



## Unser Herbsttreffen

An die Vierzig trafen sich am 2.11. im Kellergewölbe des ehemaligen Livingston'schen Pferdestalls zu einer neuen Art der Mitgliederversammlung ohne Rechenschaftsberichte und Protokoll. Unter den Vierzigen waren viele vertraute und zumeist liebgewordene Gesichter, von denen sich im Rahmen der ADFC-AGs und -Stammtische viele oft mehrmals im Monat treffen. Auch fünf Neue ließen sich erzählen, was im ADFC derzeit läuft. Jede AG stellte ihre Arbeit und Personen kurz vor; danach folgte eine Stunde, in der Fragen zu den AGs an den Mann und die Frau gebracht werden konnten und in der eine Meinungswand zu Motiven für die ADFC-Zugehörigkeit und zu Verbesserungsvorschlägen für den Verein einlud. Die Ergebnisse der Meinungswand wurden von Gabi Wittendorfer zusammengefaßt und zur Diskussion gestellt.

Unsere personenstärkste AG ist mit Abstand die Touren-AG, die 40 TourenleiterInnen umfaßt. Jürgen Johann, zum Stellvertretenden Leiter der AG gekürt, möchte gerne für Frankfurt ein Tourenleiter-Seminar organisieren, wie er es selbst in Worms sehr nützlich und befriedigend erlebt hat.

### Adreßfeld

Hier könnte auch Ihre Anschrift stehen!

frankfurt *aktuell* erscheint alle zwei Monate und bringt viel Wissenswertes für RadlerInnen aus & in Frankfurt.

Abo: DM 12 pro Jahr (Überweisung + "ffa-Abo für Name, Adresse")

für Mitglieder des ADFC Frankfurt ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten.

Für die Verkehrs-AG stellen Alfred Linder mit der Fahrradcodierung (AG Klaunix) und Fritz Biel mit Einblicken in die Arbeit an der Frankfurter Verwaltung zwei Schwerpunkte der AG vor.

Von den Ortsgruppen sind die Ginnheimer (Gruppe Nord-



West) die stärksten und aktivsten, die durch konsequenten Einsatz auch ihre Ortsansässigen zu Codier- und anderen Aktionen aktivieren konnten. Die West-Gruppe ist derzeit, unter Christian Kümmerlens Federführung, im Umbruch, da Ulla Rosenthal, die lange Zeit viele der anfallenden ortspolitischen und organisatorischen Aufgaben wahrnahm, die Gruppe wegen Umzug leider verläßt. Die 'Sachsenhäuser Sattelfesten' wollen sich der Erwärmung von WirtInnen und ihren KundInnen fürs Fahrradfahren bzw. für die Aufstellung von guten Abstellanlagen widmen. Wie auch bei diesen wurde die Eigenständigkeit der anderen AGs dargestellt, die jedoch die Zusammenarbeit für besondere Aktionen wie z.B. Rotlintstraßenfest oder jüngst bei der Film-cum-Codieraktion am Museumsufer einschließt.

Einmütig wurde festgestellt, daß Stammtische bzw. die persönliche Bekanntschaft untereinander über die eigentliche Arbeit oder Aktionen des ADFC hinaus das bindende Moment für die Aktiven bilden und auch für Neue eine gute Anlaufstelle bieten, wo sie zunächst einmal erfahren können, ob sie mit den Leuten zusammen arbeiten können und mögen und worum es bei einer AG geht. Bei der Diskussion wurde nämlich auch das (sicher nicht ADFC-spezifische) Dilemma erörtert, (Forts: S. 3)

Radverkehrsschau, die zweite oder:

**Im Osten Frankfurts  
gibt's immer noch viel  
zu tun!**

Wie im letzten Jahr (frankfurt *aktuell* berichtete) lud das Straßenverkehrsamt der Stadt alle vom Radverkehr tangierten Ämter auch in diesem Herbst wieder ein, ein Stück Frankfurt aus der Sicht der RadfahrerInnen zu entdecken und Verbesserungsmöglichkeiten an Ort und Stelle zu diskutieren. Die ADFC Verkehrs-AG lieferte vorab einen elfseitigen Bericht mitsamt anschaulichem Photomaterial zu den Wegebeziehungen von Bornheim Mitte bis zum Ratswegkreisel.

Am 25.9. trafen sich dann VertreterInnen des Ordnungs-, Bau- und Planungsamtes an der Kreuzung Saalburgallee/Ringel-/Spessartstraße. Neben der Verkehrs-AG waren außerdem noch zwei Vertreter der Polizei dabei, also ein ansehnliches Grüppchen, das sich die nächsten drei Stunden per pedale entlang der viel befahrenen Auto-Pendelstrecke gen Osten bewegte. Bereits am Ausgangspunkt der Strecke entzündeten sich die Gemüter an der im Kreuzungsbereich Spessart-/Ringelstraße aufgemalten Sperrfläche, die (Forts. S. 2)



## Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

### ADFC Kreisverband Frankfurt

#### SprecherInnen:

Harald Braunewell ☎ 069 / 59 70 692  
Karin Deckers ☎ 069 / 59 74 516  
Birgit Semle ☎ 069 / 68 60 81 84  
Oliver Ramstedt ☎ 069 / 73 37 69,  
Christina Romeis ☎ 069 / 74 84 68  
Peter Schladt ☎ 069 / 42 63 31

#### Kassenwart:

Hans-Georg Glasemann ☎ 069 / 43 14 49

#### 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: 15

Montag-Freitag: 17<sup>Uhr</sup> - 19 Uhr

#### Kontoverbindung:

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

#### Kontakte für die Arbeitsgruppen:

##### Redaktionsteam frankfurt aktuell:

Alfred Linder ☎ 069 / 53 32 53  
Fax: 069 / 52 04 08  
Peter Schladt ☎ 069 / 42 63 31  
(Email: schladt@hu-vtc.degussa.de)

##### AG Kartografie:

Harald Braunewell ☎ 069 / 59 70 692

##### AG Technik:

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

##### AG Touren:

Johannes Wagner ☎ 069 / 44 79 47

##### AG Verkehr:

Rainer Mai Fax + ☎ 069 / 41 30 85  
Fritz Biel Fax + ☎ 069 / 52 95 74  
(compuserve 100420,3077)

##### Frauengruppe:

Karin Deckers ☎ 069 / 59 74 516  
Christina Romeis ☎ 069 / 74 84 68

##### Infoladengruppe:

Gisela Schill ☎ 069 / 67 01 114

##### Stadtteilgruppe Frankfurt-West:

Christian Kümmerlen ☎ 069 / 30 27 95

##### Stadtteilgruppe Nordwest:

Ecki Wolf (kommiss.) ☎ 069 / 957 800 92

##### Die Sachsenhäuser Sattelfesten

Birgit Semle ☎ 069 / 68 60 81 84

### 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

## Forts. Radverkehrsschau

die Auffahrt auf den Bordsteinradweg entlang der Saalburgallee ver-sperrt. Ob dieses Hindernis der Sicherheit der RadlerInnen diene, konnte bis zuletzt nicht einmütig entschieden werden.

Kontroverse Positionen gab es auch zum Bordsteinradweg entlang der Saalburgallee. Ist das Befahren eines 80 cm breiten **Bordsteinradwegs, der rechts und links von parkenden PKW gesäumt** wird, sicherer als das Fahren auf der zwei- bis dreispurigen Hauptverkehrsstraße? Wenn es nach dem ADFC ginge, würde der Parkstreifen auf den Bordstein verlegt werden und die freigewordene Fläche auf der Straße als Radstreifen angelegt. Diese Variante kann aber, so der Vertreter der Straßenverkehrsbehörde, erst diskutiert werden, wenn die aktuellen Zahlen der Verkehrszählung zu den Auswirkungen der A 661 auf diesen Straßenzug vorliegen. Bis dahin einigte man sich zumindest auf eine Erneuerung der Radfurt-Markierungen und Rad-Piktogramme, die abbiegende AutofahrerInnen in den Einmündungsbereichen auf den unerwartet hinter den parkenden PKW hervorkommenden Radverkehr aufmerksam machen sollen. Der gesamte Kreuzungsbereich Saalburg-/Wittelsbacherallee ist aus der Sicht des ADFC für RadfahrerInnen unbefriedigend (weil gar nicht) gelöst. Während für den automobilen Verkehr 12 Wegebeziehungen an dieser Kreuzung existieren, die allesamt sicher und meistens direkt zu fahren sind, gibt es für den Radverkehr überhaupt nur 9 mögliche Wege; und diese sind außerdem höchst gefährlich bzw. durch Schiebezwang gekennzeichnet. Die PKW-FahrerInnen möchte ich sehen, denen zugemutet wird, aus ihrem Gefährt auszusteigen und es über die Kreuzung zu schieben. Aber das ist ja bekanntlich etwas anderes...

Am Festplatz war man sich einig, daß dieser wichtige Bereich für den Durchgangs- und Zielverkehr per Rad dringender Verbesserungen bedarf. Vor allem während der **Dippemess** ist für RadfahrerInnen aus dem Osten faktisch kein regelgerechtes Durchkommen stadteinwärts möglich. Die Tankstellenzu-

fahrt dort soll jetzt mit Radpiktogrammen gesichert werden und "die Anlage eines durchgehenden Fuß- und Radweges in ausreichender Breite ist zu prüfen", heißt es im Protokoll des Straßenverkehrsamtes.

Zu fortgeschrittener Stunde erreichte die Gruppe schließlich den Höhepunkt innovativer Radverkehrsführung in Frankfurt: die drei Autobahneinmündungen stadteinwärts, Drückerampel inklusive. Auf einer Strecke von ca. 300 Metern wird den AlltagsradfahrerInnen mangels Abstimmung der Signalanlagen hier bis zu drei Mal Warten zugemutet. Daß dies völlig an den Anforderungen dieser PendlerInnen vorbeigeht, konnte man sich live anschauen: Während des ca. fünfminütigen Aufenthalts an dieser Stelle fuhren ungefähr fünfzehn RadfahrerInnen vorüber - alle ignorierten die unsinnige Signalisierung! Deshalb soll jetzt auch die Signalsteuerung überprüft und die Möglichkeit eines Sofortgrün an den Ampeln (=RadfahrerIn kommt, drückt und erhält sofort grün) überprüft werden. Der Vorschlag des ADFC, eine Kontaktschwelle für den Radverkehr einzubauen, wurde als nahezu utopisch belächelt. (Anm. d. Red: Diese Radfahrer-Kontaktschleifen funktionieren z. B. in Troisdorf tadellos und zur großen Zufriedenheit der RadlerInnen).

