

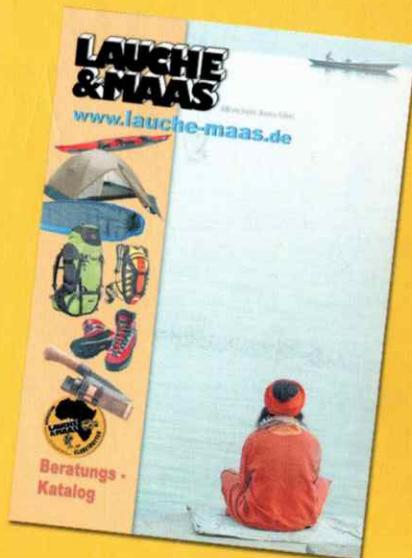
LAUCHE & MAAS

der Reise Ausrüster

Alte Allee 28 München - Pasing
P vor der Tür S-Bhf Pasing 10 Gehminuten

seit 30 Jahren
Erfahrung bei Reisen rund
um die Welt.

Auch mit dem Radl:
Mitarbeiter von uns sind um die
Welt geradelt oder haben
die Anden überquert oder
sind nach Italien radgewandert.



DER KATALOG

mit eigener 3-Sterne-Bewertung
aufgrund unserer Praxis-Tests
480 Seiten - **kostenlos**

www.lauche-maas.de



25 Jahre
ADFC München

ADFC
Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club
Kreisverband München

Mit dem Rad zur Arbeit

Mitmachen, fit werden und gewinnen. Mit über 100.000 Teilnehmern zählt die gemeinsame Aktion von ADFC und AOK zu den größten deutschen Gesundheitsinitiativen.

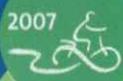


www.aok.de



Mit dem Rad zur Arbeit 2007

Eine Initiative von ADFC und AOK



AOK
Die Gesundheitskasse.

Grußwort des Oberbürgermeisters



Alle Kraftfahrzeuge stehen still, nur der Radler fährt, wohin er will. Im Verwaltungsjargon heißt das: „Alternative Querungsmöglichkeiten für den Fahrradverkehr auf Straßenkreuzungen mit Lichtsignalanlagen.“ So etwas war früher undenkbar und wird inzwischen lebhaft diskutiert. Für neuen Schwung sorgte dabei heuer die internationale Radverkehrskonferenz Velo-city 2007 in der bayerischen Landeshauptstadt. Und das ist auch und gerade dem ADFC München zu verdanken, der zur Vorbereitung und Durchführung der Konferenz einen maßgeblichen Beitrag geleistet hat. Mit großem Engagement und beachtlichen Erfolgen setzt sich der ADFC München schon seit einem Vierteljahrhundert für eine fahrrad-freundlichere Stadt ein, man denke nur an die heute selbstverständliche Mitnahme von Fahrrädern in U- und S-Bahnen, an das Radeln entgegen der Fahrtrichtung in Einbahnstraßen oder das

unterhaltsame Nebeneinander-Radeln in den Fahrradstraßen. 1.200 Kilometer lang ist das Münchner Radnetz inzwischen, der innere Routenring ist geschlossen und die Beschilderung der 16 Radrouten vom Marienplatz an den Stadtrand wird immer besser. Es ist viel erreicht worden in diesen zweieinhalb Jahrzehnten, doch damit geben wir uns noch nicht zufrieden, vielmehr wollen wir die Radinfrastruktur weiter verbessern. Das Münchner Radwegenetz soll auf eine Gesamtlänge von 1.400 Kilometer ausgebaut werden und der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren von heute 10 auf 15 Prozent steigen, kurz, München soll zur fahrradfreundlichsten Großstadt Deutschlands werden. Dabei setzen wir auch weiterhin auf die Zusammenarbeit mit dem ADFC München als wichtigem, kompetentem und kritischem Partner. Damit gratuliere ich dem ADFC München ganz herzlich zum 25-jährigen Jubiläum, bedanke mich für die konstruktive Lobbyarbeit und wünsche für die Zukunft alles Gute!

Christian Ude

Grußwort des ADFC-Bundesvorsitzenden



Nach 25 Jahren Welt-Fahrrad-Hauptstadt – wenigstens für eine Woche. Nur 3 Jahre nach dem Entstehen des ADFC-Bundesverbandes haben vor 25 Jahren engagierte Münchener den ADFC hier ins Leben gerufen. Hier war also eine der frühen Keimzellen der bundesweit Radfahrerorganisation. München war damals sicher keine profilierte

Fahrradstadt – war womöglich der Leidensdruck besonders groß? Ich finde höchst bemerkenswert, was der ADFC in München in dieser Zeit erreicht hat: Die Stadt bekennt sich heute mit Nachdruck zur Förderung des Radverkehrs und hat erkannt, dass sich die Verkehrsprobleme einer wachsenden Metropole nur mit mehr Radfahren lösen lassen. Ein hervorragendes Beispiel für dieses Bekenntnis war die Velo-city-Konferenz im Juni 2007, zu der sich Radverkehrsexperten von allen Kontinenten trafen und München für eine Woche zur Welt-

Die Bank unserer Stadt –
für die Menschen unserer Stadt.

www.sskm.de

Richtiges Training schafft die Basis.
Ein guter Start bringt Erfolg.

Ihr Partner in allen Finanzfragen.

 **Stadtsparkasse
München**

Die Bank unserer Stadt.

Fahrrad-Hauptstadt machen. Dabei konnte ich selber erleben, was sich auch ganz praktisch getan hat: Vielerorts gute Radverkehrsanlagen, an einigen Stellen durchaus vorbildliche Lösungen – und vor allem: Die Radler sind im Straßenbild höchst präsent. Die Stadt München hat sich hier glänzend präsentiert, auch mit dem großen Bürgerprogramm des ADFC München, mit dem Höhepunkt der Velo-city Radl-Night. Klar, München ist noch nicht die fahrrad-

freundlichste Stadt Deutschlands. Der Radverkehrsanteil liegt im bundesweiten Mittel, beim Fahrradklimatest des ADFC erreichte München einen mittleren Platz. Es bleibt also noch viel zu tun. Aber die Richtung stimmt. Ich möchte dem ADFC München ganz herzlich zum 25. Jubiläum gratulieren und weiterhin viel Erfolg wünschen bei seiner wichtigen Arbeit!

Karsten Huebener

Grußwort des ADFC-Landesvorsitzenden



Der ADFC Kreisverband München und der Landesverband Bayern blicken auf gemeinsame Wurzeln zurück: Vor 25 Jahren wurde der Bezirksverband Oberbayern gegründet, dessen

Tradition der Kreisverband München fortführt. Lange Jahre war das Radlerhaus in der Steinstraße der Nabel der Radwelt südlich der Donau. Der ADFC wurde 1979 von Jan Tebbe mit dem Anspruch ins Leben gerufen, im Rathaus zu verhandeln, während andere sich womöglich darin erschöpfen, vor dem Rathaus zu demonstrieren. Getreu dieser Devise hat der Kreisverband München über die Jahre gute Beziehungen zu den Rathausspitzen gepflegt und in Zusammenarbeit mit der Verwaltung erreicht, dass München heute eine Stadt ist, in der gern und viel geradelt wird. Das traditionelle Radfest des ADFC wurde jedes Jahr von einem Bürgermeister der Stadt eröffnet. Die Teilnehmer der Velo-city-Konferenz im Juni 2007 haben, auch durch den Einsatz vieler Münchner Aktiver, erfahren und begeistert bestätigt, wie gut man in München radeln kann. Hat der ADFC in München damit

seine Aufgabe erfüllt und kann die Aktiven zum Golfen schicken? Mitnichten! Noch immer haben viel zu wenig Münchner erkannt, wie sexy das Leben auf dem Rad ist, auch und gerade in der Stadt. Und es gibt noch immer zu viele Stellen im städtischen Straßennetz, die dem Radler den Spaß vergällen. Hier lohnt es sich weiter zu arbeiten, hier sind die Aktiven tätig: Mit geführten Touren zeigen sie, wie und wo man Spaß auf dem Rad hat, und in Gesprächen und Verhandlungen mit der Verwaltung bemühen sie sich um Verbesserungen. Unermüdlich zeigen sie auf, dass jeder Radler mehr ein Auto weniger auf der Straße bedeutet, dass also Radler nicht zusätzlichen Platz beanspruchen, den niemand herbeischaffen kann, sondern dass sie zur Entlastung des Straßenraumes beitragen und obendrein zur Luftreinhaltung und zur Lärminderung. Die Handlungsappelle der Klimawissenschaftler in jüngster Zeit belegen eindrucksvoll, wie wichtig diese Arbeit ist. Allen Aktiven des ADFC München danke ich für ihren Einsatz und wünsche ihnen und dem ADFC München insgesamt noch viel mehr Erfolg in der Zukunft und allen Münchner Radlern immer und überall eine Handbreit Luft unter der Felge!

Karl von Falkenhausen

Grußworte	3
Vorwort „From vision to reality“	7
Chronik	
Erste Anfänge und Vereinsgründung	8
Die Zeit in der Steinstraße	11
Der Infostand im Wandel der Zeit	17
Die Zeit in der Platenstraße	18
Entwicklungen	
Die (Un)Sicherheit des Radverkehrs an großen Kreuzungen	26
Radwege - aber sicher?	27
Altstadtquerungen für den Radverkehr	28
In Plastiktüten um die Welt: 23 Jahre Tourenprogramm	30
Mitglieder. Mitglieder? Mitglieder!	31
Der ADFC und seine Arbeitsgruppen heute	32
Die 3 am längsten Aktiven	37
Ausblick „From reality to vision“	38

Fördermitglieder

A 24 - Auto- und Fahrradwerkstatt, Aidenbachstr. 36 • Aktiv-Rad, Hans-Sachs-Str. 7 • Bike Island, Fahrrad+Transport, Josephsburgstr. 34 • Cycle Fahrräder, Josef-Retzer-Str. 47 • Dynamo Fahrradservice, Haager Str. 11 • Feine Fahrräder, Schyrenstr. 16 • Fidelio-Mobil, Fahrradanhänger, St. Anna-Str. 18 • Fa. Gronard, Fahrradabstellanlagen, Bayerwaldstr. 23 • Haidhauser Radladen, Milchstr. 12 • Fahrrad-Hobby, Drygalskiallee 118 • Lindwurm-Reisen, Lindwurmstr. 113 • Lucky Bike-Radlbauer, Paul-Heyse-Str. 25 • Medi-Finanz-Consulting, Agnes-Bernauer-Strasse 30c • Rechtsanwalt Dr. Oliver Schreiber, Wilhelm-Tell-Str. 3 • Transpedal Fahrradkurier, Alramstr. 24 • Radsport Ullmann, Blütenburgstr. 122 • Velo am Ostbahnhof, Weißenburger Str. 44 • Velothek, Leinberger Straße 1 • Werkstatt R 18, Fahrradservice, Wallensteinplatz 2, Rgb.
Wir bedanken uns herzlich bei unseren Fördermitgliedern für die Unterstützung unserer Arbeit und empfehlen sie Ihrer Aufmerksamkeit.

Impressum

Herausgeber: ADFC München e.V.; Redaktion: Christoph Zindel-Kostelecky (verantwortlich), Susi Danner, Jörg Koppen, Karin Hoffmann; Fotos: Klaus Fendt, Christoph Huwer, Jörg Koppen, Egbert Steffes, Christoph Zindel-Kostelecky, Archiv d. ADFC München; Anzeigenacquire: Josef Decker, Ilse Ernst, Hannes Bojarsky; Layout: Gertraud Beck; Druck: Hansa Print Service GmbH, München; Auflage: 6000 Stück; Erscheinungsdatum: 15.09.07

Titelbild: Silke Blomeyer

„From vision to reality“

...lautete das Motto der Velo-city-Konferenz 2007, die pünktlich zum 25. Bestehen des ADFC München in der bayrischen Landeshauptstadt stattfand. „Von der Vision zur Wirklichkeit“ könnte man auch die Geschichte des Münchner Kreisverbandes des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs überschreiben. Als unsere Urväter und -mütter Bezirksverband samt Ortsgruppe aus der Taufe hoben, war München in der Vollendung der „autogerechten Stadt“ sehr weit fortgeschritten. Das Steuer herum zu reißen, ein sicheres Radeln in München wieder möglich zu machen, ja: München gar in eine Radlerstadt zu verwandeln – das war ihre Vision. Von dieser Vision getrieben haben viele Hundert ehrenamtliche ADFC-Aktive Großes erreicht. Rad fahren ist en vogue, bei der Verkehrsplanung werden längst auch die Zweiräder berücksichtigt, die Zahl der Radfahrerinnen und Radfahrer ist in ganz München stark gestiegen und just im Bereich innerhalb des Mittleren Rings, der früher fest in der Hand der Automobilisten war, ist sie geradezu explodiert. Der Weg in Richtung Fahrradhauptstadt war lang, oft stark gewunden, und das Ziel ist noch lange nicht erreicht.

