters" - z.B. Ost/West, je nach Standort.

2.) Anruf beim Baubezirksleiter. Meist freundlicher Umgangston. Wühlen in den Unterlagen. Dann: "Äh, da haben wir hier nichts. Das muß eine Tagesbaustelle sein." - "Können Sie herausfinden, wer diese Baustelle macht?" - "Nein, darüber habe ich keine Informationen."

ma auch. Sie werden nicht auffallen.

Einen Fehler sollten Sie aber nicht machen: Die Autofahrbahn antasten. Das fällt sofort auf.

3.) Was passiert vor Ort? Nichts. Die diskriminierenden Schilder bleiben hängen.

4.) Wie reagieren die BeschwerdeführerInnen? - Nach diversen Versuchen dieser Art geben sie auf.

Die einen entfernen die Schilder kurzerhand - trocken, aber wirkungsvoll. Meistens werden sie aber bald ersetzt. Weil Schilderschwendung üblich ist - Volkssport: manche Leute dekorieren ihren Partykeller mit geklauten Verkehrsschildern - fällt den Baufirmen nicht unbedingt auf, daß "Radfahrer absteigen" was anderes ist.

Andere, wie Gisela Becker und nun auch ich, machen ein Politikum draus.

Verkehrspolitik

Das Schild "Radfahrer absteigen" stellt eine Behinderung und Diskriminierung des umweltfreundlichen Verkehrs dar.

Ein eindeutiger Rechtstitel fehlt. Zu prüfen wäre, ob es möglich ist, den Ein-

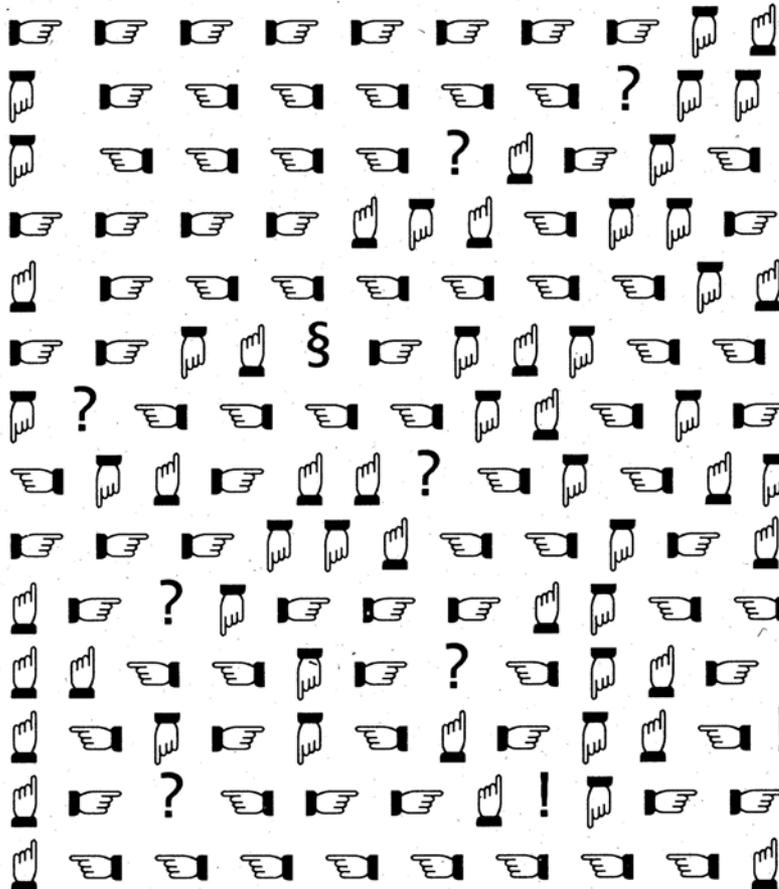
satz dieses Schilds in Frankfurt zu verbieten.

Dies ist eine politische Frage. Die bisherige Soll-Bestimmung der Verwaltung hat bekanntlich nicht funktioniert.

Die Verkehrspolitiker des zukünftigen Magistrats sollten sich mit dieser Fragestellung auseinandersetzen.

Eine neue, umwelt- und menschengerechtere Verkehrspolitik sollte als erstes mit den Symbolen von gestern aufräumen - oder?

Rainer Mai



Haben Sie den "Blaumilchkanal" von Ephraim Kishon gelesen? Haben Sie Bock auf Action? - Nun denn, Sie können Ihren eigenen Kanal graben. Besorgen Sie sich einen blauen Overall und einen Preßlufthammer. Reißen Sie Geh- und Radwege auf. "Sichern" Sie Ihre Baustelle mit den üblichen Schildern wie "Radfahrer absteigen" (kann jeder kaufen). Wer nervt, kriegt Dresche angedroht. Stellen Sie sich dumm, wie Kasimir Blaumilch. Sie wissen von nichts.

