

Wahlkampfzeiten - Harte Zeiten

Zur Debatte um die Neuerungen in der Frankfurter Radverkehrspolitik

In den letzten Wochen wurden eine Reihe von Maßnahmen für Frankfurts Radfahrerinnen und Radfahrer in die Tat umgesetzt, die in der Öffentlichkeit ein kontroverses Echo ausgelöst haben. Vor allem die Diskussion um den neuen Radstreifen in der Großen Eschenheimer Straße ließ die Wogen der Emotionen hochschlagen, die sich zudem im "Sommerloch" ungehindert ausbreiten konnten. Eines ist unübersehbar: Der Wahlkampf für die Kommunalwahlen am 9. März 1993 wirft seine Schatten voraus, die Tonlage wird härter. In dieser Situation bringt es nichts, über dieses oder jenes Detail dieser oder jener Maßnahme zu diskutieren. Die Gegner der neuen Radverkehrspolitik stellen das ganze Konzept infrage.

Es ist sicher nicht unbescheiden, wenn wir feststellen, daß der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) einen erheblichen Anteil daran hat, wenn inzwischen bundesweit über einen Abschied von den "hergebrachten Grundsätzen" des Radwegebaus zumindest nachgedacht wird. Zu offensichtlich ist in den letzten Jahren geworden, daß mit

zunehmender Nutzung des Fahrrades auch im Alltagsverkehr die seit Jahrzehnten praktizierte Politik der Verdrängung des Radverkehrs auf die Bürgersteige an ihre Grenzen gestoßen ist.

Der postulierte Anspruch, den unterschiedlichen Verkehrsarten überall getrennte Wege zur Verfü-

FAHR RAD STATT AUTO

Der ADFC ruft gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft Frankfurter Verkehrsinitiativen auf zur

Fahrraddemo

am

Samstag, 19. Sept. 1992

Start: 1100 Uhr, Römerberg

! Fahrt alle mit ! Fahrt alle mit !

zung zu stellen, war in den gewachsenen Strukturen unserer Städte nie realistisch, vor allem aber scheiterte er an dem unstillbaren Platzbedarf des Autoverkehrs (einschl. des Gewohnheitsrechtes auf illegales Parken auf Geh- und Radwegen), dem sich die Ansprüche des Radverkehrs bisher noch immer unterordnen mußten. Entsprechend sieht das Radwege-"Netz" in Frankfurt nach 50 Jahren Autovorrangpolitik aus.

Nach langjährigem Bemühen um eine den geänderten Anforderungen entsprechende Radverkehrspolitik, zeigen sich nun auch in

Editorial:

Liebe Leserinnen und Leser,

Durch eine Panne haben Sie beim letzten Mal das im Text versprochene Faltblatt der Stadt Frankfurt zum Thema "Busspuren" nicht erhalten. Wir bitten das Versäumnis zu entschuldigen. Sie erhalten das Faltblatt bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit.

Ihr Redaktionsteam

Frankfurt erste Erfolge bei Politik und Verwaltung. Damit wachsen aber auch die Widerstände derer, die ihre langjährigen Besitzstände gefährdet sehen.

Der ADFC Frankfurt begrüßt ausdrücklich die Bemühungen der Stadt Frankfurt um eine Neuorientierung in der Radverkehrspolitik und weist die daran in den letzten Wochen geübte Kritik zurück.

Radverkehrsförderung ist keine Traumtänzerie

Die Entwicklung des Autoverkehrs in den Ballungsräumen erzwingt die Abkehr von der gescheiterten Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte. Dieses Problem stellt sich früher oder später allen Parteien. Angesichts der explosiven Entwicklung der Ozonwerte in den Städten wird es allerdings auch für konservativere Gemüter langsam Zeit umzudenken.

Radverkehrsförderung ist vernünftig.

Diese Einsicht ist quer durch die Parteien inzwischen an vielen Orten Konsens, wenn auch noch nicht überall die Tat folgt. Die Verlagerung von 20 Prozent des Verkehrs auf das Fahrrad reduziert einer Untersuchung des UPI Heidelberg zufolge in einer westdeut-

Fortsetzung S. 2 ▶▶▶

"Es ist nicht einzusehen, daß Kinder in der Garage bleiben müssen, damit Autos draußen spielen können."