Wie alles anfang, wie sich der Radverkehr und seine Lobby entwickelten, wo der ADFC heute steht, und wohin sich die Münchner Radlerinnen und Radler bewegen, davon soll diese Festschrift berichten. Das Ergebnis dient nicht nur dem nostalgischen Erinnern langjähriger Protagonisten. Es soll den heutigen Aktiven Mut machen, Orientierung geben und sie zu neuen Taten anspornen. Es soll die Konzepte aufzeigen, die dazu führten, dass der ADFC München zum größten Kreisverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs wurde. Es soll aber auch Fehler nicht aussparen, auf dass diese nicht wiederholt werden müssen.

Für alle Leserinnen und Leser hoffe ich, dass sie den Inhalt dieser Festschrift unterhaltsam finden, den ADFC dadurch besser kennen lernen und sich in Zukunft vielleicht auch noch stärker mit ihrem Fahrradclub identifizieren können. Im Idealfall findet der eine oder die andere dadurch sogar eine Anregung zur aktiven Mitarbeit. Viel Spaß beim Lesen wünscht Euch und Ihnen

Christoph Zindel-Kostelecky
(Vorsitzender)



Vor 25 Jahren in München: Der ADFC im Aufbruch

Erste Anfänge und Vereinsgründung

Der Gründung der ersten ADFC-Gliederung in München ging ein Stammtisch voraus, der sich in der Gaststätte „Zum Paulaner“ in der Oberländerstraße in Untersending traf. Eine Hand voll Mitglieder des 1979 gegründeten Bundesverbandes saßen dort ab 1980 regelmäßig zusammen, schmiedeten Pläne, organisierten Infostände und bereiteten die Gründung eines Bezirksvereins München vor. Unter ihnen war Rudi Kulzer, der diesen Verein in Gründung kommissarisch leitete und dessen Privatadresse in der Wormser Straße zur ersten Kontaktmöglichkeit mit dem ADFC in München wurde.

Offenbar rannten die Aktiven mit ihrem Anliegen offene Türen ein, denn bereits zur Gründungsversammlung am 24. Juni 1981 kamen in den „Paulaner“ 45 hoch motivierte Radlerinnen und Radler, die das Rad fahren in München beliebter und attraktiver machen wollten. Auch Anne Modersohn, damals noch 2. Vorsitzende des ADFC-Bundesverbandes, war zu diesem Anlass aus Frankfurt angereist, um den Anwesenden die Aufgaben und Ziele des ADFC auf Bundesebene zu erläutern.



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.

kommissarisch verwaltet von
Rudi Kulzer
Wormserstr. 1
8000 München 40



Einladung zur GRÜNDUNG

Liebe Mitglieder und Freunde des ADFC!

Man sollte meinen, es gibt Vereine genug. Andererseits gibt es gewichtige Argumente, den Bezirksverein München des ADFC ins Leben zu rufen:

- Eine gute Mitgliederbetreuung ist von Bremen her nicht möglich.
- Die Durchsetzung lokaler Interessen funktioniert nur bei einer guten örtlichen Organisation.
- Die Verwendung von Mitgliedsbeiträgen für Aktivitäten im Münchner Raum ist nur nach Gründung eines Bezirksvereins möglich.

Wir sind zur Verwirklichung der hier und im Jahresprogramm genannten Punkte auf Ihre Mitarbeit angewiesen und würden uns freuen, wenn Sie sehr zahlreich erscheinen würden.

Noch einmal der Termin:

24. Juni 1981 19³⁰Uhr

In der Gaststätte "Zum Paulaner" Oberländerstr. 28, München-Sending.



**RADLER GRÜNDEN
IHRE LOBBY**

Einladung zur Gründung des Bezirksvereins

Nach endlosen und zum Teil heftigen Fachdiskussionen über Einzelmaßnahmen, die so manchen Anwesenden schon am Erfolg des Unternehmens zweifeln ließen, fand die Versammlung schließlich doch noch zusammen und wählte einen Vorstand. Erster Vorsitzender wurde Rudi Kulzer, der Verfasser dieser Zeilen übernahm seinerzeit das Amt des Schriftführers, Helmut Gall den Posten des Kassenwarts. Weiterhin wurden Referenten für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Freizeit- und Rechtsangelegenheiten bestimmt.

Hände hoch für die Gründung des ADFC München

Da man sofort sah, dass ein wachsender Verein ein zentrales Informationsorgan braucht, wurde das „Radl-Bladl“ aus der Taufe gehoben. Als eine der bundesweit ersten regionalen ADFC-Zeitschriften berichtete es viermal jährlich über die Aktivitäten des Bezirksverbandes.

Die Situation des Radverkehrs in München war damals im Wesentlichen dadurch geprägt, dass die Anzahl der Radfahrer seit den siebziger Jahren auf Grund des gestiegenen Umweltbewusstseins deutlich zugenommen hatte. Da der entsprechende Ausbau des Radwegenetzes kurzfristig nicht möglich war, behelfen sich die damaligen Verkehrsplaner mit der Abmarkierung von Radfahrstreifen auf Gehwegen – oft zum Leidwesen der Fußgänger und auch der Radfahrer.

Der ADFC als Vertreter der Alltagsradler setzte sich bereits damals dafür ein, bauliche Radwege nicht auf Kosten der Gehwege bzw. Fußgänger anzulegen,

Verlassene Motorräder

Stadtrundfahrt: Eines der ersten Male oder war es DAS erste Mal mit Polizei. Rosi Cupp war etwas nervös, was kann, darf, muss man mit den Polizisten machen. Die Polizei tauchte mit einem Schwung Kradfahrern am Radlerhaus – wo wir damals noch starteten – auf. Rosi fragte dann vorsichtig an, ob sie denn die Motorräder alleine lassen dürften, um drinnen einen Kaffee zu trinken. Man kann sich gar nicht vorstellen, wie schnell auf der Straße nur noch ein paar verlassene Polizeimotorräder standen. Übrigens hat sich daraus eine wirklich schöne Freundschaft zwischen einigen Motorradpolizisten und Rosi entwickelt.

Florian Lagerbauer



Podium der ersten Fahrradwoche (v.l.) Klaus Hahnzog, Rudi Kulzer, Jan Tebbe und Herr Linde vom ADAC

sondern zu Lasten von Fahrbahnen und Parkplätzen.

Sehr schnell wurde klar, dass sich ein Bezirksverein nicht auf München beschränken konnte. Auch viele Radler aus anderen Städten der Region suchten Kontakt. Daher mutierte der Bezirksverein zum Bezirksverein Oberbayern, weshalb die Gründung einer Ortsgruppe München notwendig wurde. Diese wurde im August 1982 wiederum in der Gaststätte „Zum Paulaner“ vollzogen.

Als zentrale Anlaufstelle für Münchner Radlerinnen und Radler organisierte Rudi Kulzer Räumlichkeiten in der Rosenheimerstraße 84, in denen am 12. November 1982 das „Radl-Ladl“ eröffnet wurde. Dieses enthielt eine Selbsthilfwerkstatt, ein Rad-Café, ein Service-Telefon und verkaufte nach Angaben des „Radl-Bladl“, Fahrradaccessoires, -literatur und -karten.

An heutigen Maßstäben gemessen klingt dies stark übertrieben. Die Selbsthilfwerkstatt zum Beispiel bestand aus einer Ecke mit etwa zehn Quadratmetern Platz und einigem Werkzeug, mit dem die Mitglieder



Aktive im Radl-Ladl, Rosenheimerstraße 84

ihre Räder reparieren konnten. Informationsmaterial gab es in diesem „Infoladen“ zur Anfangszeit auch noch nicht gerade viel. Nur eine Hand voll Bücher waren bis dato zu Radverkehrsthemen erschienen. Dazu kamen die ersten Schriften aus dem ADFC-Bundesverband. Doch langsam erwachte das Interesse der Verlage und die Palette sollte sich sehr schnell erweitern.

Das „Erfolgsrezept“ des ADFC München bestand darin, dass er sich von Anfang an nicht allein auf einen Bereich konzentrierte, sondern auf vier gleichberechtigten Standbeinen aufbaute, die von verschiedenen, engagierten und kompetenten Mitgliedern getragen wurden. Diese waren die AG für Touren, Technik, Verkehr und Öffentlichkeitsarbeit. Die Aktivitäten dieser Arbeitsgruppen fanden zudem einmal im Jahr in öffentlichkeitswirksamen Fahrradtagen bzw. -wochen ihren Höhepunkt.

Der Erfolg der Gesamtheit dieser Aktionen konnte sich sehen lassen: Waren es im Gründungsjahr noch rund hundert Mitglieder, lag die Anzahl zehn Jahre später bereits bei über 6.000!

Galt Radfahrer in München vor 25 Jahren in der Öffentlichkeit zum Teil noch als „spinertierte Exoten“, werden sie heute wie selbstverständlich im Straßenbild wahrgenommen. Der ADFC als Interessenvertretung der Alltags- und Freizeitradler wurde damals eher belächelt als ernst genommen. Heute sitzt er als anerkannter, kompetenter Ansprechpartner in allen Fragen des Radverkehrs in der Öffentlichkeit, bei der Verwaltung und anderen Institutionen mit am Tisch. Dies ist Bestätigung für die erfolgreiche Arbeit in der Vergangenheit und Verpflichtung für die Mitarbeit an einer zukunftsweisenden Verkehrsbewältigung zugleich.

Jörg Koppen

Wer darf hier rumhupen?

Stadtrundfahrt – irgendwann in den frühen Jahren. Wir fuhrten entlang des Isar Radweges. Wir überquerten die Montglasstraße. Dort stand ein ziemlich junger Polizist und sperrte die Straße. Ich achtete drauf, daß die Radler ohne Sturz den Bordstein runterkamen.

Irgendwann entwickelte sich auf der Straße ein ziemliches Hupkonzert. Der Polizist grinste mich mit einem ziemlich hinterhältigen Blick an und drückte auf einen kleinen, unscheinbaren Knopf an seinem Motorrad. Es machte ganz kurz einmal laut: Tatü Tata. Danach war es ziemlich still – blieb es auch!

Jahre später bewies mir einer der Polizisten, der von Anfang an bei der Stadtrundfahrt dabei war, dass man mit einem Polizeimotorrad mit ein paar Zentimeter Abstand ein Auto rückwärts schieben kann!

Florian Lagerbauer

Die Zeit in der Steinstraße von 1984 bis 1995

Die fortschreitende Sanierung Haidhausens bedeutete das Ende des „Radl-Ladl“. Doch mit seinen guten Verbindungen zur Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung (MGS) gelang es Rudi Kulzer schnell Ersatz zu beschaffen. So bezog der Bezirksverband Oberbayern mit seiner Ortsgruppe München im Juni 1984 das Radlerhaus an der Steinstraße 17. Der neue Standort erwies sich trotz Bauauffälligkeit als echter Glücksfall: Zentral, aber in einer Kfz-verkehrssarmen Straße gelegen, mitten im „alternativen“ Stadtviertel Haidhausen und fast unmittelbar an der Isar sorgte er für viel Laufkundschaft und damit auch für viele neue Mitglieder. Zudem war in den neuen Räumlichkeiten doppelt so viel Platz wie zuvor. Neben dem Infoladen, der bereits zu Anfang an drei Tagen in der Woche insgesamt neun Stunden geöffnet hatte, konnte man statt der Selbsthilfeecke nun eine richtige Selbsthilfefwerkstatt einrichten. Auch die Auswahl an Schriften im Laden

war bedeutend angewachsen. Erstmals offerierte der ADFC im Jahr 1984 im größeren Stil Touren. Das erste Programm enthielt 24 Angebote, darunter sieben Mehrtagestouren. Das Konzept dafür, wie auch für viele Technikkurse, hatte Andreas Hartmann beigesteuert, der in den Folgejahren streng auf die Einhaltung gewisser Qualitätsgrundsätze achtete und damit zur Professionalisierung beitrug. Anfangs war für alle Touren eine Anmeldung erforderlich, um die Teilnehmerzahl zu begrenzen. Fanden Selbsthilfetage in den ersten Jahren eher unregelmäßig statt, war die Werkstatt ab 1989 jeden Donnerstag von 17-19.30 Uhr geöffnet, daneben gab es im Frühling und Herbst jeweils bis zu zehn Technikkurse. Regen Zuspruch bescherte dem ADFC die 1984 begonnene Mängelbogenaktion „Ärger mit Radwegen“. Hunderte von Radfahrerinnen und Radfahrern pro Jahr meldeten künftig Lücken und Gefahrstellen im Radverkehrsnetz, die vom ADFC direkt an



