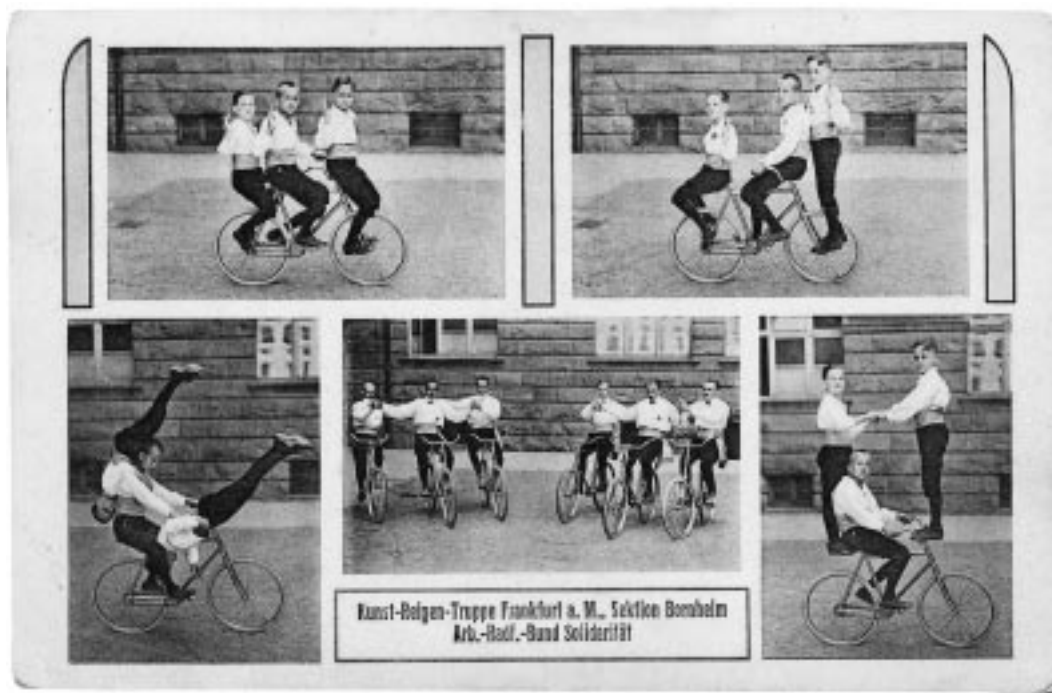




„Arbeit“ ohne Bodenberührung

Der Bericht über die ehemalige Fahrradfabrik „Frischauf“ in Offenbach (ffa 3/99) erinnert mich daran, daß mein bald 90jähriger Nachbar in seiner Jugend Mitglied der „Solidarität“ war. „Der Theo Sennlaub ist in den zwanziger Jahren ein toller Kunstradfahrer gewesen“, hieß es. Vielleicht gibt's da ja noch ein paar Fotos und Geschichten, Geschichte von unten, aus der Sicht des ehemaligen Aktiven.

Kunst-Reigen-Truppe Frankfurt a. M., Sektion Bornheim, Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität“. So steht es auf einer vergilbten Postkarte, auf der die Mitglieder des Vereins für den Fotografen posieren: In akrobatischen Stellungen, auf „Saalmaschinen“ von „Frischauf“. Aufgenommen im Hof der Linnéschule in Frankfurt-Bornheim, in deren Turnhalle die Kunst-Reigen-Truppe trainierte und wo in einem separaten Raum die wertvollen Räder untergebracht waren. Die Rahmenrohre sauber verpackt



Kunst-Reigen-Truppe Frankfurt a. M., Sektion Bornheim
Arb.-Radf.-Bund Solidarität

in Stoffmanschetten, um eine Beschädigung der verchromten Saalmaschinen zu vermeiden und sie auf Reisen zu den Auftritten zu schützen.

Blinkende Chromreflexe im Saallicht, Sprünge und Pyramiden auf dem Rad, 15 (!) Minuten „Action“ mit drei Leuten auf einer Maschine, ohne auch nur einmal mit dem Fuß den Boden zu berühren – zirkusreife Akrobatik.

Wie kam man zur „Solidarität?“ Für den Schüler der Linnéschule entstand der Kontakt über die in der Turnhalle trainierenden Kunstfahrer. Technik, Akrobatik und Ausdauer: Der Sport war attraktiv. Werbekampagnen auf der Hauptwache stellten die Sportler vor großem Publikum vor, Meisterschaften auf nationaler Ebene sorgten für Berühmtheit.

Training immer dienstags und freitags, am Wochenende dann oft Auftritte in den Festsälen der nähe-

ren Umgebung. „Show-Einlage“ würde man heute sagen, wenn die Radkünstler im Programm eines Schützenfestes oder einer Kerb angekündigt wurden. Die Anreise wird bezahlt vom Veranstalter, dazu Gage für den Auftritt, und, als zusätzliche Einnahmequelle (in einer Zeit, in der Kameras noch nicht in jedem Haushalt vorhanden waren und Erinnerungsfotos Seltenheitswert hatten), der Verkauf der Werbe-Postkarten an die Besucher. So ließ sich das Hobby finanzieren, denn auch die günstigen „Frisch-

auf“-Räder mußten vom Verein bezahlt werden. Dazu ein paar Mark Taschengeld für die Akrobaten und die (auch damals nicht ganz billigen) Reisen zu den sportlichen Wettbewerben.

Die nächste „Frischauf“-Filiale in der Höhenstraße sorgte für Reparatur und Pflege der Räder. Dort ließ man sich auch ein Straßenrad anpassen, mit extra kleinem Rahmen für den kurzen, leichtgewichtigen Akrobaten (der aber durchaus in der Lage war, während der Vorführung 3,5 Zentner weiter auf Seite 3

Adressfeld

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

Abo: DM 12 pro Jahr. Bei Postversand DM 21,-. Für Mitglieder des ADFC Frankfurt ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten. E-mail-Abonnement gratis. Anforderung an Redaktionsteam.

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

Da fehlt doch was!

Gewohnheitsmäßige frankfurt aktuell-LeserInnen werden in dieser Ausgabe den Bericht von unserem verkehrspolitischen Sprecher Fritz Biel über die aktuellen Ereignisse in der Frankfurter Radverkehrspolitik vermissen. Leider hat sich Fritz eine Verletzung an der Schulter zugezogen, so daß er eine Zwangspause einlegen muß. Die frankfurt aktuell Redaktion hofft, daß er bald wieder auf dem Damm ist und wünscht gute Besserung. **Aktuelle Informationen** (u. a. über die Situation in der Mörfelder Landstraße) werden **im Internet** bereitgestellt.



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

ADFC Frankfurt am Main e.V.

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

Kassenwart: Jean Coquelin

ADFC Frankfurt am Main e.V. und Infoladen:

ADFC Frankfurt am Main
Berger Str. 108 - 110
60316 Frankfurt am Main
☎ 069/49 90 100 • Fax: 069/49 90 217
http://www.ADFC-Frankfurt.de
Info@adfc-frankfurt.de

Öffnungszeiten:

Montag-Freitag: 17.15 - 19.00 Uhr
Samstag (März – Okt.): 11.00 - 13.00 Uhr

Kontoverbindung:

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

Kontakte für die Arbeitsgruppen:

Redaktionsteam frankfurt aktuell:

Ralf Haselhorst, Alfred Linder
frankfurt-aktuell@adfc-frankfurt.de

AG Kartografie:

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

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

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

AG KlauNix: Alfred Linder
klaunix@adfc-frankfurt.de

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

Frauengruppe: Karin Deckers, Christina Romeis

Infoladengruppe: Gisela Schill
info@adfc-frankfurt.de

Stadtteilgruppen:

Bockenheim/Westend: Christina Romeis
Bornheim, Ost- und Nordend: Karin Deckers

Frankfurt-West: Christian Kümmerlen

Nordwest: Petra Honermann

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

E-mail, Telefon, Fax:

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

Harald Braunewell ☎ 069/59 70 692

Karin Deckers ☎ 069/43 12 22

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

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

Petra Honermann ☎ 069/51 68 26

Jürgen Johann ☎ 069/76 29 28

Christian Kümmerlen ☎ 069/30 27 95

Alfred Linder Alfred.Linder@adfc-frankfurt.de
☎ 069/53 32 53, Fax: 069/52 04 08

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

Kamilla Nuyken ☎ 069/53 27 66

Ralf Paul ☎ 069/49 40 928

Oliver Ramstedt Oliver.Ramstedt@adfc-frankfurt.de
☎ 069/46 52 63, Fax: 069/46 93 91 23

Christina Romeis ☎ 069/74 84 68

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

Gisela Schill ☎ 069/670 11 14

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

Johannes Wagner ☎ 069/44 79 47

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

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

Editorial

(-1) Beginnen wir auch dieses Editorial wieder mit dem Redaktionsteam-Status-Bericht. Christine Hieber, die uns beim letzten Heft zur Seite stand, mußte Offenbach aus beruflichen Gründen verlassen und unterstützt jetzt den Münchner ADFC. Damit werden in frankfurt aktuell wohl bis auf weiteres die informativen Berichte über die Aktivitäten in Offenbach Stadt entfallen. Und auch der Kreisverband Offenbach Stadt dürfte über diesen Verlust mehr als unglücklich sein.

Wir wünschen Christine viel Erfolg bei Ihrem neuen Arbeitgeber und im Münchner ADFC ein ähnlich erfolgreiches Wirken wie in Offenbach.

Die (-1) am Anfang des Editorials ist übrigens kein Druckfehler, sondern stellt unser neues Redaktionsteam-Barometer dar ((-1) bedeutet ein Mitglied weniger). Um den entsprechenden Passus in dieser Rubrik kürzer fassen zu können, beginnen wir jetzt immer mit der aktuellen Barometeranzeige und hoffen,

daß schon das nächste Editorial mit (+...) anfängt.

Und um die Motivation dafür zu erhöhen, möchte ich mal wieder aus einer E-Mail zitieren, die uns neulich erreichte: „Frankfurt Aktuell gehört für mich ohne Zweifel zu den inhaltlich besseren ADFC Stadt/Regionalzeitungen. Weiter so!“

Dieses Lob gilt natürlich eigentlich nicht dem Redaktionsteam, sondern den zahlreichen ADFC-Aktiven, die uns mit den Artikeln versorgen, die im Heft erscheinen. Ohne diese Beiträge könnte frankfurt aktuell nicht existieren.

Und im nächsten Heft gibt es wieder ein richtiges Editorial, das nicht nur aus Redaktionsteam-Barometer und Eigenlob besteht – verspricht

Euer Redaktionsteam

Inhalt

- 1 „Arbeit“ ohne Bodenberührung – historischer Rückblick auf „Solidarität“
- 2 Editorial, Kontakte
- 3 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Frankfurt am Main e.V.
- 4 Bett & Bike in Hessen
- 5 Einlenken statt ausrasten. ADFC-Kampagne für mehr Rücksicht im Verkehr
Personelles aus Frankfurt am Main: Norbert Sanden, Karin Besel
- 6 Strategien entwickeln – wozu denn das?
Unser Fördermitglied Storck feierte 30jähriges Geschäftsbestehen
- 7 In nur zehn Minuten: Fahrradstraße Burgstraße
- 8 Bundeshauptversammlung in Bremen 1999
- 9 Termine, Treffpunkte, Ortsbeiräte
- 10 Ein blauer, gelber, roter und grüner „Radweg“. Radweg-Erfassung in Frankfurt-West
- 11 Pfalz – Elsass – Kaiserstuhl. Wo die guten Tropfen wachsen. Ein Tourenbericht
- 12 Bike & Bahn: Beide kamen – gut an! Ein Tourenbericht
- 13 Radwanderführer: Der Lahnradweg
- 14 20 Jahre ADFC: Der rechthaberische Aktionist wird angesehener Anwalt
- 15 Ein rechter Radfahrer ist in sein Rad verliebt. Philosophie des Fahrrads, Anno 1900
- 16 Autofreie Wohnoase Burgstraße? ■ 5. Ostseetour Lübeck – Usedom
- 17 U-Bahn Hausen: Bike&Ride verbessert ■ Verkehrsminister: Mehr fürs Fahrrad tun
„Ältere“ Tourenleiter gesucht ■ Rhein-Tour-Nachholung ■ Kleinanzeige
Irrgarten: Er steht nur diesen Sommer!
- 18 Haralds kleines ABC der großen Radfahr-Irrtümer
Unter grünen Dächern: Fahrradständer am Liebighaus
- 19 Die Leitlinien der Lokalen Agenda 21!
- 20 Radfahrer legen sich mit 230 km/h in die Kurve ■ Call a Bike oder Rufer in der Wüste
Touren, Aktionen, Codierungen usw.

15 Minuten Arbeit... (Fortsetzung von Seite 1)



auf seinen Schultern zu tragen). Damit konnten an den freien Wochenenden Touren zur Verwandtschaft nach Heidelberg oder Wetzlar unternommen werden.

Überhaupt das Reisen: In einer Zeit, als die billige Flugpauschalreise noch nicht erfunden war und der Begriff Autobahn noch nicht zum deutschen Wortschatz gehörte, boten Vereine wie die „Solidarität“ die Möglichkeit, mal über die Grenzen der Heimatstadt hinauszukommen. Dabei führten die „Show“-Auftritte und das Tingeln über die Dörfer nur in die nähere Umgebung. Weiter weg kamen die Akrobaten der Kunst-Reigen-Truppe vor allem als Sportler. Regionale Wettbewerbe und nationale Meisterschaften

(mit Schiedsrichterloge und Punktesystem ähnlich dem Eiskunslauf) brachten den Bornheimern große Erfolge. Bezirksmeister, Gau-meister, Gau-Bundmeister, Bun-



desmeister – Endausscheidung in Berlin – man kam herum im Deutschen Reich. Wettbewerbe in Halle, in Leipzig, in Nürnberg – für Menschen, die ansonsten bestenfalls zu Familienfesten, zur Verwandtschaft reisen konnten, bot sich über die Mitarbeit im Sportverein, in einer großen Organisation wie der Solidarität, eine attraktive Möglichkeit, die (nationale) Welt kennenzulernen (Berlin! Da gab's schon Rolltreppen! Welcher Frankfurter hatte so etwas schon mal gesehen?!). Und durch die Arbeiterolympiade 1931 in Wien kam man sogar ins Ausland. Aber da ging es nur noch halbherzig hin, das Berufsleben wurde wichtiger, man brauchte Geld, man sparte für neue Ziele, große Träume: endlich auch zu den (wenigen) Bornheimer Motorradbesitzern zu gehören. (ps)



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Landesverband Hessen e.V.

Vorsitzender: Klaus Montz

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

ADFC Bundesverband e.V.