Last but not least genehmigten sich die TeilnehmerInnen dieser zweiten Frankfurter Radverkehrsschau noch eine Runde in der einzigen ganzjährig geöffneten Achterbahn der Stadt, Nervenkitzel inklusive. Die unter der Hanauer Landstraße angelegten Wege für den Rad- und Fußgängerverkehr sind unübersichtlich, unklar beschildert und vor allem in den dunklen Monaten für Frauen faktisch nicht benutzbar. Auch wenn diese Führung eine Planungsünde aus einer anderen Zeit darstellt, müßte aus Sicht des ADFC zumindest eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht den Willen der Stadt verdeutlichen, diesen Unfug den RadfahrerInnen nicht auch heute noch tagtäglich zuzumuten.

Es bleibt summa summarum noch viel zu tun im Frankfurter Osten. Wir bleiben dran und bereiten uns schon mal vor auf die Radverkehrsschau im nächsten Jahr.(gw)

## Forts. 'Herbsttreffen'

daß Neankömmlinge aus Mangel an Durch- und Überblick zunächst schwer Fuß fassen können, andererseits aber förmlich von Terminvorschlägen 'erschlagen werden, wenn sie es wagen, sich für Aktivitäten anzubieten. Es gibt also selten ein organisches Hineinwachsen in die AG-Arbeit, sondern eher ein digitales 'Outsider' ohne Kontakt und Einblick oder 'Insider', was aber mit einer eventuell gar nicht gewollten ADFC-Terminflut einhergeht. (Zum Trost für alle Neuen: Die Fähigkeit zum Nein-Sagen lernt sich rasch). Es wurde allgemein für mehr Behutsamkeit mit Neuinteressierten plädiert. Daß aber auch viele Aktive schon lange bei nicht nur einer Gruppe mitmachen, zeigt auch, wieviel Spaß es macht, mit den Anderen zusammen sein Wissen rund ums Rad zu erweitern und einzusetzen.

Als neue Schwerpunkte für die ADFC-Arbeit wurden Kinder-/Jugendarbeit gewünscht. Ein gelungenes Beispiel dafür brachten die Schellbachs aus Steinbach mit, wo Schüler Schrotträder zu Fahrradständern umgearbeitet hatten.

Für das nächste Herbsttreffen wünschen wir uns und laden jetzt schon dazu ein, daß noch mehr Mitglieder kommen und sehen, was für Menschen ihr Verein eigentlich womit vereint. Da das Treffen aber auch Gelegenheit zum 'Klönnschnack' mit ADFClerInnen bot, die man nicht so häufig sieht, und vielleicht doch bei Manchen das Interesse für eine (weitere) AG geweckt wurde, bleibt diese Veranstaltung jedenfalls sicher nicht die letzte ihrer Art.(bs)



## Sicherheit durch Nebeneinanderfahren

"Die Infrastruktur des Radverkehrs muß radfahrerfreundlich sein: Fußgänger können im allgemeinen nebeneinander gehen, Insassen vor Autos sitzen nebeneinander. Nur Radfahrer müssen hintereinander fahren. Die Polizei begründet das mit Sicherheitsanforderungen, die deutsche Straßenverkehrsordnung fordert dies dann, wenn der (Auto-)Verkehr behindert wird.

Aber gerade aus Sicherheitsgesichtspunkten, nämlich zur Verbesserung der Sichtbarkeit des Radfahrers im Verkehr, sollte das Verbot des Nebeneinanderfahrens von Radfahrern jedenfalls innerorts aufgegeben werden, denn es ist auch tatsächlich und rechtlich nicht zu begründen." Klaus Hinte, Leiter der Straßenverkehrsbehörde des Stadt- und Polizeiamtes Bremen, kommt zu dem Schluß, daß in Wahrheit nicht das Nebeneinanderfahren gefährlich ist, sondern das Hintereinanderfahren! Denn "Autofahrer reagieren besser auf das sich optisch breiter darstellende Bild zweier Radfahrer, das Überholen unter Mißachtung des notwendigen Sicherheitsabstandes wird fast immer unmöglich, Radfahrer reagieren von selbst flexibel auf die jeweilige Verkehrsfrequenz, wie Verkehrsbeobachtungen gezeigt haben.

Aus Sicherheitserwägungen rechtfertigt sich das Verbot des Nebeneinanderfahrens danach nicht, deshalb wurde es aber auch nicht erlassen; es diene ausschließlich der Vermeidung von Behinderungen des fließenden KFZ-Verkehrs.

Daß dies im wesentlichen unsinnig ist, belegt folgende Rechnung: Zum Überholen eines Radfahrers, der ca. 1m Straßenbreite in Anspruch nimmt, in dem erforderlichen Sicherheitsabstand von mindestens 1m, wird durch ein ca. 1,80m breites Kraftfahrzeug eine Gesamtbreite von insgesamt 3,80m benötigt. Innerorts sind Fahrstreifen auf Fahrbahnen aber nur ca. 3 - 3,25m, selten einmal 3,50m breit. Die Inanspruchnahme des zweiten Fahrstreifens beim Überholen ist also immer notwendig. Wenn dies gefahrlos geschehen kann, ist andererseits eine Behinderung durch Nebeneinanderfahren begrifflich ausgeschlossen (es sei denn, daß schon ein einzelner Radfahrer im Sinne der StVO-Regelung behindert).

"Das geltende Verbot fördert zwangsläufig das Überholen unter Mißachtung des Sicherheitsabstandes und schafft damit erst unfallträchtige Situationen."  
("Drahtesel extra" Nr. 7191, Tagungsband "Velo secur '90") Leezen-Kurier Nr. 36

### 3. Runde bei Stadtrat Wentz

Wie schon im letzten Heft kurz angekündigt, fand am 11.9.96 ein weiteres Fachgespräch zu den Problemen des Radverkehrs in Frankfurt statt. Thema war diesmal die Innenstadt. Eingeladen hatte wieder Planungsdezernent Martin Wentz (SPD). Udo Corts (CDU), Dezernent für Bau, Verkehr und Sicherheit, konnte der Einladung wegen anderer Verpflichtungen dieses Mal leider nicht folgen.

Die für den Fortschritt in Sachen Radverkehr wichtigen Ämter waren alle zahlreich und hochrangig vertreten. Damit war wieder die Möglichkeit gegeben, auftretende Differenzen in der Beurteilung der diversen Fragen sofort auf direktem Weg zu klären und zu klaren Beschlüssen zu kommen. Der ADFC hatte im Vorfeld eine Liste von Punkten zusammengestellt, die seit langem auf der Tagesordnung stehen:

Die Großkreuzungen im Bereich des Cityrings (Taubusanlage / Opernplatz, Eschenheimer Tor, Friedberger Landstraße / Wallanlagen, Mainzer Landstraße, Bahnhofplatz, Theaterplatz / Neue Mainzer Straße, Mainuferstraße, Mainbrücken usw.)

Die offenen Fragen bei den Planungen der Fahrradroutes, die die Innenstadt durchqueren

Die Durchlässigkeit der Innenstadt für den Radverkehr

Als erstes wurde eine Altlast aus dem Weg geräumt, die Planung für den Otto-Hahn-Platz im Verlauf der Fahrradroute Museumsufer / Neulsenburg. Nachdem wegen der Schwierigkeiten an dieser Kreuzung noch vor einem Jahr in der Stellungnahme eines Amtes das gesamte Routenkonzept in Frage gestellt worden war, lag nun ein mit dem ADFC vorabgestimmter Vorschlag auf dem Tisch. Die Straßenverkehrsbehörde steuerte Ideen bei, die es nun ermöglichen, mit einem Viertel der ursprünglich angenommenen Kosten eine vernünftige Lösung zu verwirklichen. So einfach kann Radverkehrsplanung sein, wenn man miteinander redet und alle eine Lösung wollen.

Als nächstes war die Fahrradroute Zeilumfahrung an der Reihe. Sie verbindet die Bockenheimer Landstraße mit der Ostzeil. Für die seit langem überfällige Verbesserung der Querung über die Taubusanlage zum Opernplatz liegen die Planungen seit vielen Jahren abgestimmt vor. Nun soll das Straßenbauamt eine baureife Vorlage erarbeiten und das Erschließungsamt die Finanzierung aus Stellplatzmitteln möglich machen.

Am anderen Ende, an der Konstabler Wache, erging der Auftrag an das Straßenbauamt, bei der baureifen Planung der Haltestelle für die neue Straßenbahnverbindung im Verlauf der Konrad-Adenauer-/ KurtSchumacher Straße auf der Höhe der Albusgasse eine Radfurt einzuplanen, die endlich eine bessere Anbindung der Zeilumfahrung an die Ostzeil und auch damit an die Fahrradroute Seckbach / Innenstadt ermöglichen soll.

Um keine Mißverständnisse über die Prioritäten aufkommen zu lassen, stellten wir eine Reihe von Forderungen zur Verbesserung der Durchlässigkeit von Innenstadtstraßen (Öffnung von Einbahnstraßen, zusätzliche Quermöglichkeiten usw., Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs in den Fahrradstraßen) erst einmal zurück und widmeten den Rest der Zeit (vor allem wegen des anstehenden Baus der Fahrradroute Nordweststadt / Innenstadt) der Großkreuzung am Eschenheimer Tor.

In einem Gesprächsversuch mit dem zuständigen Sachgebietsleiter im Planungsamt hatte ich mir noch vor einigen Monaten die harsche Abfuhr geholt, er sähe "keinerlei Veranlassung, an dieser Kreuzung irgendetwas zu ändern". Schon der Ortsbeirat 2 hatte dies entschieden anders beurteilt und auf unsere Bitte hin den Magistrat aufgefordert, den Bereich des Eschenheimer Tors aus den Planungen für einen Fahrradstreifen auf der Eschersheimer Landstraße nicht auszuklammern. Die Stadtverordnetenversammlung formulierte in Ihrem Beschluß zu dieser Anregung des Ortsbeirates, der mit der weiterhin bestehenden rot/grünen Mehrheit angenommen wurde, ebenso eindeutig wie schlicht den

Auftrag an den Magistrat: "Es ist eine Planung vorzulegen".