Ein Engel der Radler

Kostenlose Pannenhilfe

tz München
Ein edler Ritter auf dem Stahlroß: Der Fotograf Thomas Henningsen (47) ist Münchens erster Radwegengel! Als leidenschaftlicher Pedaltreter ist er jede freie Minute in den Isarrauen unterwegs, um liegegebliebenen Radlern zu helfen. Das Mitglied im Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) mit dem Pannen-

hilfe-Schild am Lenker hat Werkzeug, Flickzeug, Ventile, Kettenglieder und Schrauben in der Satteltasche. Um „Erste Hilfe“ leisten zu können. Kostenlos, versteht sich. Nur, wer gleich einen neuen Schlauch braucht, muß natürlich die Materialkosten ersetzen. Thomas Henningsen, der hier der 15jährige Sandra hilft: „Es müßten mehr von uns machen.“ Foto:amw

die zuständigen Stellen der Stadtverwaltung weitergegeben wurden. Bei deren Chef, Oberbürgermeister Georg Kronawitter, kam dies gut an: Für das Aufspüren und Klassi-

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club



Regel Betrieb vor dem Radlerhaus Steinstraße

fizieren von verkehrlichen Schwachstellen erhielten der Bezirksvorsitzende Martin Jobst und die Leiterin der AG Verkehr, Marion Seel, in einem Gespräch mit ihm viel Lob. Der OB war es auch, der seinen Baureferenten Horst Haffner Jahre später zurück piff, als dieser angesichts der Flut von Tausenden an Mängelmeldungen deren Bearbeitung einstellen lassen wollte. Hilfreich in vielen Situationen erwies sich auch die Unterstützung durch Klaus Hahnzog. Der vormalige Kreisverwaltungsreferent

war dem Bezirksverband 1983 als fünfundertstes Mitglied beigetreten und erlangte im Jahr darauf als 2. Bürgermeister viel Einfluss. Diesen machte er ebenso im Fall Ludwigstraße geltend, wo die Aktiven die Situation als besonders ärgerlich empfanden. Dort war 1984 mit Bronzenägeln ein schmaler Streifen vom Trottoir abmarkiert und als Radweg ausgeschildert worden. Der ADFC war entsetzt und ver-

Pressedienst einmal anders

Vor vielen Jahren gab es eine Gesundheitsmesse in der Olympiahalle. Wir waren auch eingeladen und hatten eine Ausstellung von Spezialrädern und einen Infostand dabei. Einige der Räder konnte man sogar probefahren. Jedenfalls hatte wohl keiner mit so einem Zuspruch gerechnet, und uns gingen die „Radl-Bladl“ – die damalige Vereinszeitung – aus. War aber kein Problem, die Zeitung bestand aus vielleicht 10 doppelseitigen Kopien. Das Ganze einmal in der Mitte gefaltet und fertig war die Zeitung in A5. Also saßen wir dann auf den Stufen der Olympiahalle und haben einige hundert Zeitungen mal so schnell zwischendurch gebastelt.

Florian Lagerbauer

langte – untermauert durch eine Fotodokumentation – einen baulichen Radweg. Bereits drei Jahre später wurde dieser Wirklichkeit. Die Radlerlobby beschränkte sich aber schon damals nicht auf Kritik an Fehlplanungen. Auch der Vorschlag eines Münchner Radstadtplans sowie die erste Ausarbeitung eines Radverkehrskonzeptes für die Altstadt durch die AG Verkehr fiel in diese Zeit. Zwei Jahre später präsentierte man dann die Idee einer stadtteilverbindenden Ringroute und 1988 schließlich ein Routenkonzept für München, das wie das inzwischen verwirklichte Netz sternförmige Haupttrassen enthielt. 40 Millionen Euro sollte dieser Gesamtplan für den Münchner Radverkehr kosten. Zum Vergleich: Das Petueltunell wurde damals auf 297 Millionen veranschlagt.

War das Projekt ADFC anfangs nur durch den Enthusiasmus der Ehrenamtlichen getragen, verlangte das Anwachsen der Organisation in der zweiten Hälfte der 80er Jahre nach einer Professionalisierung der Vereinsarbeit. Zu ihr trugen einige Projekte bei, für die man damals Mittel aus öffentlicher Hand beantragen und so ABM-Stellen schaffen konnte. Eine dieser Stellen nahm 1988 Wolfgang Slama ein, der später als Geschäftsführer übernommen wurde. Zu Beginn seiner Tätigkeit beschäftigte er sich mit dem Projekt „Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“.

Die AG Verkehr versuchte derweil ihre Infrastrukturprojekte an den Mann zu bringen. Durch die Intensivierung politischer Kontakte zu Stadtspitze, Fraktionen und Verwaltung hoffte man zum Ziel zu kommen. Als der ADFC 1989 einen beratenden Sitz im städtischen „Arbeitskreis Radwege“ erhielt, war ein bedeutender Schritt in diese Richtung gelungen. Als Ziele standen neben dem Haupttrassennetz eine flächendeckende Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 in Wohngebieten, die Abschaffung der



Rosi Cupp bei der Parkrowdy-Aktion

Radwegbenutzungspflicht und die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung auf dem Programm. Anfang der 90er kamen die Entschärfung freilaufender Rechtsabbiegespuren und die Forderung nach Fahrradstraßen hinzu.

War bisher nur kopiert worden, gab es 1989 zum ersten Mal ein gedrucktes Tourenprogramm. Von der Ortsgruppe wurden 25 Tages-, elf Feierabend-, drei Wintertouren und ein „Herbst-Radeln“ angeboten. Der Bezirksverband veranstaltete zusätzlich neun Mehrtagestouren. 1990 kam eine weitere Arbeitsgruppe hinzu, die sich mit Touren besonderer Art beschäftigte: Aus dem seit sieben Jahren bestehenden Vermittlungsangebot von Piloten für Blinde und Sehbehinderte wurde am 27. August die AG Tandem.

Schon in den 80er Jahren wurde Jahr für Jahr zur Saure-Gurken-Zeit der „Radl-Rambo“ durch den Blätterwald getrieben. Gegen dieses schwarze Schaf und die von ihm provozierte schlechte Presse wollte auch der Münchner ADFC etwas unternehmen. In der Ortsgruppen-Versammlung im Salvatorkeller wurde 1989 über das Verhalten von Radfahrern diskutiert. Heraus kam der Beschluss, einerseits politischen Druck aus-

ANZEIGE



Radsport Ullmann

80634 München
Nähe Rotkreuzplatz
Blutenburgstraße 122
Tel. 089/168 80 88 · Fax 089/16 58 49

Stützpunkthändler für:

Colnago, Koga Miyata
fachkundig · individuell · servicestark

zuüben, damit Verkehrsregeln und -anlagen den Bedürfnissen der Radler angepasst werden, andererseits eine „Selbstverpflichtungserklärung“ gegen die Ellenbogenmentalität.

Während Bezirksverband Oberbayern und Ortsgruppe München auch von vielen Aktiven anfangs als Einheit wahrgenommen wurden, bemühte man sich mit Anwachsen des Verbandes um eine stärkere Abgrenzung von Zuständigkeiten, Personal und Finanzen. 1988 bekamen Ortsgruppen erstmals ein eigenes Budget: 300 DM zuzüglich 5 DM pro Mitglied – für München Summa Summarum 10.000 DM. Als der

Veranstaltung mit Mühsal

Im zweiten Jahr der BR-Radltour – damals noch vom Bezirksverein Oberbayern – namentlich von Wolfgang Slama organisiert führten wir ein paar Leihräder mit. Diese kamen in die Werkstatt des Radlerhauses in der Steinstraße, wo wir sie montierten. Dann kam jeder einzelne der wichtigen Rundfunkmenschen mit seinem Leihauto und bekam zwei Räder aufs Dach geschnallt. So ein unpraktisches Verleihsystem hatten wir nie wieder.

Florian Lagerbauer

Bundesverband statt der Bezirksverbände und Ortsgruppen Landes- und Kreisverbände etablierte, wurde die Trennung bald endgültig vollzogen. Im Oktober 1990 war es soweit. In Augsburg beschlossen Delegierte aus ganz Bayern die Gründung eines Landesverbandes, dessen Vorsitz Armin Falkenhein übernahm. Von den 10.000 Mitgliedern brachte der Bezirksverband Oberbayern etwa die Hälfte ein. Dessen langjähriger Vorsitzender, Martin Jobst, wurde Schatzmeister in Land und Bund.

Im Dezember 1992 folgte die räumliche Trennung. Der Landesverband zog in die Landwehrstraße, während der Kreisverband im Radlerhaus verblieb. Auch das Personal, das bislang für beide Gliederungen tätig war, musste zugeordnet werden. So beschränkte sich Wolfgang Slama, der bisher auch für den Kreisverband arbeitete, auf seine Tätigkeit als Landesgeschäftsführer, die 1991 eingestellte Toni Maschke führte für den Kreisverband lokale Projekte weiter. Aus dem von ihr begründeten Projekt „Parcours“ wurde später die AG Kind und Jugend. Erst 1993 stellte der KV mit Hannes Bojarsky einen Geschäftsführer ein. Seine Hauptaufgabe sollte die Lobbyarbeit sein. Dennoch war durch den Weggang haupt- und ehrenamtlicher Kämpen viel Know-how für den Kreisverband verloren gegangen. Um 1990 herum begannen die Frauen im ADFC verstärkt Flagge zu zeigen. Mit speziellen Technikkursen für Frauen im Jahr 1989 begann diese Entwicklung. 1990 wurde mit Edith Wassermann zum ersten Mal eine Frau Vorsitzende des ADFC München. Ab 1992 gab es vierteljährliche Radlerinnentreffen, vier Frauentouren jährlich und einen – allerdings eher schwach besuchten – Rennradlerinnentreff. Im Mai 1993 veranstaltete die neue AG Frauen eine „Frauen-Stadtrundfahrt“. Neu war im Jahr 1993 auch die Ortsgruppe Würmtal. Diese entfaltete in den Folgejahren eine breite Palette an Aktivitäten: Sie führte Touren, organisierte Infostände und veranstaltete Technik- und Pannenkurse. Den ersten großen Krach im Kreisverband gab es, als einige Aktivistinnen 1994 eine Lesben-Radtour zum Kirchsee planten. Der Vorstand vertrat einhellig die Auffassung, hier sei eine Grenze überschritten, und der Verein würde für „Gender-Politik“ missbraucht. Er nahm die Tour aus dem Programm, was schwere Konflikte in weiten Teilen des Kreisverbands nach sich zog.

Das ganze Jahr, so ein Vorstandsmitglied, sei man „zu einem wesentlichen Teil damit beschäftigt gewesen“ zu streiten. Im Juni trat gar der gesamte Vorstand zurück und ließ sich nur schwer davon überzeugen bis zur nächsten regulären Neuwahl wenigstens kommissarisch im Amt zu bleiben. Der Streit um die „Lesben-Tour“ belastete die Arbeit noch weit über das Jahr 1994 hinaus und führte auf beiden Seiten der Front immer wieder zu Verlusten. Viele Aktive verloren den Spaß an der Vereinsarbeit ganz und zogen sich aus dem ADFC zurück. Wahrscheinlich waren diese und andere Zwistigkeiten seit Anfang der 90er Jahre einer der Gründe dafür, dass Ende 1994 erstmals seit Gründung eine leicht sinkende Mitgliederzahl zu verzeichnen war. Auch die AG Tagestouren war betroffen. Während sie 1994 noch neue Rekorde aufstellte, war der Knick im Jahr darauf nicht zu übersehen. Die Zahl der Tagestouren sank von 74 auf nur noch 60. Dagegen blieb die AG Tandem von allem unberührt: 1996 erreichte sie einen Mitgliederrekord von 120 Radlerinnen und Radlern.

Die AG Frauen blieb noch bis 1997 aktiv. 1995 organisierte sie gemeinsam mit der Volkshochschule einen Workshop zum

Wie komme ich hier wieder raus ?

Die telefonische Fahrrad Auskunftsstelle beim ADFC München ist für viele Menschen oft erste Adresse bei der Hilfe in persönlichen Nöten mit ihrem Radl: Hier rufen viele Menschen mit der Bitte um Unterstützung an. Manchmal sind das sehr arbeitsintensive Anfragen, wie die Durchführung von Betriebsausflügen, Ausarbeitung individueller Touren oder sogar Eventveranstaltungen, die leider nicht immer erfüllbar sind.

Einfacher ist es da, Tipps zu geben, wie man gut auf dem Sattel sitzt oder Probleme mit einschlafenden Händen oder Kreuzschmerzen lösen kann. Helfen konnte ich auch einer Dame, die sich in der Gegend um den Kirchsee verfahren hatte und nicht mehr weiter wusste. Mittels Karte und persönlichen geografischen Kenntnissen lotste ich sie wieder aus dem Wald, so dass ein Rettungseinsatz nicht notwendig wurde.