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

Fördermitglieder des Kreisverbandes

■ Fahrrad Böttgen

Berger Straße 262-264
(siehe Anz. S. 16)

■ Per Pedale

Leipziger Straße 4
(siehe Anzeige S. 13)

■ Radschlag

Hallgartenstraße 56
(siehe Anz. S. 13)

■ Landkarten Schwarz

Eckenheimer Landstraße 36
(siehe Anz. S. 5)

■ Storck

Alexanderstraße 1
(siehe Anz. S. 7, Bericht S. 6)

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Frankfurt am Main e.V.

Seit ein paar Tagen ein eingetragener Verein

Schon auf der Jahreshauptversammlung '98 wurde als Tischvorlage der Antrag eingebracht, den ADFC Kreisverband Frankfurt als Verein eintragen zu lassen. Bis dato bildete der Landesverband Hessen e.V. rechtlich gesehen einen einzigen Verein, der mit seinem gewachsenen Umsatzvolumen inzwischen alle steuerlichen Freigrenzen überschritt. Bei sorgfältiger Prüfung der rechtlichen Lage waren beim Landesverband Hessen Zweifel aufgekommen, ob die bisherige Organisation des ADFC in Hessen noch zeitgemäß sei. Was würde passieren, wenn ein Kreisverband aus dem Ruder liefe? Müßte dann der Landesverband dafür geradestehen? Theoretisch waren äußerst delikate Situationen denkbar, die manches Vorstandsmitglied des LV um seinen Schlaf brachte.

In einem eigens veranstalteten Seminar im Herbst letzten Jahres erhielten die angereisten VertreterInnen der de facto autonom agierenden Kreisverbände einen Schnellkursus in Sachen rechtlicher und steuerrechtlicher Grundlagen und den dringenden Rat, sich als e.V. registrieren zu lassen. Motto: Ihr seid jetzt groß genug, in

die Selbstständigkeit entlassen zu werden. Den Delegierten leuchtete das ein. Der „e.V.“ bietet auch weitere Vorteile:

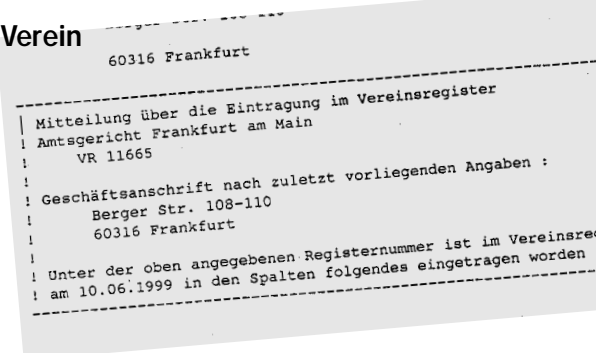
Bestimmte Haftungsausschlüsse für Vorstandsmitglieder (Haftung mit dem Vereinsvermögen, nicht mit Privatvermögen); die Möglichkeit, die Gemeinnützigkeit zu erhalten (verliehener Status des Finanzamts, steuerabzugsfähige Spenden an den Kreisverband dadurch erleichtert); insgesamt mehr Eigenständigkeit durch die eigene Rechtsfähigkeit als e.V. Ich hatte mich 1998 als neues, frischgewähltes Vorstandsmitglied bereit erklärt, diesen formalen Akt zu erledigen.

Es war ein langer mühseliger Weg durch die Instanzen, denn der Gesetzgeber hat ein paar Hürden eingebaut. Doch nun alles schön der Reihe nach. Schon die Voraussetzungen stimmten nicht. Es war eine Satzungsänderung mit qualifizierter Mehrheit erforderlich. Die wurde ordnungsgemäß in frankfurt

aktuell rechtzeitig angekündigt (wichtig!) und auf der letzten Mitgliederversammlung beschlossen. Damit nicht genug, hier fehlte noch eine Unterschrift, dort eine Beglaubigung, ein Geburtsdatum, eine Anschrift, eine Nummer ... Mein Eindruck: es ist erstaunlich, welche Kreativität Amtsträger entwickeln, um einer Antragstellerin das Leben schwer zu machen. Doch nun ist es vollbracht.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Frankfurt am Main e.V. ist seit dem 10.6.1999 ein eingetragener Verein und vom Finanzamt als vorläufig gemeinnützig anerkannt. Somit sind wir – laut einer dünnen, nicht einmal unterschriebenen Mitteilung des Vereinsregisters – befugt, als eingetragener Verein zu fungieren. Und wir sind jetzt auch in der Lage, eingehende Spenden einfacher zu handhaben.

Anne Wehr, (al)



Das zu erstellende Verzeichnis fahrradfreundlicher Betriebe lockt (potentielle) Radurlauber in unser Land. Nachdem Radurlauber in der vergangenen Zeit immer wieder geklagt haben und klagen mußten, dass sie nur schwer eine Übernachtung für eine Nacht gefunden haben, soll ihnen nun schon während der ersten Reiseplanung mit dem Verzeichnis signalisiert werden, dass sie hier in Hessen willkommen sind, dass sich die Tourismusbranche um ihre Bedürfnisse kümmert. Vor Antritt der Reise wird es dem Radurlauber oft egal sein, in welchem Hotel er letztlich einkehrt. Für Hessen gilt es jedoch, die Konkurrenz mit anderen attraktiven Radreiseländern zu bestehen.



Zentraler Bestandteil ist auch eine ausführliche Beratung der Beherbergungsbetriebe über die Bedürfnisse der Radtouristen und die Hilfestellung dabei, radfahrerfreundlich zu werden – u.a. dabei, gute Abstellanlagen und das richtige Werkzeug zu kaufen. Weitere Elemente des Angebotes sind:

Bett & Bike in Hessen

Bett & Bike ist einerseits ein Instrument der zielgruppenorientierten Qualitätssteigerung und -sicherung und andererseits des zielgruppenorientierten Marketings für Beherbergungsbetriebe. Es ermöglicht die weitere Stärkung eines für Hessen und für viele Gastgeber wichtigen Marktsegments. Es fordert ein Spezialangebot der Beherbergungsbetriebe und unterstützt durch die damit geschaffene Infrastruktur die Bedürfnisse des Radtourismus.

Werbeschilder für die einzelnen Betriebe, Tafeln und Fahnen.

Zur Zeit bestehen zwei Vorläufer-Projekte in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen, die bereits gut eingeschlagen haben. Anfang Juni hat der ADFC Hessen damit begonnen, auch für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland ein solches Projekt anzugehen. Wir werden darüber berichten.

Das sind die Kriterien für eine Aufnahme in das Verzeichnis

Für einen „Fahrradfreundlichen Beherbergungsbetrieb“ gelten folgende Mindestanforderungen:

Aufnahme radfahrender Gäste grundsätzlich auch für eine Nacht bzw. Unterstützung bei der Quartiersuche, wenn der eigene Betrieb belegt ist, Angebot eines Radlerfrühstücks: Müsli, Obst, Vollkornprodukte, Verschließbarer Raum für die Unterbringung der Fahrräder über Nacht, Trockenmöglichkeit für Kleidung und Ausrüstung, Service-Reparaturkoffer mit den wichtigsten Werkzeugen und Reparaturmöglichkeit, Aushang und Angebot

von regionalen Radwanderkarten sowie Bus- und Bahnfahrplänen, ggf. Fährangeboten und mindestens zwei weitere Serviceleistungen aus der Liste der wünschenswerten zusätzlichen Angebote.



Organisation von Tagesradtouren, Informationsangebot für Regentage, Hol- und Bringdienst für Gäste, Gepäcktransport zum nächsten Etappenziel

Persönliche Anmerkungen:

Die Preiskategorien baden-württembergischer Unterkünfte gehen bis DM 250 pro Nacht. Ich schwanke, ob ich Preisen oberhalb DM 100 den Eingang in dieses Verzeichnis erlauben würde. Von kompetenten Kennern der Szene ließ ich mich aber belehren, daß auch für diesen Typus des Reiseradlers ein Bedarf



Wünschenswerte zusätzliche Angebote:

Lunchpaket zum Mitnehmen bzw. Bereitstellung ökologisch verträglicher Verpackungen am Frühstücksbüffet für die selbständige Zusammenstellung des Lunchpakets, Informationen über weitere fahrradfreundliche Betriebe in der Region, Informationen über Lage, Öffnungszeiten und Telefonnummern der nächsten Fahrradreparaturbetriebe für größere Reparaturen, eigenes Angebot an qualitativ guten Mieträdern oder Informationen über örtlichen Fahrradverleih, Beratung der Gäste bei Buchung oder Anreise über umweltfreundliche Anreise mit Bahn und/oder Bus, Radlerinformationsecke mit weiteren regionalen Radlerinformationen und/oder einem Radlergästebuch, Tourenberatung (insbes. unter Berücksichtigung verschiedener Schwierigkeitsgrade bei Routen mit Steigungen, Ausschliederung bestimmter Routen etc.),

besteht. Höchst zerknirscht ob meines angestammten oberschwäbischen Geizes konzidiere ich, daß es dann Sinn macht – nur nicht für mich persönlich. Zumal ich von den „Amateuren“ noch persönlichere Betreuung erwarte. Baden-Württemberg hat das z.B. mit seinem alternativen Verzeichnis „Preisgünstig übernachten“ bestens demonstriert, dort sind Preislagen ab DM 25 durchaus üblich. Und das Angebot dieser Niedrigpreis-Unterkünfte ist wesentlich engmaschiger als die teilweise 40 km, die ich im Bett & Bike-Verzeichnis vorfand. Ich konzidiere, daß ich Äpfel mit Birnen vergleiche, denn diese Privatunterkünfte bieten bei weitem nicht immer die Annehmlichkeiten eines „Fahrradfreundlichen Gastbetriebs“. Ich behaupte aber mal, beide Angebote finden ihre Anhänger und sollten sich strenggenommen nicht wehtun. (al)



**PETER'S
RADTREFF**
Individueller Radbau

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













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

Einlenken statt ausrasten

ADFC-Kampagne für mehr Rücksicht im Verkehr

Auch neun Monate nach der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) herrscht vielerorts noch große Verwirrung darüber, wann ein Radweg benutzt werden muß und wann nicht. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) beobachtet, daß viele Radler nicht wissen, ob die Radwegbenutzungspflicht für sie gilt oder nicht.

Seit dem 1. Oktober 1998 müssen Radwege nur noch benutzt werden, wenn sie mit dem blauen Radweg-Schild gekennzeichnet sind. Voraussetzung ist dafür in der Regel eine Breite von zwei Metern – mindestens 1,50 Meter – und ein ordnungsgemäßer baulicher Zustand.

Der ADFC kritisiert, daß manche Kommunen das Thema bisher auf die lange Bank schieben. So seien die Möglichkeiten der neuen StVO erst zögerlich oder noch gar nicht umgesetzt worden.

und schneller vorankommt, ist das für viele Autofahrer noch immer überraschend.“ Die Umsetzung der neuen Regeln, so Große, müsse nicht nur in der Verkehrsplanung, sondern auch in den Köpfen erfolgen. Nur so sei ein besseres Miteinander im Straßenverkehr möglich.

Unter dem Motto „Einlenken statt ausrasten“ startet der ADFC jetzt seine jährliche Verkehrssicherheitskampagne. Mit witzigen Postkarten, die in vielen Kneipen in ganz Deutschland erhältlich sind, weist der ADFC auf die Neuregelungen der StVO hin. Die Postkarten können zusammen mit dem Info „Mehr Rechte für Radler“ auch über den ADFC, Postfach 107747, 28077 Bremen gegen Einsendung von 2,20 Mark in Briefmarken (Kennwort: Infoset) bezogen werden. Der ADFC informiert außerdem im Internet unter www.adfc.de über die neuen Bestimmungen.

ADFC Pressemitteilung mit freundlicher Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.



ADFC-Bundesvorsitzender Wolfgang Große: „Oft entstehen gefährliche Konfliktsituationen mit Autofahrern, die die veränderte Rechtslage für Radler nicht kennen. Wenn ein Radler auf der Straße fährt, weil er dort sicherer, komfortabler

Verantwortung für den ADFC Hessen zu übertragen. Klaus Montz

Karin Besel (Diplom-Geographin und ADFC-Aktive aus Trier) ist seit dem 1. Juni mit der Leitung des Bett&Bike-Projektes für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland betraut (siehe Artikel auf Seite 4). Karin Besel ist in der Landesgeschäftsstelle unter Tel. 069/944101-97 Fax 069/944101-98 bett-und-bike-hessen@t-online.de zu erreichen.

Norbert Sanden, (rha)

Personelles aus Frankfurt am Main

Norbert Sanden wurde, aufbauend auf einem Antrag des alten Landesvorstandes auf der Landesversammlung 1999, vom neuen Vorstand als Geschäftsführer des ADFC Hessen eingestellt.

Bisher war er als Sachbearbeiter für die Organisation der Landesgeschäftsstelle in Frankfurt am Main zuständig. Die wesentliche Ausweitung der Aktivität des ADFC Hessen in den letzten zwei Jahren und die sehr gute Arbeit, mit der Norbert Sanden dazu beigetragen hat, haben den Vorstand dazu veranlaßt, ihm mehr Kompetenz und



Europas größter Fachversand für den Radler

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

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

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

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

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

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

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

Seit
1903

Landkarten Schwarz

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



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

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

GINNHEIMER SCHÖNE AUSSICHT

Hessisches Gasthaus • Regionale Küche • Patisserie

Ginnheimer Stadtweg 129 • 60431 Frankfurt am Main
Mo - Sa 17.00 - 24.00 Uhr,
So. 11.00 - 15.00 Uhr und 17.00 - 23.00 Uhr
Mittwochs 12.00 Uhr Seniorentisch
Telefon 069/53 28 95

Strategien entwickeln – wozu denn das?

Wozu diese Worte ins Stammbuch? Der Kreisverband Frankfurt hatte zu einem Strategietreffen aufgerufen – gerade neun Leute fühlten sich angesichts des herrlichen Wetters und der Abstiegssorgen der Eintracht bemüßigt, ins Bürgerhaus Bornheim zu eilen, über die Hälfte davon Vorstandsmitglieder.

Wir müssen nicht das Rad neu erfinden, aber vielleicht ein paar Speichen erneuern.

Produkte haben oft sehr lange Lebenszeiten und brauchen nur relativ geringfügige Verbesserungen, die aber entsprechend unters Volk gebracht werden müssen („Das beste Persil das es je gab“). Bei uns zählen dazu die Tourenangebote. Zu rund 150 Touren des Jahres 1998 kamen knapp zweitausend TeilnehmerInnen. Und das trotz einer Auflage unseres Tourenprogramms von 10-tausend Exemplaren. Woran mag das gelegen haben? Fehlte bei der einen oder anderen Tourenbeschreibung der letzte Pfiff? Sind unsere Touren maßgeschneidert genug, um z.B. Leute anzulocken, die Streckenlängen und Steigungen einer Drei-Sterne-Fahrt nur im Zwei-Sterne-Tempo meistern wollen? Sollen unsere bis-

Schon viele honorige Firmen und Institutionen sind den Bach runtergegangen, weil sie sich auf ihren Lorbeeren ausgeruht und an ihrem Erfolgsrezept festgehalten hatten, mit dem sie groß geworden waren. Im Gegensatz dazu sprießen Firmen aus dem Boden, die – anfangs mitleidig belächelt – nach kurzer Zeit mit ihren Produkten für Furore sorgen. Die Börsianer können hier ein Lied davon singen, welchen Kurs manche Zukunftswerte einschlagen, während Traditionswerte als nicht mehr zukunftsfähig eingeschläfert werden.

her schon recht erfolgreichen Damentouren noch gezielter angeboten werden? Haben wir es versäumt, in der Lokalpresse für unsere Touren zu werben? Zu vorstehenden Fragen haben wir vielversprechende Antworten gefunden.

