



„Rennstrecken“, „Schleichwege“ oder „Buckelpisten“ - oder was?

Der Konflikt um die Fahrradrouten

Der ADFC hat in zwei umfangreichen Stellungnahmen die vom Magistrat vorgelegten Vorplanungen für zwei weitere Fahrradrouten kritisiert. Die Auseinandersetzung hat eine Schwäche der vom Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung (BiS) gemeinsam mit dem ADFC Frankfurt 1991 vorgestellten Radverkehrskonzeption offengelegt: Es fehlen klare Festlegungen über die Planungsgrundsätze.

Das Konzept

Grundlage dieser Radverkehrskonzeption, die von Magistrat und Stadtverordnetenversammlung Ende 1992 verabschiedet wurde, ist ein engmaschiges Netz von Fahrradrouten und -verbindungen für das gesamte Stadtgebiet, das sich hierarchisch in drei Ebenen gliedert:

1. Die Hauptrouuten (Stadt- und Regionalnetz), die stadtweite schnelle und direkte Verbindungen sowie den Anschluß an die umgebende Region herstellen sollen. Im Endausbauzustand soll der Radfahrer nach 500-1000 Metern auf eine solche Hauptroute treffen.
2. Die Nebenrouuten (Stadtteilnetz) stellen die Verbindung her zu den Hauptrouuten, erschließen Quellen und Ziele des Radverkehrs, die nicht direkt an den Hauptrouuten liegen (Abstand etwa 200-300 Meter).
3. Das Nachbarschaftsnetz ist die unterste Netzebene. Hier stellen sich zwei qualitativ sehr unterschiedliche Aufgaben: die Sicherung des Radverkehrs auf all den Grundnetz--

straßen, auf denen keine Haupt- oder Nebenroute verläuft, und die Beseitigung der vielen kleinen Mißstände in den Nebenstraßen bzw. Tempo 30-Zonen, die das Radfahren dort bislang eher zu einem Hindernisrennen machen.

Worum geht es?

Gegenstand der aktuellen Debatte sind zwei Hauptrouuten aus der Gruppe der sechs, die vorrangig verwirklicht werden sollen:

Nordweststadt - Innenstadt

Magistratsvorlage M 67 vom 28.4.95

Bornheim - Bockenheim

Magistratsbericht B 357 vom 2.6.95

Dies sind die kritischen Punkte

1. Der Netzschluß
2. Die Linienführung
3. Die Sicherheit
4. Der Fahrkomfort

Das Wichtigste in Kürze

Die ADFC-Stellungnahmen zu den beiden Routen umfassen 25 Seiten. Es ist also unmöglich, hier ins Detail zu gehen. (Wer sich für die Stellungnahmen interessiert, wende sich an Fritz Biel, Tel. 529574).

Die vorgelegten Routenplanungen stellen keine durchgehenden Verbindungen her. Soweit es sich um sogenannte Radialrouuten handelt (Verbindungen zwischen Zentrum und Stadtrand), fordern wir die durchgängige Planung bis zur Stadtgrenze. Dazu gehört der mit

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

Zwei Dinge wollen wir in dieser Ausgabe herausstellen: die Arbeit unserer Verkehrs AG, die sich in den vergangenen zwölf Monaten mächtig ins Zeug gelegt hat. Das Ergebnis kann sich sehr wohl sehen lassen: In vielen Gesprächsrunden und Beiträgen konnten wir unsere verkehrspolitischen Forderungen einbringen, die, so glauben wir, bei der Entscheidung berücksichtigt wurden. In manchen Fällen mußten wir mit Öffentlichkeitsarbeit (Demos / Pressemitteilungen / Hearings) nachhelfen, was teilweise lebhaftige Reaktionen in der Tagespresse nach sich zog, in aller Regel aber bevorzugten wir das unspektakuläre Gespräch mit den Entscheidungsträgern und den Experten. Hier spielen dann die Fakten eine Rolle, nicht die öffentliche Auseinandersetzung. Somit fließt (hoffentlich) der Sachverstand des ADFC in die Beschluß-Vorbereitung ein.

Viele Aktive engagieren sich für diese Arbeitsgemeinschaft, doch wüßten wir noch einige weitere Aufgaben an den Mann/die Frau zu bringen. Im Bürgerhaus Bornheim haben wir einen zentral gelegenen neuen Treffpunkt gefunden, der - verkehrsgünstig gelegen - auch für bisher zurückhaltende Geister das Erscheinen ermöglicht. Also nicht zögern, sondern mitmachen!

Zweites Thema: **Fahrraddiebstahl**. Hier wollen wir den Stier bei den Hörnern packen. Siehe entsprechenden Bericht.

Ach ja, noch ein Punkt in eigener Sache: Unser **Redaktionsteam** ist seit Juli um 150 Prozent angewachsen. Birgit Semle, Kerstin Schäfer und Fritz Biel haben an dieser Ausgabe bereits mitgewirkt.

Euer Redaktionsteam

Adreßfeld

Wenn Sie das lesen können: Hier könnte z.B. auch Ihre Anschrift stehen.

frankfurt aktuell erscheint alle zwei Monate und bringt viel Wissenswertes für RadlerInnen aus / in Frankfurt am Main.

Abo: DM 12 pro Jahr

für ADFC-Mitglieder ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten.

Stadtgrenze. Dazu gehört der mit den Nachbargemeinden abzustimmende Anschluß an die Region.

Wir haben die Kappung der Routen schon 1992 unmittelbar nach Bekanntwerden der eingeschränkten Planungsaufträge an verschiedene Büros kritisiert. Es trifft also nicht zu, wenn von seiten des Magistrats behauptet wird, dies sei mit dem ADFC so abgestimmt (so zuletzt im Magistratsbericht B 581).

Die M 67 beginnt mitten in der Nordweststadt am Erich-Ollenhauer-Ring, ohne die wichtige Verbindung nach Niederursel und weiter in das Urselbachtal herzustellen.

Stadteinwärts endet die Planung an der Bremer Straße - und damit weit vor dem Ziel Innenstadt - mit dem verschämten Vermerk „Anschluß an den Bestand“. Gemeint ist: Wer in die Innenstadt will, soll über den Opernplatz fahren, weil im Zuge des Reuterwegs Radwege existieren.

Auch die Fahrradroute Bornheim-Bockenheim stellt die Verknüpfung mit dem Routennetz allenfalls formal her. Die Planung endet im Westen an der Kreuzung Bockenheimer Landstraße / Freiherr-v.-Stein-Straße. Die nächste Fahrradroute verläuft aber durch die Schloßstraße. Die vielfältigen Probleme auf den vorhandenen Radwegen im Bereich der Bockenheimer Warte und in der Adalbertstraße werden schlicht ignoriert, die Altanlagen keiner kritischen Prüfung auf ihre Eignung für Haupttrouten unterzogen.

Auch die Planung für die Fahrradroute NW-Stadt-Innenstadt sieht keinerlei Veränderung an bestehenden Radwegen vor.

Die Kritik an der Linienführung der M 67 in Richtung Innenstadt wurde schon angesprochen. Hier deutet sich eine Alternative an. Das Planungsamt arbeitet gegenwärtig an einer Lösung für die Probleme im Bereich untere Eschersheimer Landstraße. Die Verkehrs AG wird die Planungen aufmerksam verfolgen.

Bei der Route Bornheim-Bockenheim kritisieren wir die Führung über Grüneburg- und Reuterweg und die anschließende Aufspaltung der Route auf verschie-

dene Straßenzüge. Durch sie wird die Ausweisung von Fahrradstraßen und damit eine Anpassung an die Bedürfnisse des Radverkehrs in diesem Bereich unmöglich.

Der ADFC fordert stattdessen Fahrradstraßen im Verlauf von Leerbachstraße / Elsheimer Straße und Staufenstraße. Der Autoverkehr soll dort auf die Anlieger beschränkt werden.

Was ist eine Fahrradstraße?

In einer Fahrradstraße ist die Fahrbahn rechtlich in der ganzen Breite ein Radweg. Ähnlich wie in einer Fußgängerzone können andere Verkehrsarten durch Zusatzbeschilderung in der ein oder anderen Richtung von Fall zu Fall zugelassen werden. Sie haben sich aber dem Hauptzweck (im Falle der Fahrradstraße also dem Radverkehr) unterzuordnen. Radfahrer dürfen die Fahrbahn in der ganzen Breite nutzen, sie dürfen also auch nebeneinander fahren. Der Kfz-Verkehr darf diese Straßen nur mit „mäßiger Geschwindigkeit“ (20-30 km/h) befahren, vorausgesetzt, er ist zugelassen (s.o.). Da die Fahrradstraße zumindest in Frankfurt eine relativ neue Einrichtung ist, sind die damit verbundenen Regeln noch nicht bei allen Verkehrsteilnehmern bekannt. Vor allem unsere motorisierten Mitbürger müssen sich erst an ihre eingeschränkten Rechte in der Fahrradstraße gewöhnen. Für eine Übergangszeit sind die neuen Freiheiten also mit Vorsicht zu genießen, aber Radfahrer sind es ja gewohnt, als Schwächere die Klügeren zu sein, die bekanntlich nachgeben. Auf längere Sicht bieten Fahrradstraßen hervorragende Möglichkeiten, Sicherheitsschneisen für den Radverkehr zu entwickeln, in denen die Bedürfnisse aller unmotorisierten Verkehrsteilnehmer gut aufgehoben sind. Bis dahin ist noch viel Überzeugungs- und Öffentlichkeitsarbeit nötig, die Verbesserung von Beschilderung und Markierung in den Fahrradstraßen, vor allem aber ein unaufgeregter Umgang miteinander. Wir sind schließlich alle Lernende - so lange wir leben. (fb)

Stellen Sie sich einmal vor...