Hannes Bojarsky



Die „Große Grüne Stadtrundfahrt“ war einer der jährlichen Höhepunkte der Anfangszeit

Thema „alltagstaugliche, frauengerechte Verkehrsplanung“ und präsentierte das Ergebnis in einer Fotoausstellung. Doch so ganz erholte sie sich von den Auseinandersetzungen nicht mehr. Zu ihrer Auflösung trugen aber auch, so die Begründung, „fehlende Anerkennung und negative Äußerungen aus dem Aktivenkreis“ bei. Ausgerechnet in die Zeit schwerster Querelen fiel das Ende des Radlerhauses. Mehrfach hatte die MGS Aufschub gewährt, doch zum 30. September 1995 war für das Haus Steinstraße 17 das Ende unabwendbar. Für einen ehrenamtlichen Vorstand war die Suche nach einem neuen Domizil in dieser Lage keine leichte Aufgabe. Viele

Objekte wurden unter die Lupe genommen, doch entweder waren sie ungeeignet oder zu teuer. In die engere Wahl kam ein Haus in der Lilienstraße, gleich beim Deutschen Museum, das für die Zwecke des Kreisverbandes ähnlich gut geeignet erschien wie das bisherige. Die Sache hatte nur einen Haken: Das Haus sollte inklusive Nebenkosten fast 2000 Mark im Monat kosten, viermal so viel wie das bisherige Quartier. Nach langer Abwägung war dieses Eisen

dem Vorstand dann doch zu heiß. Auch angesichts der stagnierenden Mitgliederzahlen entschied man sich für ein weniger gutes, aber billigeres „Provisorium“: Die Tiefparterre-Räume in der Platenstraße 4 zwischen Lindwurmstrasse und Theresienwiese.

Christoph Zindel-Kostelecky

Die Leopoldstraße gehört uns



Der Infostand im Wandel der Zeit



Anfangs diente ein Tapetentisch als Infostand



Erster baulicher Infostand Mitte der 80er Jahre



Der traditionelle Oster-Infostand am Tierpark



Stand der AG Technik am Nordbad



Mobil mit dem Infostand-Anhänger seit 1999



Einwöchiger Infostand zur Velo-city-Konferenz

ANZEIGE

RADLMARKT

Im Internet unter www.radlmarkt.de • Email: info@radlmarkt.de
 Nymphenburger Straße 24 / Ecke Erzgießereistraße • 80335 München
 Telefon: 089 / 12 35 444 • Fax: 089 / 12 38 568
 Chiemgaustraße 142 - 144 / Ecke Balanstraße • 81549 München
 Telefon: 089 / 68 43 98 • Fax: 089 / 12 38 568

Die Zeit in der Platenstraße von 1995 bis heute

Im Herbst 1995 war es soweit: Am 28. Oktober konnte das neue Radlerhaus mit einer Aktiven-Feier eröffnet werden. Doch viel Zeit, sich im neuen Quartier einzurichten blieb nicht, denn die Autolobby holte zum großen Schlag aus: Ein Bürgerbegehren zur Untertunnelung des Mittleren Rings wurde angekündigt. Am Petuelring, an der Richard-Strauß-Straße und am Luise-Kieselbachplatz sollten Milliarden verbuddelt werden, um den Kraftverkehr flüssiger zu machen. Mit allen anderen Umweltverbän-

Müll auf Abwegen

Beim Umzug des ADFC von der Steinstraße in die Platenstr. hatten wir in der Steinstraße ziemlich ausgemistet und fast einen ganzen LKW voll Sperrmüll zusammen gesammelt. Wegen der großen Menge hatten wir extra bei einer Sperrmüllsammelstelle – oder war es sogar ein paar Etagen höher – nachgefragt, ob das denn ausnahmsweise ginge. Es ging. Also wurde der LKW von Klaus Vaerst beladen, und ab ging's zum Sperrmüll. Eine Dreiviertelstunde später haben wir den LKW wieder entladen – in der Steinstraße – es ging doch nicht. (Übrigens: später ging es dann doch!)

Florian Lagerbauer

den stemmte sich der ADFC gegen diese Vorhaben, die nur noch mehr Autofahrer in die Stadt locken und die Mittel für sinnvollere Projekte auf Jahre binden würden. Ein „Besseres Bürgerbegehren“, das statt dreier Tunnel die Absicherung ökologischer und sozialer Projekte forderte, wurde daher zum politischen Schwerpunkt der Arbeit in der ersten Hälfte des Jahres 1996.

Am 23. Juni wurde abgestimmt. Beide Begehren – sowohl das für die Untertunnelung, als auch das gegen die Untertunnelung – bekamen eine Mehrheit. Doch in der Stichfrage siegte die Autolobby mit 50,7% zu 49,3% der Stimmen. Mit dieser denkbar knappen Niederlage war nicht nur die Frage nach dem kreuzungsfreien Ausbau von drei Ring-Abschnitten geklärt, sie brachte auch einen nachhaltigen Umschwung in der Münchner Verkehrspolitik insgesamt. Obwohl aufgrund der geringen Wahlbeteiligung nur etwa 16% der Stimmberechtigten für die drei Tunnel gestimmt hatten, sind Maßnahmen, die einen spürbaren Einschnitt in den Kraftverkehr bedeuten würden, bis heute tabu. Darunter hat auch die Radverkehrsförderung zu leiden, denn bei engen Platzverhältnissen gibt es nur ein Entweder-Oder.

Zu kämpfen hatte der ADFC München aber nicht nur mit politischem Gegenwind. Im neuen Infoladen blieb die Kundschaft zunächst fast völlig aus. Während in der Steinstraße ständig reges Treiben herrschte, verirrt sich nach dem Umzug nur vereinzelte Radler in die Platenstraße 4. Zudem riss die nach dem Boom-Jahren leicht rückläufige Mitgliederzahl Löcher in den Haushalt. Schließlich musste die schwierige Finanzlage durch Einsparungen im Personalbereich konsolidiert werden. Geschäftsführer Hannes Bojarsky war nun der einzige Angestellte des Kreisverbandes. Und auch die Presse hieb wieder auf „die“ Radler ein. Um den Image-Verlusten durch vermeintliche und tatsächliche Rad-Rambos entgegenzuwirken, entschloss sich die AG Verkehr zusammen mit der Landeshauptstadt München die Broschüre „Köpfchen statt Ellbogen“ herauszugeben. Rückenwind für Radler kam indes aus dem Bundesverkehrsministerium. Dort war

eine Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) beschlossen worden, die am 1. September 1997 in Kraft trat. Mit ihr wurden Fahrradstraßen ins Programm genommen, das Konzept des Radfahrstreifens konkreter gefasst, der Schutzstreifen und die Umweltspur (Busse und Radfahrer teilen sich einen Streifen) geboren, die Benutzungspflicht für Radwege drastisch eingeschränkt, und es wurde nun leichter Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr zu öffnen. Der ADFC München reagierte mit einem neuen verkehrspolitischen Programm. Neben einem lückenlosen Haupttroutennetz (1995 war endlich die erste Route nach Feldmoching beschildert worden), zusätzlichen Fahrradabstellanlagen und einer kostengünstigeren Mitnahme von Fahrrädern im MVV propagierte er darin jetzt vor allem die Öffnung von Einbahnstraßen sowie Radstreifen an Stelle von Radwegen. Die Stadt indes tat sich schwer mit den neuen Möglichkeiten der StVO und ihrer Verwaltungsvorschriften. Nur vereinzelt wurde in den Folgejahren von ihnen Gebrauch gemacht. Die ersten fünf Einbahnstraßenöffnungen wurden 1998 registriert. Weitere vier Jahre später waren erst knapp zehn Prozent der 655 Münchner Einbahnstraßen gegenläufig befahrbar – im Vergleich zu Städten wie Hamburg (53%) oder Hannover (68%) geradezu lächerlich. Auch neue Radfahr- oder Schutzstreifen wurden in München kaum abmarkiert, obwohl es einige geeignete Straßen dafür gegeben hätte. Den ersten aufgeweiteten Radaufstellstreifen gab es erst 2002: In der Josef-Retzer-Straße weit draußen in Pasing. Die Umwandlung von Busstreifen in Umweltsuren (gemeinsame Nutzung durch Busse, Taxis und Radfahrer) ist bis heute tabu. In den Umlandgemeinden sah es nicht besser aus. Daher beschloss der Kreisverband die verkehrspolitische Arbeit dorthin

auszudehnen. Karl von Falkenhausen nahm 1997 die Gründung einer AG Verkehr Landkreis in die Hand. Als eine ihrer ersten Tätigkeiten schrieb diese einen Preis für die fortschrittlichste Gemeinde aus und fragte nach Vorschlägen. Das Ergebnis war ernüchternd. Einzelne Maßnahmen wurden zwar registriert, im Ganzen waren die Juroren aber so enttäuscht, dass sie im Jahr 2000 beschlossen den Preis zu behalten. Die Situation im Laden blieb schwierig. Nur ganz allmählich fanden wieder etwas mehr Kunden den Weg zum Radlerhaus. Ab 1997 kam dazu ein chronischer Aktivenmangel bei der AG Infoladen, die deshalb beschloss, die Öffnungszeit von bisher 15 Stunden pro Woche auf acht im Sommer und fünfeinhalb im Winter zurückzufahren. Flaute herrschte auch bei den Infoständen. Der Tiefpunkt war 1997 erreicht, als man lediglich fünf davon auf die Beine stellen konnte. Dafür fand im gleichen Jahr nach langer Zeit ohne Fahrradtage oder gar

Veranstaltung mit Folgen

Beginn der Projektgruppe Parcours. Anfangen hat das Ganze mit einer Einladung der Firma Tengelmann. Diese veranstalteten ein großes Fest auf dem Coubertinplatz und ließen richtig Kohle dafür springen, daß wir einen Parcours veranstalteten und ließen sich auch nicht mit ein paar tollen Preisen lumpen. Daher überlegten wir wie ein Parcours aussehen müsste, bauten diesen und hatten auf der Veranstaltung einen riesigen Zulauf. Nach diesem Erfolg machten wir weiter und mit vielen weiteren Ideen durften wir dann nach ein paar Jahren in den Status einer richtigen AG (Kind und Jugend) aufsteigen.

Florian Lagerbauer



Abseits des Verkehrs: Das „provisorische“ Radlerhaus in der Platenstraße

-wochen das erste Radfest statt. Diese Tradition blieb – allerdings mit schwindendem Erfolg – bis 2004 erhalten. Ein allgemeiner Aufwärtstrend im ADFC München ist aber erst wieder im Jahr 1999 festzustellen: 16 Infostände mit rund 5000 Kontakten, die AG Kind und Jugend betreute einen Geschicklichkeitsparcours beim sehr erfolgreichen Radfest, im Angebot waren 83 Tages-, 19 Mehrtages- und einige Tandemtouren mit insgesamt etwa 2000 Teilnehmern, monatliche voll ausgelastete Technikkurse, weiterhin die wöchentlich stattfindenden Selbsthilfefrage in der Werkstatt und, nachdem 1996 mit der Codierung begonnen worden war, inzwischen 14 Codiertermine. Auch das Radlerhaus wurde wieder etwas häufiger frequentiert, allerdings, so eine Zeitzeugin, „im Sommer ungefähr so viel wie früher zu Steinstraßen-Zeiten im Winter“.

Auch die 1993 gegründete Ortsgruppe Würmtal war stark angewachsen und steuerte einiges zum Programm bei: 16 Touren sowie einige zusätzliche Kurse und Infostände. Doch schon im Jahr darauf kam es mit den Würmtalern zu Zwistigkeiten, die darin gipfelten, dass die Ortsgruppe 2002 vom Kreisvorstand aufgelöst wurde und seither als Gliederung des Landesverbandes weiter existiert. Im gleichen Jahr zog sich der ADFC aus der Mohrvilla in Freimann zurück, wo er seit 1994 eine von Ehrenfried Ehrenstein geführte Selbsthilfwerkstatt unterhielt.

Seit 1. März 1999 glänzte der ADFC München mit einem eigenen Auftritt im World Wide Web, der sogleich auf reges Interesse stieß. Bereits ein Jahr später registrierte der Leiter der neuen AG Internet schon weit mehr als 100 Seiten-Zugriffe pro Tag. Und auch die AG Verkehr hatte etwas neues im Programm: Den „Gradmesser“, der ab Juli regelmäßig auf den Seiten der Rundschau und im Internet erschien. In ihm stellte sie sieben Jahre lang Beispiele für Radverkehrsprojekte in München vor und gab Bewertungen ab: 15 Mal „gut“ bis „hervorragend“, zehn Mal „unbefriedigend“ bis „sehr schlecht“. Bedauerlicherweise musste eine andere Tradition im gleichen Jahr aufgegeben werden: Ein Lottogewinn des Preysinghof-Wirts zog das Ende der allgemeinen Aktiven-Stammtische nach sich. Zwei spätere Versuche diese andernorts wieder zu beleben, scheiterte bereits nach wenigen Terminen. Seither stellt der Tandem-Stammtisch in der Blaukreuz-Gaststätte das einzige regelmäßige gemütliche Beisammensein von ADFC-Aktiven dar. Nur im Winterprogramm gibt es noch den einen oder anderen Stammtisch. An der Schwelle des neuen Jahrtausends beschloss der Vorstand unter Olaf Strobel nach gründlicher Abwägung aller Pros und



100% Spaß, 0% Sprit...