Was nützt es, wenn wir Gutes tun und keiner nimmt davon Notiz?

Werbung – Image – Öffentlichkeitsarbeit. Der Umgang mit den Medien will gelernt und gekonnt sein. Noch haben wir das nicht perfekt im Griff. Angesichts immer mal neuer Ansprechpartner im Zeitungs-gewerbe müssen wir die aktuellen Strukturen und Kommunikationswege erst einmal zentral erfassen und unseren Multiplikatoren, z.B. den Leitern unserer Arbeitsgruppen, zur Verfügung stellen. Gleichzeitig streben wir an, eine Person zu gewinnen, die uns hier die entsprechenden „Umgangsformen“ in

einem Seminar beibringen kann. Wie soll beispielsweise formuliert werden, um bei der Presse berücksichtigt zu werden? Welche Themen könnten ankommen? Welche Aktionen sind publikumswirksam? Als Beispiel wurde die Karfreitags-tour nach Ilbenstadt angeführt. Ideal wäre es natürlich, die Öffentlichkeitsarbeit gezielt anzuschieben.

Das Geld liegt auf der Straße – und keiner hebt es auf

Mit welchen Aktionen können wir neue Mitglieder werben? 1500 Mitglieder in Frankfurt klingt viel, ist aber sicher noch sehr ausbaufähig. Aber auf welche Art? Ideen sind gefragt. Wir haben Fahrradläden besucht, und sind nach einer halben Stunde um einen Mitgliedsantrag reicher wieder weggegangen. Beispiel Codierung: der Verfasser hat sich bereit erklärt, im Herbst ein praxisorientiertes Seminar zu lei-

ten. Es geht dabei ums Renommee (und nebenbei auch um Geld), gewaltige Vorarbeiten sind schon geleistet – jetzt müssen wir die Früchte ernten.

Human Resources – auf ewig ein Fremdwort?

Alle Firmenchefs verkünden, wie wichtig ihnen ihr Personal ist. Die Wirklichkeit sieht häufig anders aus. Unser Personal besteht nicht aus bezahlten „Sklaven“, sondern aus ehrenamtlich tätigen Mitgliedern. Der Terminus „innere Kündigung“ kommt bei uns kaum vor, denn man kann ja jederzeit seinen Austritt oder Rücktritt erklären oder stillschweigend die Mitarbeit einstellen. Oder man kann signalisieren, daß man/frau bereit wäre, aktiv zu werden – und keiner nimmt davon Notiz. Gerade Neu-Eintritte versprechen unverbrauchten Idealismus, nur der Leiter oder die Leiterin der AG erfährt zu spät oder gar nicht davon. Damit ist häufig eine unwiederbringliche Chance vertan. Oder jemand bringt Stunden und Tage für eine Arbeit auf, ohne dafür irgendeine Art von Anerkennung zu bekommen. Psychologen kennen die Reaktion. Wir wollen, daß sich unsere Mitglieder künftig noch gezielter zum Nutzen der gemeinsamen Sache einbringen können. Wie, das ist noch festzulegen. Allerdings, an der unbezahlten Ehrenamtlichkeit führt kein Weg vorbei.

Die in meinen Augen überfällige Veranstaltung verlief ausgesprochen konstruktiv und harmonisch – sie darf aber im wahrsten Sinne nicht ohne Folgen bleiben. Denn in gut vier Stunden konnten viele Themen nur generell behandelt werden, die Feinarbeit steht noch an, viele Punkte wurden nur touchiert oder überhaupt nicht angesprochen. Vielleicht findet sich ein noch angenehmeres Ambiente für dieses Forum. Wer Ideen einbringen und mitarbeiten möchte, möge sich bitte telefonisch oder per E-mail melden beim Verfasser (Adressen siehe AG Klaunix auf Seite 2).

Unser Fördermitglied Storck feierte 30jähriges Geschäftsbestehen

Seit über 50 Jahren ist der Geschäftsbegründer Günter Storck, inzwischen 66 und Pensionär, dem Radsport verbunden, fuhr in den 50ern aktiv Rennen. Seine Frau Margit ist die Tochter von Willi Müller, einem der ersten Radrennprofis der damals jungen Bundesrepublik. Beide machten ihr Hobby zum Beruf und gründeten am 26. Juni 1969 ihren Familienbetrieb in der Burgfriedenstraße, wo sie das Geschäft von Willi Lauer übernahmen. 1979 zog man in die heutigen Geschäftsräume um, als es am alten Standort zu eng



geworden war. Heute führt Sohn Andreas den Betrieb weiter.

Das Radler-Schlaraffenland:

Direkt am Rödelheimer Bahnhof warten rund 1.000 Räder auf neue Besitzer: Eine Riesenauswahl an Damen-, Herren- und Kinderrädern, ob Touren-, Rennräder oder Mountainbikes in allen Größen und Qualitätsklassen. Da bleibt kein Kundenwunsch ohne Erfüllung. Zudem

werden alle Renn- und Freizeitsportler mit nützlichem Zubehör ausgerüstet: von Rennsocken über die Allwetterjacke bis zum Helm, vom Mineraldrink bis zu Pflegemitteln für das Rad: Bei Storck werden anspruchsvolle Kunden fündig – und zuvor fachmännisch beraten.

Wir vom ADFC gratulieren herzlich. Wir wissen es sehr wohl zu würdigen, daß sich dieser Traditionsbetrieb aus eigenem Antrieb und spontan zu einer Fördermitgliedschaft für den ADFC entschieden hat.

Redaktion frankfurt aktuell

(al)

In nur zehn Minuten

Fahrradstraße Burgstraße, an einem Freitag im Juni,
zwischen 16.35 und 16.45 Uhr



Ohne Worte

Fotos: (ps)

STORCK oHG



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

Kundendienst
Hol- und Bringservice
Große Auswahl an
Gebraucht-Fahrrädern

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



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

Sportsfrau

Jordanstraße 27
Tel. 069/97 98 14 01

Do, Fr 10 - 20 Uhr
Sa 10 - 16 Uhr

Bundeshauptversammlung in Bremen 1999

Zum Rahmenprogramm der BhV gehörte am Vorabend ein Empfang im Bremer Rathaus durch Oberbürgermeister Henning Scherf. Zum 20. Jubiläum war auch Frau Tebbe gekommen, die Witwe des Begründers des ADFC, Jan Tebbe.

Am Samstag folgte nach der Begrüßung durch den Bundesvorsitzenden Michael Große eine Ansprache von Mr. Richard Kisamadu, Projektleiter der Jugendhilfe Ostafrika in Uganda, die durch den ADFC unterstützt wird (siehe Radwelt 6/98, Hilfe für Ruanda). Kisamadus Projekt zeigt mittlerweile großer Wirkung.

Projekt mit großer Wirkung

Auf Bildern sahen wir, auf welcher vielfältigen und z.T. unglaublichen Weise Fahrräder in Uganda benutzt werden, meist als Transportmittel. Dabei werden die Fahrräder oft so mit Bananen, Schuhen oder auch Holz beladen, daß man von den Rädern selbst nicht mehr viel erkennt. Wer in Uganda sein Geld nicht damit verdient, Sachen zu verkaufen, die er mit dem Fahrrad transportiert, bietet z.B. einen Fahrrad-Taxidienst an. Auf dem Gepäckträger ist ein Sitzkissen montiert, auf dem man im Damensitz mitfahren kann. Eine weitere wichtige Berufsbranche betrifft Ärzte, Pfleger und Sozialarbeiter. Sie können

Am 15. und 16. Mai 1999 fand die diesjährige Bundeshauptversammlung (BhV) in Bremen statt. Ich als Neuling im ADFC habe dort sowohl bei den Veranstaltungen des Rahmenprogramms, als auch bei der BhV selber einiges an Erfahrungen und Informationen sammeln können.

sich mit dem Fahrrad wesentlich weiter und schneller bewegen und ihre Hilfe auf entfernt gelegene Dörfer ausweiten. Die Unterstützung durch den ADFC ist auch hier also mehr als angebracht.

Nach den Berichten des Bundesvorstandes, Hauptausschusses und der Kassenprüfer (der Kassenwart erntete für seine ordentliche und übersichtliche Kassenführung großes Lob), kamen wir zur Beratung von Anträgen.

Am Vorabend hatte bereits die Antragskommission die verschiedenen Anträge geprüft, um ggf. der Versammlung vorzuschlagen, den einen oder anderen Antrag zu streichen (z.B. weil er nicht der Zustimmung der Delegierten bedarf, oder an einen entsprechenden Fachauschuß verwiesen werden kann).

Forderungen an die neue Regierung stellen

Zuerst wurde dann beschlossen, Forderungen an die neue Regierung zu stellen, damit der Radverkehr den Möglichkeiten entsprechend gefördert wird. Zwischendurch gab es eine richtiggehend heiße Phase. Ein Mitglied des Bundesvorstandes,

Benno Koch vom LV Berlin, wurde aufgefordert, zurückzutreten. Nach Meinung einiger Delegierter führte er sein Amt nicht ordentlich aus. Er hatte tatsächlich bei verschiedenen Sitzungen durch Abwesenheit geglättet. Die Zusammenarbeit mit den anderen Vorstandsmitgliedern war wohl nicht die beste. Durch Einspruch eines Vorstandsmitglied wurden die Wogen jedoch wieder geglättet.

Der Landesverband (LV) Sachsen stellte den Antrag, es solle ein Präzedenzfall bzgl. der Umsetzung der StVO-Novelle geschaffen werden. Das Urteil dazu solle von einem Oberlandesgericht gefällt werden, damit der Präzedenzfall eindeutig sei und rechtsempfehlenden Charakter habe. Dieser Antrag wurde von der Versammlung nicht abgelehnt, soll jedoch nur als Ultima Ratio in Frage kommen.

Der Bundesvorstand stellte den Antrag, die Facharbeit zu verbessern. Damit die Fachausschüsse effizienter arbeiten können, wurde beschlossen, daß sie zeitlich begrenzte Fachgruppen einsetzen dürfen (z.B. für einzelne Aktionen). Die Facharbeit soll außerdem finanziell besser unterstützt werden.

Nach diesem TOP wurde die Versammlung unterbrochen, um am Abend die ersehnte Radlerparty zu feiern. Das taten wir dann auch bei gutem Essen und guter Musik bis tief in die Nacht.

Engagement in der European Cyclists Federation

Als ADFC-Mitglieder habt Ihr bestimmt alle schon vom ECF gehört. Die European Cyclists Federation (der Name steht auf der Rückseite eures Mitgliedsausweises) ist der Europäische Fahrradverband, mit ca. 400.000 Mitgliedern. Von denen stellt der ADFC fast 100.000 und ist somit die größte Fraktion. Daher und wegen des Zusammenwachsens Europas wurde beschlossen, sich stärker im ECF zu engagieren.

Ein Antrag forderte, die „Bremer Thesen 1989“, das Grundsatprogramm des ADFC, zu überarbeiten und neu festzuschreiben. Dies wird nun unter Federführung des LV Schleswig-Holstein geschehen.

In Bremen hat es mir gut gefallen. Es war interessant zu hören, welche Probleme woanders auftreten, und sich mit anderen ADFClern auszutauschen. Nur eine Enttäuschung habe ich erlebt: Bremen ist doch nicht das Fahrradparadies, von dem ich die ganze Zeit geträumt habe...
Alexandra Schmehl

Zweirad Ganzert

**Mainzer Landstraße 234
60326 Frankfurt (Galluswarte)**

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

MERIDA

**PEUGEOT
CYCLES**

PINARELLO

DIAMANT

HERCULES

KETTLER ALL-RAD

GIANT BIKES

KTM
Bikes vom Besten

VILLIGER
SWISS FINEST

JUCHEM
CUSTOM MOUNTAIN BIKES

TREK

TERMINE

Mo.	12.7.	T	Technik-Stammtisch
Di.	20.7.	R	Redaktionsteam
Mi.	21.7.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	21.7.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	26.7.	T	Technik-Stammtisch
Di.	27.7.	VS	Vorstandssitzung
Do.	29.7.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Fr.	30.7.	CM	Critical Mass
Fr.	30.7.	BO	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bornheim, Ost- und Nordend
Fr.	30.7.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	2.8.	F	ADFC-Frauenstammtisch
Mo.	9.8.	T	Technik-Stammtisch
Di.	17.8.	VS	Vorstandssitzung
Mi.	18.8.	V	AG Verkehr Plenum
Mi.	18.8.	W	Stammtisch der Stadtteilgruppe Ffm-West
Mo.	23.8.	T	Technik-Stammtisch
Di.	24.8.	R	Redaktionsteam
Do.	26.8.	BW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bockenheim/Westend
Fr.	27.8.	CM	Critical Mass
Fr.	27.8.	BO	Stammtisch der Stadtteilgruppe Bornheim, Ost- und Nordend
Fr.	27.8.	NW	Stammtisch der Stadtteilgruppe Nordwest
Mo.	6.9.	F	ADFC-Frauenstammtisch
Mo.	6.9.	T	Technik-Stammtisch
Di.	7.9.	VS	Vorstandssitzung

TREFFPUNKTE

BO	20.00	Kneipe „Im Hinterhof“, Egenolffstraße 17
BW	19.30	Kneipe „Pilok“, Jordanstraße 3
CM	16.00	Konstabler Wache / Kurt-Schumacher-Straße
F	19.30	Kneipe „Im Hinterhof“, Egenolffstraße 17
NW	19.00	„Einstand“, Am Ginnheimer Wäldchen 1 Vereinsgaststätte des Tennisclubs Blau-Gelb
R	19.30	Treffpunkt auf Anfrage (069/7071683)
T	18.15	„Heck-Meck“, Bockenheim, Diemelstraße / Friesengasse
TO	20.00	„Melange“, Bockenheim, Ecke Jordanstraße / Jungstraße
V	19.30	Club Voltaire, Kleine Hochstraße 5, 2. Stock
VS	19.30	Geschäftsstelle / Infoladen, Berger Straße 108-110 HH
W	19.30	Zum Goldenen Löwen, Unterliederbach, Liederbacher Str. 60 a

TECHNIK-BASTELKURSE

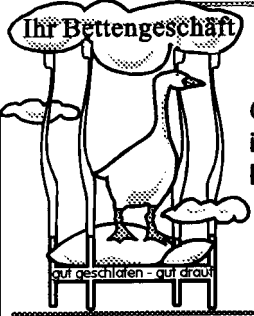
Motto: Hilfe zur Selbsthilfe. Praktisches Werkstatt-Angebot. Für Leute, die unter fachlicher Anleitung lernen wollen, ihr Fahrrad selbst zu reparieren und zu warten. Und für erfahrene SchrauberInnen, denen das Werkzeug fehlt. Was – am selbst mitgebrachten Fahrrad – gemacht wird, richtet sich nach den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

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

- 10.7. **Anfänger/innen** Anmeldung: Ralf Paul, Tel.: 494 09 28
- 17.7. **Offener Workshop für alle Bastler/innen** Anmeldung: Peter Wendt, Tel.: 44 73 77
- 24.7. **Drahteselklinik** Anmeldung: Andreas Dorn, Tel.: 707 26 94
- 31.7. **Offener Workshop für alle Bastler/innen** Anmeldung: Peter Wendt, Tel.: 44 73 77
- 7.8. **Ohne Thema** Anmeldung: Rainer Mai, Tel.: 41 30 85
- 14.8. **Offener Workshop für alle Bastler/innen** Anm.: Gerhard Bauscher, Tel.: 0171-71 29 372
- 21.8. **Wir machen unser Rad fit für den Herbst** Anm.: Andreas Dorn, Tel.: 707 26 94
- 4.9. **Offener Workshop für alle Bastler/innen** Anm.: Christof Beschorner, Tel.: 51 79 88
- 11.9. **Anfänger/innen** Anmeldung: Ralf Paul, Tel.: 494 09 28

Weitere Termine bitte bei Ralf Paul, ☎ 494 09 28, erfragen.