Niels-Peter Bertram, niedersächsischer Landesvorsitzender des VCD, über den amtlichen Verzicht auf Fahrbeschränkungen trotz bedrohlich erhöhter Ozonwerte.

schen 100.000-Einwohner-Stadt den Flächenbedarf des Verkehrs um ebenfalls 20 Prozent. Primärenergieverbrauch und Luftverschmutzung vermindern sich um 35 Prozent. Das Socialdata-Institut München hat in zahlreichen Untersuchungen zum Verkehrsverhalten gezeigt, daß die Hälfte aller Autofahrten nach 3-5 Kilometern zu Ende ist (ca. 20 Prozent sogar schon nach 1-2 km). In diesem Entfernungsbereich ist das Fahrrad das optimale Verkehrsmittel. Das Fahrrad ist schon heute trotz der schlechten Infrastruktur für den Radverkehr das schnellste Verkehrsmittel in der Stadt.

Radverkehrsförderung ist machbar

Schon heute werden bundesweit mehr als halb so viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt wie mit dem gesamten öffentlichen Nahverkehr. Daß hier nicht von Spinereien die Rede ist, kann sich jeder Interessierte in den Städten anschauen, die schon einige Jahre früher aus dem automobilen Traum erwacht sind und seitdem mit relativ geringen Investitionen schon beachtliche Erfolge bei der Steigerung des Radverkehrsanteils erzielt haben. Als in Erlangen 1971 ein neuer Bürgermeister sich die Förderung des Radverkehrs auf die Fahnen schrieb, wurde er ausgelacht. Heute ist Erlangen eine der "klassischen" Fahrradhochburgen mit einem Radverkehrsanteil von 30%. Münster meldet sogar 40%. Aber auch relativ junge Mitglieder im Kreis der Fahrrad-Städte wie Freiburg, Troisdorf, Offenburg oder Ingolstadt können schon stattliche Erfolge vorweisen.

Ich erspare mir den Hinweis auf ausländische Vorbilder. Er provo-

ziert doch meistens nur die Behauptung, in Deutschland sei das eben etwas anderes ("Frankfurt ist nicht Peking"). Die genannten Beispiele aus Deutschland zeigen deutlich, daß Radverkehrsförderung nicht am angeblich so anderen Volkscharakter der Deutschen scheitern muß.

Radverkehrsförderung ist finanzierbar

Immer wieder wird eingewandt, daß in Zeiten knapper Kassen kein Geld da sei für den Radverkehr. Das ist Unsinn. Auf keinem Sektor der Verkehrspolitik können mit vergleichsweise geringen Mitteln so große Wirkungen erzielt werden wie im Radverkehr, zumal sich erhebliche Überschneidungen mit den Investitionen zur Verkehrsberuhigung in den Tempo 30-Zonen kostensparend nutzen lassen.

Angesichts der Summen, die noch immer in den Straßenbau gesteckt werden, ist die Behauptung, es sei kein Geld da, einfach absurd. Es wächst allerdings die Gefahr, daß die bescheidenen finanziellen Ansprüche des Radverkehrs beim Duell der Großverbraucher von Steuermilliarden zwischen Straßenbau und Ausbau des Öffentlichen Verkehrs im wahrsten Sinn des Wortes unter die Räder kommen.

Wer versucht, Radverkehr und Öffentlichen Verkehr gegeneinander auszuspielen, hat weder die aktuelle Bedeutung des Fahrrades für die Mobilität vieler Menschen begriffen, noch die wichtige Rolle, die es bei der umweltfreundlichen Feinerschließung des vor allem in den Randlagen notwendigerweise grobmaschigen öffentlichen Ver-

kehrnetzes schon heute spielt und in Zukunft verstärkt spielen wird.