...mit unseren Tandems, Conference-Bikes und Fahrradrickschas!

Jetzt mieten unter www.rikscha-mobil.de
Tel. 089-24216880

Spezial: 15% Rabatt für alle ADFC-Mitglieder

Contras auch einen neuen Anfang für den Kreisverband München zu wagen und diesen als „eingetragenen Verein“ zu gründen. Hauptargumente waren mehr Eigenständigkeit in der Finanz- und Personalplanung sowie finanzielle, vor allem steuerliche, Erwägungen. Offizieller Gründungstermin sollte der 1. Januar 2000 sein. Doch die Gründung eines Vereins ist nicht einfach und bereits kleine Fehler können große Wirkungen haben. So erhielt die von der Mitgliederversammlung am 20. November 1999 mit überwältigender Mehrheit beschlossene Satzung nicht das Placet des Registergerichts. Es musste nachgebessert werden. Im zweiten Anlauf beschloss die Mitgliederversammlung dann am 6. Mai 2000 im Kolpinghaus eine tragfähige Satzung und besiegelte damit die Gründung des „ADFC München e.V.“ Am 13. Juli wurde der neue Verein beim Registergericht eingetragen.

Das neue Jahrtausend schien zunächst neuen Schwung in die Radverkehrsförderung der Stadt München zu bringen. So wurde im Jahr 2000 der letzte Abschnitt des Sonnenstraßenradwegs vollendet, mit dem Bau der Fahrradtrasse auf der alten Isartalbahnstrecke begonnen und mit der Einbahnstraßenöffnung der Adalbertstraße eine direkte und verkehrssame Verbindung von der Ludwig-Maximilians-Universität bis Neuhausen geschaffen. Zudem beschilderte die Stadt die Haupttrouten Nr. 12 und 13 nach Allach und Aubing. Auch um die Winterradler wollte sich die Stadt endlich kümmern: Um zu gewährleisten, dass diese künftig besser vorankommen, schaffte sie neue Schneepflüge in Radwegbreite an. So gut das gemeint war, das Ergebnis ließ zu wünschen übrig. Da die Fahrbahnräumer den mühsam beseitigten Schnee umgehend wieder hinauf räumten, bekam der Winterdienst im „Gradmesser“ die Note „unbefriedigend“.

Vereine Neueintragungen

13. Juli 2000

VR 16921: **Verein der Freunde junger Musiker zur Pflege und Förderung der klassischen Musik e.V., München** (Fürstenstr. 3, 80333 München)

München e.V., München (Maximiliansstr. 1, 80333 München)

VR 16930: **"Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Kreisverband München (ADFC München)" e.V., München** (Platenstr. 4, 80336 München)

Der ADFC München wird selbstständig (aus SZ)

Die Jahre darauf waren die Zeit der kleinen Brötchen: Spärliche Erfolge in der Verkehrspolitik konnten nur mit großem Zeitaufwand durchgesetzt werden. So z.B. eine Mindestweite für Umlaufsperrn von 1,50 m, die – theoretische – Abschaffung der „Radfahrer absteigen“-Schilder und, sieben Jahre nachdem der ADFC sie das erste Mal gefordert hatte, die Tandem-Mitnahme in S-Bahnen.

Am 19. September 2001 legte die AG Verkehr ein Papier zum Thema „Benachteiligung von Radfahrern an Lichtzeichenan-

lagen“ vor, dem sie einen umfangreichen Katalog an Beispielen beifügte. An ihnen sollte aufgezeigt werden, wo die Probleme mit der Sicherheit und Flüssigkeit des Radverkehrs liegen. Doch dieses Thema erwies sich als besonders zäh. Dicke Bretter zu bohren war den Verkehrs-Aktiven ja nicht neu, doch die Arbeit an diesem Brett hinterließ nur Frustration. Bis heute wurden lediglich Kleinigkeiten verändert.

Seit der Jahrtausendwende boomten die ADFC-Tagestouren. Jahr für Jahr steigerte sich die Zahl der Angebote, wobei die Teilnehmerzahl wetterabhängig blieb. Seit 2001 werden regelmäßig Wintertouren durchgeführt. Nach dem Sommer 2002 berichtete der AG-Leiter, dass bei 112 Touren 2465 Teilnehmer dabei waren und dabei insgesamt 177.000 km zurücklegten. Im Jahr 2006 wurden von 145 angebotenen Tagestouren im Sommerprogramm 130 durchgeführt, im Winter fünf von 18. Die Gesamtzahl der Teilnehmer lag bei 2374. Gleich drei große Touren gab es im Jahr 2003: Die Frühlingstour mit 200 Teilnehmern, die „Arabella“-Tour nach Aying mit 300 Teilnehmern und die „Stadtrundfahrt“ zum Radfest am Tollwood-Festival mit 500 Teilnehmern.

Aus eins mach drei oder: Alle Wege führen zum Hirschgarten

Bei bestem Wetter fanden sich an Mariä Himmelfahrt 1998 fast 80 RadlerInnen am Pasinger Bahnhof ein, um sich auf Ludwig Thomas Spuren zu begeben. Angekündigt war eine leicht hügelige, 85-km-Tour, Stufe 3, durch das Dachauer Hinterland. Geführt wurde die Tour von dem damaligen KV-Vorsitzenden Olaf Strobel.

Leider waren jedoch nicht alle Zweiräder und deren BesitzerInnen auf dieses Unternehmen optimal vorbereitet: Zwei Reifenpannen mussten schon auf den ersten Kilometern behoben werden! Dazu hatten einige Neulinge das geforderte Tempo unterschätzt. So vergrößerte sich der Abstand zwischen Spitzengruppe und Schlussfrau stetig. Ehe sie sich versah, war der Kontakt zur Hauptgruppe abgerissen, und sie stand mit einer Handvoll RadlerInnen alleine da. Was nun?

Trotz Hightech-Ausrüstung (Kompass, Handy und GPS) gelang es der Gruppe nicht eine Verbindung zu Olaf herzustellen oder den vorgesehenen

Streckenverlauf zu rekonstruieren. Schließlich machte sich das Grüppchen daran das Dachauer Hinterland auf eigene Faust zu erkunden - immer in der Hoffnung, irgendwo auf den Haupttross zu treffen. Nach weit über 100 km erreichte es den Endpunkt der Tour im Hirschgarten, wo sie schon sehnsüchtig vom Rest der Gruppe erwartet wurden.

Olaf berichtete, dass auch bei ihm nicht alles planmäßig verlaufen war: Er hatte zur Mittagszeit das vorgesehene Wirtshaus trotz Voranmeldung (!) geschlossen vorgefunden und sich angesichts der Teilnehmerzahl gezwungen gesehen den Tross aufzuteilen. Eine Gruppe führte er selbst, die zweite wurde von zufällig mitradelnden Aktiven geleitet. Beide Gruppen hatten zunächst große Probleme, eine passende Gaststätte zu finden, wurden aber schließlich fündig. Letztlich machten sich alle Beteiligten auf getrennten Wegen auf in den Hirschgarten, wo diese nicht alltägliche ADFC-Tour ihren glücklichen Ausklang fand.

Susi Danner / Karin Neubauer

ANZEIGE

**Reparaturen aller Art und Marken
Ersatzteile neu und gebraucht
Große Auswahl an Gebraucht-
Fahrrädern mit Garantie**

**info@werkstattR18.de
www.werkstattR18.de**

Die WERKSTATT R18 ist eine gemeinnützige Einrichtung der Berufsbezogenen Jugendhilfe (BBJH) und Fördermitglied im ADFC.

WERKSTATT R18

Wallensteinplatz 2 Rgb.
80807 München-Milbertshofen
Telefon 089/35 89 19 - 0
Telefax 089/35 89 19 - 29

WERKSTATT
R18
FAHRRAD-SERVICE
BERUFSBEZOGENE JUGENDHILFE

Im Jahr 2002 löste die wegen des Stadionneubaus verhängte Haushaltssperre bei der Stadt München eine Verzögerung vieler Radverkehrsprojekte aus. Ursprünglich sollte die Radverkehrspauschale auf 500.000 Euro jährlich gekürzt werden. Der ADFC konnte jedoch erreichen, dass von 2,5 Millionen Euro ab 2003 wenigstens 1,5 Millionen im Haushalt verblieben. Problem war aber auch, dass städtische Mitarbeiter, die sich sonst mit dem Thema Radverkehr beschäftigt hatten, weitgehend in anderen Projekten gebunden waren. Sichtbare Verbesserungen gab es nur im Rahmen

größerer Projekte: So brachte das von Bürgermeister Hep Monatzeder initiierte Münchner Bündnis für Ökologie, bei dem der ADFC aktiv mitgemischt hatte, im Jahr 2003 neue Querungsmöglichkeiten der Altstadt sowie neue Abstellmöglichkeiten rund um die Fußgängerzone. Im Rahmen von „Mobinet“ entstand ein (nach wie vor mit Fehlern behaftetes) Radl-Routing-System und das erste und bisher einzige Fahrradparkhaus am Kieferngarten. Zwei weitere am Hauptbahnhof und in Pasing wurden aus Kostengründen gestrichen. Auch beim Thema Zenettstraße gab es 2003 endlich

den Durchbruch. Nach jahrelangem Ringen wurde dieses wichtige Teilstück des inneren Radroutenrings für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet; mit ihr noch eine Hand voll weiterer Einbahnstraßen in der Innenstadt.

Beim ADFC gab es im Jahr 2004 weithin sichtbare Neuigkeiten: Die Internetseiten bekamen ein neues Outfit. Und die Zugriffszahlen stiegen immer weiter. Heute liegt der Durchschnitt bei fast 10.000 pro Monat. Immer noch beliebt ist auch das zur gleichen Zeit erschienene Faltblatt „Gefährliches Pflaster“ mit Verhaltenstipps für Fußgänger, Rad- und Autofahrer.

Was sich seit den Zeiten in der Steinstraße nie wieder beheben ließ, ist der Aktivenmangel. Dieser führte 2004 zur weiteren Reduzierung der Ladenöffnungszeiten auf das heutige Niveau und holte im gleichen Jahr selbst die bisher äußerst standfeste AG Technik ein. Nach dem Wegzug ihrer Leiterin waren die Techniker einige Monate führungslos. Doch dieses Problem währte nicht lange. Bereits im Jahr darauf wurden 21 Technikkurse mit 151 Teilnehmern durchgeführt und an 11 Terminen 82 Räder codiert.

Die ADFC-Jugendgruppe

Wir brauchen mehr aktive jüngere Mitglieder! – Dieses Problem versuchten wir durch die Gründung einer Jugendgruppe anzugehen. Um das Interesse der Kinder zu wecken, planten wir eine einwöchige Tour von München nach Salzburg. Wir radelten in mehreren Etappen von Jugendherberge zu Jugendherberge, und nach einem Ruhetag ging es nach einer Chiemseemrundung weiter nach Salzburg. Zurück in München gab es einige Treffen mit den Kindern, die teilgenommen hatten, und wir machten



Die Frühlingsfest-Tour lockt jährlich mehrere Hundert Radlerinnen und Radler an

2005 beklagte die AG Verkehr einen allgemeinen Stillstand in der Münchner Radverkehrsförderung. Neben der schlechten finanziellen und personellen Ausstattung stellte sich als Grund dafür heraus, dass sich die zuständigen Sachbearbeiter der beteiligten Referate oftmals einfach nicht einig werden konnten. Die Idee, über dem rein technischen städtischen Arbeitskreis Radverkehr eine Entscheidungsebene einzuziehen, stieß bei den Verantwortlichen sogleich auf Zustimmung. Der daraus entstandene Lenkungsreis wurde inzwischen installiert und soll sich um den Erscheinungstermin dieser Festschrift herum erstmals mit strukturellen Problemen des Radverkehrs befassen.

In der Zwischenzeit kam den Münchner Radlern jedoch der Umstand zugute, dass die European Cyclists Federation (ECF) der Landeshauptstadt den Zuschlag für die Ausrichtung der internationalen Velo-city-Konferenz 2007 erteilte. Um dieser Ehre gerecht zu werden, wollte sich die Radlerstadt München natürlich von ihrer besten Seite zeigen. In den mit dem Radverkehr befassten Referaten wurden Kapazitäten frei geschaufelt, um Pläne, die zum Teil seit vielen Jahren in den Schubladen schlummerten und die der ADFC zum Teil immer wieder vergeblich angemahnt hatte, endlich zu verwirklichen. Diesem Umstand haben wir unter anderem etwa 40 Einbahnstra-

ßenöffnungen, die Radfahrstreifen in der Blumen- und Seidlstraße, die Vollendung des inneren Radroutenrings und den – im Vergleich zu anderen Städten etwas verspäteten – Quantensprung in der Fahrradwegweisung zu verdanken.