Ihr Bettengeschäft!



Guter Schlaf ist schon die halbe Gesundheit

Modul-Matratzen

- kinderleichte Handhabung
- oberbreite Partnermatratzen
- individueller, garantierter Liegekomfort



MODULUS
das variable Freyja-Schlafsystem.

Freyja Linder
dormiCIEL

Frankfurt-Ginnheim
Wilhelm-Epstein-Straße 61 kein
Schaufenster

Tel. (069) 52 19 45

<http://www.dormiciel.de>

ORTSBEIRÄTE

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

- OBR 1 (Bahnhof/Gallus/Innenstadt) 24.8.
- OBR 2 (Bockenh./Kuhwald/Westend) 16.8.
- OBR 3 (Nordend) 26.8.
- OBR 4 (Bornheim/Ostend) 17.8.
- OBR 5 (Niederrad/Oberrad/Sachsenh.) 20.8.
- OBR 6 (Goldstein/Griesheim/Höchst/Nied/Schwanheim/Sindlingen/Sossenheim/Unterliederbach/Zeilsheim) 17.8.
- OBR 7 (Hausen/Industriehof/Praunheim/Rödelheim/Westhausen) 17.8.
- OBR 8 (Heddernheim/Niederursel/Nordweststadt) 26.8.
- OBR 9 (Dornbusch/Eschersh./Ginnh.) 26.8.
- OBR 10 (Berkersheim/Bonames/Eckenheim/Preungesheim) 24.8.
- OBR 11 (Fechenheim/Riederwald/Seckbach) 23.8.
- OBR 12 (Kalbach) 20.8.
- OBR 13 (Nieder-Erlenbach) 24.8.
- OBR 14 (Harheim) nix
- OBR 15 (Nieder-Eschbach) 20.8.
- OBR 16 (Bergen-Enkheim) 17.8.

Ein blauer, gelber, roter und grüner „Radweg“

Eindrücke von Radwege-Erfassern

Die AG Verkehr hat, neben anderen aktiven ADFC'ern, auch die Stadtteilgruppe Frankfurt-West dazu vergattert, die „Radwege“ zu erfassen. Damit gemeint sind alle Straßen, Bürgersteige, Wege etc., die mit einem runden blauen Verkehrsschild zuzüglich Radsymbol geschmückt sind, also alle Fahrradstreifen, alleinigen Radwege sowie die gemeinsamen und getrennten Rad- und Fußwege, die von Radfahrern benutzt werden müssen. Versehen wurden wir mit einem Stoß Karten und einer Legende, aus der hervorging, welche farbliche Markierung für welche Radwegart vorzusehen ist.

Wir machten uns also an das Abradeln und zwar anfangs mit gemischten Gefühlen, da wir nicht wußten, wieviel Arbeit das insgesamt bedeuten würde. Auch konnten wir uns des Eindrucks nicht erwehren, das zu tun, was eigentlich die Straßenverkehrsbehörde schon längst hätte machen müssen: bis 1.10.1998 zu überprüfen, inwieweit gemäß den Vorgaben der Novelle zur StVO die Benutzungspflicht entfallen muß. Dann sagten wir uns aber, eine möglichst lückenlose Erfassung sowie eine u.U. später folgende, (vom ADFC?) vorzunehmende Bewertung liege



Absteigen, schieben, Motor aus: Interessante Radwegbeschilderungen im Westen der Stadt

sicher im Interesse aller Radfahrer, um deren Anliegen wir uns ja intensiv kümmern (sollten). Das war schließlich Motivation genug.

Wir versuchten mit Adleraugen, die runden, einschlägigen Schilder zu entdecken. Manchmal sind wir zunächst bei rückwärtiger Ansicht auf die ebenfalls runden Verkehrs-

zeichen für Halteverbote bzw. Geschwindigkeitsbeschränkungen hereingefallen. Wir konnten feststellen, daß seitens der Stadt schon – ein wenig – getan wurde. Im wesentlichen sind Schilder abgehängt worden, also sogenannte „andere Radwege“ entstanden, wo die Voraussetzungen der StVO-Novelle ganz offenkundig nicht erfüllt waren. Nicht zu unterschätzen war auch der hohe Unterhaltungswert des Abradelns, sahen wir doch manche kabarettreife Beschilderung. So finden sich auf der rechten Seite der Hoehster Farbenstraße vor dem Sindlinger Kreisel auf ca. 200 m dicht hintereinander folgende Schilder: alleiniger Radweg, gemeinsamer Rad- und Fußweg, getrennter Rad- und Fußweg, alleiniger Radweg. Die AG Verkehr wird sich demnach über unsere bunte Markierung – auch bei anderen Stellen – freuen. Ebenso lustig gestaltet sich die Beschilderung am Tor Nord der ehemaligen Hoehst AG. Die Unterführung zwischen S-Bahn und Tor Nord ist per Schild als „Radweg“ ausgewiesen,

doch ein Zusatztext fordert kategorisch: Radfahrer absteigen, Motor abstellen und schieben! Die Bodenschwellen auf diesem absurden Weg sind dabei schon fast eine Gratiszugabe zu nennen.

Nachdem wir die Erfassung abgeschlossen haben, kennen wir jetzt wahrscheinlich alle einschlägigen Verkehrszeichen in Sossenheim, Griesheim, Nied, Unterliederbach, Höchst, Zeilsheim und Sindlingen. Wir haben mittlerweile die Markierungen so verinnerlicht, daß uns nunmehr auf privaten Strecken bei jedem betr. Verkehrsschild automatisch die entsprechende Markierung („aha, ein „roter“ Radweg!“) einfällt. Das wird sich hoffentlich im Laufe der Zeit wieder geben.

Neugierig sind wir jetzt natürlich darauf, wie es weitergehen wird, wenn die „Radwege“ für das gesamte Stadtgebiet erfaßt sind. Die Kärnerarbeit des Erfassens ist wohl nur der Auftakt zu neuen Aktivitäten (für die Stadt, den ADFC?).

Eva Kröcher, Katharina Surhoff,
Christian Kümmerlen

THOMAS SCHEEL
Malermeister

Das Flexibelste, was Ihnen mit Farbe passieren kann

• Fassaden-Sommeraktion •

Preisgünstige Ausführungen sämtlicher
Tapezier-, Anstrich- u. Bodenbelagsarbeiten

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

Pfalz – Elsass – Kaiserstuhl

Wo die guten Tropfen wachsen

Die Zugfahrt bis Gernsheim, wo wir per Fähre über den Rhein setzten, war gemütlich. Man döste vor sich hin, schraubte nochmal an seinem Fahrrad, erzählte sich Anekdoten von anderen „Gute-Tropfen-Touren“, denn die von Bertram Giebeler und Anne Wehr organisierte Tour über Christi Himmelfahrt gehört schon zum Standardprogramm des ADFC Frankfurt.

Zunächst ging es auf kleinen Landstraßen in der Rheinebene Richtung Grünstadt und Neustadt an der Weinstraße. „Wenn die immer so langsam fahren, wird das ja langweilig“, dachte ich nach den ersten Kilometern, der ersten Etappe, die mit 95 Kilometern zu der längsten der insgesamt viertägigen Tour gehörte. Die erste Steigung wurde noch angekündigt, sie war locker zu schaffen, doch beim Blick nach rechts auf den Höhenzug des Pfälzer Waldes war mir klar: Das wird so nicht bleiben. Die Fahrt ging gemächlich weiter an der pfälzischen Weinstraße bis nach St. Johann. Und dort kam, wie versprochen, das „dicke Ende“, es ging rund zwei Kilometer mal mehr mal weniger steil einen Waldweg hoch bis zum Naturfreundehaus, das wunderschön gelegen mitten im Pfälzer Wald unsere erste Übernachtungsstation war. Nur ein paar „Cracks“ schafften die Steigungen, ohne abzusteigen. Der Blick von der Terrasse des Naturfreundehauses in die Rheinebene und das erste Glas Wein versöhnten alle mit der Strapaze zum Tagesende.

Der zweite Tag begann mit einer wunderbaren Abfahrt. Der Marktplatz von Annweiler war nach wenigen Kilometern erreicht, es war Zeit, sich dort mit lebensnotwendigen Vitaminen und regionalen Köstlichkeiten zu versorgen und das alte Mühlrad im Gerberviertel zu bewundern. Anschließend ging es langsam, aber stetig ansteigend, durch ein idyllisches Pfälzerwald-Tal in Richtung Frankreich. Für Auge und Seele die reinste Erholung: blühende Wiesen, Bäume, ein kleiner Bach, der sich durch das schmale Tal schlängelt. Auf den



„Um acht Uhr morgens am Bahnhof sein. Und das am Feiertag, wenn ich endlich einmal ausschlafen könnte. Außerdem hat mein Fahrrad nur sieben Gänge. Soll ich mir das zumuten? Schließlich ist das Elsass alles andere als ein Flachland“ – Ich mutete es mir zu. Der von Natur und Bewegung entwöhnte Stadtmensch will auch mal sportliche Höhepunkte erleben und seinen Körper spüren. In Bezug auf die körperliche Selbsterfahrung kam ich dann bei der viertägigen Tour voll auf meine Kosten.



letzten Kilometern war die Aufmerksamkeit dann aber fast vollständig darauf gerichtet, den kontinuierlichen Aufstieg bis zum Landgasthof nahe der Burg Fleckenstein zu schaffen. Dort war Mittagspause angesagt. Der erste Weinkühler, der auf dem Tisch landete, machte unmißverständlich klar, daß es sich bei der Tour auch um eine kulturelle Reise handelte, die mit den örtlichen Weinen vertraut machen sollte. Die Ruine Fleckenstein, auf einem schmalen Sandsteinriff gele-

gen, bot darüber hinaus einen guten Einblick in die Wehrarchitektur der Stauferzeit.

Solchermaßen von Kultur und Kulinarischem verwöhnt, begann die zweite Etappe des Tages mit einer schönen Abfahrt ins Steinbachtal. Ein Regenguß brachte Abwechslung in die gemächliche Fahrt durch kleine Dörfer, in denen man gerne mehr Zeit verbracht hätte. Auch beim zweiten Tag hatten sich Bertram und Anne einen kleinen, aber steilen Höhepunkt für das

Ende der rund 60 km langen Etappe aufbewahrt. Beim kurzen Anstieg zum wunderschön gelegenen Hotel zog ich es vor, mein Fahrrad und mich zu schonen und schob. Die abendliche Besichtigung der zwei Burgen, rechts und links des Hotels auf felsigen Anhöhen gelegen, gewährte uns einen Blick in die von der Abendsonne beleuchteten Nordvogesen. Kletterer mühten sich an den Sandsteinfelsen ab, während wir uns auf den Flammekuchen und den Wein freuten.

Am dritten Tag waren die „Höhepunkte“ der Etappe einigermaßen gleichmäßig über den Tag verteilt. Auf schönen Abfahrten konnte man sich von den Strapazen des Aufstiegs erholen. Pausen in kleinen Städtchen, mit Hinweisen auf kulinarisch bedeutende Örtlichkeiten, zeigten: Bertram und Anne verstehen nicht nur etwas von Organisation, sondern auch von Motivation. Bei Rhabarberkuchen, frischem Baguette und Käse verblasste der schwierigste Anstieg schnell zur Anekdote. Weite Ausblicke ins Rheintal und der Sonnenschein taten das Übrige. Nach 85 Kilometern erreichten wir Molsheim, etwas genervt von der „Route Nationale“, die auf den letzten Kilometern befahren werden musste. Füße hochlegen, Duschen und ein Spaziergang in der schönen alten Stadt beendeten den Tag. Und natürlich die obligatorische sinnliche Erfahrung der EB- und Trinkkultur.

Der letzte Tag verlief in der beruhigenden, aber auch langweiligen Gewißheit, daß es im wesentlichen bergab geht. Über die Elsassische Weinstraße bis hinab nach Seletstat und weiter ins Rheintal nach Freiburg. Zurück in der Ebene, die sich vor uns öffnete, stellte sich das Gefühl ein, etwas sehr Schönes verlassen zu haben. Die Höhen und Tiefen der Landschaft haben eben ihren Preis, wenn man sich ihnen auf dem Fahrrad nähert, aber auch ihren Reiz. Die Sonnenstrahlen auf der Dreisam, an deren Ufer wir bis Freiburg radelten, waren nur ein schwacher Trost für das, was hinter uns lag. *Elisabeth Kapell*

Anhänger Liegedreiräder Einräder
 Trailerbikes **Fahrradscheune**
 Kopplungssysteme Der Spezialrad-Laden in Ffm
 City-Räder Langlieger Rollstuhlbikes Dreiräder
 Tandems Transporträder Falträder Therapieräder
 Kurzlieger

Verkauf - Versand - Verleih
 Alt Harheim 27 60437 Ffm 06101/48958
 www.fahrradscheune.de

Höchst, Wörthspitze. 9 Uhr 30. Einige warten schon. Nach und nach trudeln die restlichen Pedalisten und Bahnbegeisterten ein. Zwei Radlerinnen wollen nur bis Wiesbaden mit. Ab Dotzheim geht es weiter mit der alten Aartal-Bahn in Richtung Hohenstein hinter Bad Schwalbach. Die Tourenleiter begrüßen alle, reichen eine Teilnehmerliste herum und geben einige aufmunternde Worte zum Besten! Mein Blick schweift über die Räder: Trekkingrad, Tourenbike, Sporträder, und dann durch den Taunus? Nun, ich denke, mit meinem älteren Mountainbike müßte ich bestens gerüstet sein.