Dem wollte Stadtrat Wentz sich nicht verschließen und verteilte in der Sitzung Aufträge an die zuständigen Ämter, die Vorschläge des ADFC zur kurzfristigen Verbesserung der Situation am Eschenheimer Tor bis Ende des Jahres in konkrete Vorlagen umzusetzen. In einem weiteren Arbeitstreffen, der nunmehr vierten Runde im Planungsdezernat zum Thema Radverkehr, soll dann die "Erfolgskontrolle" stattfinden und die weiteren Schritte beraten werden. Damit für die Umsetzung aller der schönen Planungen in Zukunft auch zur rechten Zeit das nötige Geld zur Verfügung steht, hat der ADFC den Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung und den zuständigen Dezernenten ein vierseitiges Papier mit Vorschlägen zur Finanzierung und speziell zum Haushalt 1997 zugeleitet. Dazu mehr und dann hoffentlich auch schon Ergebnisse im nächsten "frankfurt aktuell".

Ich hoffe, daß diese doch einigermaßen erfreulichen Nachrichten über die ein oder andere NovemberTrübsal hinweghelfen und grüße Euch (na, Ihr wißt schon von wo)

Fritz Biel

### Unfallumfrage

Wir bitten nochmal alle *frankfurt aktuell*-LeserInnen, die in letzter Zeit einen Unfall mit dem Fahrrad hatten oder die jemand kennen, dem dieses widerfahren ist, die **Unfallumfragebögen auszufüllen bzw. weiterzugeben**. Nur so kann ein möglichst genaues Bild der hauptsächlichsten **Unfallursachen** erstellt werden kann. Dies hilft uns wiederum bei der Argumentation gegenüber Politik und Verwaltung, die ja zuweilen den RadfahrerInnen selbst die Hauptschuld an den meisten Fahrradunfällen geben möchten.

Die Unfallbögen können per Fax, durch den Briefkasten oder direkt in die Einwurfskiste im Laden abgegeben werden.

## o Tannenbaum!

### Und wieder dräut das Weihnachtsfest

Anstatt Socken, Pralinen oder Krawatten - von Küchengeräten oder Werkzeug ganz zu schweigen - bietet Ihnen der ADFC die Möglichkeit, Außergewöhnliches zu schenken: Fahrradbücher, Fahrradkarten, Fahrradanhänger, Fahrradhelme und nicht zuletzt Fahrradreisen, für die wir Sie auch gerne beim Kauf des passenden Fahrrades beraten. Unser Info-Laden-Team präsentiert Ihnen hier ihre Bestseller-Liste:

#### Karten:

- **Radfahrerstadtplan für Frankfurt** 1:20.000 RV-Verlag, Brandneu
- Topographische Freizeitkarte Nr. 4 - **Hochtaunus**, 1:50.000, Hess. LVA, Brandneu 12,80
- **Überörtliche Radwege** Umlandverband Frankfurt, 1996, neu: mit Region Wiesbaden, **nur 7 DM**
- **Radwander- und Freizeitkarte Groß-Gerau** 1:50.000, Pietruska 1994 (F-Schwanheim - Wiesbaden - Worms - Heppenheim) 12,80 DM
- **Radwander- und Freizeitkarte Offenbach** 1:40.000 Pietruska, 12,80 DM
- **Romantischer Rhein**, 1:50.000, Pietruska (Bingen - Koblenz) 9,80 DM
- **Die Route per Rad**, 1:50.000, Trägerverein der Hess. **Apfelweinroute**, 1995, 10 DM
- **Kreuz und quer - Das Buch zur Grüngürtelkarte**, 270 S., CoCon 1995, 29,80 DM  
*Kommentar:* 25 Wanderungen zeigen z.T. ziemlich Unbekanntes im Frankfurter Stadtbereich, z.B. historische Industriebauten, seltene oder exotische Bäume. Außerdem Literaturtips zur Frankfurter Kunde sowie Gaststätten zum Tourenabschluß. *Wer dieses Buch gelesen hat, weiß über Frankfurt Bescheid.*
- **ADFC-Reflektorstreifen** für Bein oder Arm, 2 St. 10 DM



## TERMINÄNDERUNG

### ❄️ WEIHNACHTSFEIER ❄️



**Datum:** Do, 5. Dezember

**Beginn:** 19.30 Uhr ❄️

**Ort:** Bürgertreff Bockenheim



**Schwälmer Straße 28**

## Fahrräder für Tuzla

Wir wissen die Vorteile des Fahrrades zu schätzen, obwohl uns allen auch der ÖPNV und/oder ein Auto zur Verfügung steht.

Für Flüchtlinge in Tuzla kann eine Arbeitsstelle, eine Bezugsquelle für Feuerholz oder andere (Über-) Lebensmittel schlicht unerreichbar sein, wenn die Strecke zu Fuß zu weit ist, da das Geld nicht für Bahn oder Bus reicht und Autos unerschwinglich sind. Somit stellt ein Fahrrad dort durch seine Reichweite und nicht zuletzt durch seine Sparsamkeit ein konkurrenzlos günstiges Grundverkehrs- und Transportmittel dar.

Darüber berichteten unsere Mitglieder Petra Honermann und Gerhard Heller, als sie von einem Hilfsgütertransport in den Nordosten Bosniens zurückkamen. Daher ihr Aufruf zur Gründung einer Arbeitsgruppe 'Räder für Tuzla', die sich vorwiegend an Samstagnachmittagen treffen könnte

### Wir suchen

- ☛ **OrganisatorInnen & MithelferInnen** bei der Neugründung und Organisation einer **Arbeitsgruppe 'Räder für Tuzla'**
- ☛ **Fahrräder**, die fahrtüchtig sind bzw. leicht fahrtüchtig gemacht werden können
- ☛ **Ersatzteile:** Speichen, Dynamos, Fahrradkörbe, Anhänger, Schläuche, Mäntel, Werkzeug und und und..
- ☛ **SpenderInnen**, die dieses Projekt finanziell unterstützen
- ☛ **Kontakt:** Gerhard Heller, T.516613  
Freya Linder, T.533253.

## Mindestabstand und Überholverbot bei Radfahrern

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) empfiehlt Autofahrern, bei Gegenverkehr Radfahrer nicht zu überholen. Bisher galt ein Mindestabstand von 1,50 Metern beim Überholen von Radfahrern. Inzwischen hat jedoch das Oberlandesgericht Hamm in zweiter Instanz festgestellt, daß ein Autofahrer den Mindestabstand von zwei Metern hätte einhalten müssen (OLG Hamm 9 U 66/92 vom 10.11.92).

## Altenpflege per Fahrrad Ein Verein macht's vor

Nein, dies ist kein weiterer Lob- oder Hetzartikel über Radkuriere. Hier geht es um Heimvermeidungspflege, d.h. Altenpflege zu Hause. Der Verein 'Kontakt' beschäftigt 60 Festangestellte plus 10 Zivildienstleistende zur medizinischen und hauswirtschaftlichen Betreuung von Bedürftigen, die gerne in ihrer gewohnten Umgebung bleiben möchten und trotzdem professionelle Pflege und Versorgung nicht missen wollen. Von den Angestellten sind ungefähr die Hälfte ausgebildete Krankenschwestern oder -pfleger, die sich hauptsächlich um die medizinische Versorgung kümmern. Die anderen Angestellten und die Zivildienstleistenden erfüllen hauswirtschaftliche oder soziale Aufgaben wie Einkaufen, Putzen, Begleit- und Fahrdienste. Der Dienst ist in zwei Schichten organisiert und deckt die Zeiten von 8 bis 22.30 Uhr ab, wobei pro Schicht 4-5 PatientInnen betreut werden. Da die 100-120 bedürftigen PatientInnen zumeist in Ostend, Nordend und Bornheim wohnen, werden für die Arbeitswege grundsätzlich Fahrrad oder ÖPNV als die schnellsten Verkehrsmittel genommen. Nur für größere Lastaufkommen, z.B.

beim wöchentliche Wäsche- oder Einkaufsdienst oder vereinzelt für die Spätschicht außerhalb des Kerngebietes werden die 3 Autos oder der Kleinbus eingesetzt. MitarbeiterInnen, die etwas weiter weg wohnen, können die Fahrräder auch mit nach Hause nehmen. Für die 35 vereinseigenen Fahrräder steht ein Keller- und Werkstattraum zur Verfügung; ebenso werden Ketten- oder Bügelschlösser und Fahrradponchos bereitgestellt. Ein Zweierteam wartet und betreut die Fahrradflotte. Ein leidiges Thema ist allerdings auch für 'Kontakt' der Schwund, der pro Jahr etwa ein Viertel der Räder beträgt. Mittlerweile lohnt sich durch die hohen Versicherungssätze für den Verein eine Versicherung nicht mehr. Zur Schadensminderung werden seit einiger Zeit nur noch gebrauchte Räder angeschafft, was allerdings dem Schwund keinen Abbruch getan hat. Zur Sicherung des Bestandes ließ der Verein die Fahrräder jüngst durch den ADFC codieren, so daß gegebenenfalls wiederaufgefundene Räder dem Verein unmittelbar wieder zugeführt werden können. (bs)

## Termine der Ortsbeiräte in Frankfurts Stadtteilen.

Sehr informativ und unterhaltsam. Tagungsort und Uhrzeit bitte der Presse entnehmen oder unter 212-33870 erfragen:

**OBR 1** (Bahnhof/Gallus/Innenstadt): 1.12. **OBR 2** (Bockenheim/Kuhwald/Westend): 25.11. **OBR 3** (Nordend): 7.11. + 5.12. **OBR 4** (Bornheim/Ostend): 3.12. **OBR 5** (Niederrad/ Oberrad/ Sachsenh.): 29.11. **OBR 6** (Goldstein/Griesch./Höchst/Nied/ Schwanh. /Sindl. / Sossen/ U-lieberbach./ Zeilshm.): 26.11. **OBR 7** (Hausen/Ind.hof/Praunh/Rödelh/Wesths): 26.11. **OBR 8** (Heddernhm./Niederursel/NW-Stadt): 28.11. **OBR 9** (Dornbusch/ Eschersheim/Ginnheim): 5.12. **OBR 10** (Berkersh./Bonam./ Eckenh./Preung.-hm.): 26.11. **OBR 11** (Fechenheim/Riederwald/Seckbach): 2.12. **OBR 12** (Kalbach): 29.11. **OBR 13** (Nieder-Erlenbach): 3.12. **OBR 14** (Harheim): 2.12. **OBR 15** (Nieder-Eschbach): 29.11. **OBR 16** (Bergen-Enkheim): 3.12.