Versetzen Sie sich nur einen Augenblick in die Lage eines Autofahrers, der auf einer Hauptstraße unterwegs ist und sich gezwungen sieht, an jeder Grundstücksausfahrt, an jeder Straßeneinmündung und an jeder Ampelkreuzung damit zu rechnen, daß seine Vorfahrt mißachtet wird. Jedem leuchtet unmittelbar ein, daß das nicht nur ein unzumutbares Sicherheitsrisiko wäre, sondern auch den Komfort des Autofahrens ziemlich beeinträchtigen würde.

Was wäre wohl die Folge, wenn derselbe Autofahrer sich auf eben dieser Hauptstraße alle paar Meter der Notwendigkeit gegenüber sähe, stark abzubremesen, weil er anderenfalls an quer über die Fahrbahn verlaufenden Bordsteinkanten seine Räder zu Bruch fahren würde? Wir erinnern uns noch gut der Fürsorge, mit der sich deutsche Richter der armen Mantafahrer annahmen, die angesichts der Schwellen in den Tempo 30-Zonen um ihre Spoiler bangten.

Was würde wohl jener motorisierte Mitbürger denken, wenn auf eben dieser Hauptstraße ständig Fußgänger mit der größten Selbstverständlichkeit auf „seiner“ Fahrbahn herumspazieren würden?

Die Liste der Beispiele ließe sich verlängern. „So ein Blödsinn, das gibt es doch gar nicht?“ werden Sie sagen.

Sie haben recht! So einen Blödsinn mutet man keinem Autofahrer zu. Das macht man nur mit Radfahrern.

Sicherheit UND Komfort

Sicherheit, Komfort und Linienführung von Fahrradrouen stehen in einer engen Wechselwirkung.

Moderne Radverkehrsplanung setzt vor allem auf Sicherheit durch Sichtbarkeit. Nur wenn Radfahrer von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen werden, sind sie sicher - zumindest vor den Unfällen der Sorte „Tschuldigung, ich hab' Sie nicht geseh'n“ (das sind die allermeisten). Sie setzt darüber hinaus auf die Annäherung der Geschwindigkeit von Auto- und Radverkehr, damit die verschiedenen Verkehrsströme besser ineinander greifen. (Fortsetzung S. 3)



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

ADFC Kreisverband Frankfurt

SprecherInnen:

Harald Braunewell ☎ 069 / 59 70 692
 Karin Deckers ☎ 069 / 49 40 928
 Alfred Linder ☎ 069 / 53 32 53
 Christina Romeis ☎ 069 / 74 84 68
 Peter Schladt ☎ 069 / 42 63 31

Kassenwart:

Hans-Georg Glasemann ☎ 069/172970

Kreisverband und Infoladen:

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

Öffnungszeiten:

Mo.-Fr.: 17 -19 Uhr, Sa.: 11 -13 Uhr

Kontoverbindung:

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

Kontakte für die Arbeitsgruppen:

AG Öffentlichkeitsarbeit und Redaktionsteam frankfurt aktuell:

Alfred Linder ☎ 069 / 53 32 53
 Peter Schladt ☎ 069 / 42 63 31

AG Kartografie:

Harald Braunewell ☎ 069 / 59 70 692

AG Technik:

Rainer Mai ☎ 069 / 41 30 85
 Ralf Paul ☎ 069 / 49 40 928

AG Touren:

Johannes Wagner ☎ 069 / 44 79 47

AG Verkehr:

Rainer Mai ☎ 069 / 41 30 85

Frauengruppe:

Karin Deckers ☎ 069 / 49 40 928
 Christina Romeis ☎ 069 / 74 84 68

Infoladengruppe:

Gisela Schill ☎ 069 / 67 01 114

AG Finanzen

Hans-Georg Glasemann ☎ 069/172970

Stadtteilgruppe Frankfurt-West:

Ulla Rosenthal ☎ 069 / 39 68 49

Die Sachsenhäuser Sattelfesten

Monika Weiß ☎ 069 / 61 43 92

Landesverband Hessen e.V.

Vorsitzender: Klaus Montz
 Postanschr. und Geschäftsstelle:
 ADFC Hessen e.V.
 Berger Str. 110
 60316 Frankfurt am Main
 ☎: 069 / 49 90 090
 Fax: 069 / 49 90 217

ADFC Bundesverband e.V.

☒ Postanschrift:
 Postfach 10 77 47, 28077 Bremen
 Geschäftsstelle:
 Hollerallee 23, 28209 Bremen
 ☎: 0421 / 34 62 90
 Fax 0421 / 34 62 950

Touren & Aktionen

jeden Samstag eine Mountainbike-Tour (bei trockenem Wetter). Ab 13.30 h am Bahnhof Rödelheim, bzw. um 14 h in Sulzbach, Oberliederbacher Weg 42. Siehe separaten Aufruf in diesem Heft.

(Fortsetzung v. S. 2)

Haupttrouten des Radverkehrs müssen es allen Gruppen von Radfahrern ermöglichen, sich sicher und komfortabel fortzubewegen. Streckenführungen, die schnelle und langsame Radfahrer mit Fußgängern auf schmalen unübersichtlichen Bürgersteigen mit schlechten Sichtbeziehungen zusammensetzen, sind für Fahrradrouten ungeeignet.

Wo immer die Führung einer Fahrradroute über vorhandene Radwege in Erwägung gezogen wird, müssen zumindest die bekannten Gefahrenstellen sowie die schlimmsten Komfortmängel beseitigt werden. Dabei muß für die übergeordneten Routen von einer Fahrgeschwindigkeit von 25-30 Kilometer/Stunde ausgegangen werden.

Für jeden, der die in Frage stehenden Radwege im Verlauf der oberen Hansaallee, des Reuterwegs und im Bereich Bockenheimer Warte/Adalbertstraße regelmäßig benutzt, ist klar, daß dort zügiges radfahren nicht möglich ist, ohne sich und andere zu gefährden, von den Gefahren für das gute Fahrrad gar nicht zu reden. Gefahrloses Überholen ist auf weiten Strecken unmöglich, weil die Radwege zu schmal sind. Die Kreuzungen weisen alle negativen Merkmale auf, die Radfahrer entweder auf die Palme bringen oder ins Krankenhaus, im Zweifelsfall beides.

Ohne Nachbesserungen sind diese Strecken allenfalls dafür geeignet, im Schlendergang die paar Meter zum Bäcker um die Ecke zu fahren, immer auf der Hut und bereit anzuhalten. In den Stellungnahmen des ADFC sind die einzelnen Kritikpunkte detailliert aufgelistet, das würde hier zu weit führen.

Wer für Radfahrer den Standard fordert, der für Autofahrer fraglose Selbstverständlichkeit ist, wird schnell in eine Schublade gesteckt, auf der das Etikett klebt: „Rüpel, Raser und andere üble Zeitgenossen“. Gerade dem ADFC wird von seinen Kritikern gerne das Kli-

schee angehängt, er kümmere sich nur um die Schnellen und Starken. Was für ein Unsinn! Inzwischen füllen die zahlreichen Untersuchungen ganze Régale, die zeigen, daß es gerade die Schwachen und Ängstlichen sind, die ungeübten Kinder und die Alten, die durch die fehlgeplanten Radwege unter die Räder kommen. Geübte Alltagsradfahrer kommen zur Not auch ohne besondere Radwege zurecht, nicht zuletzt, weil sie Wege kennen, auf denen sie den gefährlichen Strecken ausweichen können. Vor allem aber, weil sie sich durch die Blechflut nicht einschüchtern lassen.

Das Konzept der Fahrradrouten will die Radfahrer gerade befreien aus der Zwangssituation, daß sich Menschen mit völlig unterschiedlichem Fahrverhalten eingepfercht wiederfinden auf einem viel zu schmalen Stück Bürgersteig, das ihnen häufig genug noch von Fußgängern streitig gemacht wird.