Pünktlich geht's los. Über das Brückchen an der Wörthspitze wird zur Fähre über den Main geradelt. Auf der südlichen Mainseite, ab Kelsterbach wieder nördlich, rollen die zehn Velos zügig Richtung Mainz. So zügig, daß der voranradelnde Tourenleiter um geringeres Tempo gebeten wird. Manch einer ist noch nicht so auf seiner „Betriebstemperatur“.

Die Mainstädtchen liegen noch in ihrem Morgenschlummer. Frühsporler drehen ihre Runden. Sonnenstrahlen tänzeln auf dem Fluß, und manche Blüten betören durch unbeschreiblichen Duft. Kurzer Halt, Pinkelpause. Einen Schluck

Bike & Bahn: Beide kamen – gut an!

Sonntagmorgen. Aufstehen um halb 8, und fertigmachen für meine erste ADFC-Tour. Durch meinen müden Kopf geistern große Erwartungen vor dem Bike & Bahn-Trip. Das Wetter spielt mit; vom gestrigen Regenwetter ist nicht mehr viel zu sehen. Die Straßen sind noch leer, als ich zum Treffpunkt losstarte. Die Kette kracht in den Ritzeln, und das trotz Ölung und Wartung Tage zuvor. Das macht nicht gerade Mut, 120 km Strecke und Steigungen zu bewältigen. Ein paar Tropfen Öl lösen etwas später das Problem.

mich erst mal wieder, der Rest kommt später dran.

Nach einer kurzen Fahrt durch Wiesbaden landen wir am Bahnhof in Dotzheim. Die Damen verabschieden sich. Die Bahnstation ist adrett hergerichtet, stehen hier doch einige ältere Dampf- und Diesellokomotiven. Die Fahrkarten gekauft, die Räder auf den Bahnsteig geschoben – und jetzt warten. Dann kommt sie, die Bahn. Fotoapparatgeklippe, Camcorders, Snapshots, Staunen: Die Attraktion steht dampfend vor uns. Mit Hilfe eines der ehrenamtlichen Vereinsmitglieder, die die Aartalbahn betreiben, verladen wir unsere Räder. Nach und nach kommen weitere Mitfahrer/innen, Alte, Junge und viele, viele Kinder. Noch ein kurzes

blühende Frühlingstäler und geheimnisvolle Wälder. Im Zug herrscht eine Stimmung zwischen Volksfest, Kindergarten, Familienfeier, Geselligkeit. Auf den Plattformen erklären Väter ihren Kindern die Bahntechnik. Ein Mädchen beobachtet mit ihrer Puppe die vorbeiziehende Landschaft. Würstchen und Kaffee kämpfen duftend gegen den rußigen Geruch des Lokdampfes an. Keine Chance! Jetzt Platz genommen; mein restliches Brot und eine Banane müssen drin glauben ...

Nach eineinhalb Stunden ist der zweite Zielpunkt der Tour erreicht: Hohenstein. Romantisch ist der Anblick vom Bahnhof mit dem qualmend fauchenden Dampfproß hin- auf zum felsartigen Hügel, wo hoch

Steigung. Manch einer steigt ab. Aber oben angekommen, wird gewartet und verschnauft, bis alle wieder zusammen sind. Kurze Gespräche lockern und muntern wieder auf. „Wo's bergauf geht, geht's schließlich wieder runter“. Und da läßt man es rollen!

So läuft es bis Niedernhausen, von wo man die S-Bahn nach Hause nehmen kann. Keiner will. Alle sind weiterhin fit und bestens drauf. Die Gruppe hat trotz unterschiedlicher Radtechnik und physischer Leistungsfähigkeit Homogenität gewonnen, die allen Mut macht, die weiteren 30 km durchzustehen.

Allmählich merkt man die Nähe zur Mainmetropole: der Autoverkehr wird stärker, die ICE-Neubaustrecke frißt sich durch Wald und Wiesen. Autobahnen, Neubausiedlungen, Hektik. Man merkt: Wir sind fast wieder daheim. Aber das Spannende bei längeren Touren ist: jede/r Radler/in lernt immer wieder ein bißchen mehr und Neues seiner Heimatregion kennen. Bislang unbekannte Ecken und pittoreske Winkel: weite Felder, bunte Wiesen, heimelige Wälder, Natur pur – adrette Fachwerkhäuser, gut erhaltene Altstädte, gemütliche Gartenlokale, aber auch verbaute Ortskerne und ideenlose Stadtviertel. Wir strampeln weiter ...



aus der Flasche, ein Blick auf die Karte: Finden wir den Weg zu unserem ersten Zielpunkt? Die Crew ist sich sicher.

Dann, nach einiger Zeit, der Mainzer Dom. Bei einer Imbißrast genießt man den Blick auf den Rhein und auf die verbaute Mainzer Stadtsilhouette. Alle genießen den wärmenden Frühlingmorgen.

Small talks. Man lernt sich näher kennen. Prima, ältere und jüngere Radbegeisterte wollen mit in den Taunus. Zwei, drei große Bisse in mein dick belegtes Brot stärken

Gespräch mit dem Lokführer. Dann zischt die Lok um 2 Uhr nachmittags gen Taunushöhen.

So ein komisches Knacken, welches beim Fahren zu vernehmen ist, ist hoffentlich kein Radreifenschaden? Alle Stationen werden dennoch sicher angefahren: Chausseehaus, Eiserne Hand, Hahn-Wehen, Bad Schwalbach, Hohenstein. Wanderer, Biker und Autofahrer winken der Bahn und ihren Passagieren zu, freuen sich, daß es so etwas – noch oder wieder – gibt! Die Lok schnauft voran durch

oben eine Burg und eine Kirche thronen. Ein faszinierender Blick. Ausgerechnet jetzt ist der Film voll!

Alle steigen aus, und wir auf unsere Räder. Jetzt rollt die Gruppe erst 'mal über Landstraßen durch den Taunus. Kaum ein Auto begegnet uns. Einige Taunusdörfchen halten gerade ihr Mittagsnickerchen. Irgendwo riecht's nach Grilltem. Erste Anstiege vermitteln uns einen Eindruck auf weitere.

Vorbei an grünen und gelben Feldern zieht die Radlergruppe ihre Route zur ersten hochprozentigen

Abgeschlossen wird die Fahrt bei Essen und Trinken im „Zum Bären“ am Höchster Schloßplatz. Alle haben die Tour ohne Blessuren überstanden: Rad ganz, Knie ganz, aber „fürschterlichen Dorscht“!

„Das war meine schönste Radtour mit dem ADFC“, meint ein Teilnehmer. Die anderen stimmen dem zu. Beide Tourenleiter nehmen das Lob dankend und zufrieden zur Kenntnis. Und schon überlegt man eine weitere Bike & Bahn-Tour. Alle versprechen, das nächste Mal wieder dabei zu sein! Helge Wagner

Der Lahnradweg

Tiefgrüne Wälder, saftige Flußwiesen, wehrhafte Burgen, romantische Fachwerkstädte und noch vieles, vieles mehr – das Lahntal hat ganz besondere Reize auf Lager.



235 km lang ist die Radroute entlang der Lahn, und ihr Flußlauf erstreckt sich über drei Bundesländer: In Nordrhein-Westfalen entspringt sie, ihr Herzstück fließt durch Hessen und in Rheinland-Pfalz mündet sie in den Rhein. Auf ihrem Weg schlängelt sich das glitzernde Band der Lahn durch die märchenhaften Lande der Brüder Grimm, pulsierende, von jungem Leben erfüllte Studentenstädte wie Marburg oder Gießen locken ebenso zum Bummeln wie die alten Fachwerkstädte. Wetzlar, Weilburg oder Limburg, und zum Schluß der Reise könnten Sie sich in Bad Ems von den sportlichen Anstrengungen erholen. In Lahnstein findet man direkten Anschluß an den Rhein-Radweg.

Die Wegequalität entlang der Lahn ist gut, am schwierigsten ist die Streckenführung auf dem ersten Stück zwischen der Quelle bis kurz vor Marburg. Die Route verläuft hier selten auf Radwegen, meist auf verkehrsarmen Landstraßen. Ab und zu muß eine Steigung in Kauf genommen werden, manchmal bleibt nichts Anderes als die stark befahrene Hauptstraße, das aber nur für kurze Strecken. Bis Gießen verläuft die Route dann zum Großteil auf Radwegen oder verkehrsarmen Straßen, Ausnahme ist hier ein knapp 7 km langes Stück im Verkehr. Zwischen Gießen und der Mündung in

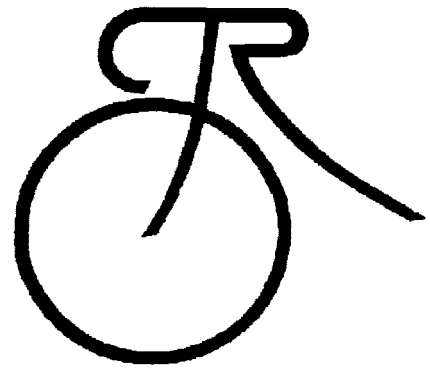
den Rhein existiert meist eine hervorragende Wegeführung, teilweise herrlich an der Lahn entlang. Das Höhenprofil auf Seite 9 des Tourenführers gibt einen guten Überblick über Steigungen und Gefälle.

Hervorragend recherchiert ist die An- und Abreise per Bahn. Der Textteil besteht aus genauer Routenbeschreibung, Hinweise auf Sehenswürdigkeiten und Adressen, Telefonnummern sowie Öffnungszeiten. Auf den letzten Seiten des Buches findet sich eine Auswahl an günstig gelegenen Hotels, Pensionen, Campingplätzen und Jugendherbergen.

Die Karten sind im Maßstab 1 : 50.000 erstellt, es wird über die Bodenbeschaffenheit informiert (asphaltiert oder nicht), natürlich auch über Steigungen (stark oder schwach), Entfernungsangaben finden sich ebenso wie Hinweise zu kulturellen oder gastronomischen Einrichtungen.

Fazit: ein gelungener Führer, an dem nur wenig fehlt (wie z.B. Fahrradreparaturwerkstätten in Wetzlar oder Gießen, oder die Möglichkeit, den schwierigen und gefährlichen Aufstieg bei Aumenuau mittels Kanu-Shuttle zu umgehen, indem man nach Runkel paddelt – ein Bus transportiert derweil Fahrräder und Gepäck nach Runkel).

Der Lahnradweg, Bikeline, DM 19,80 (im ADFC-Infoladen erhältlich). *Gisela Schill*



radschlag

Hallgartenstraße 56
60389 Frankfurt am Main
Telefon: 069 / 452064

Neue Öffnungszeiten:

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



Räder für alle Lebenslagen

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

 **Qualifizierte Beratung
und Service**

PERADALE

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10.00 – 18.30, Sa. 9.30 – 15.00 h

Leipziger Straße 4 · 60487 Frankfurt · Tel. 069/707 69 11-0 · Fax 069/707 69 11-3

Der rechthaberische Aktionist wird angesehener Anwalt

20 Jahre Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: Was für die Radler erreicht wurde und was zu tun bleibt

Am Anfang war das Sendungsbewußtsein. Man trug Naturwolle, Latzhose und Bart und hatte am Fahrrad eine grellrote Abstandskelle. Ein gutes Mittelklasserad kostete 400 Mark, aber Besseres gab es nur aus ausländischer Produktion. Im Frankfurter Radlertreff kamen allenfalls moralisch überlegene Underdogs zusammen, die sich gegenseitig Mut zum Durchhalten in einer feindlichen Umwelt machten. „Wie ein von vielen gehetzter Hase“ lautete bezeichnend 1979 die Überschriftenzeile eines Berichts in dieser Zeitung über das Radfahren in der Großstadt. In Bremen, dem Ort seiner Gründung und am Sitz seiner Bundesgeschäftsstelle, feiert der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) in diesen Tagen sein zwanzigjähriges Bestehen. Das ist Gelegenheit für einen Blick darauf, wie aus teilweise aktionistischen Anfängen eine ernstzunehmende Lobby für das Verkehrsmittel Fahrrad wurde. Frankfurter Erinnerungen illustrieren die regional durchaus unterschiedlich verlaufene Entwicklung.

Im Gespräch der Recken und Reckinnen vom Radlertreff ging es damals gelegentlich auch um die richtige Technik, ein auf dem Radweg hinderlich geparktes Auto im Vorbeifahren von seinem Außenspiegel zu befreien, ohne sich selbst etwas zu brechen. Trotz solcher beinahe kampfesportlichen Attitüden waren Theologen wie Günter Stiller und Harald Braunewell in Frankfurt ADFC-Aktivisten der Grün-

dergeneration; ein erster Stadtplan für Radfahrer wurde mit Mitteln des Evangelischen Regionalverbands möglich. Anne Modersohn, spätere ADFC-Bundesvorsitzende, brachte den ersten Führer für Radreisen zwischen Taunus und Wetterau heraus. Das waren gedruckte Meilensteine, die zugleich etwas verdeutlichten, was bis heute, gleichgeblieben ist: Dem ADFC geht es anders als dem Dach der Radsportvereine, dem viel älteren Bund Deutscher Radfahrer (BDR), um den Alltagsradler. Der fährt mit dem Rad zur Arbeit und zum Einkaufen, er reist mit dem Rad, er sieht im Fahrrad sein Verkehrsmittel und nicht bloß ein Freizeit- und Sportvehikel. Eine

20 Jahre ADFC

Hausfrau, die mit Kind und Einkaufskorb auf dem Fahrrad unterwegs ist, hat völlig andere Interessen als ein Radsportler. Der BDR veranstaltet Rennen auf polizeilich abgesperrten Straßen, der ADFC steht seit der Gründung durch Jan Tebbe (Vorsitzender bis 1982, gestorben 1985) für die Gleichberechtigung des Radfahrens im allgemeinen Straßenverkehr.