## Technik - Bastelkurse

jeweils **Samstags, 15.00 Uhr**, St. Nicolai-Kirche, Ecke Waldschmidtstraße/Rhönstraße

23. Nov **Offener Workshop für alle BastlerInnen**  
Anmeldung: Christof Beschoner, T. 51 79 88
30. Nov **Licht und Schatten, alles rund um die Beleuchtung**  
Anmeldung: Ralf Paul, T. 494 09 28
07. Dez **Wir machen unser Rad fit für den Winter**  
Anmeldung: Andreas Dorn, T. 707 26 94

Außerdem ... gibts noch den Technik - Stammtisch (s. Termine), wo selten über Technik, dafür über alles mögliche geschwätzt wird.

## Stärken des ADFC

- + **Rad** = vernünftigstes Verkehrsmittel
- + Ehrenamtliches **Engagement**
- + **Fachkompetenz**
- + Zunehmend hoher **Frauenanteil**

## Schwächen des ADFC

- unterentwickelte **Solidarität** untereinander
- **Konkurrenz** zwischen BV/LV/KV
- formalistisches **Demokratieverständnis**
- mieser **Umgangston** bei Einigen (s. Kritik am Autoträger-Info) ist demotivierend
- **sektiererischer Eifer** "Wir sind ein Anti-Auto-Verein"
- **Professionalität** im Verband fehlt oft
- zuviel **Umwelteintopf** (Projekte mit anderen Verbänden)
- mangelnder **Produktstolz**

## Bundes-Herbsttreffen auf Burg Ludwigstein

Es gab reichlich Essen, Spiele, Informationen und neue Gesichter. Das Burg-Team leistete wie immer gute Organisation. Die Fahrräder auf der Burg waren eine Attraktion für sich: Das Glanzstück darunter war ein zum Liegerad umgebasteltes, wunderschönes Brompton-Faltrad. Ein anderes, 'herkömmliches' Brompton stand am Happeningabend zwischen Diavortrag, und Tanzparty zur Versteigerung.

Zum Abschlußplenum gab der Bundesvorsitzende Karl-Ludwig Kelber seine Thesen zum ADFC zum besten und löste damit wie weiland Luther eine lebhaftige Debatte aus: Links stehen seine vierzehn Punkte, die sicher auch bei uns Diskussionen auslösen werden: (ac)

## Termine...Termine...Termine

(Treffpunkte siehe unten)

Sa.	16.11. 15. <sup>00</sup>	V	Verkehrs-AG berät ihre 'Strategie für '97' 'Pferdestall', Ulmenstr. 20, R. 10
Mo.	18.11.	T	Technik Stammtisch
Mi.	20.11.	W	Stadtteilgruppe Ffm-West
Do.	21.11.		Vorstandssitzung, 19 <sup>30</sup> Uhr Infoladen
Fr.	22.11.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Di.	23.11.	R	Redaktionsteam frankfurt <i>aktuell</i>
Di.	26.11.	S	Die Sachsenhäuser Sattelfesten
Mi.	27.11.	20. <sup>00</sup>	Treffen für Nordend, Bornheim, Ostend Im Hinterhof, Egenolffstr. 17
Mo.	02.12.	T	Technik Stammtisch
Mi.	04.12.	V	Verkehrs-AG - Plenum, im "Pferdestall"
Fr.	13.12.	19 <sup>00</sup>	Weihnachtsfeier, Philantropin
Mo.	16.12.	T	Technik Stammtisch
Mi.	18.12.	W	Stadtteilgruppe Ffm-West
Do.	19.12.		Vorstandssitzung, 19 <sup>30</sup> Uhr Infoladen
Fr.	27.12.	NW	Stadtteilgruppe Nordwest
Mi.	08.01.	V	Verkehrs-AG - Plenum, im "Pferdestall"
Fr.	17.01.	19. <sup>00</sup>	Tourenleitertreffen im Philantropin
			<b>Treffpunkte</b>
F:	19 <sup>30</sup>		"Im Hinterhof", Egenolffstr. 17
NW:	19 <sup>00</sup>		"Ginnheimer Schöne Aussicht" Ginnh Stadtweg 129
R:	19 <sup>30</sup>		Treffpunkt auf Anfrage, T. 069 - 53 32 53
S:	20 <sup>00</sup>		EIS-Häuschen, Spielplatz Brückenstr. 62
T:	18 <sup>15</sup>		"Heck-Meck" Bockenhm, Diemel-/Friesengaß
V:	19 <sup>30</sup>		Bürgertreff Westend, Raum 10, Ulmenstr. 20
W:	19 <sup>30</sup>		Ruderclub Nassovia, Nied, Mainzer Ldstr. 791

## Fahrradtouren in der kühlere Jahreszeit

Viele packen in diesen Tagen ihr Velo in den Keller. Dort möge es ruhen, bis im März/April die ersten wärmeren Sonnenstrahlen es wieder zu neuem Leben erwecken. Das kann - muß aber nicht sein. Getreu dem Motto 'es gibt kein schlechtes Wetter, sondern nur schlechte Kleidung' bieten wir einige Touren in späten Monaten des Jahres an, die im Tourenprogramm näher beschrieben sind. Da diese Touren aufgrund abscheulicher Witterung evtl. doch ausfallen könnten, bitte Voranmeldung bei Tourenleiter Jürgen Johann unter T. 069-76 29 28. Für das Silvester Velomobil gibt es ein Vortreffen für alle Freaks am 30. Dezember im Dr. Flotte, Gräfstr. 87.

## Touren für Winterfeste

Zum Startpunkt warmradeln oder - im RMV kostenlos - Räder im dem ÖPNV mitnehmen (Eisen-, S-, U- sowie Straßenbahnen, und auch in Bussen - sofern Platz ist)

<u>Datum</u>	<u>Treffpunkt</u>	<u>Beschreibung</u>
So, 10. Nov.	Praunheimer Brücke, 14. <sup>00</sup>	Sonntagnachmittagstour der Nordwestgruppe
So, 17. Nov.	**** Hanau Hbf. 9. <sup>30</sup>	Herbst im Main Spessart Gebiet - Von Hanau über den Kahlgrund nach Aschaffenburg Bitte Voranmeldung unter T. 762928
So, 15. Dez.	*** Hanau Hbf. 10. <sup>00</sup>	Nikolausfahrt nach Gelnhausen Voranmeldung bitte bei Jürgen Johann, T. 762928
So, 15. Dez.	Praunheimer Brücke, 14. <sup>00</sup>	Sonntagnachmittagstour der Nordwestgruppe
Di, 31. Dez.		Silvester Velomobil; Vortreffen 30.12.20.00 'Dr. Flotte' (Bockh.Warte); J. Johann, T. 762928

## Erstes Fahrradparkhaus in Bremen eröffnet

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) begrüßte die Eröffnung des ersten Fahrradparkhauses am Nordausgang des Bremer Hauptbahnhofs. Das Parkhaus bietet rund um die Uhr 260 kostenlose Fahrradstellplätze, verteilt auf zwei Ebenen. Die Fahrräder können bequem an Anlehnbügel befestigt werden. Diese bieten ein besonderes Maß an Sicherheit, da die Räder mit ganzem Rahmen angeschlossen werden können. Für genügend Tageslicht und trockenen Sattel sorgt die licht- und luftdurchlässige Fassade des Gebäudes.

Der Bau des Fahrradparkhauses erfolgte im Rahmen von umfangreichen Umbaumaßnahmen rund um den Bremer Hauptbahnhof. Die Abstellmöglichkeiten auf dem Bahnhofsvorplatz reichten schon lange nicht mehr aus, so daß kreuz und quer geparkt wurde. Viele Berufsspendler, die ihr Fahrrad den ganzen Tag am Bahnhof stehen haben, hatten alle Mühe, für ihr Rad eine geeignete und sichere Abstellmöglichkeit zu finden.

## AG Klaunix

Auch über die Wintermonate werden Räder geklaut; deshalb können auch in der kalten Zeit Codiertermine angefragt werden unter T.533253 (A. Linder). Außerdem besitzen die folgenden Fahrradgeschäfte Codiergeräte:

Böttgen, Berger Str.262  
Per Pedale, Leipziger Str. 4  
Radschlag, Hallgartenstraße 56

Übrigens erkennen immer mehr Versicherungen die Codierung als risiko- und damit prämiemindernd an. Nachfragen lohnt sich!

## Tausend Möglich- und Unmöglichkeiten, eine Fahrradkette zu pflegen

Nun, in der Überschrift habe ich ein bißchen hochgestapelt. 1000 Möglichkeiten habe ich bei meiner Suche nach der richtigen Pflege nicht gefunden. Jedoch sagte mir ein Fahrradhändler: "Frage 10 Leute und Du bekommst 11 Antworten".

So kann ich hier zur richtigen Behandlung also nicht DIE richtige Lösung anbieten, sondern nur Empfehlungen und meine eigenen Erfahrungen wiedergeben.

### Die Reinigung der Kette

Die verschiedenen Fachleute, die ich angesprochen habe waren sich in einem Punkt zur Reinigung der Fahrradkette einig: Verwende keinen Hochdruck- oder Heißdampfreiniger! Erstens ist die Gefahr viel zu groß, daß Wasser durch den hohen Druck in ein Lagergehäuse eindringt, und zum anderen ist es nicht möglich den Schmutz, der in die Kettengelenke eingedrungen ist, herauszuwaschen.

Über die Verwendung von Kettenreinigungsgeräten herrscht ebenso Uneinigkeit, wie über die Verwendung von Reinigungsmitteln. Die Empfehlungen gehen von Zitronenreinigern bis hin zum Diesel. Für mich sprechen mindestens zwei Argumente gegen die Verwendung dieser Reinigungsmittel.

Die Reinigungsmittel setzen sich zwischen die Metallteile und sind nur mit großem Aufwand sicher wieder aus den Kettengelenken zu entfernen. Reste der Reinigungsmittel zersetzen oder verdünnen die

Schmiermittel. Außerdem lehne ich die Verwendung von Reinigungsmitteln aus ökologischer Sicht ab. Stark verschmutzte Ketten werden am besten mit einer alten Zahn- Nagelbürste oder ähnlichem vom groben Schmutz befreit, dasselbe gilt für die Zahnkränze. Danach muß die Kette mit einem Lappen gut abwischt werden.

Trotz allem ist und bleibt eine Kette ein Verschleißteil, das in Abständen gewechselt werden muß. Das im Laufe der Zeit feinste Staub und Sandpartikel in die Kettenglieder eindringen, ist unvermeidlich (außer in vollkommen geschlossenen Kettengehäusen). Was die Lebensdauer der Kette verlängert ist letztlich die Schmierung.