Wo immer möglich und sinnvoll, führen die Routen durch ruhige Nebenstraßen in den Tempo 30-Zonen, weg von Lärm, Dreck und Gestank der Autoschneisen. Dabei ist die oberste Maxime, den richtigen Mittelweg zu finden zwischen direkter Führung und akzeptablem Umweg. Zeitschnellste Verbindung heißt der Schlüssel zum Erfolg. Wenn Fahrradrouten gut gemacht sind, - und genau darum geht die Auseinandersetzung mit dem Magistrat, - sind sie ein Angebot für alle Radfahrer. Vor allem die Einrichtung von Fahrradstraßen ist geeignet, diesem Anspruch gerecht zu werden. Die Fahrbahnen sind breit genug, um auch in der Gruppe gefahrlos unterwegs zu sein. Die Radfahrer bewegen sich dort, wo auch der unaufmerksamste Autofahrer hinschaut, nämlich auf der Fahrbahn. Was Familien die Möglichkeit bietet, ihre Kinder an die Verkehrsabläufe heranzuführen, kommt aber auch der Kommunikation zugute. Für schnelle Radfahrer bleibt allemal genug Platz zum Überholen und das

ADFC Frankfurt

Fehlen der Ampeln läßt sie im allgemeinen schneller vorwärtskommen als auf den Hauptstraßen. Dafür sorgt nicht zuletzt auch die glatte Fahrbahn, die die Rüttelstrecken auf den Bürgersteigen im allgemeinen an Komfort übertrifft.

Was ist der Stand?

Während das Planungsamt sich noch immer schwer tut, wenn es um die Zusammenarbeit mit dem ADFC geht, während wir nunmehr seit vier Monaten auf einen Termin beim zuständigen Dezernenten und bei der neuen Oberbürgermeisterin warten, erfahren wir viel Unterstützung für unser Anliegen bei den Ortsbeiräten, aber auch von den Fraktionen der SPD und Bündnis 90 / Die Grünen in der Stadtverordnetenversammlung.

Auch die Presse greift die Diskussion hin und wieder auf.

Wie geht es weiter?

Wir werden alles daransetzen, daß die neue Radverkehrskonzeption nicht in der Versenkung verschwindet, nur weil ein paar Stühle im Magistrat neu besetzt werden. Wir werden nicht locker lassen und unsere Konzept konsequent weiterverfolgen. Die nächsten Kommunalwahlen werfen ihre Schatten voraus.

Wir werden die Kontakte zu den Parteien intensivieren. Vor allem bei der CDU gilt es, noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten, aber auch die SPD hatte verkehrspolitisch schon einmal frischeren Wind unter den Flügeln.

Wir werden verstärkt um Unterstützung werben bei allen Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung (Die Repts natürlich ausgenommen). Vor allem werden wir alle Beteiligten daran erinnern, daß Wähler und Wählerinnen aller Parteien mit dem Fahrrad unterwegs sind und endlich Fortschritte sehen wollen - nicht nur die der Grünen.

Wir werden aber auch die direkten Kontakte mit den Ämtern wieder verstärken. Seit dem Sommer laufen bereits Gespräche mit der Straßenverkehrsbehörde. Weitere werden sicher folgen.

Wir werden aber auch nicht zögern, wo nötig, unseren Forderungen

durch Aktionen in der Öffentlichkeit Nachdruck zu verleihen.

Dafür kämpfe ich (gemeinsam mit vielen anderen in der Verkehrs AG) - seit diesem Frühjahr wieder mit ganzer Kraft.

Fritz Biel

Radfahren in Frankfurt, eine Umfrage des ADFC

Sicher erinnert Ihr Euch noch an die von unserer Verkehrs-AG entwickelten Fragebögen, die der Mai-Ausgabe von frankfurt *aktuell* beigefügt waren und die Ihr - doch hoffentlich alle - ausgefüllt zurückgereicht habt. Es ging darum, eine Strukturanalyse über Radfahren in Frankfurt zu erstellen, die als Basis für radverkehrspolitische Forderungen dienen sollte. Hier nun eine Zusammenfassung der Auswertungsergebnisse:

Von den 4000 verteilten Fragebögen kamen 516 zurück, also eine Rücklaufquote von immerhin knapp 13%. Ein Großteil der Fragebögen (18%) kam von Radfahrern aus den Ortsteilen Westend/Bockenheim; den 2.Rang beim Anteil der Rückläufe nahmen Bornheim/Nordend-Ost/Ostend mit 14% ein, gefolgt von Sachsenhausen und anliegenden Stadtteilen (12%). Folglich wird in den hier genannten Teilen Frankfurts auch entsprechend oft gefahren.

Ferner bezeichnen sich 82% der Fragebogenausfüller als Alltagsradfahrer; die Nähe der hier stark vertretenen Stadtteile zum Citybereich, wo dann angabegemäß auch die meisten Wege hin- oder durchführen, wird hier wohl als Anlaß für die Wahl des Rads als Fortbewegungsmittel genommen. Folglich wurden im Innenstadtbereich auch die meisten Problem- und Unfallstellen genannt.

Zur optischen Verdeutlichung der vorgenannten Umfrageergebnisse mit Ortsangaben haben wir einen Pin-Plan erstellt, d.h. es wurden - je nach Frage - verschiedenfarbige Stecknadeln auf die entsprechenden Stellen eines Frankfurter Stadtplans gepinnt. Dieses sehr anschauliche Werk wird in Kürze in der Geschäftsstelle betrachtet werden können.

Weiter sind die sich aus der Umfrage ergebenden Gründe, die als Hindernis zur öfteren Benutzung des Rads angegeben wurden, vielfältig; am häufigsten (55%) wurden, wie zu erwarten, die Bedrängung durch Kfz, sowie Diebstahlgefahr (38%) genannt. Die mangelnde Berücksichtigung von Radfahrerinteressen wurde von 46% als das größte Ärgernis bezeichnet.

Interessant: fast die Hälfte (49%) der Antwortenden bevorzugte Radstreifen auf Straßen, während 39% lieber auf Bordsteinradwegen fahren. Bei letzteren handelt es sich überwiegend um Personengruppen mit mehr Sicherheitsbedürfnis (ältere Leute, Frauen - vielleicht mit Einkaufstaschen und Kindern bepackt -, weniger geübte Radler), während die Präferenz der routinierten, auf zügiges Vorkommen bedachten AlltagsradlerInnen bei den Straßen liegt.

Die meisten Probleme werden auf Straßen ohne Fahrradstreifen in der Bedrängung durch Kfz (61%), auf Fahrradstreifen sowie auf Bordsteinradwegen durch stehende bzw parkende Kfz (36% bzw. 28%) gesehen. Diese Zahlen legen nahe, mehr Gewicht auf die Forderung nach konsequenterem und härterem Vorgehen gegen Falschparker zu legen.

Ferner hatte immerhin jeder Dritte (34%) schon einmal einen Unfall. Ein Großteil der Unfälle (23%) ereignete sich interessanterweise in den Stadtteilen Bockenheim/Westend. Ansonsten sei wegen der Unfallorte auf den bereits erwähnten Pin-Plan verwiesen.

Die Tatsache, daß jeder vierte Fragebogenbeantworter ein dichteres Radwegenetz als wichtigste radverkehrspolitische Forderung angibt, erstaunt angesichts der vorhergehenden Antworten nicht.

Insgesamt stützen diese Ergebnisse aus der Befragung den Leitgedanken unserer Verkehrs-AG als Interessenvertretung der Frankfurter RadlerInnen: die Forderung nach flächendeckenden Wegen, auf denen wir unser vorbildlich umweltfreundliches Verkehrsmittel gefahr- und streßarm benutzen können.

Dieses ist nur ein „Konzentrat“ der Umfrageergebnisse. Wir haben im Rahmen unserer Auswertungsaktivitäten ein ausführliches, zur Veröffentlichung anstehendes Dokument erarbeitet, zu dessen Lektüre Ihr alle eingeladen seid (anzufordern bei der Verkehrs-AG).

Diese Fragebogenaktion ist, wie auch die bereits am 20. Mai stattgefundene erfolgreiche Fahrrad-demo, ein großer Block innerhalb der vielfältigen Aktivitäten unserer Verkehrs AG. Zur Zeit bestehen darüber hinaus folgende Arbeits-Untergruppen:

- **AG Konstablerwache**, die zu verhindern versucht, daß im Rahmen der geplanten Umbaumaßnahmen an der Konstablerwache die Radwege einfach wegfallen, weil dafür „kein Platz“ ist ;

- **AG BiS-Routen**, die sich mit der Planung der vorgesehenen BiS-Routen und deren Realisierung beschäftigt.

Habt Ihr Interesse und wollt Ihr Euch engagieren? Dann schaut doch einfach mal bei uns rein. Das nächste Treffen der Verkehrs-AG (Plenum) findet am Dienstag, 7.11. um 20h im „Michutz“, Bürgerhaus Bornheim in der Arnsburger Str. statt. Weitere Termine siehe Terminplan in diesem Heft.