Die Stärke des ADFC in den Anfangsjahren sei zugleich sein Hauptproblem gewesen, sagt Bundesgeschäftsführer Horst Hahn-Klöckner: „Leuten Raum zu geben, Dinge auf ihre Art zu tun.“ Von Ort zu Ort recht unterschiedlich wurde mit Vorschlägen zur Verkehrsplanung oder mit demonstrativem Radeln, mal eher ökologisch-orthodox und besserwisserisch wie die damals noch aktiven „Grünen Radler“, mal vorwiegend mit verkehrstechnisch argumentierender Gremienarbeit im Sinne Tebbes lokal der Hebel angesetzt. Für den örtlichen ADFC warben aber auch Ausflugsprogramme, Pannen- und

Werkstattservice, Beratung in technischen Fragen oder Radreisen. Dabei diente als Vorbild für Serviceangebote wie beim Vereinsnamen der große Automobilklub. Seit 1986 kümmert sich um die Serviceleistungen eine GmbH. Der Mitgliederzustrom hielt seit dem Start mit 179 Eingetragenen und einem Jahresbeitrag von 2 Mark ständig an; heute hat der ADFC rund 100.000 Mitglieder. Im Zuge der Vergrößerung machte der ADFC eine Professionalisierung und Umstrukturierung durch, die sich parallel – und in manchem ähnlich – zur Etablierung der Grünen in der kommunalen wie der Landes- und Bundespolitik vollzog. Zugleich erlebten die Behör-

den, die unser Verkehrswesen gestalten, einen Generationswechsel. Vieles, was heute längst bewährt ist, wurde als ADFC-Vorschlag zunächst brüsk zurückgewiesen. Dem Verfasser sind „Befahrungen“ mit der Spitze der planenden Ämter Frankfurts in Erinnerung, die mit Diskussionsabbruch endeten. Die Forderung nach dem Öffnen stiller Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung prallte einfach am Rechtspositivismus der Behördenvertreter ab: Das sei nicht vorgesehen, das gebe es nicht, das könne man nicht machen. Heute geht das in Frankfurt, sogar auf stark befahrenen Einbahnstraßen. Aber es geht nicht überall. Vielerorts wird der Radverkehr noch immer nachrangig behandelt. Man richtet eine Baustelle ein, leitet den Autoverkehr um, sichert den Fußgängerbereich und stellt ein Schild auf: „Radfahrer absteigen“ – deren Schwierigkeiten scheinen mit dem Umfirmieren zum Fußgänger behebbar zu sein. Den Verkehr, sagt Hahn-Klöckner, ordneten nun einmal beamtete Ingenieure, und die fielen nicht durch ihren Drang zur Weiterbildung auf.

Auf der Liste seiner Erfolge sieht der seit 1998 von Wolfgang Große

geführte ADFC die Einführung des seitlichen Unterfahrschutzes bei Lastwagen (1989) genauso wie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen von 1995 und die Novelle zur Straßenverkehrsordnung von 1997 – hier habe man mitgestaltet. Lob als „Partner mit offenem Ohr“ erhält die Deutsche Bahn: Zusammen mit den Schweizern seien die Deutschen Vorbild für europäische Nachbarn wie Frankreich beim Transport von Fahrrädern im Zug. Die Verknüpfung sich ergänzender Verkehrsmittel hatte schon Tebbe 1979 gefordert, doch auch 20 Jahre später kommt kein gewöhnliches Fahrrad im ICE mit. Das Drängen auf fahrradfreundliche Vorschriften und die Mitarbeit daran ist eine Sache, das Kürten beispielhafter Modelle zum „Fahrrad des Jahres“, Sicherheitszertifikate für Fahrradhelme oder das Vermitteln eines Reisepartners sind andere ADFC-Aktivitäten – der Anwalt der Radler arbeitet über den Lobbyismus hinaus auf vielen Feldern. Eines, das erst jüngst mit Macht und ministerieller Unterstützung unter den Pflug genommen wurde, ist das Ankurbeln des Tourismus auf den Radfernwegen mit der Herausgabe eines Gesamtverzeichnis. Aber der Katalog der offenen Positionen ist auch lang. Da wäre etwa ein deutscher „Masterplan Fiets“ – ein Gerüst von politischen Grundsatzentscheidungen zur Förderung des Fahrradverkehrs nach niederländischem Vorbild. Und weiter: Tempo 30 innerörtlich, Ampelphasen, die nicht nur am Autoverkehr ausgerichtet sind, Routennetze (das heißt nicht unbedingt: neu zu bauende Radwege), in allen Gemeinden, ein durchgängiges Fernradwegenetz von familienfreundlichem Standard, eine angemessene Kilometerpauschale für Radler – und nicht zuletzt ein „technisch einwandfreies Fahrrad“. Hahn-Klöckner: „Wie beim Auto.“ Man hat für die Radler noch eine Menge einzufordern – wie vor 20 Jahren.

*Hans-Heinrich Pardey
in der Frankfurter Allgemeinen
Zeitung, Beilage Technik und
Motor vom 11.5.99*

Wo gibf's

SCHOTTENPREISE ?



Hamburger Allee 49-53

60486 Frankfurt

☎ 069 / 97 99 20 20

Das Fahrrad und der Friede(?)

Auch das Fahrrad ist eins von den Werkzeugen, vermöge deren der Mensch sowohl sich der Erde wie die Erde sich selbst anpaßt; eine Waffe[!], mit deren Hilfe er ihre Schranken niederzwingt und ihr Herr wird. Und da es ihn so gut wie die Eisenbahnen, ja besser noch, von Land zu Land trägt, so ist es auch seinerseits ein Apostel des Völkerfriedens. (S. 9)

Der Zar fährt Fahrrad ...

Durch diese Interessengemeinschaft aber, die ein Band der Sympathie um die ganze radfahrende Welt schlingt, muß sich allerdings nach und nach eine innere Umwandlung vollziehen, so wenig sie auch zunächst noch manchem zum Bewußtsein kommen mag, und dadurch steht das Rad im Dienste des Fortschritts, der Entwicklung zur Humanität, des Friedens und der Freiheit. Und darum ist es auch keineswegs ausgeschlossen, daß zwischen dem Friedensmanifest des Zaren und seiner Zugehörigkeit zu dem großen kosmopolitischen Volk der radfahrenden Leute ein innerer Zusammenhang besteht. (S. 14)

Das Fahrrad aus kolonialistischer Sicht

Schon blühen in Japan die Damenfahrradclubs, und die Neger in den afrikanischen Kolonien übernehmen jetzt unsere abgelegten Räder so gern wie unsere alten Zylinderhüte. (S. 12)

Sozialpolitik und das Fahrrad

In dem Wohnungselend Wandel zu schaffen, das so grauenvolle Verwüstungen anrichtet, hat nun das Fahrrad begonnen, weil es die Entfernungen verkürzt und den Arbeitern damit die Befreiung aus den scheußlichen Löchern bringt, in denen sie bisher zusammengepfercht waren.

Ist Radfahren sittlich vertretbar?

[...] daß es auch Mendelsohn an der vollen, nur durch praktische Ausübung des Sports erreichbaren Sachkenntnis gefehlt hat. Er behauptet nämlich, daß beim Radfahren die durch die Bewegung erzeugte Wärme und der Blutafflux

Ein rechter Radfahrer ist in sein Rad verliebt

Eduard Bertz: Philosophie des Fahrrads, Anno 1900

Eigentlich hätte es eine Rezension werden sollen, aber die zum Teil widersprüchlichen und kuriosen, manchmal auch äußerst treffenden Aussagen zum Thema Fahrrad wollen wir unserer Leserschaft nicht vorenthalten. Das Buch „Philosophie des Fahrrads“ ist 1900 zum ersten Mal erschienen und 1997 neu herausgegeben worden. Es birgt ein großes Potential zum Schmunzeln und Sich-Freuen, aber auch zum Widerspruch, und es bietet einen Einblick in die Denkweise vor knapp 100 Jahren.

die sexuelle Libido steigere; es sei daher bei Männern nichts Seltenes, daß sie wiederholt ihren Weg unterbrechen müssen, da die geschlechtlichen Erregungserscheinungen sie hindern, auf dem Fahrrad zu verbleiben. [Dazu der Autor:] Gerade die Entsinnlichung, die Unschuld des Gemüts ist eine von den hauptsächlichsten psychischen Wohltaten, die mit dem Radfahren verbunden sind. (S. 67f)

Psychologie des Radsports

Durch diese Abwechslung der verschiedenen Gehirnzentren in ihrer Arbeit leistet das Radfahren bei Geistesarbeitern etwas Betrachtliches für die von Flechsig geforderte Hygiene des Gehirnlebens. Es hilft zu einer harmonischen Ausbildung der Gehirnkraft, indem es die überanstrengten entlastet und die vernachlässigten zu ihrem Rechte bringt. Der radfahrende Geistesarbeiter darf sicher sein, daß er nicht zum einseitigen Stubengelehrten entarten wird. (S. 100)

Wind

Lästiger noch als der Gegenwind ist aber der Seitenwind, weil ihm der Radfahrer nicht entgegenarbeiten kann; besonders Damen mit langen Kleidern werden, wenn der Stoß heftig genug ist, gepackt und mit ihrer Maschine kampflös auf Boden geworfen. (S. 109)

Das Fahrrad und die Frauenfrage

Für das weibliche Geschlecht ist der Radsport noch ungleich bedeutungsvoller als für das männliche; denn während er dem letzteren im

Kampf ums Dasein nur eine neue Waffe zu seinen alten schmiedete, begann er im Dasein des ersteren eine völlige Umwälzung. Er hat die Frauenfrage ihrer Lösung nähergerückt, als es lange Jahrzehnte unermüdlicher Agitation vermocht hätten, indem er einerseits mit der Erziehung des Weibes zur Selbständigkeit im praktischen Leben Ernst machte, andererseits durch die Macht der Tatsachen einen siegreichen Kampf gegen tief eingewurzelte, kulturfeindliche Vorurteile eröffnete. (S. 116)

Das Fahrrad und die ihm übelgesinnte Presse

Diese Presse machte sich damit nicht nur zur Wortführerin des gedankenlosen Publikums, sondern hetzte gegen die Radfahrer geradezu auf. In Gerechtigkeit muß sie jedoch selbst der Leichtfertigkeit geziehen werden, weil sie stets und immer die ganze und alleinige Schuld auf die Radfahrer wälzte und sich niemals die Mühe gab, zu untersuchen, ob nicht vielleicht einmal der angefahrene Fußgänger der schuldige Teil war. (S.175)

Immanuel Kant und die Fahrradwege

Immanuel Kant pflegte tagtäglich dieselbe Allee für seine Promenade zu benutzen, und sicher hat die Philosophie auf diesen ungestörten Gängen manche Bereicherung erfahren. Ohne Zweifel würde er den Verkehr der Radfahrer auf seinem Wege als Belästigung empfunden haben, und er hätte ein Recht zur Klage gehabt. (S. 178) Aber würde er, der Philosoph,

darum so weit gegangen sein, das Recht der Radfahrer zu leugnen? Dann wäre er eben kein Philosoph gewesen. Er hätte wohl zugegeben, daß die Fußgänger auf ihren Wegen durch die Radfahrer in ihrer Freiheit beeinträchtigt werden, und er hätte daraus die Folgerung gezogen, daß Radfahrer und Fußgänger durch die verschiedene Natur ihrer Bewegung auf verschiedene Wege angewiesen sind.

Toleranz!

Da das Radfahren so wohltätig auf das Gemüt wirkt, so vermehrt es die Summe des Glücks in der Welt, und nur ein ganz verknöchertes Herz kann ungerührt bleiben, wenn es die frohen Gesichter aller derer sieht, denen das Rad die Bürde des Lebens leichter macht (S. 185).

Die Liebe zum Drahtesel

Hat man aber endlich durch beständige und energische Übung, durch fleißiges Trainieren, wie der sportliche Ausdruck lautet, sich zum Meister seiner Maschine gemacht, so ist auch die Pflicht schon zur Neigung geworden, und man tut nun freudig, was man eine Weile nur aus vernünftiger Überlegung tat, ja man fühlt sich glücklich, sobald man auf dem Rade sitzt, und weiß nicht genug zu rühmen, wie sehr das Radfahren den intensiven Lebensgenuß, das bewußt frohe Daseinsgefühl steigert. Und daraus entwickelt sich eine ganz persönliche Empfindung der Dankbarkeit und der Freundschaft des Radlers für seine Maschine, wie zwischen zwei Leuten, die sich kennengelernt haben und die sich nun immer besser verstehen, je mehr sie miteinander umgehen. Das ist das Charakteristische: Der Radsport macht fast alle seine Jünger zu Enthusiasten, und man darf geradezu sagen: Ein rechter Radfahrer ist in sein Rad verliebt. (S. 115)

aus: *Eduard Bertz: Philosophie des Fahrrads. Neuhgg. von Wulffhard Stahl. Paderborn: Snayder, 1997.*

Diesen Beitrag verdanken wir Petra Steiner, Münster, wiedergegeben im Leezen-Kurier 12/98 des ADFC Münster

Autofreie Wohnoase Burgstraße?

Eigentlich wollte sich der Arbeitskreis Autofreies Wohnen in Frankfurt am Main Zeit lassen mit der Suche nach einem für autofreies Wohnen geeignetem Gebiet. Als aber eines seiner Mitglieder im März bei seinem Surfen im Internet auf die Ausschreibung für eine Wohnbebauung der Feuerwache 2 in der Burgstraße stieß, war es mit der Ruhe vorbei.

Auf Anhieb erschien dem Arbeitskreis (AK) dieses Gebiet nach allen Kriterien, die er bisher zusammengetragen hatte, für seine Zwecke nahezu ideal geeignet. Insbesondere die Anbindung an den ÖPNV, die Lage an der Fahrradrouten 1 sowie die Nähe von Einzelhandel und Schulen stachen hervor. Dazu wird das Gebiet von der umliegenden

Bebauung zu einem guten Teil vom Lärm abgeschirmt.

In der Ausschreibung wurde zwar auch ein Angebot für das Grundstück gefordert, aber gleichzeitig betont, es käme nicht nur auf das Geld an, sondern mindestens ebenso auf ein schlüssiges Konzept. So fühlten wir uns aufgerufen, ein solches zu entwickeln. Abgabetermin war der 30.4.99. Bis dahin schaffte es der AK in mehreren langen Sitzungen, ein gutes Konzept auf die Beine zu stellen. Gleichzeitig gelang es auch, für „nix“ einen Architekten zu gewinnen, der einen ent- und ansprechenden Bebauungsplan entwarf. Vorgesehen sind darin unter anderem ca. neunzig bis hundert Wohnungen (je nach Auftei-

lung), viel Grün (Dachbegrünung, Mietergärten), Sozial- und Gemeinschaftseinrichtungen sowie nichtstörendes Gewerbe. Für Fahrradfahrer sind ebenerdige Stellräume vorgesehen. Angedacht wurden auch die Einrichtung einer Mobilitäts- und Servicezentrale und einer Fahrradwerkstatt.