Un glaubwürdig? - Mag sein. Aber es funktioniert. Sie nutzen die anarchischen Strukturen einer Großstadt, wie jede echte Baufir-

Leserbrief:

Herausgeberin: Stadt Frankfurt am Main,
Dezerat für Umwelt, Energie und
Brandschutz, 1992

Redaktion: Dagmar Beckmann unter
Mitarbeit von Ingrid Drofto

Projektgrundlagen: GrünGürtel-Projektbüro,
Umweltamt



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Radfahren könnte noch schöner sein...

...wenn im Straßenverkehr Radfahrerinnen und Radfahrer zumindest als gleichberechtigte Partner anerkannt wären.

Deswegen setzt sich der ADFC Frankfurt ein

- für eine umweltgerechte und menschengemäße Verkehrspolitik, die konsequent das Radfahren fördert,
- für sichere und gut zu befahrende Radverkehrsanlagen und Radverkehrsnetze in Frankfurt und Umgebung,
- für ein besseres Angebot bei der kombinierten Nutzung von Fahrrad und FVV,
- für besseren Schutz gegen Fahrraddiebstahl, wie diebstahlsichere Abstellanlagen und bewachte Fahrradstationen.

Wenn Sie mehr über den ADFC und seine Arbeit in Frankfurt wissen möchten, dann besuchen Sie uns doch einfach in unserer Geschäftsstelle oder schreiben uns:

ADFC Frankfurt am Main
Eckenheimer Landstraße 57 b
6000 Frankfurt 1
Telefon: 069/59 00 56

Öffnungszeiten:
Mo-Fr: 17.15-19.00
Sa: 11.00-13.30

Außerhalb Frankfurts gibt es Ortsgruppen in Offenbach, Kronberg und Bad Vilbel.

Zum Grüngürtelplan

Beim ersten Lesen verstehe ich die zweite Textzeile wohl etwas miss (?): Ist dort etwa die Rede von einer Zeit, in der das Radfahren erst dann schöner wäre, wenn die Gleichberechtigung zwischen "Radfahrerinnen und Radfahrern" hergestellt wäre?

Wohl kaum, aber hier zeigt sich wieder mal, welche lächerliche Mißverständnisse bei derart seichem Rumgesülze auftreten können. Wo zuerst wortgewaltig Ausgrenzung vermieden werden soll um diese wenigen Worte später wieder mit dem Begriff "Partner" aufzunehmen?

Ist Euch bei der Benutzung des "Stolper-I's" die Beteiligungskündigung an einem solch grün-populistischen Freizeitradel-Projekt wie der "Grüngürtel"-Karte angedroht worden oder habe ich als neues Mitglied des ADFC die wahren Strukturen dessen noch nicht erkannt?

Von der schwachsinnigen Überschrift mal abgesehen, Radfahren könnte "noch schöner" werden. Der Ist-Zustand ist so völlig indiskutabel, das die Darstellung schon ans zynische grenzt. Radfahren MUSS "schöner" werden, aber vor allem gefahrloser und selbstverständlicher! Doch dazu bedarf es in Anbetracht der Situation hier in Frankfurt wohl einer etwas schärferen Gangart!

Carsten Joost, ADFC-Mitglied seit 1992.

Bei der Korrektur haben wir nicht gependt. Der Autor legt Wert auf seine besondere Form der Rechtschreibung.

Redaktionsteam

- 1 Zitrone
- 1 Teel. Honig
- 1/8 l Kefir oder Buttermilch
- 1/8 l Mineralwasser

Zitrone auspressen. Den Saft mit dem Honig verrühren und in den Kefir bzw. die Buttermilch rühren. Mit Mineralwasser auffüllen. In Gläser füllen und mit einer Zitronenscheibe verzieren.
PROST !

ag



**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 (D)
Fax: 069/5961408

Öffnungszeiten:

Mo.-Fr.: 17:15 - 19:00 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

Fitneßdrink

Damit wir nach einer schönen Radtour auch schnell wieder fit werden, hier mal etwas anderes:

Ein Fitneßgetränk, das nicht aus der Konserve stammt oder findige Geschäftsleute nur noch reicher macht. Es schmeckt nicht nur gut, sondern gibt uns genügend Mineralstoffe und Flüssigkeit wieder zurück.

Nach dem Motto ... man/frau nehme ...