Die Rede vom Umweltverbund darf nicht zur Sprechblase werden. Umweltverbund, das meint nicht die gnädige Mitnahme einiger Unentwegter, die partout nicht vom Fahrrad lassen wollen. Umweltverbund meint die Zusammenfassung verschiedener Verkehrssysteme zur Verminderung arbeitsbedingter Nachteile und zur Steigerung der gemeinsamen Leistungsfähigkeit. Die Bedeutung des Fahrrades für den Umweltverbund wird leider auch von vielen, die der Sache durchaus positiv gegenüberstehen, noch immer völlig unterschätzt. Dabei braucht es keine teuren Studien, sondern allenfalls eine Fahrkarte nach Münster oder Groningen, wo die Stadtväter mit dem Bau von Fahrrad-Parkhäusern in Bahnhofsnähe kaum nachkommen.

Theoretisch wird das zwar inzwischen weithin akzeptiert. In der Praxis aber ist es noch immer um ein Vielfaches leichter, Millionen-summen für die Anlage von Auto-parkplätzen an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel locker zu machen als für die Aufstellung diebstahlsicherer Fahrradboxen für einen Bruchteil des Geldes.

Allein mit den 70 Millionen, die für die Anlage des geplanten Großparkplatzes an der Autobahn A5 kalkuliert werden (ohne die mit Sicherheit nachfolgende Verbreiterung der Autobahn zur Bewältigung der Verkehrsmassen), könnte der gesamte Frankfurter Radverkehrsetat für die nächsten 25 Jahre verdoppelt werden. Das soll-

Fortsetzung S. 3 ▶▶▶

Abb uff die Kerb

Die Diskussion in den Medien um die bescheidenen Anfänge einer neuen Radverkehrspolitik in Frankfurt schlägt bisweilen Kapriolen, die man bisweilen wohl nur noch mit der sommerlichen Hitze in den Redaktionsstuben erklären kann. Da erregt sich in etwas gequältem Frankfurter Dialekt (Überschrift: Plätze für Dreirädcher) "fh" in der FAZ vom 15.7.92 über die mangelnde Auslastung des gerade angelegten Fahrradabstellplatzes neben dem Kaufhof. Nach dem gewohnten Gejammer, daß es sich in dieser Stadt nicht mehr so schön Auto fahren läßt wie früher - woran natürlich nicht die Automassen schuld sind, sondern der rot/grüne Magistrat - wird "fh" witzig: "...ein Passant spottete: Was fehlt, sinn Plätze für Drehtroller, Dreirädcher un Go-Karts." Merke: Wer älter ist als 16 und noch Fahrrad fährt, hat sich wohl nicht rechtzeitig von seinem Kinderspielzeug abgenabelt.

Es ist das intellektuelle Niveau solcher selbsternannter Verkehrsexperten (und wer die Zeitungen in den letzten Wochen aufmerksam gelesen hat, weiß daß "fh" kein Einzeltäter ist), das die verkehrspolitische Diskussion in Frankfurt müheles unter Stammtischhöhe bringt.

Vielleicht sollten wir denen, die in unseren Städten mit ihrem Auto auf Kosten der Mehrheit der Bevölkerung allerlei mangelhaft verarbeitete Persönlichkeitsstörungen ausleben (man denke nur an den Boom allradgetriebener Geländefahrzeuge), demnächst Freikarten für die "Auto-Scooter" auf einem der zahlreichen Rummelplätze zur Verfügung stellen? Das käme die Gesellschaft auf die Dauer sicher billiger. Vor allem aber wäre diese Therapie viel wirkungsvoller, denn auf dem Rummel kann man wenigstens nach Herzenslust Zusammenstöße produzieren.

Frohes Bumsen wünscht

Fritz Biel

ten sich diejenigen, die über die Verteilung der vorhandenen Mittel befinden, einmal klarmachen, bevor sie uns wieder etwas von knappen Mitteln erzählen. Für welche Projekte Geld da ist, ist vor allem eine politische Entscheidung.