Auch der ADFC München präsentierte sich den Konferenzgästen aus aller Welt, aber vor allem den Münchner Bürgerinnen und Bürgern, von seiner besten Seite. Vier Infomärkte zu unterschiedlichen Themen, ebenso viele kostenlose Schnupper-Radtouren und die Aktion „Frische Luft für flotte Radler“, bei der 1200 schlappe Reifen wieder prall wurden, sorgten dafür, dass der ADFC täglich an zentraler Stelle in der Innenstadt sichtbar war. Höhepunkt war die Radl-Night mit der Durchfahrt des Altstadt-Tunnels, die trotz sintflutartiger Regenfälle kurz vor Beginn fast 500 begeisterte Teilnehmer anzog.

Ob sich diese Kraftanstrengung auch in den schon lange stagnierenden Mitgliederzahlen niederschlagen wird, ist noch nicht abzusehen. Eines haben die Aktivitäten rund um die Velo-city-Konferenz jedoch auf alle Fälle bewirkt: Der in „Teilvereine“ zersplitterte Münchner ADFC ist wieder

mehr zusammengewachsen. Aktive, die bisher nur im Saft der eigenen AG schmorten, haben andere Ehrenamtliche kennen gelernt und dabei mehr über deren Arbeit in anderen Bereichen rund ums Rad erfahren. So hat die Velo-city-Konferenz nicht nur den Verkehrsaktiven neue Wege der Radverkehrsförderung gezeigt, sondern dem Kreisverband auch den Weg zu einer noch erfolgreicherer Arbeit gewiesen.

Christoph Zindel-Kosteletzky



Nach dem großen Unwetter: Warten auf den Start zur Velo-city Radl-Night

ANZEIGE

CERVÉLO | ISAAC

Feine
Fahrräder

INDIVIDUELLER FAHRRADBAU GMBH

SCHYRENSTRASSE 16, 81543 MÜNCHEN, U-BAHN KOLUMBUSPLATZ
TEL. 089/6516500, INTERNET: www.feine.de

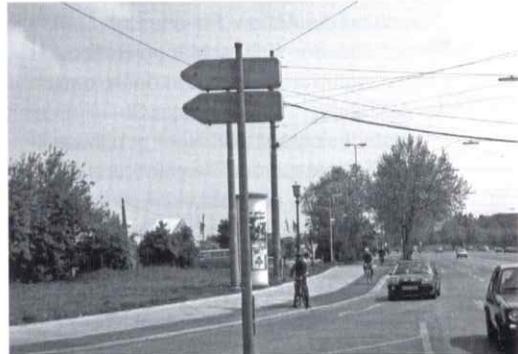
SCOTT | CODY | SIMPLON

BASSO | PRINCIPIA

Die (Un-)Sicherheit des Radverkehrs an großen Kreuzungen

Bereits in den ersten Jahren nach Gründung des ADFC München wurde insbesondere von den Aktiven der AG Verkehr ein Problem an die Verantwortlichen in der Stadtverwaltung herangetragen, das allen Radlern nicht nur unter den Nägeln brannte, sondern eine echte Gefahr für das Radfahren in der Stadt darstellt:

beim Abbiegen der Autos, als auch beim Einbiegen in die neue Fahrbahn eine große Unfallgefahr für geradeaus fahrende Radfahrer dar. Anfang der 80er Jahre war dies insbesondere deshalb ein großes Problem, weil an diesen für ein zügiges Fahren konzipierten Abbiegespuren keinerlei Markierungen oder sonstige Hinweise



Isartorplatz: oben 1984, unten 2007

Leonrodplatz: oben 1984, unten 2007

Die sogenannten freilaufenden Rechtsabbiegespuren an großen Kreuzungen wie dem Sendlinger-Tor-Platz, dem Isartorplatz oder dem Leonrodplatz. Diese Abbiegespuren sind nicht signalisiert (daher der Ausdruck „freilaufend“) und stellen sowohl

zur Beachtung des bevorrechtigten (!) Radverkehrs vorhanden waren. Erst nach mehrmaliger Intervention des ADFC, unter anderem bei der Rundfahrt mit Stadträten durch die Altstadt am 10.7.1984, sah sich die Verwaltung gezwungen, zumindest eine

weiße Furtmarkierung über die Rechtsabbiegespuren aufzubringen. Erst in den 90er Jahren, als der Radverkehr weiter zugenommen hatte und die Forderungen des ADFC und engagierter Stadtratsmitglieder nach weitergehenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen nicht mehr zu ignorieren waren, wurden die Furten für den Radverkehr an großen, stark befahrenen Kreuzungen rot eingefärbt.

Damit wurde ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit allgemein und speziell zur Steigerung der Attraktivität des Radfahrens in der Stadt geleistet. Jüngstes Beispiel dafür ist die Anlage eines rot eingefärbten Radfahrstreifens für den geradeausfahrenden Radverkehr in der Blumenstraße am Marionettentheater auf Kosten eines Fahrstreifens.

Jörg Koppen

Radwege – aber sicher?

Mehr als 17.000 Menschen unterzeichneten Anfang 2007 eine Petition an den Bundestag, in der die vollständige Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht gefordert wurde. Auch der ADFC München hatte sich an der Stimmensammlung beteiligt. Dass der Radweg nicht unbedingt der Königsweg einer sicheren Radverkehrsführung ist, war in den Anfängen des ADFC aber noch keineswegs gängige Erkenntnis.

Zuerst habe der ADFC Radwege gefordert, und jetzt wolle er sie nicht mehr haben, beklagte sich OB Christian Ude über Jahre hinweg in seinen radverkehrspolitischen Ansprüchen. Ganz falsch war dies nicht, aber noch weniger ganz richtig.

Angesichts der massiven Übermacht des motorisierten Verkehrs wünschten sich die Radler der ausgehenden 70er und angehenden 80er Jahre vor allem eines: Schutz vor den Autos. Diesen vermuteten sie mangels Alternative vor allem auf Radwegen. Also schuf die Stadt Radwege, und das ging am schnellsten, indem man sie mit einem Strich vom Fußweg abmarkierte. So schonte man auch den Kraftverkehr. Den Radlern allerdings war schnell klar, dass dies keine echte Lösung war. 1983 forderte der ADFC München daher eine Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht, „solange eine Qualifizierung der Radwege aussteht“.

Doch schon bald zeigten wissenschaftliche Untersuchungen, die Beobachtung des Unfallgeschehens und eigene Erfahrungen, dass auch bauliche Radwege mehr Gefahrensituationen schaffen als beseitigen. So kam der heutige stellvertretende Geschäftsführer des ADFC-Landesverbandes, Hubert Ströhle, im März 1987 im „Radl-Bladl“ zu dem Schluss, dass ein Radweg die Sicherheit nur auf mehrspurigen Ring- und Ausfallstraßen mit hohen Geschwindigkeitsunterschieden „höchstwahrscheinlich“ erhöht. 1990 bezeichnete die Vorsitzende Edith Wassermann die Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht bereits als „langjährige Forderung“ des ADFC.

1993 beschloss die AG Verkehr, „die schlimmsten Auswüchse der Radwegebenutzungspflicht“ zu bekämpfen, so lange diese nicht insgesamt abgeschafft werden kann. Grundsätzlich wurde diese dann jedoch abgeschafft: durch die StVO-Novelle, die am 1. Oktober 1998 in Kraft trat. Nur noch blau beschilderte Radwege sollten seither verpflichtend sein und die Ausschilderung an klar definierte Qualitätskriterien gebunden. Das war zwar noch nicht die gewünschte Lösung, aber ein großer Schritt in die richtige Richtung.

Bald zeigte sich jedoch, dass die Stadtverwaltung als Hauptkriterium für die

Ausweisung einer Benutzungspflicht nicht die Qualität des Radwegs, sondern die scheinbare Notwendigkeit aufgrund der Kfz-Verkehrsbelastung ansah. Da sich das bis heute nicht geändert hat, sind nach wie vor viele unsichere Radwege benutzungspflichtig. So ringt die AG Verkehr mit der Stadtverwaltung immer noch um die Aufhebung der Benutzungspflicht auf jedem einzelnen unzureichenden Radweg. Die Konzentration der Aktivitäten auf beson-



„Gemälderadwege“ schaffen mehr Probleme als sie lösen

Altstadtquerungen für den Radverkehr

Durch die Einrichtung der Fußgängerzone zwischen Stachus und Marienplatz Anfang der 70er Jahre ergab sich für den Radverkehr eine deutliche Barriere bei der Durchquerung der Altstadt. Auch die Umfahrung über die Sonnenstraße war keine Alternative, da bis Mitte der 90er Jahre dort keine Radwege vorhanden waren und nur wenige hartgesottene Radfahrer das Rad fahren auf der mehrspurigen Fahrbahn mit bis zu 80.000 Autos am Tag wagten.

ders schlechte Radwege einerseits und auf der anderen Seite die Ablehnung der Radwegebenutzungspflicht an sich führte zu einiger Verwirrung über die Position des ADFC. Daher fasste der Vorstand am 14. November 2006 einen Beschluss zur Verdeutlichung dieser Position:

1. Der ADFC München setzt sich für eine allgemeine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ein, damit Radler im Rahmen der StVO den nach ihren Fähigkeiten und Bedürfnissen angemessenen Weg wählen können.
2. Der ADFC München setzt sich dafür ein, dass die Stadt München den vom Gesetzgeber gegebenen Spielraum nutzt, um möglichst viele benutzungspflichtige Radwege in andere (also: nicht benutzungspflichtige) umzuwandeln
3. Der ADFC München setzt sich gleichzeitig für den Erhalt vorhandener Radwege außerhalb von Tempo-30-Zonen und in begründeten Ausnahmefällen auch in Tempo-30-Zonen ein.
4. Der ADFC München fordert weiterhin den Bau von Radwegen an besonders verkehrsreichen Straßen, sofern kein Radfahr- oder Angebotsstreifen in Frage kommt.

Christoph Zindel-Kostelecky

Mit den Planungen zur Verkehrsberuhigung in der Altstadt Mitte der 80er Jahre bot sich die Gelegenheit, die Durchquerbarkeit der Altstadt und die Erreichbarkeit des Rathauses für den Radverkehr zu verbessern. Der ADFC lud deshalb am 10. Juli 1984 die Münchner Stadträte zu einer Radrundfahrt durch die Altstadt ein, bei der auf die Probleme für Radfahrer bei der Durchquerung und Umfahrung der Altstadt hingewiesen wurde.

Im Oktober desselben Jahres legte der ADFC ein „kurzfristig realisierbares Konzept für Radfahrverbindungen in der Altstadt“ vor, das unter anderem das Rad fahren in der Fußgängerzone während der Lieferzeiten und nachts vorsah. Diese Maßnahme war zum damaligen Zeitpunkt allerdings politisch nicht durchsetzbar; im Beschluss des Stadtrates zum „Verkehrsentwicklungsplan – Radverkehr“ für den Bereich innerhalb des Mittleren Rings 1986 wurde deshalb das Gebiet innerhalb der Altstadt ausgenommen.

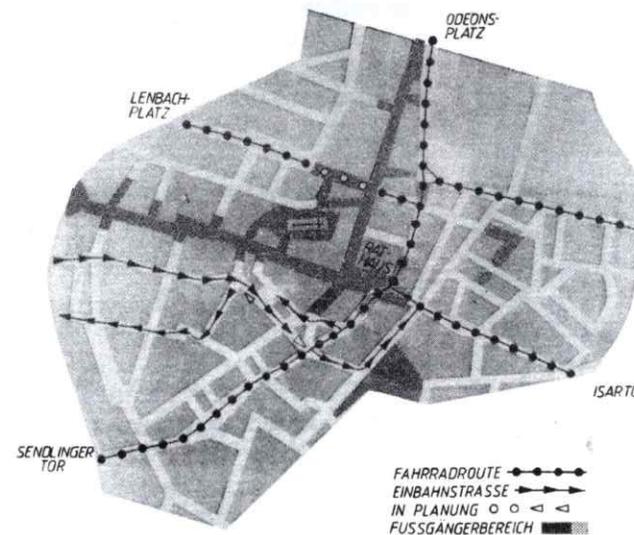
In diesem Zusammenhang war zu erfahren, dass bei dieser Entscheidung die Mutter des damaligen Oberbürgermeisters Georg Kronawitter eine nicht ganz unbedeutende Rolle spielte. Sie soll ihrem Sohn zu verstehen gegeben haben, dass sie sich Radfahrer in der Fußgängerzone ganz und gar nicht vorstellen könne... Durch die Aktionen und Aktivitäten des ADFC blieb das Thema Altstadtquerungen für den Radverkehr in der Öffentlichkeit

jedoch auf der Tagesordnung. Der Beschluss des Stadtrates zur Aufwertung der Münchner Innenstadt von 1989 enthielt deshalb die versuchsweise Einführung des Radfahrens auf der Achse Residenzstraße – Diererstraße.

Um den Versuch zu einem Erfolg werden zu lassen, wurde vom ADFC ein Faltblatt entwickelt, in dem die Radfahrer auf ihre neue Fahrmöglichkeit und die damit verbundenen Verhaltensregeln aufmerksam gemacht wurden.