Anja Stolze

ADFC-Herbsttreffen auf Burg Ludwigstein

Drei Mitglieder des KV Frankfurt nahmen an diesem in ADFC-Kreisen recht wichtigen, jährlich einmal stattfindenden Treffen teil, das dem Gedankenaustausch unter Aktiven des gesamten Bundesgebietes dient. Die Fülle der angebotenen Seminare läßt es nicht zu, über alle Themen zu berichten, geschweige denn ausführlich. So wollen wir hier lediglich einige sehr persönliche Eindrücke von Lutz Ritzel wiedergeben:

Das diesjährige Herbsttreffen begann am 6.10. mit der Passierscheinübergabe durch die minderjährige Burgwache. Nach Einchecken, Zimmerbelegen und kaltem Büffet wurden wir im Meißnersaal begrüßt. Ungefähr die Hälfte der

Teilnehmer waren wie ich auch zum ersten Mal bei diesem Herbsttreffen dabei. Neben den Erläuterungen zu den Samstag-Workshops wurde auch die neue Spendenaktion vorgestellt. Statt zehn Mark für Konsum auszugeben, wollen wir unsere Mitmenschen davon überzeugen, sie für eine überaus sinnvolle Idee zu verwenden: die Förderung des Fahrradverkehrs durch den ADFC. Gestartet wurde die Aktion mit der Verlosung von zwei Giant-Rädern. Mit unserem Namen versehene Zehnmarkscheine (was sonst?) waren die Lose, von denen wir beliebig viele in eine Sammelkiste stecken durften.

Nach der Eröffnung konnten wir uns in Schwimmbad und Sauna vergnügen oder bei reichhaltigem Getränkeangebot mit neuen und alten Bekannten plaudern.

Am Samstag fanden nach kurzer Nacht die Arbeitskreise statt. Ich besuchte vier „kurze“ Workshops von 75 bis 90 Minuten Dauer, um einen möglichst breitgefächerten Eindruck vom ADFC und seinen drei Ebenen zu bekommen.

Der erste Vortrag war „Klappern gehört zum Handwerk - Gute Beispiele für Öffentlichkeitsarbeit“. Der Münsteraner KV stellte sein Projekt „... mal was wagen - Fahrrad fahren trotz Behinderung“ vor. Das professionell gemachte und sehr positiv stimmende Video wurde mit Sponsorengeldern finanziert. Barbara Bauer und Lutz Apelt erklärten, wie man ein solches Projekt angeht, wie Sponsoren gefunden werden und was alles auf einen Kreisverband zukommt,

wenn das Produkt so gut gelungen ist.

Im Workshop „Müssen Pedalritter strampeln? - Sprache und Bewußtsein im ADFC“ ging es um eine angemessene Sprache für den Fahrradverkehr. Wir einigten uns im Plenum, selbstbewußt nicht mehr von „Drahtesel“ (Draht ist minderwertig und rostet, Esel sind als störmisch bekannt) und ähnlich Diffamierendem zu sprechen. Wir wollen uns nicht mit den leider existierenden Rad-Rowdies in einen Sack stecken lassen, sondern den Spaß, die Lebensqualität und den volkswirtschaftlichen Nutzen offensiv mitteilen. Ein Ergebnis der Diskussion wird eine Sammlung Fahrradsynonymen sein, die den Zeitschriftenmachern im ADFC die Arbeit erleichtern soll, falls sie mal nach Worten ringen.

Zweitens ist die Anregung gefallen, einen Slogan zu entwickeln, der unseren Verband zu einem seiner Bedeutung entsprechenden Begriff macht („ADFC - aus Freude am Radfahren“, „ADFC - die tun was“ oder so ähnlich). **Wer Ideen hat, möge seinen Vorschlag bitte an die Marketingabteilung des Bundesverbandes schicken.**

Wohlgemährt und ausgeruht ging es am Nachmittag um das Verhältnis von haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern des ADFC. Um Reibungsverluste zu vermeiden, sollten die Aufgabenbereiche klar festgelegt werden. Die Aufgaben des ADFC sind vielfältig und die Anzahl der Aktiven leider nicht groß genug. Wir dürfen unsere Energien nicht in persönlichen Querelen vergeuden. Eine gute und sachbezogene Kommunikation

IMPRESSUM

IMPRESSUM

IMPRESSUM

frankfurt aktuell erscheint zweimonatlich und wird herausgegeben vom

Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, Kreisverband Frankfurt am Main

Anschrift:

ADFC Frankfurt am Main
Berger Str. 108 - 110
60316 Frankfurt am Main

Redaktionsteam:

Fritz Biel (fb) Alfred Linder (al)
Kerstin Schäfer (ks) Peter Schlaadt (ps)
Birgit Semle (bs)

☎: 069 / 49 90 100

Fax 069 / 49 90 217

Jahresabo DM 12,- (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: 1000

Druck: Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Redaktionsschluß für die Jan./Febr.- Ausgabe: 20. Dezember 1995

Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste Stand 11/94

Persönliche Kleinanzeigen von ADFC-Mitgliedern veröffentlichen wir kostenlos.

ADFC Frankfurt

über die Arbeitsgruppen hinweg, eine gute Koordination unserer Arbeit und viel Spaß bei gemeinsamen Veranstaltungen können uns und die Förderung des Radverkehrs weiterbringen.

Der letzte Arbeitskreis beschäftigte sich mit dem Verhältnis von Velomobil und ADFC. Velomobil ist die Servicegesellschaft des ADFC, die als eigenständige GmbH Dienstleistungen anbietet. Der gemeinnützige Verein kann aus steuerrechtlichen Gründen keine kommerziellen Serviceleistungen anbieten. Weil die Vermittlung von Reisen unprofitabel ist, wird sie nach Ende dieser Saison eingestellt. Das Geschäft von Velomobil wird dann der Buchversand sein. Der allseits beliebte EURO-Fahrradbus wird in Zukunft direkt von den Veranstaltern angeboten.

Beim Abendessen und der anschließenden Party mit Verlosung von zwei Fahrrädern und Versteigerung gingen die Gespräche weiter. Das Wetter und die Stimmung waren gut und in der Disco ging es hoch her. Mit ca. 3000 DM als Grundstock hatte die Spendenaktion einen würdigen Auftakt.

Nach kurzer Nacht berichtete Tilman Bracher am Sonntag von den Erfolgen des ADFC bei der Novellierung der Straßenverkehrsordnung. Neben der Einführung von Mindeststandards für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen ist vor allem die generell mögliche Freigabe des Fahrens gegen Einbahnstraßen die wichtigste Errungenschaft für uns Radfahrer. Nach abschließenden Worten und einem guten Mittagessen machten wir uns bei Sonnenschein auf die Heimreise. Für mich war das erste Herbsttreffen eine gute Erfahrung. Ich bekam Einblick in die Arbeit und Organisation des ADFC und lernte viele nette Menschen kennen - es hat Spaß gemacht (und jetzt muß ich mich erst einmal erholen...).

Anmerkung der Redaktion: Jedes Mitglied kann an diesen Herbsttreffen teilnehmen, soweit Platz verfügbar ist. Interessenten lassen sich beim KV registrieren, damit sie 1996 die Anmeldeformulare und Unterlagen erhalten.

Wildwest in Frankfurt

Ein ADFC-Mitglied (Name der Redaktion bekannt) schickte uns folgenden Bericht zu: In der Nacht vom 7. auf 8. Oktober fuhr ich mit meiner Freundin auf dem Radweg Bockenheimer Landstraße in Richtung Innenstadt. Vor dem Hotel Palmenhof mußten wir auf die Straße ausweichen, da wieder einmal ein Taxi auf dem Radweg stand. Christine fuhr voraus, ich stellte den Taxifahrer, der noch im Taxi saß, zur Rede. Es kam zu einem Streitgespräch, in dessen Verlauf der Taxifahrer ausstieg. Nach kurzer Zeit war die Sache dann auch schon gelaufen. Ich hatte mich beruhigt, und er war fast schon einsichtig.

Plötzlich hielt ein zweites Taxi hinter uns, der Fahrer stieg aus und ging sofort auf mich los, ohne zu wissen, was abgelaufen war!! Er hielt mich an beiden Armen fest, anscheinend um dem ersten Taxifahrer zu verstehen zu geben, daß er mir eine „reindrücken“ soll (den Eindruck hatte ich jedenfalls). Ich ließ mein Fahrrad fallen und befreite mich aus seinem Griff mit den Worten, er habe sich hier gar nicht einzumischen. Es kam zu einer Rangelei, in deren Verlauf er mir mit der Faust ins Gesicht schlug. Ich weiß nicht mehr, ob ich zu Boden ging oder nicht, jedenfalls trug ich bei dieser Auseinandersetzung eine blutige Lippe, einen geschwollenen Kiefer, geprellte Rippen und Schmerzen im linken Schulterbereich davon (ich wurde für eine Woche krank geschrieben).

Zwischenzeitlich hatte meine Freundin die Rangelei bemerkt und kam zurückgelaufen. Sie mischte sich ein mit dem Worten zu ihm, er solle aufhören, und zu mir „komm lass uns gehen“. Darauf stieß der Taxifahrer sie vor die Brust und sagte, mit Frauen lege er sich nicht an. Christine wich zurück und der Taxifahrer zog sogar noch ein Messer, das er kurz aufklappte, dann aber sofort wieder verschwinden ließ.