Radverkehrsförderung ist keine rot/grüne Klientelpolitik

Bei den derzeit von verschiedenen Seiten unternommenen Versuchen, Radverkehrspolitik als Befriedigung von Minderheiteninteressen in die alternative Ecke zu stellen, zeigt sich einmal mehr eine merkwürdige Allianz, die sich wohl aus der verbindenden Wirkung der Windschutzscheibenperspektive erklärt. Auf der einen Seite stehen die, die im Vorgriff auf den kommenden Wahlkampf die Chance sehen, die neue Radverkehrspolitik als Zugeständnis an die Wähler der Grünen zu brandmarken. Auf der anderen Seite wird genauso locker von "Lutz Sikorskis Lieblings-Projekt" gesprochen. Der Einsatz von Lutz Sikorski für eine Wende in der Verkehrspolitik kann sicher kaum überschätzt werden. Dafür sind wir ihm dankbar. Tatsache ist aber auch, daß die Verantwortung für die Verkehrspolitik bei den Sozialdemokraten liegt. Ohne den Einsatz der zuständigen Dezernenten Wentz und Protzmann gäbe es keine neue Radverkehrspolitik. Dies festzustellen tut den Verdiensten der Grünen keinen Abbruch.

Die CDU sollte es sich gut überlegen, ob sie den eingeschlagenen Weg der Diffamierung der neuen Radverkehrskonzeption weitergeht, denn der Konsens über die Notwendigkeit einer anderen Verkehrspolitik ist in der Bevölkerung

schon viel größer, als es die albernen Totschlagsdiskussionen über "Autos abschaffen" oder "Verteufelung des Automobils" vermuten lassen. Im übrigen zeigt der Blick auf die oben genannten Modellstädte, daß die Freunde des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels in allen Parteien zuhause sind. Auf die Dauer kann es sich keine Partei leisten, sich den dringend notwendigen Veränderungen in der Verkehrspolitik zu widersetzen. Der ADFC würde es begrüßen, wenn es auch in Frankfurt gelänge, einen parteiübergreifenden Konsens zur Förderung des Radverkehrs herzustellen. Das wäre dann wirklich eine "Neue Frankfurter Radverkehrskonzeption".

Gleichwohl steht zu erwarten, daß die kommenden Monate harte Auseinandersetzungen um die künftige Frankfurter Verkehrspolitik bringen werden. Umso wichtiger ist es, daß in der Sache Klarheit herrscht. Der ADFC-Frankfurt wird alles in seinen Kräften stehende tun, damit im bevorstehenden Kommunalwahlkampf die besseren Argumente nicht im vorsorglichen lauten Wehgeschrei der Autolobby untergehen. Die Entscheidung liegt dann bei den WählerInnen.

fb

Nicht vergessen:

Samstag, 19. Sept. 1992

Fahrraddemo

**Start: 1100 Uhr
Römerberg**

frankfurt *aktuell* erscheint monatlich und wird herausgegeben vom
Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, Kreisverband Frankfurt am Main

Anschrift:
ADFC Frankfurt am Main
Redaktion frankfurt *aktuell*
Eckenheimer Landstr. 57 B
6000 Frankfurt/M. 1

Tel: 069/4990199

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

verantwortlich für diese Ausgabe:
Eckehard Wolf

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

Auflage: 1000

Druck: Reha-Werkstatt, Frankfurt-Rödelheim

Redaktionsschluß für die Oktoberausgabe: 20. September 1992

Es gilt die Anzeigenpreisliste 06/91.

Persönliche Kleinanzeigen veröffentlichen wir kostenlos.



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

ADFC Kreisverband Frankfurt

SprecherInnen:

Fritz Biel, Tel: 069/529574
Gisela Schill, Tel: 069/6701114
Eckehard Wolf, Tel: 069/4990199 (D)

Postanschrift und Geschäftsstelle

des Kreisverbandes:

ADFC Frankfurt am Main
Eckenheimer Landstr. 57 B

6000 Frankfurt/M. 1

Tel: 069/590056 (D)

Fax: 069/5961408

Öffnungszeiten:

Mo.-Fr.: 17¹⁵ - 19⁰⁰ Uhr

Sa.: 11⁰⁰ - 13³⁰ Uhr

Kontoverbindung:

(auch für steuerlich abzugsfähige Spenden)

Postgiroamt Frankfurt am Main

Kto.Nr. 1512 43-602

BLZ 500 100 60

Kontakte für die Arbeitsgruppen:

**AG Öffentlichkeitsarbeit und
Redaktionsteam frankfurt *aktuell*:**
Eckehard Wolf, Tel: 069/4990199

AG Verkehr:

Fritz Biel, Tel: 069/529574

AG Technik:

Ralf Paul, Tel: 069/4940928

Rainer Mai, Tel: 069/449942

Geschäftsstellengruppe:

Gisela Schill, Tel: 069/6701114

Eckehard Wolf, Tel: 069/4990199

AG Kartografie:

Harald Braunewell, Tel: 069/5970692

AG Touren:

Johannes Wagner, Tel: 069/447947

Landesverband Hessen e.V.