Da die gleichzeitig beschlossene Konfliktuntersuchung in diesem Bereich keine gravierenden Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern ergab, wurde die Regelung nach einem Jahr erfolgreicher Erprobung als Dauerlösung eingeführt. Damit war die direkte Durchquerung der Altstadt zwischen Odeonsplatz, Marienplatz und Sendlinger-Tor-Platz sowie die Erreichbarkeit des Rathauses mit dem Fahrrad gesichert. Diese wurde zwar anfangs von der Regierung von Oberbayern als Verkehrsaufsichtsbehörde

in Frage gestellt; die Führung des Radverkehrs im Zuge der Residenz- und Diererstraße wurde aber beibehalten und zur Verdeutlichung für alle Verkehrsteilnehmer vor der Residenzpost rot eingefärbt. Heute ist sie ein nicht mehr wegzudenkendes Element der Radverkehrsinfrastruktur in der Altstadt. Die Durchquerung der Altstadt in West-Ost / Ost-West-Richtung zwischen Isartor und Stachus



1984 noch Traum, heute Wirklichkeit: Das Altstadtkonzept des ADFC

nördlich der Fußgängerzone durch die Schrammer- und Maffeistraße wurde zwar bereits Anfang der 90er Jahre beschlossen; bis dies umgesetzt werden konnte, verging jedoch eine lange Zeit der Diskussionen und der Verhandlungen zwischen dem zuständigen Kreisverwaltungsreferat und den Stadtwerken-Verkehrsbetrieben, die eine Behinderung ihrer dortigen Trambahnlinie

befürchteten. Erst im Rahmen des Bündnisses für Ökologie konnte die Regelung 2003 durchgesetzt werden. In diesem Zusammenhang wurde auch die Anzahl der Fahrradstellplätze an den Eingangsbereichen der Fußgängerzone erhöht und durch ein entsprechendes Faltblatt bekannt gemacht.

Jörg Koppen

In Plastiktüten um die Welt: 23 Jahre Tourenprogramm

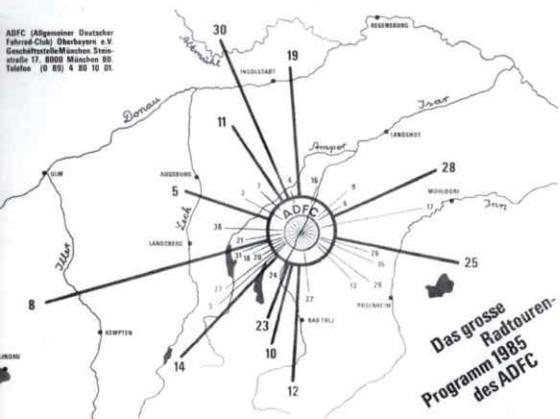
25 Jahre ADFC München, 23 Jahre organisierte Radtouren – jedenfalls stammt unser erstes archiviertes Tourenprogramm aus dem Jahr 1984. Die Tourenziele haben sich gegenüber heute kaum geändert, Landschaft ist halt leider nicht vermehrbar.

tung“ zu benutzen (ebenfalls 1985). Gegen nasse Schuhe boten „Plastiktüten, die einfach übergezogen und ... mit Gummiringen festgehalten“ wurden, einen wirksamen Regenschutz.

Der ordentliche Radler ging noch früh zu Bett: So traf man sich um 5 Uhr morgens am Marienplatz (1992). Überhaupt lag den Tourenleitern die Gesundheit der Teilnehmer sehr am Herzen, was die „Vollwertkost-Tour“ nach Taglaching bezeugte (1986). Für 45.- DM konnte man ebenfalls 1986 noch eine Wochenendtour in den Chiemgau buchen – mit Übernachtung im Zelt, und 1993 eine 14-tägige Campingtour durch Ungarn – etwas teurer. Bei einer „Selbstversorgertour ins Dachauer Hinterland“ 1989 bot die Tourenleitung an, Proviant, Isomatten und Kissen für die Teilnehmer im Anhänger zu transportieren. 1993 gab's sogar eine kombinierte Rad- und Segelpartie am Wörthsee.

Leider wurden damals noch keine Statistiken erhoben, sonst könnten wir für unsere 25-Jahr-Feier vielleicht die 20.000-ste Teilnehmerin begrüßen, oder nächstes Jahr die 850-ste Umrundung der Erde feiern, pünktlich zum Stadtgründungsfest. Aber auch so: Herzlichen Dank an alle Tourenleiter/- und Teilnehmer/innen – ohne Euch wären die Touren nur halb so schön gewesen.

Erwin Hänel



Tourenprogramm aus dem Jahr 1985

Geändert haben sich die Ratschläge an unsere Teilnehmerinnen und Teilnehmer. So wurde ihnen ernsthaft ins Gewissen geredet, dass „Fahrräder ohne Gangschaltung nicht zu empfehlen“ seien (1985). Den HighTech-Fetischisten unter uns wurde nahe gelegt, für sportliche Touren „Fahrräder mit einem großen Übersetzungsverhältnis, am besten Zehn- bzw. Zwölfgangschal-

Mitglieder. Mitglieder? Mitglieder!

In den ersten Jahren nach der Gründung verlief unsere Mitgliederentwicklung rasant. Hatte der ADFC Ende 1982 in München erst 141 Mitglieder, so wuchs deren Zahl binnen Jahresfrist auf 342 an und überschritt bereits drei Jahre später die Tausender-Grenze. Dann kamen echte Boomjahre: Von 1988 bis 1991 stieg die Mitgliederzahl von 1933 bis über 6000. Ein Spitzenwert wurde nach einem Aufruf Familienmitglieder nach zu melden 1994 erreicht: 6.665 Mitglieder zum Jahresende. Nach dem Auszug aus der Steinstraße und einigen internen Streitigkeiten war Schluss mit dem Zuwachs. Seit Jahren nun pendelt die Mitgliederzahl um die 6.000er-Grenze. Dass es seit 1994 nie wieder dauerhaft aufwärts ging, wurde neben dem ungünstigen

Standort der „provisorischen“ Geschäftsstelle auch mit der allgemeinen Rezession und dem damit verbundenen Zwang zum Sparen bei potenziellen Mitgliedern erklärt. Auch dürfte mitspielen, dass die Situation auf Münchens Straßen weit weniger katastrophal ist als in der Gründerzeit und dass es dem ADFC nie richtig gelungen ist aufzuzeigen, dass die Fortschritte für den Radverkehr vorwiegend auf seine Lobbyarbeit zurückzuführen sind. Eine genauere Analyse der Gründe und der Schwung, den die Velo-city-Konferenz gebracht hat, soll dem Kreisverband nun, nachdem auch die Zeit der allgemeinen Rezession vorbei ist, zu neuem Wachstum verhelfen.

Christoph Zindel-Kostelecky

VELOTHEK

Patria Klassiker für Alltag, Tour und Reise
100% Individuell - 100% made in Germany

Pacy Falträder aus Stahl in 20" - 26" - 28"
made in Pforzheim

Diamant Räder mit Köpfchen

Aarios Swiss made - Stahl ohne Kompromisse

Quantec Alu à la carte
MTB - Trekking - Straßenrenner

Contoura Leichtes aus der Alu-Manufaktur

Add+Bike - Fun-Trailer
Trailerbikes zum Abschleppen

81735 München - Leinbergerstraße 1
(Ecke Hofangerstraße)
Tel. 089-500 288 66
www.velothek.com - velothek@gmx.de

Orts- bzw. Kreisvorsitzende:

- 1982-1985: Peter Schröder
- 1985-1986: Hans Starke
- 1986-1987: Rüdiger Meixner
- 1987-1990: Burkhard Kensy
- 1990-1995: Edith Wassermann
- 1995-1997: Karl Zwerger
- 1998-2002: Olaf Strobel
- 2003-2007: Karin Hoffmann
- seit 2007: Christoph Zindel-Kostelecky

Bezirks- bzw. Landesvorsitzende:

- 1981-1982: Rudi Kulzer
- 1982-1990: Martin Jobst
- 1990-2003: Armin Falkenhein
- 2003-2007: Dietmar Habermeier
- seit 2007: Karl v. Falkenhausen

Der ADFC und seine Arbeitsgruppen heute

AG Fahrradkurse für Erwachsene

Natürlich kann doch jeder Fahrrad fahren. Oder? Die regelmäßigen Anfragen beim ADFC München sprachen schon in früheren Jahren eine deutlich andere Sprache. Nur traute sich nie einer, die Aufgabe in Angriff zu nehmen. Im Jahr 2000 habe ich mir ein Herz gefasst und gesagt: "Ich probier's". Ein Klapprad, später noch ein Sammelsurium von Fahrrädern, von Mitgliedern geschenkt, das war unsere Starteinrichtung. Am einfachsten war das Übungsgelände gefunden: Die Münchner Theresienwiese, gleich bei unserer Geschäftsstelle. Weil es zu stressig wurde, teilweise schon fahrende Frauen gleichzeitig mit den noch am Laufrad Üben zu betreuen, lachte ich mir Helfer an. Mit erweiterten Kapazitäten ging es im Jahr 2002 richtig in die Vollen: 20 Schülerinnen, die alle Fahrradfahren lernen wollten, zwei Abende und ein Samstagvormittag. Es war letztendlich zu viel, auch wenn es zunächst Spaß machte. Im Jahr drauf wurde die Teilnehmerzahl strikt beschränkt. Familienplanung und Umzug, Gesundheit und Jobs dezimierten die Zahl der Mitlehrer wieder und somit auch die Kursaktivitäten. Ein knapp besetzter Kurs, das schien das Ende vom Lied zu sein. Doch seit 2006 nimmt das Interesse an einer Lehrtätigkeit wieder zu. Inzwischen sorgen vier neue Mitstreiter dafür, dass wir dieses Jahr wieder 12 Schülerinnen und zwei Schüler annehmen konnten. Wenn es so weiter geht, dann werden unsere Aktionen in diesem Bereich noch richtig umfangreich: Fortgeschrittenen-Kurse, Fahrtechniken für Jedermann. Wer weiß, wir werden es sehen.

Karin Hoffmann

AG Info

Die AG-Info wirkt an einem wichtigen Berührungspunkt zum Publikum, vor allem zu

den Nichtmitgliedern. Wir tun unser Bestes den ADFC als kompetenten Gesprächspartner und Anwalt für alle Radfahrer zu präsentieren.

„Hier ADFC-München, was kann ich für Sie tun?“ klingt's im Radlerhaus am Telefon. Gleichzeitig stehen am Ladentisch zwei Kunden, die Auskünfte brauchen oder sich für Kurse, Mehrtagestouren oder eine Codierung anmelden möchten. Auch fundierte Beratung zum Kauf eines Fahrrads oder zur technische Aufrüstung findet man bei uns: in unserer Katalog- und Literatursammlung oder durch Weitervermittlung an Aktive, die sich mit der speziellen Fragestellung auskennen. Wer für seine Radtour in Bayern Kartenmaterial sucht, kann im Laden nicht nur die relevanten ADFC-Radtouren- und -Regionalkarten, sondern auch die aktuellen Ausflugs- und topographischen Umgebungskarten erwerben. Wer dem ADFC beitreten will, kann sich bei uns persönlich anmelden. Seit uns die AG Infostand angegliedert wurde, findet man uns auch mit dem ADFC-Info-Anhänger auf Straßenfesten und bei Veranstaltungen aller Art. Infostände sind in der Regel auf die Bedürfnisse eines bestimmten Zielpublikums ausgerichtet, so dass die Betonung mal auf Verkehrspolitik, mal auf Technik oder auch auf Tourismus liegen kann. Gemeinsam mit den AGs, die ihre Arbeit am Infostand darstellen wollen, organisieren wir das Drumherum und helfen auch personell mit, damit die anderen ihren Schwerpunkt oder ihre Aktion um so konzentrierter präsentieren können. Der Ladendienst wird zurzeit von nur sechs Aktiven bestritten, bei Infoständen helfen einige erfahrene Leute aus der alten „AG Infostände“ mit. Neue Interessenten, die Freude am Umgang mit Menschen haben, sind bei uns herzlich willkommen!

Pola Nawrocki

AG Internet

Der Internet-Auftritt des ADFC München ist ein wesentlicher Baustein der Öffentlichkeitsarbeit. Hier können alle Termine, Veranstaltungen und Veröffentlichungen unseres Vereins ganz aktuell jederzeit abgerufen werden.

Die AG Internet besteht zurzeit aus drei Aktiven. Unser Hauptziel ist es, dass die Besucher unserer Internetseite immer aktuelle Informationen rund um das Thema Fahrrad in München finden können. Dabei ist es uns wichtig, mit möglichst einfachen, technischen Mitteln zu arbeiten, damit für neue Aktive keine große Einarbeitung notwendig ist.