**Die Schmierung der Kette** Auch hier herrscht wieder Uneinigkeit. Mineralöl oder Bioöl? Öle mit oder ohne Zusatzstoffe wie Teflon, Silicon oder Haftmittel? Die Tendenz geht klar zum synthetischen Öl ohne irgend welche Zusatzmittelchen. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß die Bioöle doch recht schnell verharzen, klebrig werden und daß somit der Schmutz stärker an der Kette haften bleibt.

Hier gilt also der altbekannte Spruch: so viel wie nötig, so wenig wie möglich. Aber wo genau muß das Öl eigentlich hin? Zwischen alle Metallteile die aneinander reiben. Von daher eignen sich die Öle besser als Fette. Fette dringen nicht in die Kettenglieder ein.

Das Auftragen des Öls ist einfach: dafür sorgen, daß das Hinterrad sich frei drehen kann, Kurbel drehen und Öl tropfenweise links und rechts auf den Rand des Kettengliedes träufeln. Wenn die ganze Kette so behandelt ist, überflüssiges Öl mit

einem Lappen leicht abwischen, um durch die Gegend fliegende Öltropfen zu vermeiden und die Kurbel noch ein Weilchen drehen, damit das Öl gut in die Kettenglieder eindringt. Danach die Kette noch mal gut mit dem Lappen abwischen.

Als kleines Extra kann man nun noch die Kette mit einem Sprühwachs einsprühen. Sprühwachs ist sehr wasserabweisend und sorgt dafür, daß Schmutzpartikel nicht so leicht an der Kette haften bleiben.

Zur Lebensdauer einer Fahrradkette Die Lebensdauer einer Kette hängt zum einen von der Schmierung ab, zum anderen aber auch vom Fahrstil. Daß die Kette eines original Siegerländer-Kampf-Bikers, der jeden Berg fast schon als eine persönliche Beleidigung ansieht und mit brachialer Gewalt in die Pedale tritt, um den Berg zu besiegen, seiner Kette vielleicht schon nach 500 km den Garaus gemacht hat, das dürfte klar sein.

Bei den gemüthlicheren Zeitgenossen, die daherradeln, sich die Landschaft ansehen, sich auf die nächste Eisdielen freuen, sieht die Kettenwelt schon anders aus. Eine so gefahrenere Kette kann ein langes und erfülltes metallisches Dasein führen und vielleicht erst nach 3000 km zum Alteisen werden.

Aus: Blitzventil 1996 des ADFC Siegen

(Anmerkung von al: ich verwende mit sehr gutem Erfolg das bekannte Waffenöl "Ballistol". Von der Verwendung von "Fahrrad"- oder Nähmaschinenöl würde ich dagegen dringend abraten.)

Aufruf zur Gründung der

## **REISEMARKT -AG**

- ⇒ zur Vorbereitung und Durchführung einer Rad-Touristik-Börse mit
- ⇒ Beratung durch div. Radreiseanbieter,
- ⇒ Diashows,
- ⇒ Fotoberichten von selbstgemachten Reisen,
- ⇒ Second-Hand-Markt rund um die Radreise
- ⇒ Die Ansprechpartnerin für Interessierte ist
- ⇒ Gisela Schill, T. 6701114

Entscheidend  
ist die richtige  
Kombination  
aus Hardware  
und Software -

deshalb  
beraten wir  
Sie individuell  
und sind  
jederzeit  
für Sie da

Vertriebsbüro Frankfurt am Main  
Dipl. Ing. Bernd Fritschle  
Zeppelinallee 33 60325 Frankfurt  
Telefon: 069 - 97981022  
Telefax: 069 - 97981030  
Mailbox: 069 - 97981028

**SYSNET SYSTEMVERNETZUNG**

Hardware und  
Software GmbH

### **ADFC-DACHGEBER wird 10!**

#### **Jubiläumsausgabe in Vorbereitung Erinnerung an Rückmeldetermin**

Die Idee stammt aus Australien. Dort hatten sich Anfang der 80er Jahre bei einem Treffen rund 60 Tourenradler aus allen Bundesstaaten in eine Liste eingetragen, um auf ihren Fahrten bei Radfreunden unterkommen zu können, umsonst und spannender als in jedem Hotel. Der Bremer Weltumradler Wolfgang Reiche sammelte nach seiner Rückkehr Adressen von Radfreunden, die RadlerInnen auf der Fahrt ein kostenloses Quartier bieten wollen und stellte 1987 das erste deutsche Verzeichnis zusammen

Was damals mit weniger als 300 Adressen begann, hat sich inzwischen verzehnfacht. Das Gegenseitigkeitsprinzip hat sich als tragfähig erwiesen, ohne daß es zu übermäßigen Belastungen einzelner kam. Im Gegenteil, so manch' ein Dachgeber beklagte sich öffentlich, warum denn noch niemand in seinen Ort gekommen sei...

#### **Noch ist Zeit für Beitritt und Rückmeldung**

Im März erhalten automatisch all diejenigen wieder ihr persönliches Exemplar zugesandt, die sich rechtzeitig zurückgemeldet und ihre Jahresgebühr \*) entrichtet haben. Aber auch wer dem ADFC-DACHGEBER noch beitreten will, kann dies jetzt tun. Dazu sollte man sich den grünen Info- und Anmeldezettel besorgen (gegen einen selbstadressierten Freiumschlag) und ausgefüllt bis zum 21. Januar 1997 zurücksenden an:

ADFC-DACHGEBER, Mathildenstr. 89,

28203 Bremen, Tel. & Fax (0421) 758 90

\*) ADFC-Mitglieder (Mitgliedsnummer angeben!) zahlen pro Jahrgang nur 12,- DM, alle anderen 18,- DM, zzgl. einmaliger Aufnahmegebühr in Höhe von 3,- DM.



*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

## Touren

### Die Lahn in vier Tagen

Testfahrt der Gruppe Nordwest

Da war doch eine appetitmachende Tourenbeschreibung in frankfurt aktuell erschienen, und auch die im Infoladen zum Verkauf ausliegende Broschüre verhielt fast nur Gutes. Bei einem unserer Stammtische faßten wir den Entschluß, die Probe aufs Exempel zu machen.

Binnen zwei Tagen meldeten sich acht Personen, als es ernst wurde, waren immerhin noch sieben an Bord. Die auch ins Auge gefaßte Betreuung durch ein auf Lahn-touren spezialisiertes Unternehmen erledigte sich von selbst, als wir feststellen mußten, daß statt des von uns gewünschten Reiseterns im September ein Angebot für Oktober eintrudelte. So hatten wir nicht gewettet und beschlossen daher, es dann eben auf eigene Faust zu machen.

Hotels entlang der Strecke zu vernünftigen Preisen zu bekommen war nicht gerade einfach. In Limburg schossen sie mit einer Preisvorstellung von über 200 Mäusen pro DZ den Vogel ab. Aber etwas abseits von der Route schafften wir es für rund 50 Mark pro Nacht/Person incl. Frühstück. Zugegeben, wir haben schon bessere Unterkünfte gesehen. Aber da wir mit Hilfe der CD-ROM "D2" telefonisch einkaufen gingen, mußten wir die Hotelzimmer im Blindflug buchen.

Um die Fahrräder in jedem Falle im Zug mitnehmen zu können, was am "Schönen Wochenende" immer etwas schwierig ist, starteten wir bereits um 6.23 h in Frankfurt, legten in Marburg eine Frühstückspause ein und erreichten Bad Laasphe gegen halb zehn. Gepäck in die Garage eines Hotels, dann ab zur 20 km entfernten Lahnquelle. Die Ausschilderung ließ hier zu wünschen übrig, die Strecke ähnelte manchmal einer NATO-Versuchsstrecke, hatte aber durchaus auch ihre Reize.

Die Übernachtung in Biedenkopf war nicht allerbeste Wahl, zumal eine Hochzeitsgesellschaft für viel "Stimmung" und schlechten Schlaf sorgte. Bei idealem Wetter ging es durch ein liebliches Tal nach Marburg, das wir aber wegen eines Trachtenumzuges nicht besichtigen konnten. Dann weiter ins Quartier nach Wetztenberg bei Gießen.

Kurze Besichtigung der Ruine Burg Gleiberg am nächsten Morgen. Tolle Aussicht, und auch das weitere Wetter spielte hervorragend mit bis Runkel. Mit dabei einige Steigungen und kilometerweit lärmumtoste Abschnitte entlang der Bundesstraße B3.

Der vierte Tag wurde der Höhepunkt, sowohl landschaftlich als auch steigungsmäßig. Wunderbare Flußpassagen, aber eben auch ein sehr kräfteaubender Anstieg bei Balduinstein, dem bis Nassau noch ein paar Klöppe folgten. Vielleicht hätten wir für diesen Teil doch besser den Zug nehmen sollen, der hier Fahrräder kostenlos mitnimmt. Fast hätten wir den Bahnhof Lahnstein nicht mehr rechtzeitig erreicht, doch es klappte dann doch.

Resume: 280 km lange, reizvolle Fahrt. Zur Nachahmung empfohlen, jedoch eher in sechs als in vier Tagen, denn die wirklichen Kleinodien entlang des Flusses konnten nicht ausreichend gewürdigt werden. Winzig

kleine, oft auch schlecht postierte und gegenseitig konkurrierende Schilder können nur mit guten Karten und Spürsinn ausgetrickst werden.

Wir werden die Tour im September 97 in sechs Tagen absolvieren, mit max. 20 Personen. Voranmeldung möglich. (al)

## geführte Radtouren in den Masuren

**12-Tage-Programm:** 8 Tage geführte Radtouren durch die Waldgebiete entlang zahlreicher Seen, durch malerische Orte mit Kirchen und Klöstern aus der Zeit des Kreuzritterordens; 4 Tage in Warschau, Danzig (1997 feiert die Stadt ihr 1000jähriges Bestehen), Marienburg, Frauenburg. Besuch bei masurischen Familien, Schiffsfahrt, Besichtigungsprogramm, Gespräche mit Ökologen, Ornithologen u.a..

**Leistungen:** VP, DZ/WC/DU, gesamtes Programm, Reiseleitung, Leihräder, Anreise, Rückreise im Schlafwagen (ab/an Berlin), Gepäcktransport, Busbegleitung, Karten. **Preis: DM 1.520,-**

**Termine:** 17.05-28.05, 19.06-03.07, 19.07-01.08, 01.08-12.08, 23.08-4.09.

Info und Buchung: FON/FAX: 030/322 44 02

# ZeitSprung e.V.

Kultur- und politische Reisen

Klausenerpl. 3 • 14050 Berlin



## Bücherbesprechung

### Schwäbische Weinstraße

Mit einer Länge von ca. 320 km schlängelt sich der neue Radweg Schwäbische Weinstraße durch die bekanntesten Weinbaugebiete Württembergs. Er beginnt bzw. endet in Weikersheim im Norden, geht weiter über Bad Mergentheim, durch Hohenlohe, Ingelfingen, Oehringen bis nach Heilbronn.