Vorsitzender: Harald Doenst

Postanschrift:

ADFC Hessen e.V.

Eckenheimer Landstr. 57 B

6000 Frankfurt/M. 1

Geschäftsstelle:

wie Kreisverband Frankfurt

ADFC Bundesverband e.V.

Postanschrift, Geschäftsstelle:

Postfach 10 77 47, Am Dobben 91

2800 Bremen

Tel: 0421/74052

Fax: 0421/71687

Impressum

In der Juliausgabe von **frankfurt aktuell** erschien ein Artikel mit dem Titel:

Quo vadis, Kreisgruppe Frankfurt

Der Autor, Ralf Paul, beschrieb dort seine "ganz persönliche Analyse der Arbeitsstrukturen und Umgangsformen innerhalb der Kreisgruppe Frankfurt".

Von seiten des dort heftig kritisierten Sprecherrats möchten wir zu einzelnen dort vorgebrachten Vorwürfen Stellung nehmen.

Klausurtagung in Schmitten

Im Frühjahr 1991 fand eine von Heidi Breuer moderierte Klausurtagung des ADFC Frankfurt in Schmitten/Arnoldshain statt. Eingeladen waren alle Aktiven und Interessierte des ADFC im Raum Frankfurt.

Ralf hat durchaus recht, wenn er von "Diskrepanzen" zwischen den Teilnehmern auf dieser Tagung spricht. Zumindest aus der Erinnerung heraus traten die Hauptkontroversen auf diesem Treffen allerdings nicht um die inhaltliche Arbeit des ADFC in Frankfurt auf, sondern sie konzentrierten sich auf die Arbeitsstrukturen dieser Tagung und wurden gespeist aus völlig unterschiedlichen Erwartungshaltungen an das Treffen. Aus dieser Kontroverse einen Gegensatz zwischen dem derzeitigen Sprecherrat und den damaligen Teilnehmern zu konstruieren, ist abwegig. In Schmitten verlief die Konfliktlinie vielmehr quer durch alle Teilnehmer. Der Sprecherrat bestand zum Zeitpunkt des Treffens aus Michael Dorgarten und Ecki Wolf. Fritz Biel wurde dann im Laufe des Treffens als dritter Sprecher nominiert. Gisela Schill wurde erst im darauffolgenden Herbst Mitglied des Sprecherrats.

Radlertreff

Von den Teilnehmern in Schmitten wurden unter anderem Änderungen am Konzept des Radlertreffs diskutiert und verschiedene Vorschläge gemacht, wie diese traditionsreiche Veranstaltung wieder attraktiver gestaltet werden könnte. Am Ende stand das Ergebnis einer langen Diskussion und nicht die Kopfgeburde eines Sprecherrats. Für Ralf ist dies dennoch ein Beispiel für "von oben herab ... verordnen".

Das Lustprinzip

Ralf vertritt die Meinung, im ADFC Frankfurt werde nicht im ausreichenden Maße nach dem "Interessensprinzip" gearbeitet, "sondern es soll gemacht werden was 'man' von dem Verein erwartet". Wenn hier mit 'man' die Mitglieder des ADFC und/oder die interessierte Öffentlichkeit gemeint sind, so sind wir schon der Meinung, daß es eine gewisse Erwartungshaltung an den ADFC gibt, und dieser Erwartungshaltung versuchen wir mit unserer Arbeit gerecht zu werden. Darüber hinaus sind in unserer Satzung die Ziele des ADFC festgelegt, zu deren Verwirklichung sich der Sprecherrat verpflichtet hat. Zumindest für uns gilt deshalb, daß wir uns nicht nur

Diskussionsveranstaltung zu diesem Thema:

Montag, 7. September 92
1930 Uhr

im Philantropin,
Hebelstraße, Clubraum 1

vom Lustprinzip leiten lassen können. Aus dieser Verpflichtung heraus entwickeln wir - und daran kann sich jeder beteiligen (z.B. auf dem Aktiventreff) - Aktionen und bearbeiten aktuelle Themen der Frankfurter Radverkehrspolitik, wobei die aktuelle politische Diskussion oft genug leider nicht nach dem Lustprinzip fragt.