Während wir nun darauf warten, was in den Entscheidungsgremien mit unserem Konzept, ohne Geldangebot, geschieht, wollen wir versuchen, öffentliche und politische Unterstützung für unser Vorhaben zu gewinnen. Einer Vorstellung unseres Konzeptes im Ortsbeirat 3 am 20.5. folgte eine ebensolche im Arbeitskreis Nordend 2010. Weitere Vorstellungen und eine öffentli-

che Veranstaltung sind geplant. Weitere Informationen sind von Matthias Biemann, Telefon 069/774137 oder auch vom Autor Tel. 0177/3633120 zu erhalten. Faltblätter, mit denen man sich als Interessent für autofreies Wohnen zu erkennen geben kann, liegen an verschiedenen Stellen, auch im Infoladen des ADFC, aus. Nach deren Ausfüllung und Rücksendung wird man/frau in eine Liste aufgenommen und erhält gelegentlich unverbindliche Informationen.

Hans-Peter Heinrich

WORLD OF BIKE

Fahrrad BÖTTGEN GmbH

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

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

!!!Selbst in der Hochsaison!!!

*soweit die Teile auf Lager sind

Tel. 069/945108-0

Berger Str. 262-264
160385 Frankfurt

5. Ostseetour Lübeck – Usedom

Unter dem Motto „Die A20 macht die Seeluft ranzig“ organisiert der ADFC Greifswald nun schon zum 5. Mal eine Radtour entlang der Ostsee (vom 24. bis 31. Juli 1999) von Lübeck nach Heringsdorf auf Usedom, um gegen die geplante Ostseeautobahn A20 zu demonstrieren.

Entlang der Ostsee werben wir gemeinsam für sanften Tourismus und für den Umweltverbund von ÖPNV, Rad und zu Fuß gehen: Mit phantasievollen Aktionen und Diskussionen am Wegesrand. Mit Straßen nur für uns RadlerInnen (wenn wir da sind!) und Lebensfreude soll Einheimischen und Touristen eine Welt mit wenig Autoverkehr nahe gebracht werden.

Am Samstag, dem 24.07. wird von Lübeck aus gestartet. Über Wismar, Ostseebad Kühlungsborn, Graal-Müritz, Prerow, Stralsund, Greifswald bis zum Ziel in Heringsdorf auf der Insel Usedom werden am Tag ca. 40 bis 65 km geradelt. Diese Entfernungen sind für jeden zu schaffen. Übernachtet wird in Turnhallen. Zelten in der Nähe ist auch meist möglich. Gekocht wird vollwertig und ganz vegetarisch. Pro Tag kostet dies DM 17,- (7 Tage x DM 17,- = DM 119,-). Darin enthalten sind Übernachtung, Frühstück und warmes Abendessen. Kinder unter 12

Jahre zahlen die Hälfte. Teiletappen sind auch möglich.

Da die gemeinsame Fahrt mit der Bahn von Frankfurt am Main nach Lübeck und von Heringsdorf (bzw. Greifswald) wieder zurück lustiger und auch preiswerter ist, suche ich noch MitradlerInnen. Wichtig: jeder muß sich auf alle Fälle direkt beim ADFC Greifswald anmelden, auch sollte der Zahlungseingang des Geldbetrages bis zum 10. Juli erfolgen, sonst kostet jeder Tag DM 20,-! Also, wer Zeit und Lust hat, kann sich bei mir melden (Sven Hechler, Telefon 0 69 - 51 64 42). Wegen der Ferienhochsaison sollte die Fahrradreservierung in den Zügen sicherheitshalber mindestens 2 Wochen vor dem Starttermin erfolgen. Die Anreise plane ich bereits am Freitag, da am Samstag gegen 12:30 gestartet wird. Eine Übernachtung in der Jugendherberge Lübeck solltet Ihr also miteinrechnen. Entscheidet Euch deswegen zügig!

Sven Hechler

Radsport



Rennräder · Rahmen
Radsportbekleidung
Werkstattservice
Ersatzteile
Damen- und Herrenräder
Kinderräder

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

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

Hausen: Bike&Ride verbessert



Der Fahrradständer an der U-Bahn-Station Hausen soll überdacht werden. Diesen Antrag der SPD-Fraktion hat der Ortsbeirat 7 (Hausen, Industriefhof, Praunheim, Rödelheim, Westhausen) beschlossen (FR vom 27.05.1999). Die Anregung dazu kam von einem ADFC-Mitglied. Dies zeigt, daß es etwas nutzt, sich in diesen – oft kleinen – Dingen zu engagieren, und ich möchte auf diesem Weg den geneigten Leser dazu ermuntern, es ebenso zu tun.

Jürgen Johann

Verkehrsminister: Mehr fürs Fahrrad tun

Stärkere Anreize zum Umstieg aufs Fahrrad hat Bundesverkehrsminister Franz Müntefering gefordert. Entsprechende Vorschläge enthält der jetzt vorgestellte "Bericht zur Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland". Das Fahrrad habe in Deutschland als Verkehrsmittel für Alltags- und Freizeitfahrzwecke erhebliche Bedeutung erlangt. Durch häufigere Nutzung des Fahrrads könnte die Umwelt von CO₂-Emissionen spürbar entlastet werden. 25 bis 35 Prozent aller Nahverkehrsleistungen könnten vom Pkw auf das Fahrrad verlagert werden. Das zeige die Entwicklung in Modellstädten wie Troisdorf oder Münster in Westfalen. So wuchs in Troisdorf der Radverkehrsanteil von 1989 bis 1996 von 16 auf 21 Prozent. Es gelte daher, eine fahrradfreundliche Verkehrsstruktur zu schaffen.

mid in FR vom 15.5.99

„Ältere“ Tourenleiter gesucht

Aus Kreisen von Tourenteilnehmern wurde wiederholt die Frage an uns herangetragen, ob wir nicht auch ***-Touren mit dem Tempo von ** anbieten könnten.

Zur kurzen Erläuterung: Wir suchen Tourenleiter/innen, die Fahrten mit einer Distanz von 60 bis 80 km in durchaus gemütlichem Tempo leiten möchten. Solche Fahrten würden vor allem Senioren ansprechen, die zwar in der Ausdauer sportlich fit sind, aber nicht ganz so zügig fahren möchten. Es ist kein Problem, zunächst als Co-Leiter/in zu fungieren, bevor eigene Fahrten angeboten werden. Um als Co-Leiter/in zu fahren, gibt es in diesem Jahr noch ausreichend Möglichkeiten.

Wer sich also dafür geeignet hält, möge sich bitte mit den Tourenreferenten in Verbindung setzen. Wir stellen dann den Kontakt zum jeweiligen Tourenleiter her. Es wäre toll, wenn wir schon im kom-

menden Jahr die eine oder andere Fahrt anbieten könnten – dies wäre eine weitere Bereicherung unseres Programms.

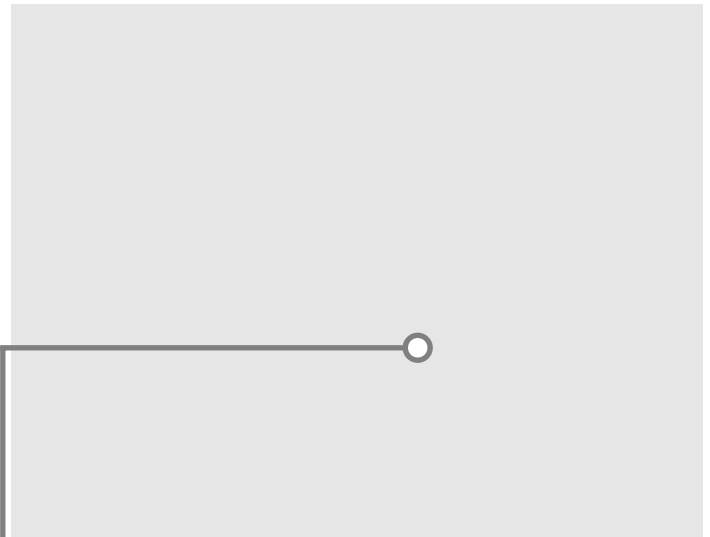
Jürgen Johann,
stv. Tourenreferent

■ Klein-ANZEIGE

Zu verkaufen:

- 1) Rennradrahmen GIANT Speeder Light, Rahmenhöhe: 56 cm, pink, weiß, gelb komplett mit Sattelstütze und Steuersatz, für 100,- DM abzugeben.
- 2) Umwerfer Shimano Ultegra, fast neu, für 20,- DM abzugeben
- 3) Schaltwerk Campagnolo Olympia (7-fach), fast neu, für 20,- DM abzugeben.
- 4) Time Pedalsatz, Modell Racing mit Look-Adapter, NP DM 270,-, unbenutzt und org. verpackt, für schlappe DM 150,-

InteressentInnen melden sich bitte bei Andreas, Tel.: 7072694



Er steht nur diesen Sommer! An der B42 zwischen Groß-Gerau und Büttelborn, kurz vor dem Ortseingang, links, ist ein Irrgarten aus inzwischen hochgewachsenen Maispflanzen angelegt worden. Am 31.7. wird er eröffnet und kann bis Ende August auf 1.800m Irrgarten-Weglänge betreten werden. Die Pflanzen werden Anfang September geerntet... Wer findet in der kürzesten Zeit den kürzesten Weg??? Harald Braunewell

Rhein-Tour- Nachholung

Die für den 30.5. geplante Radtour „Die beiden Seiten des Rheins zwischen Kastel und Kühkopf“ mußte wegen Überschwemmung leider abgesagt werden. Jetzt soll sie am 12.9. nachgeholt werden. Start ist auch diesmal um 9.00 Uhr am Bahnhof Mainz-Kastel. Weitere Informationen gibt es im Tourenprogramm auf Seite 21 und bei Rainer Pipping (Tel.: 069/9529 4467 ab 20 Uhr). (rha)

Verkehrs-AG- Sommerfest

Am 17. Juli ab 17.00 Uhr veranstaltet die AG Verkehr ein Sommerfest für alle ADFC-Aktiven. Durch Fritz' Pech sind die Vorbereitungen leider etwas ins Stocken geraten. Daher gibt es Informationen über den Ort und weitere Details kurzfristig im Infoladen. Und wer diese Informationen besorgt hat, gibt sie bitte an andere weiter, damit der Infoladen nicht zur Dauer-Telefonzentrale wird. (rha)



SONDERGELD

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



Unter grünen Dächern



Da steht man nur vor dem schmiedeeisernen Tor, das den Eintritt in den das Liebighaus am Schaumainkai umgebenden Park gewährt, und überlegt, ob man diese edle Stätte überhaupt mit Fahrrad betreten darf. Doch da entdeckt man etwas versteckt und relativ bodennah das Hinweisschild „Fahrradständer“. Folgt man diesem, so gelangt man tatsächlich an einige solche, die diesen Namen auch verdienen. Sie liegen idyllisch im Grünen und werden

von den Blättern einiger Bäume überdacht. Große Metallbügel erlauben das Anlehnen des Fahrrades, und auch das Anschliessen des guten Stückes bereitet keine Probleme. Genug Platz für den bequemen Zugang zum Fahrrad ist ebenfalls vorhanden.

Eine zusätzliche Attraktion wird an warmen und sonnigen Wochenenden geboten. Dann haben dort in der Regel einige Künstler Tische aufgebaut und arbeiten an ihren Skulpturen. (rha)



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

Radhaus Niederrad

Norbert Wirth - Kaffenberger

Öffnungszeiten:

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

Sa.: 9.30 bis 13 Uhr

Fahrräder ♦ Teile ♦ Service

Kleines ABC

großer Radfahr-Irrtümer

(12. Fortsetzung)

(Um Hinweise auf weitere Stichwörter bittet Harald Braunewell)

Ketten könnten auch mit ganz gewöhnlichem „Nähmaschinen- und Fahrradöl“ geschmiert werden ...

MITNICHTEN! Nach der Bereifung ist wohl die Kette – gerade bei den Kettenschaltungen – das sensibelste Teil unseres Fahrrads. Ungeschmiert, dazu noch zu lange gefahren, schreit sie wortwörtlich zum Himmel, wird rostig braun und, Glieder-aufbockend, knackig laut. Kein Wunder, besteht sie doch aus vielen Hundert einzelnen mit 100stel Millimeter Genauigkeit aufeinander gleitenden Teilen!! Nun, das ganz normale Fahrrad-Öl kriecht nicht in die Spalten zwischen den Kettengliedern und es zieht den Staub an. Immerhin ist es besser als gar keines und verhindert Rostansatz, der mit seiner braunen Farbe einen Materialfehler in der Struktur des Benutzers oder der Benutzerin des Rades signalisiert. Ungleich effektiver wirkt Spezial-Kettenöl oder -Fett, das kriecht in die Kettenglieder und läßt sich auch nicht mehr durch den dort herrschenden extrem hohen Druck – bei den Profis ist das mehr als eine Tonne pro mm²!! – herauspressen. Wer es ganz gut mit der Kraftübertragung am Rad meint – schließlich unterliegen mit der Kette auch Kettenblätter und Ritzel einem enorm hohen Verschleiß – wechselt 3 Ketten im Turnus: Die 1., nach 1500 km schon ein wenig gelängte Kette wird nach der 3. wieder aufgelegt, dann läuft sie auf den kleinen Ritzeln noch nicht über, und hilft so im Verein mit den anderen beiden Ketten mit, die Lebensdauer der gesamten Kraftübertragung auf das doppelte oder gar dreifache zu verlängern: Schließlich sind ja die berühmten „Haifischzähne“ auch nicht gerade das Gelbe vom Ei! **Im übrigen** – freundlicher Hinweis von Reiner H. Rauschenberg – sollten Ketten nicht ständig unter Voll-Last (mit den zuvor beschriebenen Verschleiß-Folgen) geschaltet werden...

KETTENSCHALTUNGEN seien prinzipiell den Nabenschaltungen überlegen ...

MITNICHTEN! die Hersteller der neuen Generation mit bis zu 14 Gängen im Getriebe haben im Rennen um die Gunst der Pedaleure gegenüber den Aussenbord-Schaltwerkern erheblich an Terrain gewonnen – die Grenzen der Einsatzbereiche haben sich stabilisiert! Wer nach wie vor aus ergodynamischen Gründen mit rundem Tritt leichtgewichtig und pflegebewusst über Berg und Tal schweben will, sollte „Kette“ wählen, wem Gewicht nichts ausmacht, weil der Einkaufskorb sowieso schon überquillt, fährt die robuste „Nabe“! Immer noch kurz, aber aus geschlechtsspezifischen Abnormitäten unserer Muttersprache, die unsere auch germanischen Nachbarn z.T. durch königliches Dekret, z.T. schon vor Jahrhunderten, abgeschafft haben: jedem/r das Seine/Ihre!!!

Impressum

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

Anschrift:

ADFC Frankfurt am Main
Berger Str. 108 - 110
60316 Frankfurt am Main
☎ 069 / 49 90 100
Fax 069 / 49 90 217

Redaktionsteam:

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

Jahresabo DM 12,- zzgl. DM 9,- Porto bei Postversand (für Mitglieder Bezugskosten im Mitglieds-Beitrag enthalten). Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung des ADFC wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe und Beiträge zu kürzen. Nachdrucke bei Angabe der Quelle erlaubt.