Dort teilt er sich in drei Fahrtrouten: durch das Bottwartal, dann durch Stromberg und das Zabergäu, sowie am Neckar entlang über Stuttgart - Untertürkheim - Esslingen - Neuffen (südlichster Weinberg Württembergs) bis nach Metzingen. Ab Remseck führt eine weitere Variante über Waiblingen - Korb - Remshalden bis Schorndorf und das Remstal zurück über Weinstadt und Fellbach.

Der Radweg Schwäbische Weinstraße wurde in das Radwegenetz des Landes Baden-Württemberg integriert. Er verläuft zum Großteil auf bekannten Radrouten wie Taubertal, Burgenstraße und Neckartalradweg. Der ADFC Landesverband Baden-Württemberg übernahm im Vorfeld die Erstellung eines ausführlichen Beschilderungsplanes und die vorläufige Ausschilderung mit farbigen Aufklebern. - Der Radwanderweg soll sportliche Betätigung in freier Natur mit dem Weingenuß in Verbindung bringen. Der Liebhaber württembergischer Weine erhält auf dieser Radtour umfassende Informationen über den Wein, die Weinlandschaften und das kulturelle und gesellige Angebot.

#### Die Karte zum Radweg

Damit Wein- und Radelfreunde auch sicher den Weg in die zahlreich an der Strecke liegenden Weinorte findet, hat der Galli-Verlag in Zusammenarbeit mit dem Touristikverband Neckarland - Schwaben eine Radwanderbroschüre "Schwäbische Weinstraße" erstellt. Auf 64 Seiten mit praxisgerechter Spiralbindung finden sich eine Übersichtskarte und auf 26 Seiten Detailkarten im Maßstab 1:50.000 inklusive genauer Streckenbeschreibung. Hinweise auf Wissens- und Sehenswertes fehlen ebensowenig wie Unterkünfte, Weinwirtschaften, -proben und -feste. 14,90 DM im Buchhandel.

### Am Strom entlang - Main

**Axel von Blomberg, 100 S., Moby Dick, 4. Aufl. 1996, DM 24,80**

Gibt es einen anderen deutschen Fluß, der mehr Kulturlandschaft bietet? Zwischen Bayreuth und Mainz haben wir auf über 500 km barocke Kirchen, Residenzen, Fachwerkstädtchen und Weinbauorte. Folgt man den Empfehlungen des Autors, wird man zu 95 % Radelgenuß ohne Autos erleben. Die Uferstraßen sind generell weniger befahren als die von Rhein und Mosel. Insbesondere am Oberlauf finden wir idyllischen und ruhige Strecken vor, wie man sie selten in Deutschland findet.

A.v.B. beschreibt in mehreren Abschnitten den Flußverlauf. Zuerst kommt in Stichworten die Routenführung und Streckencharakteristik,

bevor er detailliert die genaue Wegführung erläutert und Hintergrundinformationen liefert. Dazu kommen dann nach jedem kurzen Abschnitt Adressen, Öffnungszeiten und andere Informationen von Unterkünften jeglicher Art, Museen, Schlösser, Werksbesichtigungen und ähnliches. Da die zweifarbige Kartenskizze für jeden Abschnitt allerdings keine Karte ersetzen können, bespricht A.v.B. in seinem Informationsteil am Schluß des Buches die zum Mainradweg erhältlichen Karten.

Besonders gut gefallen mir die zahlreichen Schwarzweiß- und Farbfotos, die den Text auflockern und das Buch gut lesbar machen.

Mit einer Karte ist dieses Buch ein sehr guter, vollwertiger Radreiseführer, der nahezu autofrei durch wunderschöne Landschaft leitet.

Leipziger Straße 4  
60487 Frankfurt  
Tel. 069/707 23 63  
Fax 707/77 20 84



## RÄDER FÜR ALLE LEBENSLAGEN



Trekking-Räder,  
Mountain-Bikes



Stadt- und Tourenräder



Renn- und Triathlonräder



Kinder- und Jugendräder



Liege- und Lasträder



Literatur und Karten



Qualifizierte Beratung  
und Service

**Bremer Fahrrad-  
manufaktur, Trek,  
Diamant, Villiger,  
Müsing u.v.a.m.**

#### Öffnungszeiten:

Mo. - Fr. 10.00 - 18.30 Uhr  
Sa. 9.30 - 13.30 Uhr  
Do. abends nach Vereinbarung

**PER  
FAHRAD  
TOTAL**

### GINNHEIMER SCHÖNE AUSSICHT

Hessisches Gasthaus • Regionale Küche • Patisserie

Ginnheimer Stadtweg 129 • 60431 Frankfurt am Main  
Mi. - Mo. 16.00 - 24.00 Uhr • So. 11.00 - 24.00 Uhr  
Telefon (069) 53 28 95

# Kartographie

## Radkarten:

### Was können sie leisten?

**Das Angebot an Radwanderkarten wächst ständig. Für Stadt und Land, für Alltag und Freizeit: Für viele Nutzungsbereiche gibt es mittlerweile Karten, die auf den besonderen Bedarf der Radfahrer ausgerichtet sind oder sein wollen.**

1. Radfahrerstadtpläne (1:5.000 bis 1:25.000).

Sie dienen der Orientierung im engsten Einzugsraum. Denn auch der Alltagsradfahrer kann nicht alle Ecken seiner Stadt kennen. Der Radfahrerstadtplan liefert neben einem vollständigen Straßenverzeichnis auch wichtige Informationen zur Routenwahl des Radfahrers: schnelle Velorouten für den einen, ruhige und grüne Routen für den anderen, für KFZ verschlossene Abkürzungen für alle.

2. Radwanderkarten (1:50.000 bis 1:75.000).

Radwanderkarten werden in erster Linie für die Freizeit konzipiert. Sie können eine Fläche von etwa 50 x 60 Kilometer abdecken und sind daher für die meisten Wochenend- und Feierabendtouren ausreichend. Sehenswürdigkeiten, Rastplätze, Topographie sind deutlich auf der Karte zu entnehmen, teilweise aber auch Tourenvorschläge, Verkehrsbelastungen, Fahrbahnqualität etc.

3. Radtourenkarten (1:100.000 bis 1:200.000). Karten dieses Maßstabs sind touristisch orientiert. Sie sind für Langstreckenradler gemacht, verzeichnen daher z.B. auch Übernachtungsmöglichkeiten, verzichten aber auf die Darstellung kleiner, für Radler besonders gut geeignete Wege. Auch für die Grobplanung vor einer Kurztour und als Ideengeber sind solche Karten immer wieder gut. Aufgrund des Maßstabs fallen hier aber schon viele Detailangaben weg, die für die Orientierung auf einer Sonntagnachmittagstour unerlässlich sein können.

**Allgemeine Anforderungen** Es gibt kartographische Grundkriterien für alle Karten. Eine Karte sollte

⊗ selbsterklärend sein, d.h. weitgehend ohne Legende lesbar sein.

⊗ Höhenlinien enthalten. So kann sich jeder sein Streckenprofil flach, hügelig oder bergig aussuchen

⊗ klar und deutlich sein. Verschiedene Karteninhalte müssen verschieden dargestellt sein, Farben müssen deutlich getrennt sein

⊗ übersichtlich sein. Die Orientierung muß in der Darstellung die erste Priorität haben. Allgemeine Freizeitkarten sind z.B. oft mit Symbolen für Freizeitangebote überfrachtet.

⊗ aktuell sein. Die Veränderungen der Bebauung und Landschaft sind so kurzfristig und stark, daß eine Karte spätestens nach 4 bis 5 Jahren gegen eine neue ausgetauscht werden sollte.

### Material

Eine Radkarte muß *einfach* gefaltet oder gebunden sein. Denn man hat unterwegs regelmäßig keinen großen Kartentisch dabei, dafür aber Wind, der einem die Karte wegreißen will. Das **Papier** sollte robust genug für gelegentliche Feuchtigkeit, für den Kartenhalter und für die Packtasche sein. An die **Druckqualität** sind hohe Anforderungen zu stellen. Billige, unleserlich gedruckte Karten bereiten nur Verdruß.

Zur **Kartengrundlage** Die Grundlage des Landesvermessungsamtes zeigt viele Details wie einzelne Bäume und Hochspannungsmasten. Die Nutzung der LVA-Grundlage ist für den Verlag recht teuer. Doch private Grundlagen erfassen oft die wesentlichen Merkmale des Geländes nicht. Eine vielleicht sogar brauchbar erarbeitete Thematik - z.

B. Tourenvorschläge - kann über solche Mängel nicht hinweghelfen. Die Kartengrundlage muß das rechte Maß finden zwischen scheinbarer Übersichtlichkeit (Fehlen von vielleicht wichtigen Details) und einem überfrachtetem Detailreichtum (Unübersichtlichkeit).

**Empfehlung:** Vergleichen Sie die angebotenen Produkte in der Buchhandlung miteinander.

Stellen Sie sich die Frage: "Würde ich mich vor Ort an dieser Kreuzung mit dieser Karte zurechtfinden?" Vergleichen Sie konkrete Orte, die Sie kennen.

Wieviele Nebenstraßen sind weggelassen? Sind Bahnliesen und vielleicht auch einzelne Häuser deutlich eingezeichnet? Wenn Sie persönlich das Druckbild der Karte scheußlich finden, nutzt es nichts, daß andere vielleicht damit klar kommen: Lassen Sie die Karte liegen.

Wenn Sie keine Tourenvorschläge brauchen, können Sie auch die "nackten" Karten des LVA nehmen.

Auch RadfahrerInnen, die lieber nach Schildern oder nach eigenem Gutdünken fahren, sollten die Karten nicht vergessen. Hat man sich damit auch nur einmal aus einer "verfahrenen" Situation gerettet oder nur eine tolle Idee entnommen, hat sie sich gelohnt. *Aus "Pett man sülm!" Nr. 2/96 des ADFC Schleswig Holstein (ds)*

Radfahrkarten gibt es in unserer ADFC-Geschäftsstelle, bei unserem Fördermitglied Landkarten Schwarz (Berger Straße und Großer Hirschgraben) und beim Buchhandel.