Zufällig kam gerade eine Polizeistreife vorbeigefahren, die dann die Personalien aufnahm und den Taxifahrer nach dem Messer ab-

tastete. Leider wurde sie nicht fündig, da der Taxifahrer es vermutlich ins Gebüsch geworfen hatte. Er behauptete natürlich, daß ich angegriffen hätte etc etc, die Polizei nahm eine gegenseitige (!) Körperverletzung auf und sagte mir, eine Anzeige habe keinen Sinn, da Aussage gegen Aussage stehe. Ich war total aufgeregt und verwirrt und beließ es erst einmal damit.

Da die Schmerzen im Laufe des folgenden Tages größer wurden, dachte ich mir, es kann nicht sein, daß so eine Sache einfach unter den Tisch fällt, und erstattete im Nachhinein noch Strafanzeige.

Zu bemerken wäre noch, daß der erste Taxifahrer, mit dem ich mich eigentlich gestritten hatte, sich dann gar nicht mehr einmischte und sogar noch mehrmals zu seinem brutalen Kollegen sagte: „Es ist gut, setz Dich in Dein Auto rein“. Trotzdem machte der zweite Taxifahrer weiter und bedrohte wie gesagt sogar meine Freundin.

MTB-Touren gefällig?

Michael Weingärtner, Tourenleiter in unserer Touren AG, bietet über die Wintermonate regelmäßige Mountainbike-Touren an, jeweils Samstag (nur bei trockenem Wetter!) um 13.30 h ab Bahnhof Rödelheim bzw. 14.00 h in Sulzbach, Oberliederbacher Weg 42. Erster Termin ist Samstag, der 4. November 95. Die Touren können teilweise recht schwierig sein. Info Tel. 06196-1552.

Fahrraddiebstahl

Keine Entwarnung

1994 sind die Fahrraddiebstahlzahlen erstmals nicht mehr weiter angestiegen. Den Zuwachs von 0,6 Prozent auf insgesamt 529.763 Fahrräder, die bei der Polizei als gestohlen gemeldet wurden, kann man vernachlässigen. Aber zugleich ist die Aufklärungsquote weiter, auf einen absoluten Tiefstand von 6,7 Prozent bundesweit gesunken. Es ist daher zu vermuten, daß bei weitem nicht alle Fahrraddiebstähle bei der Polizei zur Anzeige kommen, besonders wenn

das Fahrrad nicht versichert war. In den Niederlanden schätzt man, daß nur 6 von 10 Bestohlenen sich an die Polizei wenden.

Die Diebstahlzahlen weisen wie in den Vorjahren darauf hin, daß dort, wo viel radgefahren wird, auch viele Räder verschwinden. Münster "führt" die Statistik der Großstädte (ab 200.000 Einwohner) "unangefochten an", wenn man die Diebstähle mit der Einwohnerzahl in Relation setzt. Ebenso kommen, relativ betrachtet, in den norddeutschen Bundesländer weit mehr Fahrräder weg als in den süddeutschen und die Gemeinden zwischen 20.000 und 100.000 Einwohner sind überdurchschnittlich stark betroffen.

Fahrradcodiersystem

Seit ca drei Jahren gibt es eine Fahrradcodierung, die mit Erfolg von der Polizei im Kreis Bergisch-Gladbach entwickelt wurde und dort auch erfolgreich eingesetzt wird. Der Fahrradcode besteht aus einer Buchstaben-/Ziffern -Kombination, anhand derer die Polizei feststellen kann, wem das Fahrrad gehört(e), ohne dafür eine eigene Datenbank unterhalten zu müssen.

F 2718 61 AL

Der Code enthält Angaben über den Landkreis, die Straße (jede Straße im Bundesgebiet besitzt einen eindeutigen Zahlencode bei den Einwohnermeldeämtern und der Polizei), die Hausnummer und die Initialen des betreffenden Menschen

Gute Erfahrungen melden neben Bergisch-Gladbach der Fahrrad und Kraftrad-Gewerbeverband Nordrhein-Westfalen; codiert wird ebenso in Leipzig. Einige ADFC-Gruppierungen, wie z.B. die Ortsgruppe Worms, bieten diesen Service für Nichtmitglieder zu einem geringen Selbstkostenpreis, für Mitglieder bzw. Leute, die bei dieser Gelegenheit dem ADFC beitreten, zum Nulltarif an.

Wir in Frankfurt könnten es ihnen gleichtun und in Zusammenarbeit mit der Polizei eine oder mehrere Codieraktionen durchführen, bei denen zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen würden: Den Dieben wird der Diebstahl zusätzlich erschwert und der ADFC freut sich über neue Mitglieder.

Wer Interesse hat, dem neuen Codiersystem auch in unseren Breiten Auftrieb zu geben und sich gegebenenfalls an Aktionen zu beteiligen, melde sich bitte bei Alfred Linder (069-533253) oder Kerstin Schäfer (06102-25532).

Soweit die Zeit dies zuläßt, werden wir bei unserer Mitgliederversammlung das Thema kurz diskutieren.

(ks)

Kanther begrüßt Codierung

Bundvorsitzender Karl-Ludwig Kelber hatte sich am 1. Juni an Bundesinnenminister Kanther um Unterstützung für dieses Fahrradcodiersystem gewandt, der mit Schreiben vom 19. Juli antwortete: "Ich begrüße grundsätzlich Ihre Bemühungen zur Eindämmung des Fahrraddiebstahls. Eine leichtere Identifizierung von Fahrrädern als Abschreckung für den Täter durch ef-

alles rund ums Bett



dormiCIEL

Wilhelm Epstein-Straße 61
Frankfurt: beim Ginnheimer Spargel
finden Sie uns auch ohne Schaufenster 'GANS' gut

Das aktuelle Angebot
Ihre Geschenkidee:
Traumhafte Bettwäsche,
die Sie am liebsten auch
auf dem eigenen Bett hätten ...

Beratung ohne Hetze:
mit Terminvereinbarung
☎ 069 - 53 32 53

Markenqualität zu vernünftigen Preisen

Klapp und ab, statt stop and go: **Brompton** *1) -
das taschengroße 5-Gang-Faltrad (56x55x25) - ideal für Bus & Bahn



Die Fahrradscheune Uli Caspari

Der Laden für **Spezialräder** in Frankfurt



Entspanntes und übersichtliches Radeln:
Das **BevoBike** *2) mit 7-Gang-Frontantrieb - genial!

Alle Räder können in der Fahrradscheune ausprobiert werden!

Verkauf & Verleih: Alt Harheim 27 60437 Frankfurt 06101/48958

fektivere Fahndung ist sicherlich ein Beitrag zur Prävention, die uneingeschränkt auch von mir befürwortet wird." Im nächsten Schritt wird sich Karl-Ludwig Kelber an den Vorsitzenden der Innenministerkonferenz der Länder wegen ihrer Zuständigkeit für die Bekämpfung von Fahrraddiebstahl wenden.

(ADFC -Bundesverband)

Fahrrad-Sachverständige organisieren sich

Vor einem knappen Jahr wurde der Bundesverband der Fahrrad-Sachverständigen e.V. gegründet. BILD war nicht dabei, dafür der Autor dieses Beitrags. Seitdem hat der Verband, weitgehend unbeachtet von der Regenbogenpresse, einiges bewegt.

Ja, aber werden überhaupt Sachverständige für jeden Kleinkram gebraucht, und muß deshalb gleich ein Bundesverband gegründet werden? Diese Fragen werden oft gestellt. Um Antworten darauf zu finden, ist es nötig, sich die Expertenwelt genauer anzuschauen.

Was sind 'Sachverständige'?

Die Berufsbezeichnung ist nicht geschützt. Im Prinzip kann sich jede/r Sachverständige/r nennen, der/die meint, von einer Sache mehr zu verstehen als andere.

Das gilt auch für die volkstümlichere Bezeichnung 'GutachterIn'. Ein Gutachten ist eine einschätzende Äußerung zu einem Sachthema. Ein Gutachten kann, muß aber nicht von besonders sachkundiger Seite kommen.

Beispiele für Gutachten: Ein vereidigter Sachverständiger untersucht mit immensem Aufwand (Personal, technische Geräte) ein ausgebranntes Hochhaus, um die Sanierungskosten zu ermitteln. Oder: Ein Arzt schreibt nach routinemäßiger Untersuchung des Patienten seine Diagnose in drei Stichwörtern auf eine Karteikarte. Oder: Ein Handwerker oder Fachverkäufer beantwortet meine Frage, welcher Anstrich am besten auf den feuchten Wänden meines Kellers haftet.

Oder oder. Wer im jeweiligen Zusammenhang als sachkundig gelten darf, orientiert sich also weitgehend daran, wie schwierig die gestellte Aufgabe ist. Bei einem Schriftstück mit der Überschrift 'Gutachten', unterzeichnet von einem/einer 'Sachverständigen', sollte eine hohe Meßlatte angelegt werden. 'Besondere Sachkunde' (Amtsdeutsch) ist hier zu erwarten

- auch wenn dieser Anspruch nicht immer erfüllt wird.