Auflage: 3.000

Druck: Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Redaktionsschluß für die Sept. / Oktober-Ausgabe: 24. Aug. 1999
Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste Stand 11/97

Die Leitlinien der Lokalen Agenda 21!

Nachdem es eine Zeitlang schien, als würden die Diskussionen beim Arbeitskreis Lokale Infrastruktur (AK) im Prozeß der Lokalen Agenda 21 nie zu irgendeinem Ergebnis führen, wurde zumindest die Entwicklung der Leitlinien durch eine Terminsetzung zum Ende dieses Jahres beschleunigt. Der AK fühlte sich dadurch so unter Druck gesetzt, daß er doch glatt ein Klausurwochenende ansetzte, und da dieses auch nicht ausreichend war, noch kurz hintereinander drei Abendtermine. Obwohl die Teilnehmerzahlen immer mehr schrumpften, konnten die vorläufigen Leitlinien für zwei (Wohnen, Verkehr) von drei vorgesehenen Bereichen fertiggestellt werden. Offen ist noch der Bereich Wirtschaft.

In diesem Heft wollen wir nun Auszüge aus diesem, noch vorläufigen Papier für den Verkehr vorstellen. Wir beginnen mit der Einleitung:

„Die hervorragende Erreichbarkeit der Stadt Frankfurt als internationale Drehscheibe für die überörtlichen Verkehre ist eine Grundlage für die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit der Stadt. Es sind Strategien zu entwickeln, um die mit dem Verkehrsaufkommen einhergehenden ökologischen Belastungen zu verringern und negative soziale Folgen zu vermeiden. Eine Verbesserung der Effizienz der im Verkehrssektor eingesetzten Technologien und der technisch-organisatorischen Abläufe kann die eingesetzte Energiemenge reduzieren sowie den Schadstoffausstoß und die Lärmemissionen senken. Weitere Strategien zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor sind: Verkehrsverlagerung (1), Sparsamkeit im Umgang mit Mobilität (2).

Handlungsfelder zur Umsetzung der Strategien können z.B. sein: **Zu 1:** Übernahme der Beförderungsleistungen durch jeweils ökologisch verträglichere Verkehrsträger. **Zu 2:** Beeinflussung des Pas-

Nach fast anderthalb Jahren nähert sich die Leitlinienentwicklung für die zukünftige nachhaltige Entwicklung der Stadt Frankfurt am Main nun endlich ihrem Ende.

sagier- und Frachtaufkommens und der Transportdistanzen.

Die Vernetzung der Verkehre wird durch technische und organisatorische Lösungen intensiviert und in der Form innovativer Produkte bereitgestellt.

4. Fuß- und Radwege: Der Stadt der kurzen Wege entsprechen nichtmotorisierte Formen des Individualverkehrs. Dem nichtmotorisierten Individualverkehr (Gehen, Radfahren etc.) wird derselbe Stellenwert zugemessen wie dem motorisierten Individualverkehr. In dafür geeig-

neten Straßen wird das Mischprinzip Anwendung finden, d.h. gleichberechtigtes Miteinander der verkehrlichen und nichtverkehrlichen Nutzungsarten sowie der motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer. In den intensiv genutzten Verkehrsräumen der Stadt Frankfurt a. M. gehören Gehen und Radfahren darüber hinaus zu den zeiteffizientesten Fortbewegungsformen. Die zugehörigen Infrastruktureinrichtungen – z.B. Radstreifen – werden so entwickelt, daß die ressourcen-sparenden Potentiale optimal wirksam werden. Die Anteile der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege im Pendlerverkehr, im Einkaufsverkehr und im Freizeitverkehr werden erhöht. Dazu wird das Radroutennetz in der Stadt sowie in die Region ausgebaut.

5. ÖPNV: Ein möglichst hoher Anteil der Mobilität wird im ÖPNV-Netz abgewickelt (Änderung des Modal Split). Verkehrsbeschleunigende Maßnahmen werden zugunsten des ÖPNV ergriffen. Beim Entwurf von Neubaugebieten wird ein ÖPNV-Anschluß mit eingeplant. Die

Leistungsfähigkeit des ÖPNV wird gesteigert. Beim Ausbau des ÖPNV wird der Schwerpunkt auf oberirdische Anlagen gelegt. Innerhalb des ÖPNV wird die Rolle der Straßenbahnen zu Lasten des U-Bahnbaus gestärkt. Dem ÖPNV werden neue Funktionen zugewiesen, z.B. als Transportmittel im Güterverkehr.

8. Eisenbahn: Die Funktion des Bahnhofs der Stadt Frankfurt a. M. als einer der wichtigsten Umsteigeknoten wird gestärkt. Der Bahnhof wird in das langfristige logistische Konzept der europäischen Bahnen eingefügt. Damit wird eine weitreichende Entscheidung getroffen zugunsten des Verkehrsträgers Schiene und zugleich zugunsten der Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Frankfurt. Die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs als Schnittstelle zwischen Fernbahnverbindungen, der Funktion als regionaler Knotenbahnhof und dem lokalen ÖPNV wird ausgebaut. Die Verknüpfung von Bahnverkehr und Luftverkehr wird aktiv entwickelt. Wo sinnvoll möglich werden neue Gewerbegebiete mit einem Gleisanschluß für den Güterverkehr ausgestattet. Gleisanschlüsse bestehender Gewerbegebiete bleiben erhalten.“ Ende der Zitate.

Darüber hinaus gibt es noch Abschnitte mit den Titeln „Frankfurter Plätze und Straßen“, „Stadt der kurzen Wege“, „Konkretes“, „Flugverkehr“, „Schiffahrt“, „Straßenverkehr/ Motorisierter Individualverkehr“ und „Telematik“. Das Gesamtpapier liegt, zusammen mit den Leitlinien „Wohnen“, im ADFC-Infoladen aus und kann bei Interesse dort eingesehen oder auch kopiert werden. Desweiteren

existieren Leitlinien der anderen Arbeitskreise mit den Themen „Arbeit“, „Ernährung“, „Freizeit“, „Globale Beziehungen“, und „Konsum“.

Wir möchten mit der Veröffentlichung eine möglichst breite Diskussion anstoßen. Dabei sollte beachtet werden, daß es sich bereits um Kompromißpapiere handelt und nicht zu erwarten ist, daß sich eine Meinung vollständig durchsetzen lassen wird. Zum Beispiel wurde im AK, in dem die verschiedensten gesellschaftlichen Gruppen vertreten sind, über jeden Satz in Mehrheitsabstimmungen beschlossen. Weiterhin müssen die Leitlinien die Zustimmung des Forums (der Generalversammlung aller Akteure des Prozesses der Lokalen Agenda 21 für die Stadt Frankfurt am Main) finden, was vermutlich noch schwieriger ist, da dort nur im Konsens, also einstimmig, beschlossen wird. Und schließlich sollen die Leitlinien dann auch noch die Zustimmung des Stadtparlaments erhalten. Aber man soll sich davon nicht entmutigen lassen, seine Meinung einzubringen, denn vielleicht läßt sich mit Geschick doch eine fortschrittliche Wende erreichen.

Also beteiligt Euch! Am besten mit Leserbriefen an diese Zeitschrift. Oder auch allgemein an den ADFC Frankfurt am Main e.V. Aber bitte nur schriftlich, nicht telefonisch, dazu ist die Thematik zu komplex. *Hans-Peter Heinrich*

Lokale Agenda 21
Frankfurt am Main

FRANKFURTER
INFO

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

Radfahrer legen sich mit 230 km/h in die Kurve

Bahn bietet erstmals Fahrradmitnahme im ICE an

Mit dem Fahrplanwechsel am 30. Mai öffnet die Deutsche Bahn AG erstmals einen ihrer Hochgeschwindigkeitszüge für die Fahrradmitnahme.

Auf der Strecke Stuttgart-Zürich kommt der neue ICE mit Neigetechnik zum Einsatz. Sein Fahrradabteil bietet Platz für zehn Räder. Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) fordert seit Jahren, auch die schnellsten Züge für die Fahrradmitnahme freizugeben.

Bundesvorsitzender Wolfgang Große: „Wir feiern einen großen Durchbruch. Mit dem neuen Angebot wird die Kombination von Fahrrad und Bahn für viele Reisende noch attraktiver“. Allerdings handelt es sich bei der Verbindung Stuttgart-Zürich eher um eine Nebenstrecke im Hochgeschwindigkeitsnetz.

Nach einer Auswertung dieses Angebotes soll, so Bahnvorstand Dr. Ludewig gegenüber dem ADFC, nochmals diskutiert werden, ob die Fahrradmitnahme auch in anderen

ICE-Zügen angeboten werde. Ab Mai 2000 fährt der Triebzug auch auf den Linien Berlin-Leipzig-München und Dresden-Frankfurt-Saarbrücken und ersetzt dort konventionelle InterCitys. Rund 607.000 Kunden nahmen 1998 ihr Fahrrad im Fernverkehr mit, davon 23.200



im internationalen Verkehr. Neben dem neuen ICE bieten etwa die Hälfte aller InterCitys, fast alle InterRegios, der Urlaubsexpress von Nordrhein-Westfalen nach Mecklenburg-Vorpommern und viele Nachtzüge die Möglichkeit, das Fahrrad mitzunehmen. Informationen zur Fahrradmitnahme in Nah- und Fernverkehr, den Versand als Kurier-Gepäck und die Fahrradvermietung an Bahnhöfen gibt es bei der Radfahrer-Hotline der Bahn: 01803-194 194.

ADFC Pressemitteilung

Touren, Aktionen, Codierungen

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

- 11.7. **Großer Radtourensonntag** Wo früher Flüsse flossen. Frankfurter Rundschau und ADFC. Start 10.00 Uhr, Römer
- 17.7. **Verkehrs-AG-Sommerfest**, ab 17.00 Uhr, siehe Seite 17!
- 30.7. **Critical Mass-Tour**, Start 16.30 Uhr, Konstablerwache
- 31.7. **Fahrradcodierung** 14.00 – 17.00 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle Berger Str. 108 – 110
- 13.8. **Feierabendtour** der Stadteilgruppe Nordwest. Start 18.30 Uhr Praunheimer Brücke
- 15.8. **Autofreies Appelbachtal**, Würzweiler bis Wöllstein (25km), 9.00-18.00 Uhr, Tel.: 06703/30223
- 27.8. **Critical Mass-Tour**, Start 16.30 Uhr, Konstablerwache
- 28.8. **Rotlintstraßen-Fest** bei schönem Wetter in der Rotlintstraße evtl. mit ADFC-Beteiligung
- 28.8. **Fahrradcodierung**, in der Rotlintstr. oder 14.00 – 17.00 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle Berger Str. 108 – 110
- 29.8. **Erlebnistag Deutsche Weinstraße**, Bockenheim – Schweigen (60km), 10.00-18.00 Uhr, Tel.: 06321/912328
- 12.9. **Autofreies Kinzigtal**, Hanau – Sinnatal-Sterbfritz (80km), 8.00-18.00 Uhr, Tel.: 06051/85-4459
- 12.9. **Die beiden Seiten des Rheins zwischen Kastel und Kühkopf** 9.00 Uhr, Bahnhof Mainz-Kastel, ursprünglich für den 30.5. vorgesehene ***-Tour, Infos: Tourenprogramm S. 21 und Tel.: 069/9529 4467 (ab 20 Uhr)

Call a Bike oder Rufer in der Wüste

Am 9.5.99 war der FAZ zu entnehmen, daß die Münchener „Call a Bike Mobilitätssysteme AG“ für das Jahr 2000 oder 2001 plant, ihr Projekt „Callbikes“ auf Frankfurt zu übertragen. Auch der Frankfurter Baudezernent Horst Hemzal (CDU) lobte das Vorhaben als sinnvolle Ergänzung der bereits vorhandenen Nahverkehrssysteme. Die 1992 in der Stadtverordnetenversammlung verabschiedete Radverkehrskonzeption, die nun umgesetzt werde, solle für die erforderliche Infrastruktur.

Call a Bike will an jeder Telefonzelle in der Innenstadt mehrere Fahrräder bereitstellen. Wer eines benutzen möchte, ruft die Zentrale des Fahrradverleihs an, teilt die Nummer des gewünschten Callbikes und seine persönliche Nummer mit und bekommt einen 4stelligen Code mitgeteilt, mit dem er das elektronische Schloß am Fahrrad öffnet. Bis zu 48 Stunden kann es benutzt werden, Abschließen und Öffnen sind jederzeit möglich. Rückgabe erfolgt durch Anschließen bei einer Telefonzelle. Eine

Stunde kostet 1,50 Euro, wobei man mit ca. 40 % Schwundrädern pro Jahr rechnet. Nachdem der Verfasserin vom FAZ-Redakteur bestätigt wurde, daß es sich bei der Meldung nicht um einen verspäteten Aprilscherz handelt, wünscht sie dem Unternehmen viel Erfolg.

Wird die patentierte Geschäftsidee eine Marktlücke füllen? Warten die FrankfurterInnen sehnsüchtig auf überall verfügbare Räder? Oder rostet in fast jedem Keller irgendein Velo auf Plattfüßen vor sich hin? Das ist nämlich a) leicht

antiquiert, und b) müßte man sich aufraffen, es aus dem Verschlag zu holen. Aber vor dem Haus gibt's keine Abstellanlage, der Weg zum Einkaufszentrum führt durch den Großstadtdschungel mit Lärm, Mief und Gefahren. Und vor welchem Ziel in der Stadt fände man eine gute Möglichkeit zum Abstellen? Nicht alle sind so leidensfähig wie eingeschworene ADFC-Mitglieder.

Den Problemen a) und b) gäbe ein Call a Bike tatsächlich einen Kick, laut homepage (<http://www.callabike.de>) soll Abstellen überall möglich sein, und originelles, solides Material angeboten werden. Daher wird im Internet schon mal die Anmeldung zum Aktienkauf empfohlen, die jüngste Emission sei Anfang Juni 1999 mehrfach überzeichnet worden. Na, wenn ich schon kein Rad habe, Wertpapiere von Call a bike sind leichter zu par-

ken, und Abstürze über Aktienlenker kommen nur gelegentlich.

Wie dem auch sei: wenn die Radverkehrskonzeption von 1992 mit sicherer Verkehrsführung auf Stadtteilebene und übergreifend umgesetzt wäre, wenn Vermieter und Läden ordentliche Abstellanlagen für ihre KundInnen zur Verfügung stellen würden – ja, dann würde mancher auch sein Rad entstauben und bald Appetit auf ein modernes Bike verspüren, mit dem es eine Lust ist, mobil zu sein. Und vielleicht auch gelegentlich mal für Gäste ein Call a Bike rufen. Bis dahin ist das Statement unseres derzeit für Bau zuständigen CDU-Dezernenten, Herrn Hemzal, immerhin ein vorsichtiger Hinweis, daß auch er sieht: die erforderliche Infrastruktur ist (immerhin!) noch Projekt.

Freyja Linder