**Unsere Fördermitglieder**  
**Fahrrad Böttgen**  
**Landkarten Schwarz**  
**Superbike**

### Radfahren auf dem Gehsteig

Ordnungswidriges Befahren von Gehwegen mit dem Fahrrad führt nicht nur zu Konflikten mit Fußgängern, sondern auch mit Fahrzeugen, die eine Ausfahrt über einen Gehweg verlassen wollen.

Bereits 1990 wurde vom Oberlandesgericht in Karlsruhe (NZV 1991,154) entschieden, daß ein solcher Radfahrer, wenn es zu einem Schaden an den PKW kommt, mithaftet bzw. sogar gänzlich für den Schaden aufkommen muß. Letztgenanntes ist nun Bestandteil unterschiedlichster Urteile.

Ausgerechnet das in Radfahrkreisen bisher als wohlwollend urteilend bekannte Oberlandesgericht (OLG) in Hamm/Westf. verurteilte einen Radfahrer zur kompletten Schadensübernahme an einem vom Radfahrer beschädigten PKW (Urteil vom 18.10.94 in NZV 1995,152). Nach Auffassung des OLG Hamm hat das Verbot der Gehwegbenutzung durch erwachsene Radfahrer auch dem Schutz von Kraftfahrern zu dienen, welche eine Grundstücksausfahrt mit ihrem Fahrzeug verlassen wollen. In derartigen Fällen haftete der verbotswidrig den Fußweg benutzende Radfahrer gegenüber dem das Grundstück verlassenden Kraftfahrer für den an dessen Fahrzeug entstandenen Schaden allein. Mit der grob verkehrswidrigen und unvorsichtigen Gehwegbenutzung durch den Radfahrer habe der die Grundstücksausfahrt verlassende Kraftfahrer nicht rechnen müssen, so das OLG; gegenüber dem erheblichen Verschulden des Radfahrers trete die Betriebsgefahr des PKWs zurück.

...brandaktuell aus dem newsticker...

...am 22.2.97 bietet die Verkehrs-AG ein Seminar für alle an...

...moderne radverkehrsmaßnahmen... was ist in deutschland schon realität

...dazu mehr im nächsten ffa...

### Recht ums Rad

#### Auch ein billiges Rad muß bei Nässe bremsen

Auch ein Fahrrad der untersten Preisklasse muß einen Mindeststandard an Sicherheit garantieren, so ein Urteil des Landgerichtes Hanau.

Ein mit seiner Klage erfolgreicher Mann hatte in einem Kaufhaus ein Rad für 239 Mark erstanden. Nur wenige Tage später verunglückte er damit. Er war bei Nässe eine abschüssige Straße hinunter gefahren, Bremsversuche zeigten kaum Wirkung. Dem Radler gelang es nicht mehr, vor der Einmündung einer vielbefahrenen Straße anzuhalten - und er wurde von einem Auto erfaßt. Er erlitt schwere Kopfverletzungen und mehrere Knochenbrüche. Der Verunglückte forderte Schadenersatz. Vor Gericht gab er an, die Fahrradbremsen seien mangelhaft gewesen, da sie bei Nässe nicht verzögerten. Das beklagte Kaufhaus vertrat den Standpunkt, es habe sich um ein sogenanntes "Basic Line Produkt" gehandelt, und dieses müßte lediglich den Mindestanforderungen genügen. Genau dies sah das Gericht nicht gewährleistet. Ein Sachverständiger stellte im Verfahren fest, daß es sich nicht etwa um einen unglücklichen Einzelfall handelt. Bei einem typgleichen Rad stellte er bei Nässe ebenfalls bei einmaliger Betätigung der Bremse überhaupt keine Wirkung fest. Zwar sei der Preis des Produktes für die Beurteilung der Sicherheitserwartungen mitentscheidend, so die Richter, aber ein Mindeststandard an Si-

#### Gemütliches Treffen für Alle aus Nordend, Bornheim, Ostend

Am Mittwoch, 27. Nov

20 Uhr im Hinterhaus, Egenolffstr 17

Können Ihr

- rausfinden, was es außer Euch noch für interessante ADFC-Mitglieder in Eurem Stadtteil gibt,
- Euch beschnuppern,
- Zwanglos kennenlernen,
- Gefallen aneinander finden....

Kontakt: Ralf Paul, T. 4940 928

cherheit müsse garantiert sein. Das Kaufhaus legte Widerspruch ein (AZ 70 1819/92). Aus Leezenkurier 36

#### Fahrradrollstuhl muß erstattet werden

Ein Fahrradrollstuhl, nach seinem Herkunftsland auch Rollfiets genannt, gilt als Hilfsmittel für Gehbehinderte und muß von der Krankenkasse bezahlt werden, wenn ein elektrisch betriebener Rollstuhl zuvor nicht gewährt worden ist. So entschied das Landgericht Dortmund am 17. August 1994 unter dem Aktenzeichen 1 S 72/94. aus Leezenkurier Nr. 36

### 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

☎: 069 / 49 90 100  
 Fax 069 / 49 90 217

verantwortliche Redakteurin: Birgit Semle (bs)  
**Redaktionsteam:**  
 Fritz Biel (fb) Ralf Haselhorst (rh)  
 Alfred Linder (al) Peter Schladt (ps)  
 Stefan Schäfer (sts)  
**Freie Mitarbeiterinnen:**  
 Gisela Schill (gs) Anne Conley (ac)  
 Gabi Wittendorfer (gw)

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:** 1400

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

Redaktionsschluß für die Jan /Feb '97 - Ausgabe: 15. Dezember 1996  
 Bitte fragen Sie nach der aktuellen Anzeigenpreisliste Stand 11/96

## Liegerad - die bequeme Alternative

### Teil I: Entwicklung von 1817 bis Jahrhundertwende

Seit den Zeiten des Laufrades, erfunden 1817 durch Karl von Drais, hat sich die äußere Form des Fahrrads nicht grundlegend geändert. Die Draisine, durch Abstoßen der Füße vorwärtsbewegt, ist noch heute näher mit den üblichen Fahrrädern verwandt als eine Pferdekutsche mit den modernen Automobilen. War für den Mannheimer Forstmeister die Wahl der Rahmenbauart durch die Art der Fortbewegung stark eingeschränkt, so variierten die Erbauer der späteren, durch Treten einer Kurbel fortbewegten "echten" Fahrräder das Erscheinungsbild: Die Hochräder, um 1851 eingeführt, mußten mangels Kette mit einem kräftezehrenden Direktantrieb ausgestattet werden, waren nur unter akrobatischen Verrenkungen zu besteigen und angesichts der hohen Sitzposition nicht ungefährlich in der Benutzung. Die Rückkehr zu der Drais'schen Bauform, im Laufe der Zeit ergänzt um Kettenschaltung, Luftreifen, bequemere Sättel und verschiedene Lenkerformen, markierte aber für lange Zeit das Ende der wirklichen Weiterentwicklung des Fahrrads. Bis heute sucht der mehr oder minder geplagte Alltagsradler nun den Auswirkungen der seit ca. 120 Jahren unveränderten Rahmenkonstruktion zu entkommen: Einschlafende Hände, schmerzendes Gesäß und durchgerüttelter Rücken werden mit Variationen der vorhandenen Techniken eher auf das nächste Problem verlagert als wirklich ausgemerzt; Federgabeln und Rahmenfederungen markieren hierbei momentan den hochtechnisierten Endpunkt dieser Entwicklung.

Dabei wurde bereits Ende des letzten Jahrhunderts mit einer komplett neu erdachten Rahmenbauart ein neuer Lösungsansatz vorgestellt. Aus dieser Zeit stammen die ersten Konstruktionen, die heute landläufig mit dem Begriff "Liegerad" umschrieben werden. Für wahre Furore sorgten die windschnittigen Räder aber erst in den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts, als ein französischer Fabrikant von "Tretautos auf die Idee kam, seine vierrädrigen Vehikel zum einspurigen "Langlieger" zurückzubauen. Charles Mochet, Anbieter und Produzent durch Pedal- und Kettenantrieb fortbewegter Zweisitzer mit Kofferraum und bequemen Sitzgelegenheiten, machte sich in dieser Zeit Gedanken, wie er seine "Velocar getaufte Konstruktion sicherer machen konnte. Die Velocars, für viele Franzosen der erschwingliche Ersatz für das motorisierte Automobil, neigten in den Kurven schnell zum Umkippen. Verschlimmert wurde diese prinzipbedingte Instabilität durch die außerordentlich leicht erzielten hohen Geschwindigkeiten, die das mit zwei "Antriebspersonen" besetzte Fahrzeug auf den Straßen erreichte.

Schließlich teilte Mochet den Rahmen und erhielt einen klassischen Langlieger, der einen Radstand von ca. 1,5 m, einen verstellbaren Sitz samt gepolsterter Lehne, Zwischengetriebe und zwei ca.50 cm große Laufräder aufwies.

(Fortsetzung folgt im nächsten Heft)



**H. + M. Dorgarten GmbH**  
Malermeister und  
staatlich geprüfter Gestalter

**Umweltgerechtes Handeln und  
Kundenzufriedenheit sind unsere  
erstrangigen Unternehmensziele**

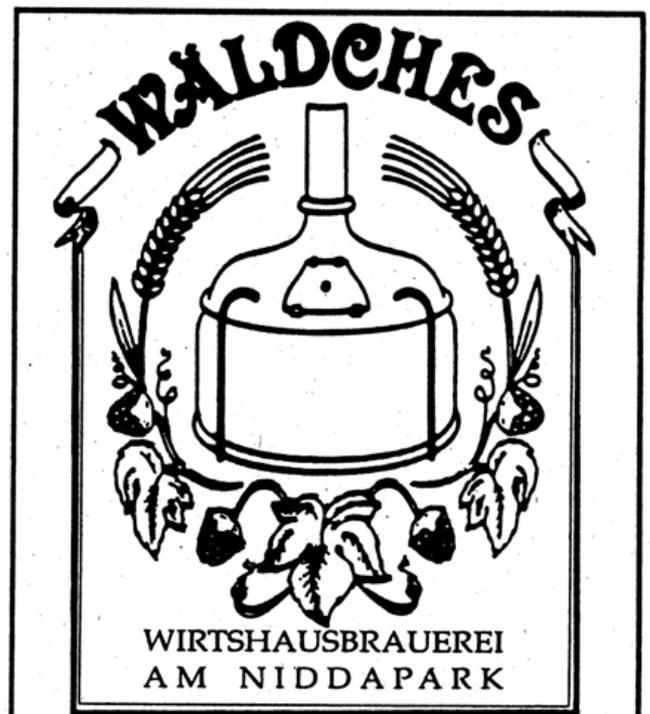
Wir bieten Ihnen:

- Fachgerechte Beratung und Ausführung
- Anstricharbeiten innen und außen
- Tapezier- und Bodenbelagsarbeiten
- Umweltfreundliche Anstrichsysteme
- Dachausbau u. Trockenbau (auch ohne Glasfaser)
- Vollwärmeschutz der Fassade

**Rufen Sie uns doch einfach an und  
vereinbaren Sie einen unverbindlichen  
Beratungstermin**

**069 - 765705 / 02 Fax 76 17 50**

**Schalkwiesenweg 46  
60488 Frankfurt - Praunheim**



**Hier liegen Sie nach einer Radtour  
goldrichtig: Hefetrübe, naturbelassene  
Bierköstlichkeiten frisch vom Reifetank.  
Am Ginnheimer Wäldchen 8, Ffm  
tägl. ab 11.30 Uhr durchgehend geöffnet  
Telefon 069/520522**

## Tips und Tricks für Tourentreter

### Die Packtasche

Gerade für Winter-AlltagsradlerInnen sind qualitativ hochwertige, witterungsbeständige Packtaschen unerlässlich, um Ersatzkleider und Arbeitstasche trocken und unbeschadet zu halten.