Die Tatsache, daß die Stimme des ADFC in Frankfurt mehr denn je nicht nur gehört, sondern auch gefragt ist, ist sicherlich ein Resultat konsequenter Lobbyarbeit im politischen Raum.

Vielfalt der Aktivitäten

Der Frankfurter ADFC, das sind nicht die drei SprecherInnen, sondern seine 1200 Mitglieder. Entsprechend vielfältig sind die Aktivitäten in Frankfurt.

Gut funktionierende Arbeitsgruppen wie die Technik-AG oder die AG-Touren führen ein völlig selbständiges Leben. Der Sprecherrat

beschränkt sich hier im wesentlichen auf logistische oder finanzielle Unterstützung, wobei ihm allerdings niemand die Verantwortung für die satzungsgemäße Verwendung abnehmen kann.

Andere Beispiele sind die Kartografie, die Geschäftsstellengruppe, die Verkehrs AG und die Zeitschrift **frankfurt aktuell**. Hier wirkt der Sprecherrat zwar mit, ist aber oft nicht die treibende Kraft. Das Wort von den "verordneten Themen" ist deshalb wohl etwas fehl am Platz.

Versachlichung der Informationspolitik

Im Zusammenhang mit **frankfurt aktuell** wird die "Versachlichung" der "Informationspolitik" beklagt. **frankfurt aktuell** erscheint nun seit über einem Jahr und hat sich einen hervorragenden Ruf innerhalb und außerhalb des ADFC erworben. Das Redaktionsteam wird auch in Zukunft versuchen, relativ unabhängig vom Sprecherrat eine ausgewogene, aktuelle, interessante und notwendigerweise oft auch "sachliche" Zeitung zu machen. Die Themen nur nach dem Lustprinzip oder den Interessen einzelner auszuwählen, sollte auch in Zukunft vermieden werden.

Der Sprecherrat nimmt den Hinweis gerne auf, in Zukunft öfter vom Aktiventreff zu berichten (z.B. zu Themen wie der dort ausführlich diskutierten Geschäftsstellenerweiterung). Aus Zeit- und Platzgründen können wir aber nicht alle angesprochenen Themen wiedergeben. Der Aktiventreff ist aber eine öffentliche Veranstaltung und jede/jeder (auch Ralf Paul) kann gerne mal vorbeischaun, um sich selbst ein Bild vom aktuellen Geschehen zu machen und, bei Interesse, auch mitzuarbeiten. Wir würden uns freuen, wenn Formulierungen wie "anscheinend überlegte Vergrößerung", "..., daß Diskussionen...nicht aufkommen sollen..." oder "angeblich notwendige Arbeiten" zumindest bei den TeilnehmerInnen des Treffs dann der Vergangenheit angehören.

Wie solls weiter gehen

Der Sprecherrat ist der Meinung, daß die Verpflichtungen aus der Satzung und die Anforderungen, die an uns herangetragen werden, keinen Gegensatz bilden zur Ver

Forts. Seite 5 ►►►

wirklich persönlicher Interessen.

Wir sind nicht der Meinung, daß derzeit alles optimal läuft. Viele der angesprochenen Fragen bedürfen einer Antwort. Um dem offensichtlichen Diskussionsbedarf Raum zu geben, laden wir alle interessierten Mitglieder ein zu einem Treffen am

Montag, 7. September 1992,
19.30 Uhr,
im Philantropin,
Hebelstraße, Clubraum 1.

Dort kann jeder die Arbeit des Sprecherrats einer kritischen Würdigung unterziehen und über zukünftige Themen und Strukturen des ADFC Frankfurt diskutieren.