Wie gut ein/e Sachverständige/r auf seinem/ihrer Gebiet ist, läßt sich nicht pauschal einschätzen. Potentielle AuftraggeberInnen sind bestenfalls auf Erfahrungen oder Empfehlungen, schlimmstenfalls auf Experimente angewiesen.

Bestellte Sachverständige

Diese Berufsbezeichnungen sind sehr wohl geschützt; es müssen Qualifikationen nachgewiesen werden. Abgesehen von Handwerks-Sachverständigen (bestellt von den Handwerkskammern; Meister mit langer Berufserfahrung) gibt es die 'öffentlich bestellten und vereidigten' Sachverständigen (öbuv SV), umgangssprachlich: Gerichtssachverständige.

Diese können von Gerichten beauftragt werden, leben aber eher von 'Privatgutachten' (Auftraggeber z. B. Versicherungen, Geschädigte)

'Bestellt und vereidigt' werden diese SV von den Industrie- und Handelskammern (IHK's), die von den KandidatInnen einiges wissen wollen. Abgesehen von den geschäftlichen und persönlichen Verhältnissen muß die 'besondere' Sachkunde nachgewiesen werden. Das Zulassungsverfahren ist kompliziert - und langwierig, zumindest bei Fahrrad-SV. Mein Antrag bei der IHK Frankfurt ist seit 14 Monaten in Arbeit (ganz normal ...)

Sachgebiete

Am bekanntesten sind die Kfz-SV (Maschinenbau - IngenieurInnen, Kfz-MeisterInnen) und die Bau-sachverständigen (BauingenieurInnen). Es gibt schier unendlich viele Branchen, wo SV gebraucht werden. Zum Beispiel für Fliesenverlegung oder für Orientteppiche. Für diese Disziplinen gibt es viel mehr SV als im Fahrradbereich.

Wie arbeiten Fahrrad-Sachverständige?

Gegenstand des Gutachtens ist meistens ein Fahrrad nach einem Verkehrsunfall. Reparaturkosten, Wiederbeschaffungs-, Neu- und Restwerte sollen ermittelt werden -

Begriffe, die formal sauberlich getrennt werden müssen.

Das klingt einfacher als es ist. Die Informationbeschaffung ist viel schwieriger als auf dem Kfz-Sektor, wo es vollständige und zuverlässige Nachschlagewerke für fast alles gibt. Wie hoch ist zum Beispiel der aktuelle Marktwert eines drei Jahre alten Fahrrads - auf dem real nicht existenten Gebrauchtmarkt? Wie groß ist der Wertzuwachs, wenn vor 1 Jahr bestimmte Teile durch hochwertigere ersetzt wurden? - Die Auftraggeber erwarten nicht nur genaue, sondern auch unangreifbare (!) Zahlen.

Wenn bei einem Unfall technische Mängel oder technisches Versagen eine Rolle spielen, muß der/die SV die Ursache beweiskräftig finden und sich zur 'Schuldfrage' äußern können. Das erfordert Kenntnisse in Sachen Materialkunde, Verarbeitungstechniken, aktuelle Fachliteratur, 'Stand der Technik', geltende Normen und Gesetze, z.B. Produkthaftung.

Warum gibt es den BdFS?

Viele Gutachten über Fahrräder sind, vorsichtig ausgedrückt, von bescheidener Qualität. Häufig mangelt es an Sachkunde, manchmal auch am Arbeitswillen - fast immer zum Nachteil des/der AuftraggeberIn.

Kfz-Sachverständige und Verbände wie TÜV, Dekra und ADAC machen Fahrrad-Gutachten quasi nebenher. Zufällig kann der/die GutachterIn etwas von Fahrrädern verstehen oder nicht. Die Resultate sprechen für sich, Ausnahmen bestätigen die Regel. Viele dieser Seiteneinsteiger scheinen zu glauben, ein Schadensgutachten über ein Fahrrad mache weniger Arbeit als eines über einen Lkw. Umgekehrt wird ein Schuh draus, meine ich als ausgebildeter Lkw-Mechaniker und Ingenieur, der zufällig was von Fahrrädern versteht.

Wir haben den BdFS gegründet, um - neu in diesem Lande - die Spreu vom Weizen zu trennen und erstmals einen Qualitätsmaßstab für Fahrrad-Sachverständige festzulegen. Wir haben ein Prüfverfahren (Theorie und Praxis) ausgearbeitet, das späteren AuftraggeberInnen als Gütesiegel für die Kompetenz des/der Sachverständigen dienen wird.

Erste Frankfurter Radverkehrsschau

Am Mittwoch, dem 18. Oktober bewegte sich gegen 15 Uhr eine ganz besondere Radfahrer*-Gruppe per pedale in Richtung Stadtmitte: Vertreter der Frankfurter Stadtwerke, des Bauamtes und der Direktion Verkehrsdienste von der Schutzpolizei waren der Einladung zur ersten Frankfurter Radverkehrsschau aus dem Straßenverkehrsamt gefolgt. Ulrich Schöttler, Leiter dieses Amtes, hatte zwar

auch das Planungsdezernat der Stadt eingeladen, aber für den Radverkehr scheint sich dort niemand zu interessieren.

Die erste BiS-Route - von Seckbach an die Konstablerwache - hatte man sich zunächst zur Befahrung vorgenommen. Unsichere und unklar markierte Stellen wurden notiert, unglückliche Lösungen diskutiert und mögliche Verbesserungen, auch angesichts der zum Bau anstehenden nächsten BiS-Routen, vermerkt.

Zum Beispiel läßt die Ausschilde- rung entlang der Route aus der Sicht der ADFClerInnen zu wünschen übrig. Die viel zu kleinen und unauffälligen Schilder sollen, wird der Vorschlag aus dem Straßenverkehrsamt angenommen, bei den folgenden Routen gegen größere Schilder mit einem Radfahrersymbol (weiß in blauem Kreis) ausgetauscht werden.

(Forts. S.10)

Das Bestehen dieser Prüfung wird Bedingung für die Bestellung und Vereidigung durch die IHK's und für die Aufnahme im BdFS sein. Das hat auch eine internationale Bedeutung. Die vereidigten Gerichtssachverständigen sind eine deutsche Spezialität, die im Ausland, wo standardisierte Fachprüfungen wie unsere schon länger usus sind, weitgehend unbekannt ist.

Die bestandene BdFS-Prüfung garantiert also, daß Gutachten deutscher Fahrrad-SV im Ausland nicht mehr als 'Laien-Expertise' abgetan werden können - wichtig,

Intern unterstützen wir uns gegenseitig, z.B. bei der Versorgung mit raren, aber wichtigen Informationen, die Bedingung für brauchbare Gutachten sind. (Mittlerweile hab' ich einen halben Zentner Shimano-Unterlagen - noch zu wenig...)

Die meisten dieser Aktivitäten sind ehrenamtlich. À propos: Wer sich in diesem Job etablieren möchte, muß erstmal viel Lehrgeld und -zeit investieren und bleibt auf eine weitere Einnahmequelle oder geringe Konsumansprüche angewiesen. Eine Portion Idealismus gehört schon dazu. Wer mit wenig Arbeit die schnelle Mark machen



So viele Radler auf einmal waren es bei unserer Verkehrszählung am 27.10. zwar nicht, aber über 100 RadlerInnen passierten jede Stunde die Konstablerwache allein auf der Kurt-Schumacher/Konrad-Adenauer-Str. an einem stinknormalen Freitag im Spätherbst. Mindestens dreitausend RadlerInnen auf der Zeil beweisen, daß immer mehr BürgerInnen ihre Einkäufe per Fahrrad erledigen. siehe hierzu unsere Presseerklärung auf der nächsten Seite.

weil sich EU-Rechtsnormen auch hierzulande schnell ausbreiten.

Weitere Aktivitäten des BdFS: Mitarbeit bei der Erstellung technischer Normen und Rechtsvorschriften rund ums Rad, Beobachtung des Markts und Prüfung von möglicherweise gefährlichen Fahrrädern und -teilen (uneinsichtige Hersteller und Händler müssen notfalls mit der Veröffentlichung unserer Erkenntnisse rechnen), usw. usw..

will, ist in anderen SV-Disziplinen oder an der Supermarktkasse um die Ecke wahrscheinlich besser aufgehoben.

Fragen / Anregungen bitte an den Autor, ☎ (069) 41 30 85 oder die BdFS-Geschäftsstelle, ☎ 07141 - 31 647 (Herr Zedler).