Welche Punkte an diesen Taschen nun wichtig sind, was bei der Auswahl bzw. später beim Kauf berücksichtigt werden sollte, darüber klärt Sie folgende Liste auf.

#### #Die großen Hinterradpacktaschen sollten ...

... aus einem sehr strapazierfähigen, wasserdichten und verrottungsfesten Gewebematerial hergestellt sein. Festes Cordura-Nylon, das Material für LKW-Planen oder quellfähiges Baumwollsegeltuch haben sich hierfür als geeignet erwiesen.

... an den zu den Pedalen hinweisenden Flächen leicht abgeschrägt sein, damit beim Treten die Beinfreiheit gewährleistet ist.

... ein Verschlusssystem besitzen, das den starken Beanspruchungen gewachsen ist. Dünne, instabile und wenig belastbare Reißverschlüsse sind hier nicht angebracht. Besser sind da schon Kordelverschlüsse für den Hauptstauraum und hochfeste (grobzahnige) Reißverschlüsse für die Seitentaschen. Die sinnvollen Deckelklappen lassen sich am besten mit verstellbaren fastex-klick-Verschlüssen zumachen.

... mit Haken versehen sein, die das gesamte Gewicht (auch bei stoßweiser Belastung) bedenkenlos verkraften, die sich nicht von alleine lösen oder verdrehen können, die keine scharfkantigen Teile aufweisen (insbes. zum Innenraum hin), die sich gut an den jeweiligen Gepäckträger anpassen lassen und die dann noch möglichst weit auseinander liegen. Dünne, kurze Blechhaken, die nur mit einer Niete oder gar einer zu langen Schraube an der Packtaschenrückwand befestigt sind, scheiden

daher aus.

... auf der dem Rad zugewandten Seite soweit versteift sein, daß es zu keiner Berührung mit den Speichen des Laufrades kommen kann. Gut eignet sich hierfür biegsames, aber nichtbrechbares Plastikvollmaterial (Pappe ist hier nicht am richtigen Platz).

... sich möglichst tief im Bereich der Laufradlager anbringen lassen, damit das Fahrrad ein ruhiges Fahrverhalten zeigt.

... zugleich aber auch so nah zum Tretlager hin ausgerichtet werden, wie es die Pedalbewegungen eben noch erlauben. Dadurch verringert sich die Schleuder- und Flattergefahr, erhöht sich zugleich das schnelle und sichere Manövrieren im dichten Verkehr.

... auf jeden Fall dort bleiben, wo sie eingehakt wurden und sich nicht während des Radelns verschieben oder gar - schlimmer noch - herauspringen!

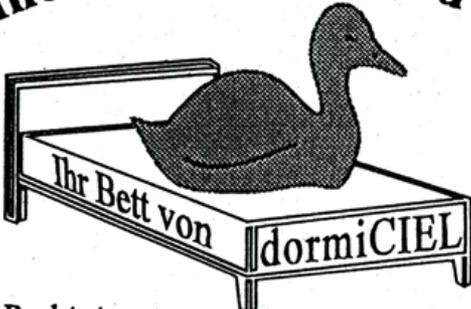
... sich trotzdem jederzeit leicht aus- und einhängen lassen. Gurte, Schlaufen und Schnallen scheiden von daher als Befestigungsmittel aus.

... mit Gummischlaufen aus umwebter Gummifaser und Haken nach unten hin abspannbar sein. Zu dünne, zu schwache oder auch zu lange Gummis, billige Drahtaken, oder ungeschützte Drahtfedern erfüllen diesen Zweck nur unzureichend und können sogar ein Sicherheitsrisiko darstellen.

... Trageschlaufen besitzen, um sie bequem in den Händen tragen zu können.

... Verbindungsriemen und Klick-Schnallen besitzen, die zwei Einzeltaschen über dem Gepäckträger verbinden, die sich so gegenseitig vor dem Herunterfallen schützen.

**"Hard- und Software" rund ums Bett**



Herbst: Ihrem Rad tut  
jetzt ein Wintercheck gut -  
und Ihnen eine gemütliche  
Schlafstätte ...

... zum Beispiel eine  
GänseDAUNEN-Stegdecke  
in Komfortgröße 155 x 220  
ab DM 295,-

**dormiCIEL**

Wilhelm Epstein Straße 61 in Frankfurt - Ginnheim  
(beim Spargel)

▶ Kein Schaufenster - aber sorgfältige Beratung ohne Hetze ◀

... mit Termin ☎ (069) **52 19 45**

## Versicherungsschutz für ADFC-Mitglieder

### 1. Haftpflicht

Im Mitgliedsbeitrag für den ADFC sind Beiträge für eine Haftpflicht- und eine Rechtsschutzversicherung enthalten. Der Bundesverband hat in diesem Jahr das Versicherungsunternehmen gewechselt und damit andere Konditionen und Bedingungen erhalten. Hier soll das Wichtigste dazu dargestellt werden.

**Haftpflichtversicherung** Wer ist versichert und wo gilt die Versicherung? Versichert sind alle ADFC-Mitglieder, einschließlich aller im Rahmen einer Lebensgemeinschaft (Familienmitgliedschaft) gemeldeten Personen. Voraussetzung ist ein Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland (bei Familienmitgliedschaft ist ein gemeinsamer Wohnsitz erforderlich). Geltungsbereich ist das Inland. Darüber hinaus sind vorübergehende Auslandsaufenthalte von bis zu einem Jahr weltweit mitversichert. ADFC-Mitglieder sind versichert mit der gesetzlichen Haftpflicht als Radfahrer, Fußgänger oder Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln. Mitglieder, die bereits selbst versichert sind, müssen Schäden erst bei der eigenen Versicherung geltend machen.

**Bis zu welcher Höhe besteht Versicherungsschutz?** Die Versicherungssumme wurde ab 1.3.1996 von 1 Million auf 2 Millionen DM erhöht für Personen- und Sachschäden sowie 100.000 DM für Vermögensschäden. Gleichzeitig wurde eine Selbstbeteiligung von 300 DM eingeführt.

Ziel war es, unversicherte Mitglieder gegen existenzgefährdende Haftpflichtansprüche Dritter abzusichern und die hohen Kosten bei der Abwicklung von kleinen Schäden einzusparen.

#### In welchem Umfang besteht Versicherungsschutz?

Der Versicherungsschutz umfaßt die gesetzliche Haftpflicht der Mitglieder als Privatpersonen aus den Gefahren als Radfahrer und Fußgänger bei der Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr sowie als Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln. Sollten Sie beispielsweise als Fahrradkurier jobben, besteht aus ihrer ADFC-Mitgliedschaft kein Anspruch auf Versicherungsschutz.

Die Versicherung derartiger berufsspezifischer Risiken sollten Sie am besten mit Ihrem Arbeitgeber absprechen.

#### Was ist die Aufgabe der Haftpflichtversicherung?

Die Haftpflichtversicherung prüft bei einem versicherten Schadenfall, ob die vom Geschädigten erhobenen Forderungen berechtigt sind. Berechtigte Forderungen werden erfüllt, unberechtigte zurückgewiesen. Kommt es darüber zu einem Rechtsstreit, übernimmt die Haftpflichtversicherung auch die Prozeßkosten.

#### Welche wesentliche Ausschlüsse gibt es?

Ausgeschlossen sind Haftpflichtansprüche an Schäden, welche:

- ADFC-Mitglieder einer Lebensgemeinschaft, die im Rahmen einer Familienmitgliedschaft gemeldet sind, untereinander verursachen,

- infolge Trainings für und Teilnahme an Radrennen entstehen,
- an Sachen, die das Mitglied geliehen oder gemietet hat, entstehen,
- vorsätzlich herbeigeführt werden.

Was ist bei eigener Privathaftpflichtversicherung zu beachten? In diesem Fall greift die Haftpflichtversicherung des ADFC nicht, vielmehr muß der Schadensfall der eigenen Privathaftpflichtversicherung gemeldet werden.

Daraus entstehen Ihnen aber keine Nachteile.

Was ist bei einem Schadensfall zu beachten? Es muß umgehend eine zunächst formlose Meldung mit kurzer Schadensschilderung an die ADFC-Bundesgeschäftsstelle in Bremen unter Angabe Ihres vollständigen Namens und Ihrer Adresse sowie Ihrer ADFC-Mitgliedsnummer erfolgen. Sie erhalten dann vom Versicherer ein Formular, in dem Sie im einzelnen Angaben zum Schadensfall machen. Die Polizei ist bei Unfällen mit Personenschäden und/oder unklarer Schuldfrage hinzuziehen. Vorsicht vor übereilten Aussagen. Schuldanerkenntnisse dürfen ohne Zustimmung des Haftpflichtversicherers nicht abgegeben werden. Bitte denken Sie daran, daß Schadensfallmeldungen mit fehler- oder mangelhaften Angaben die Bearbeitung verzögern oder sogar unmöglich machen können.

## Last but not least

### Kommunalwahl '97

Haben Sie

- Anregungen
- Probleme
- Kritik

in Sachen Radverkehr in Frankfurt?

Die Verkehrs-AG nimmt die Parteien radverkehrspolitisch unter die Lupe und begrüßt dazu Ihre Ideen.

Kontakt:

Peter Schladt, T. 42 63 31 oder über den Infoladen