Sprecherrat des ADFC Frankfurt
Gisela Schill
Fritz Biel
Ecki Wolf

Car sharing in Höchst:

Die Car Sharing Genossenschaft e.G. lädt ein zu einer Informationsveranstaltung am:

1. Oktober 1992
20⁰⁰ Uhr

**Bildungs- und Kulturzentrum
(BIKUZ)
Höchst**

Die Car Sharing e.G. ist z.Zt. bemüht in Höchst so viele Interessenten zu gewinnen, damit ein Auto direkt in Höchst stationiert werden kann.

Weitere Informationen bei:

Car Sharing Genossenschaft e.G.
Münchener Str. 27
6000 Frankfurt/M. 1
Tel: 233963

oder bei:

Thomas Grüßing,
Tel: 069/708798

Termine Termine Termine Termine Termine

- Mo. 7. Sept.** Diskussionsveranstaltung zur Arbeit im ADFC-Kreisverband Frankfurt
s. Artikel Seite 4
19³⁰ Uhr, Philantropin
Die vorgesehene Verkehrs-AG fällt aus.
- Mo. 14. Sept.** Technik-Stammtisch
ab 18¹⁵ Uhr, Kneipe "Horizont",
Friedberger Landstr./Ecke Egenolffstr.
- Mo. 14. Sept.** Fahrrad-Demo Vorbereitung
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle
- Mi. 16. Sept.** Aktiventreff des ADFC Frankfurt
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle
- Fr. 18. Sept. -
Di. 22. Sept.** Deutscher Umwelttag
mit Stand des ADFC auf dem Ökomarkt (Freßgass')

Sa. 19. Sept. Fahrraddemo
zum Deutschen Umwelttag
Start: 11⁰⁰ Uhr, Römerberg

- Mo. 28. Sept.** Technik-Stammtisch
s.o.
- Do. 1. Okt.** Carsharing in Höchst
eine Informationsveranstaltung der Carsharing e.G.
20⁰⁰ Uhr, Bildungs- und Kulturzentrum
(BIKUZ) Höchst
- Fr. 30. Okt. -
So. 1. Nov.** Herbsttreffen des ADFC auf Burg Ludwigstein
- Mi. 30. Sept. -
So. 4. Okt.** IFMA '92 in Köln
30. Sept. - 1. Okt. nur für Fachbesucher
Messestand des ADFC: Halle 11.2, Gang H, Stand 36

Arbeitsgruppen

- Mi. 23. Sept.** Geschäftsstellengruppe
18⁰⁰ Uhr, Geschäftsstelle
- Mi. 23. Sept.** Redaktionsteam frankfurt aktuell
20⁰⁰ Uhr, Geschäftsstelle
- Mo. 5. Okt.** Verkehrs-AG
19³⁰ Uhr, Geschäftsstelle

Touren

- So. 6. Sept.** Rodgau-Rundfahrt, *** (ca. 70 km)
10⁰⁰ Uhr Römerberg
- Mi. 13. Sept.** Zum Klettern auf die Eschbacher Klippen,
**** (ca. 90 km),
9⁰⁰ Uhr Römerberg
- So. 4. Okt.** Frühherbstliche Waldpartie im Süden Frankfurts,
** (ca. 60 km)
11⁰⁰ Uhr Römerberg

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

ADFC-Herbsttreffen 1992

30.10. bis 1.11.1992

Burg Ludwigstein

Vom 30.10 bis zum 1.11 findet das diesjährige Herbsttreffen des ADFC statt, wie immer auf Burg Ludwigstein.

Das Programm ist wieder voll gepackt mit vielen verschiedenen Themen und Inhalten, die das immer breiter werdende Spektrum der ADFC-Aktivitäten auf allen Ebenen widerspiegeln. Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer hat Gelegenheit, sich in den Arbeitskreisen zu informieren, sich mit ihren/seinen Vorstellungen einzubringen und an der Erstellung von Arbeitsergebnissen mitzuwirken. Natürlich bleibt im Programm auch Zeit zum Kennenlernen und Klönen untereinander. Diese bewährte Mischung bietet sowohl etwas für die 'alten Hasen' im ADFC, als auch allen jenen, die sich in einer entspannten Atmosphäre mal umfassend über den ADFC informieren möchten.