 **BdFS** (Rainer Mai)

ADFC Frankfurt

Den VertreterInnen des ADFC ging es vor allem darum, klar zu machen, daß nur eine optimal umgesetzte Radroute attraktiv ist. Nur eine komfortable und sichere Route wird auch genutzt, d.h. nur eine solche Investition ist letztendlich sinnvoll. Am Ende der BiS 1 wurde gemeinsam über die anstehende Zeil-Südumfahrung und ihre Fortsetzung über die Konstablerwache gesprochen: Die von Herrn Schöttler vorgeschlagene Überquerung soll - aus der Fahrgasse kommend - auf der Südseite der Konstablerwache verlaufen. Eine Weiterführung über die Kurt-Schumacher-Straße über den Durchgang zur Albusstraße und dann über die Klingerstraße würde den Anschluß an die BiS 1 ermöglichen. Dies schien allen Beteiligten die unter den gegebenen Umständen bestmögliche Lösung.

Abschließend machten die VertreterInnen des ADFC zum wiederholten Mal auf das Problem der geplanten Veränderungen im Bereich Kurt-Schumacher/ Konrad-Adenauer-Straße aufmerksam: Wo jetzt noch auf kombinierten Rad-Bus-Spuren bis zum Main geradelt werden kann, sollen nach dem geplanten Umbau keinerlei Radverkehrsanlagen mehr vorhanden sein. Auch die Gefahr für RadfahrerInnen bei der Überquerung der Alten Brücke wurde ein weiteres Mal vorgebracht. Bei beiden Themen sahen sich die anwesenden städtischen Vertreter allerdings außerstande, eine Lösung anzubieten. Das Argument, der Autoverkehr brauche den Platz und deshalb fehle dieser eben für den Radverkehr, ist politically anscheinend immer noch correct in Frankfurt.

Nichtsdestotrotz ist die Veranstaltung aus der Sicht des ADFC als Teilerfolg zu beurteilen. Die Verkehrs-AG möchte sich an dieser Stelle deshalb nochmals bei Herrn Schöttler für die Ausrichtung bedanken.

*) Eine Bemerkung am Rande: Diesmal trifft die männliche Form "Radfahrer" sogar fast die Realität. Es war nämlich nur eine ADFC-Frau dabei. Der Frankfurter Verkehr ist von Amts wegen fest in Männerhand. Auf, ihr Stadtplanerinnen, Polizistinnen und Bauingenieurinnen!

(Gabi Wittendorfer)

Presseerklärung

Frankfurt, den 30. Oktober 1995

Kein Platz für mehrere tausend RadfahrerInnen?

1.371 RadlerInnen befuhren am Freitag, den 27. Oktober die Kurt-Schumacher-Straße auf Höhe der Konstablerwache. Dies ergab eine Radverkehrszählung des ADFC Frankfurt. Zu dieser Aktion sah man sich mangels offizieller amtlicher Daten veranlaßt. 15 Freiwillige setzten sich dazu von 6.30 bis 19.30 Uhr Lärm und Abgasen an dieser Hauptverkehrsstraße aus.

Gezählt wurde sowohl der durchfahrende als auch abbiegende Radverkehr in die Fahrtrichtungen Süd und Nord. In südlicher Richtung betrug die Zahl des Durchgangsverkehrs 343 RadfahrerInnen, nach Norden fuhr dagegen 197 Personen. Der Abbiegeverkehr von oder in die Kurt-Schumacher-Straße betrug in südlicher Fahrtrichtung 385, in nördlicher 446 RadfahrerInnen.

Gerade der Umfang des Abbiegeverkehrs läßt auf die Bedeutung des Quell- und Zielverkehrs rund um die Konstablerwache schließen: RadfahrerInnen sind EinkäuferInnen. Darauf weist auch der starke Ost-West-Radverkehr hin, der zwar nicht permanent gezählt werden konnte, aber aufgrund einiger Stichproben auf drei und fünf-tausend Personen geschätzt wird.

Die Umgestaltung dieses Straßenzuges, mit der im Herbst '95 begonnen werden soll, verschlechtert die Situation für den dortigen Radverkehr. Die heute noch bestehende kombinierte Bus-Rad-Spur wird im Zuge dieser Planung abgeschafft. Alternativen sind für den Radverkehr nicht vorgesehen. Unter diesen Umständen ist die Sicherheit der RadfahrerInnen in höchstem Maße gefährdet. Verschiedene Lösungsvorschläge des ADFC konnten die Stadt nicht zum Umdenken bringen.

Wir meinen:

Tausende radfahrende BürgerInnen lassen sich nicht einfach von der Straße drängen. Für Rückfragen steht Rainer Mai von der Verkehrs-AG des ADFC Frankfurt zur Verfügung:

☎ 069/ 41 30 85

Lichter aus? Rad ab? Schraube locker?

Mit dem Fahrrad sicher durch den Winter

Unter diesem Motto steht die bundesweite Verkehrssicherheitskampagne des ADFC für den Herbst / Winter 1995/96.

Die Technik AG des KV Frankfurt veranstaltet zu diesem Thema einen ihrer sagenumwobenen Bastelkurse. Ein Schwerpunkt ist die richtige Vorbereitung des Rades auf die Wintermonate, wobei hier nicht die Einmottung im Vordergrund stehen soll. Mit einem gut funktionierenden Rad macht Radfahren auch im Winter Spaß.

Zieht die Bremse gut? Brennt das Licht? Braucht die Kette etwas Öl? Hält der Reifen noch durch? All dies sind Punkte, die RadlerInnen die Nachruhe und das Fahrvergnügen rauben können. Natürlich steht unser ausgesuchtes Fachpersonal auch allen anderen Fragen rund ums Fahrrad aufgeschlossen gegenüber.

Notwendige Ersatzteile sollten vorher gekauft werden, da unser Reservoir an Schraubmaterial sehr begrenzt ist. Wie immer wird bei uns Eigeninitiative beim Basteln sehr groß geschrieben. Hilfestellung ist selbstverständlich, Dienstleistung ausgeschlossen.

Nun die Daten dieses einmaligen Workshops:

Samstag, 18.11.95, 15⁰⁰ - 18⁰⁰ h, im Keller unter der Neuen St. Nicolaikirche, Eingang Rhönstraße Ecke Waldschmidtstraße.

Ralf Paul

☐ Anzeigen von privat ☐

Pichler-Pedersen, Rahmengröße L, 3 Jahre alt, gut gepflegt, VB 1700 DM. H. Schauen ☎ 069 - 62 97 98

Derzeitige Fördermitglieder des Kreisverbandes Frankfurt:
- Fahrrad Böttgen
- Fahrradladen Querlenker
- Landkarten Schwarz
- Superbike

Technik - Bastelkurse

soweit keine abweichenden Angaben vermerkt, jeweils **samstags**, 15⁰⁰ Uhr St. Nicolai-Kirche, Ecke Waldschmidtstr. / Rhönstr. Bitte rechtzeitig telefonisch anmelden.

- 11.11. **Offener Workshop** für alle BastlerInnen
Anmeldung: Ralf Paul, ☎ 494 09 28
- 18.11. **Lichter aus? Rad ab? Schraube locker?**
keine Anmeldung erford. (siehe sep. Hinweis)
- 18.11. **Offener Workshop** für alle BastlerInnen
ab 15 h bei Herrn Strack in Nied
Anm. bei Christian Kümmerlen ☎ 30 27 95
- 25.11. **Offener Workshop** für alle BastlerInnen
Anmeldung: Peter Wendt, ☎ 76 60 30
- 8.12. **Wir machen unser Fahrrad fit für den Winter**
Anmeldung: Andreas Dorn, ☎ 49 23 97



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 12,- DM auf Postbank 30184-602, BLZ 500 100 60

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

**Grüngürtel - Freizeitkarte
wird überarbeitet**

Nach mehreren Jahren stiller „Mitgliedschaft“ in der
AG Kartografie war plötzlich Mitarbeit gefordert von all

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

- OBR 1** (Bahnhof/Gallus/Innenstadt): 7.11. +5.12.
OBR 2 (Bockenheim/Kuhwald/Westend): 6.11.+4.12.
OBR 3 (Nordend): 30.11.
OBR 4 (Bornheim/Ostend): 7.11. +5.12.
OBR 5 (Niederrad/ Oberrad/ Sachsenh.): 1.12.
OBR 6 (Goldstein/Griesheim/Höchst/Nied/ Schwanheim
/Sindl./Sossenhm/ Unterliederbach./ Zeilshm): 7.11. +5.12.
OBR 7 (Hausen/Ind.-hof/Praunh/Rödelh/Westhsen): 5.12..
OBR 8 (Heddernhm/Niederursel/Nordwestst.): 9.11.+7.12.
OBR 9 (Dornbusch/ Eschersheim/Ginnheim): 30.11.
OBR 10 (Berkersh./Bonames/ Eckenh./Preungh):
7.11.+5.12.
OBR 11 (Fechenheim/ Riederwald/Seckbach): 6.11.+4.12.
OBR 12 (Kalbach): 1.12.
OBR 13 (Nieder-Erlenbach): 28.11.
OBR 14 (Harheim): 6.11. +11.12.
OBR 15 (Nieder-Eschbach): 10.11. +8.12.
OBR 16 (Bergen-Enkheim): 5.12..

den ADFC-Mitgliedern, die sich irgendwann einmal
erboten hatten, in dieser AG mitzumachen.

Auslöser der Aktion ist die Absicht der Stadt Frankfurt,
das nur noch in kleinen Restbeständen existierende
Kartenwerk neu aufzulegen, in dem die fahrradtaugli-
chen Wege, aber auch die Gefahrenstellen für Radler
in und um Frankfurt verzeichnet sind.

12 RadlerInnen fanden sich im Infoladen ein, als es
darum ging, „den Kuchen aufzuteilen“. Fein säuberlich
wurde mit der Schere eine Karte zerschnitten. Inner-
halb von vier Wochen sollen alle markierten Wege
überprüft werden, ob sie noch als fahrradtauglich ein-
zustufen sind, ob sich vielleicht bessere anbieten etc.

Das Ergebnis wird im Frühjahr in Form aktualisierter
Karten allen Fahrradfreunden zur Verfügung stehen.

(al)

☒ DIE VORSTANDSECKE ☒

Gemäß einem Wunsch in der Mitgliederversammlung veröffentlichen
wir hier in Stichworten die seit der letzten Ausgabe bei Vorstandssitzun-
gen erörterten wichtigen Tagesordnungspunkte. Die vollständigen Pro-
tokolle können im Infoladen eingesehen werden. Natürlich könnt Ihr
auch die SprecherInnen direkt kontaktieren.

➤ Neubesetzung Fahrradbeauftragter ✦ Auflösung des
Infoladens Eckenh.Landstr. ✦ Mandat an Fritz Biel, zur
BiS- Route Bornheim-Bockenheim eine ADFC-
Stellungnahme. auszuarbeiten ✦ geplante, dann aber
nicht realisierte Pressekonferenz des ADFC Frankfurt
zur IAA ✦ Neuauflage der Grüngürtel-Freizeitkarte -
Überprüfung der darin enthaltenen Radwege auf Ak-
tualität durch AG Kartografie ✦ Codierung von Fahr-
rädern ✦ Vorbereitung auf Mitgliederversammlung ✦
Presseerklärung zur Zeil ✦ Akquisition von Werbean-
zeigen für frankfurt aktuell und das Tourenprogramm
✦ Briefe an Parteien und Vereine w/ Kontaktaufnahme
✦ Briefe an Gerichte wegen Geldauflagen zugunsten
des ADFC.

Termine Termine Termine Termine Termine

(Erläuterungen zu den Treffpunkten siehe unten)

Mi.	15. Nov.	Stammtisch der Stadtteilgruppe Frankfurt-West W
Do.	16. Nov.	Vorstandssitzung des ADFC Frankfurt 19 ¹⁵ Uhr, Berger Str. 110 H
Mo.	20. Nov.	Technik Stammtisch T
Di.	21. Nov.	Stammtisch der Sachsenhäuser Sattelfesten S
Fr.	24. Nov.	ADFC-Frauenstammtisch F
Fr.	24. Nov.	Stammtisch der Ginnheimer Stadtteilgruppe G
Di.	28. Nov.	Redaktionsteam frankfurt aktuell R
Mo.	4. Dez.	Technik Stammtisch T
Di.	5. Dez.	Verkehrs-AG - Plenum V
Di.	5. Dez.	Stammtisch der Sachsenhäuser Sattelfesten S
Fr.	8. Dez.	Weihnachtsfeier des ADFC Frankfurt 19 ⁰⁰ Philantropin, Hebelstr. 15
Fr.	15. Dez.	ADFC-Frauenstammtisch F
Mo.	18. Dez.	Technik Stammtisch T
Di.	19. Dez.	Redaktionsteam frankfurt aktuell R
Di.	19. Dez.	Stammtisch der Sachsenhäuser Sattelfesten S
Mi.	20. Dez.	Stammtisch der Stadtteilgruppe Frankfurt-West W
Do.	21. Dez.	Vorstandssitzung des ADFC Frankfurt 19 ¹⁵ Uhr, Berger Str. 110 H
Fr.	29. Dez.	Stammtisch der Ginnheimer Stadtteilgruppe Treffpunkt auf Anfrage, Tel. 069-533253
Di.	2. Jan.	Verkehrs-AG - Plenum V
Mo.	8. Jan.	Technik Stammtisch T
Treffpunkt	F:	19 ⁰⁰ Uhr, Kneipe "Im Hinterhof", Egenolfstr. 17
	G:	19 ⁰⁰ Uhr, Ginnheim, Gaststätte „Ginnheimer Schöne Aussicht“ Ginnheimer Stadtweg 129
	R:	19 ³⁰ Uhr, Treffpunkt auf Anfrage, tel. 069 - 53 32 53
	S:	20 ⁰⁰ Uhr, EIS - Häuschen, Spielplatz Brückenstraße 62
	T:	18 ¹⁵ Uhr, „Heck-Meck“ Bockenheim, Diemel-/Friesengasse
	V:	20 ⁰⁰ Uhr, „Michutz“ im Haus Bornheim, Arnburger Str. 24
	W:	19 ³⁰ Uhr, Ruderclub Nassovia, Nied, Mainzer Ldstr. 791

Werbung tut not!

Dies gilt auch für den ADFC im allgemeinen und insbesondere für frankfurt *aktuell*, das wesentlich umfangreicher und noch informativer sein könnte, wären da nicht die hohen Druck- und Versandkosten.

Bezahlte Anzeigen könnten uns auf Wunderbares, Neues, Schönes, aufmerksam machen, und dadurch die Kosten pro Ausgabe senken. Doch wie vieles andere muß auch Werbung aktiv verkauft werden. Briefe und Telefonate allein reichen nicht.

Wer besucht Frankfurter Kaufleute und sonstige potentielle Inserenten während deren Arbeitszeit? Natürlich nicht umsonst, sondern gegen erfolgsbezogenes Honorar?

Wir suchen eine/n AnzeigenverkäuferIn

dem/der es Spaß macht, Kundenkontakte aufzubauen und zu pflegen und das Redaktionsteam zu beraten.

Bitte melden bei der Redaktion von frankfurt *aktuell*, Tel. 069-533253 oder dem Infoladen.

Rückmeldung für ADFC-Dachgeber 1996

Der neue ADFC-Dachgeber für 1996 ist in Arbeit. ADFC-Mitglieder, die als Gastgeber und Nutzer im diesjährigen ADFC-Dachgeber stehen, sollten sich zum Jahresende zurückmelden. Bitte dazu den entsprechenden Rückmeldezettel aus dem aktuellen Verzeichnis (Seite 161) trennen, ausfüllen und zusammen mit der für 1996 fälligen Jahresgebühr (ADFC-Mitglieder DM 12, andere DM 18.--) einsenden.

Die Möglichkeit zur kostenlosen Übernachtung auf Radreisen haben alle, die sich in das Verzeichnis aufnehmen lassen und zugleich versichern, auch umgekehrt anderen, darin vermerkten Radfreunden eine einfache, kostenfreie Beherbergung für eine Nacht zu gewähren. Rückmeldungen und Anträge auf Neuaufnahme sind zu richten an den ADFC-Dachgeber,

Mathildenstraße 89, 28203 Bremen.

„Rad und Bett“ ADFC-Übernachtungsverzeichnis für Radler erschienen

In einem ersten Testlauf hat der Fachausschuß Fahrradtourismus im ADFC ein neues Übernachtungsverzeichnis für Radwanderer herausgegeben. In der noch einfachen Sammlung sind erstmals Adressen von Hotels, Pensionen, Herbergen und weiteren Übernachtungsmöglichkeiten aufgelistet, die nach Auskunft ihrer Besitzer ein Herz für Radler haben und den ADFC-Minimalkriterien fahrradfreundlicher Beherbergungsbetriebe entsprechen.

Im Gegensatz zum ADFC-DACHGEBER - siehe nebenstehenden Bericht - enthält das neue ADFC-Verzeichnis nur kostenpflichtige Unterkünfte.

In der ersten Ausgabe von „Rad & Bett“ ist der Adressenbestand verständlicherweise noch gering. Doch sicherlich wird er mit zunehmendem Bekanntheitsgrad steigen. Alle ADFC-Mitglieder und Nutzer dieses Heftes werden daher gebeten, Beherbergungsbetriebe in ihrer Umgebung namhaft zu machen, die unseren Kriterien für „Fahrradfreundliche Gastronomie- u. Beherbergungsbetriebe“ (FAF 7) zu überreichen. Das FAF 7 kann jederzeit gegen Einsendung eines selbstadressierten Freiumschlags beim ADFC-Bundesverband angefordert werden).

Die Erstausgabe der Broschüre kann ab sofort gegen eine Gebühr von DM 5 (Nichtmitglieder DM 10) direkt über die Redaktion „Rad & Bett“ des ADFC Bundesverbandes Postf. 107747, 28077 Bremen, bestellt werden. Bitte mit DM 3,- frankierten, selbst-adressierten Freiumschlag beifügen.