Themen verschiedener Arbeitskreise und Informationsveranstaltungen sind u.a.:

Jugendarbeit, Gesetze und Verordnungen zum Radverkehr, Inhalte/Konzepte/Organisatorisches zu Technik-Kursen, Pressearbeit, Neue Bundesländer,

Anzeige

Zur Radsaison brauchen Sie eine gute Kondition. Sie erholen sich im Schlaf

mit:

einer kuscheligen Bettdecke entsprechend der Jahreszeit und passend für Ihre Körpergröße; einer physiologisch richtige Matratze, abgestimmt auf Ihr Gewicht und Ihre Konstitution; oder wählen Sie Ihr Kopfkissen unter 18 verschiedenen Typen -

- in hochwertigen Qualitäten und zu echt günstigen Preisen. Zum Beispiel:

Kopfkissen 80x80 cm DM 35,-
(1000 g Weiße Original GÄNSE-Halbdauen)

4-Jahreszeiten-DUO-Decke DM 340,-
155x220 cm (wichtig ab Fahrrad-Rahmenhöhe 57 cm)
700+500g Weiße Orig. GÄNSEdaunen 80%, Klettverbind.

Lassen Sie sich von uns was anbieten, damit Sie goldrichtig liegen:

dormiCIEL

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

→ das *andere* Bettengeschäft in Ginnheim ←

Bitte rufen Sie vor Ihrem Besuch an:

Tel. 069 / 52 19 45 + 53 32 53 (Anrufbeantworter)

Fahrrad und Eisenbahn, Frauen im ADFC, Mitgliederzeitschriften uvm.

Wer Interesse hat, oder sich genauer möchte, bitte beim Bundesverband des ADFC in Bremen melden (Tel: 0421/74052).

ew

Leserbrief zum Artikel "Drei Gründe gegen den neuen Radstreifen" in der Frankfurter Rundschau vom 20.8.92, Seite 16

Frankfurt, den 21.8.1992

Drei Gründe für den neuen Radstreifen

1. Obwohl der Radstreifen an der Hauptwache derzeit oftmals als illegale Parkfläche mißbraucht wird, sind die Radfahrer dort weniger gefährdet als es den Anschein haben mag, und zwar deshalb, weil sie - im Gegensatz zu den meisten Bordsteinradwegen - ständig im Blickfeld der anderen Verkehrsteilnehmer fahren.

2. Indem den nach Norden fahrenden Radlern ermöglicht wird, sich auf zwei eigenen Spuren neben dem übrigen Verkehr aufzustellen, wurde ein erster Schritt getan, um das Geknäule am Eschenheimer Tor zu entwirren. Selbstverständlich müssen weitere Maßnahmen folgen.

3. Zum neuen Radstreifen gibt es keine attraktive Alternative. Die einzige Möglichkeit, die Große Eschenheimer Straße zu umfahren, besteht in einer Umwegroute durch verschiedene Fußgängerzonen, in denen nur Schrittempo erlaubt ist. Dies ist für die meisten Radler indiskutabel, führt zu vermehrten Belästigungen von Fußgängern, und spätestens am Eschenheimer Tor werden die Radler völlig im Stich gelassen.

Fazit: Der neue Radstreifen an der Hauptwache ist ein erster, dringend notwendiger Schritt, um den umweltfreundlichen Radverkehr in Frankfurt zu fördern. Er ist ein zentraler Bestandteil eines zukünftigen Radverkehrsnetzes in der Frankfurter Innenstadt, zu dem es keine Alternative gibt. Wer für die Abschaffung dieses Streifens plädiert, resigniert endgültig vor dem Faustrecht, das rücksichtslose Falschparker allerorten anwenden. Vielmehr ist es geboten, den Radstreifen durch geeignete Maßnahmen von Falschparkern freizuhalten und ihn durch Verlängerung über den Theaterplatz hinaus und den Anschluß an die Eschersheimer Landstraße in ein Netzkonzept einzubinden.

Martin Füssel

GEGEN 2,40 (PORTO) SPEZIALKATALOG ANFORDERN!



IM FREIEN ZU HAUSE

DAS SPEZIALGESCHÄFT FÜR SCHLAFSÄCKE, ZELTE,
RUCKSÄCKE, BEKLEIDUNG FÜR TREKKING,
BERGSPORT, KANUWANDERN, EXPEDITIONEN

Superwapp

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