Unsere Internetseiten gibt es seit Februar 1999. Sie haben seither eine beeindruckende Entwicklung hingelegt. Hatten wir im ersten Jahr noch durchschnittlich 1.700 Besucher monatlich, waren es im Jahr 2006 bereits 10.900 Besucher im Schnitt pro Monat. Der Rekord steht bei 15.000 Besuchern im Juli 2006. Nur mit immer aktuellen und unterhaltsamen Seiten können wir diese Zahlen halten und vielleicht sogar noch weiter steigern. Dafür zu arbeiten, macht bei so vielen Besuchern natürlich Spaß. Wenn Sie Vorschläge oder Beiträge für unseren Internet-Auftritt haben, nehmen Sie bitte Kontakt mit mir auf.

Piter Waterstradt

AG Mehrtagestouren

Die AG Mehrtagestouren organisiert mehrtägige Radreisen für kleine Gruppen von ca. 12 Teilnehmern zu touristisch attraktiven Zielen. Im Jahr 2007 veranstalten die ehrenamtlich Aktiven 17 Touren, die zwischen zwei und fünf Tagen dauern. Anders als die Tagestouren decken die Mehrtagestouren eher die weitere Umgebung von München ab, teilweise führen die Touren auch nach Nordbayern, in benachbarte Bundesländer oder ins benachbarte Ausland. Bei den

meisten Touren wird daher zumindest ein Teil der Strecke mit dem Zug zurückgelegt. Die Übernachtungen erfolgen in gutbürgerlichen Gasthäusern und Hotels, die gerade bei den längeren Touren häufig auch als Standquartier dienen, was die mitzuführende Gepäckmenge deutlich verringert. Denn Gepäcktransport durch ein Begleitfahrzeug gibt es beim ADFC natürlich nicht! Die Betreuung erfolgt durch zwei Tourenleiter, die auch Grundkenntnisse zur Behebung von Fahrradpannen mitbringen. Gemeinsam Landschaften zu „erradeln“ macht Spaß, wobei die relativ kleinen Gruppen und die gemeinsamen Mahlzeiten ein Übriges tun, das Gruppengefühl und die Geselligkeit zu fördern. Dies sind sicher auch für viele Tourenleiter motivierende Faktoren, ebenso wie die Herausforderung, neue Radrouten zu erarbeiten und dabei auch noch passende Unterkünfte zu finden. Als Gegenleistung sind für die Tourenleiter bei der Tour die Fahrkosten und die Unterkunft frei, ferner erhalten sie einen kleinen Unkostenbeitrag.

Manfred Plöckl

AG Tagestouren

Die AG Tagestouren bietet geführte Radtouren überwiegend im Großraum Mün-



In der Gruppe ist Rad fahren am schönsten

chen an. Dabei reicht das Spektrum von der gemütlichen und kurzen Spazierfahrt am Feierabend über Mountainbike-Touren durch das Gelände bis zu Rennradrunden über hohe Alpenpässe. Im Mittelpunkt steht natürlich das Rad fahren, aber auch Natur, Kultur und Gastronomie kommen nicht zu kurz.

Die Touren für das Sommerhalbjahr werden im vorhergehenden Herbst geplant, und die Mitglieder des Kreisverbandes erhalten das vollständige Programm Anfang März zugeschickt. Die kurzen Beschreibungen der Touren mit den Angaben über die Länge und die Schwierigkeitsstufe sowie die Namen der Tourenleiter ermöglichen es jedem Mitglied, sich seine „Kurzurlaube“ nach eigener Leistungsfähigkeit und Neigung zusammenzustellen. Da bis auf wenige Ausnahmen keine Anmeldung erforderlich ist, kann man und frau auch spontan zum angegebenen Startpunkt einer Tour kommen.

Auch im Winterhalbjahr wird fast jedes Wochenende eine Tour angeboten. Je nach Wetterlage kann alternativ zum Radeln auch beispielsweise gewandert werden. Mitglieder erhalten einen Rabatt von etwa der Hälfte der nach Tourdauer gestaffelten Teilnahmegebühr.

Das Tourenprogramm und Bilder von den Touren werden im Internet veröffentlicht.

Arnold Schütz

AG Tandem

Wir sind eine Gruppe von RadfahrerInnen in München und fahren Tandem (mit Sehbehinderten oder Blinden).

- Wir treffen uns regelmäßig zu einem Stammtisch einmal im Monat.

- Von März bis November versuchen wir eine gemeinsame Tagestour (zwischen 60 und 100 km) zu fahren. Wir fahren dann in einer Gruppe von 3 bis zu 17 Tandems.

- Hin und wieder organisiert jemand aus der

Gruppe auch eine Mehrtagestour. Im Vordergrund steht aber auf alle Fälle der Spaß am gemeinsamen Radeln und nicht am Kilometerfressen oder Sammeln von Höhenmetern.

Wir haben chronisch zu wenige Piloten und freuen uns über jeden, der gerne Rad fährt und bei uns mitmachen will.

Mehr Infos gibt es unter: <http://www.tandemerer.de/org.html#stammtisch>

von der Website

AG Technik

Die AG Technik bietet kompetente Hilfe rund um die Technik am Fahrrad. Ehrenamtliche Mitarbeiter betreuen die Selbsthilfwerkstatt, führen Technikkurse durch und codieren Fahrräder zur Diebstahlprävention. Außerdem findet regelmäßig im Herbst eine kostenlose Beleuchtungsaktion statt, bei der die Lichtanlage des Rades geprüft und kleinere Defekte sofort behoben werden. Bei verschiedenen Veranstaltungen beteiligen sich unsere Techniker mit fachkundiger Beratung rund um das Rad. Wer ein Problem mit seinem Fahrrad hat und selbst Hand anlegen will, kann jeden Donnerstag und Freitag zwischen 17.00 Uhr und 19.30 Uhr die Werkstatt aufsuchen (Nichtmitglieder gegen eine geringe Nutzungsgebühr). Bei uns können Sie die meisten gängigen Werkzeuge für die Reparatur ausleihen. Wer nicht allein zurechtkommt und Unterstützung braucht, kann an den Donnerstagen unsere kompetente Hilfe in Anspruch nehmen.

Die richtige Pflege und Wartung des Rades setzt einiges an Kenntnissen voraus: Welche Reparaturen kann man problemlos selbst durchführen, welche Wartungsarbeiten verlängern die Lebensdauer des Rades, und was überlässt man besser dem Fachmann? Über diese und andere Themen vermitteln unsere Kurse drei Stunden lang theoretisches und praktisches Wissen.



Kompetentes Rat und fachkundige Hilfe liefert die AG Technik

Eine überschaubare Anzahl von maximal acht Teilnehmern pro Abend sorgt dafür, dass die Referenten die Fragen ausführlich beantworten können. Das aktuelle Kursangebot finden Sie im gedruckten Tourenprogramm und auf unserer Internetseite. Jeden 1. Mittwoch im Monat werden in unserer Werkstatt Fahrräder codiert. Zur Vorbeugung gegen Diebstahl wird ein persönlicher Code in den Fahrradrahmen eingraviert, der es Dieben erschwert, das gestohlene Fahrrad ohne Rechnung oder sonstigen Eigentumsnachweis weiter zu verkaufen. Anmeldung immer über unser Geschäftsstelle.

Klaus Fendt / Toni Scheppach

AG Verkehr

München ist eine Stadt, in der man eigentlich recht gut radeln kann – nur wissen das noch viel zu wenig Leute, und zu verbessern gibt es auch noch eine ganze Menge: Gefährliche Radwegführungen an Kreuzungen, baulich mangelhafte Radwege, für Radler unklare Ampelschaltungen, fehlende Abstellmöglichkeiten an zentralen Stellen – dies sind nur einige wenige Themen, mit denen sich die AG Verkehr (AGV) beschäftigt. Seit ihrer Gründung vor über 20 Jahren ist es das Ziel der Arbeitsgruppe, durch akti-

ve Mitgestaltung der Radverkehrsplanung und -politik die Rahmenbedingungen für das Rad fahren in der Landeshauptstadt zu verbessern.

Zur Erreichung dieses Ziels führen wir regelmäßig Gespräche mit den Verantwortlichen in den städtischen Behörden, aber auch mit der Polizei oder anderen Interessenverbänden. Kontakt besteht auch zu den entsprechenden ADFC-Gremien auf Landes- und Bundesebene.

Projektgruppen (PGs) widmen sich effizient speziellen Problemen und Fragestellungen, zum Beispiel: PG Lichtzeichenanlagen, PG Radwege, PG Aktionen und PG Sicherheit. Die relativ neue PG Aktionen versucht unsere Anliegen in die Öffentlichkeit zu tragen. Die AGV besteht derzeit aus einer Gruppe von etwa zehn Aktiven und trifft sich einmal im Monat im Radlerhaus, um die Ergebnisse aus den PGs zu besprechen und aktuelle Themen zu diskutieren. Natürlich sind jederzeit Mitstreiter willkommen, die uns bei unserer Arbeit unterstützen wollen.

Martin Glas

AG Verkehr Landkreis

Gemeinden, in denen man gerne radelt, bieten in aller Regel neben angenehmer Lebensqualität auch Straßen und Plätze, an denen man sich gerne aufhält. Im Landkreis München gibt es Gemeinden, die den Radverkehr aktiv fördern. Auch gibt es zwischen etlichen Gemeinden radfahrerfreundliche Verbindungswege. Die AG befasst sich mit allen Fragen des Radverkehrs und des Radfahrens im Landkreis München. Sie wirbt dafür, dass Radeln im Landkreis Spaß macht, und bemüht sich dort um Verbesserungen, wo das noch nicht der Fall ist. Zu ihren Aktivitäten zählt (unter anderem):

- Teilnahme an Verkehrsschauen
- Beantwortung von Anfragen
- Propagierung der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“

- Erhaltung/Verbesserung des BUGA-Radlirings
 - Fortsetzung des Radwegs auf der Isartalbahntrasse nach Pullach hinein
- Die AG Verkehr Landkreis hat bis zu fünf Aktive sowie einige korrespondierende Mitglieder. Natürlich können wir mit so wenigen Mitstreitern nicht flächendeckend alle Problemfälle im Landkreis aufnehmen und qualifiziert bearbeiten. Deshalb wollen wir verstärkt Aktive in den Gemeinden gewinnen, die von uns unterstützt dort das Banner hochhalten.

Karl v. Falkenhausen

AG Kind und Jugend

1996 entstand aus der Projektgruppe Parcours die AG Kind und Jugend. Diese veranstaltete Technikkurse für Mädchen und Buben, Geschicklichkeitstests mit dem

Fahrrad und zwischen 1997 und 2001 auch vier Jugendfreizeiten. Doch die innerhalb der AG 1997 gegründete Jugendgruppe fiel leider schon nach wenigen Jahren auseinander. Kurz darauf gingen der AG auch einige Protagonisten durch Umzug verloren. Die wenigen verbliebenen Aktiven beschränken sich derzeit darauf Familientouren im Rahmen des Tourenprogramms zu veranstalten. Doch das Engagement für Kinder und Jugendliche soll wiederbelebt werden. Im Frühling verständigten sich Vertreter verschiedenster Arbeitsgruppen des ADFC München im Planungsrat darauf, das Thema Familie und Jugend im kommenden Jahr in einer konzertierten Aktion zum Schwerpunktthema zu machen. Wer Ideen hat oder sich beteiligen möchte, ist herzlich willkommen.

Christoph Zindel-Kostecky

Die 3 am längsten Aktiven

Eine ganze Reihe von Menschen sind schon seit langer Zeit beim ADFC München aktiv und haben nach fünfzehn oder zwanzig Jahren immer noch Freude an der ehrenamtlichen Arbeit. Trotzdem glauben wir die 3 Aktiven gefunden zu haben, die uns bisher am längsten treu geblieben sind.



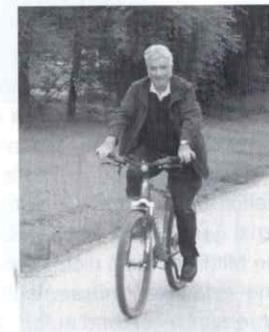
Georg Dirrigl

Georg Dirrigl ist seit der Gründung der Tourenggruppe des ADFC München im Herbst 1983 dabei. Seine erste Tages-tour leitete er im April 1984. Im Jahr darauf folgte eine,

wie er sagt, „relativ gründliche Ausbildung“ durch ADFC-Aktive und Gastreferenten. Von 1988 bis 1990 führte er die ersten Wintertouren, die damals nur durch Plakate und Mundpropaganda bekannt gemacht wurden. Durch seine spannenden Erläuterungen zu Landschaft und Kultur hat sich „Schorsch“ eine Fangemeinde unter den Tourenteilnehmern geschaffen, die jedes Jahr im Programm als erstes nach dem Namen „Dirrigl“ sucht.

Ein ganz alter Hase ist Richard Roth: Bereits 1958 führte er eine einwöchige Rad-tour für Jugendliche ins Karwendelgebirge – freilich noch nicht für den ADFC. Zu uns stieß er 1984 als Leiter von Mehrtagestouren. 1991 wechselte der zertifizierte Natur- und Landschaftsführer zur AG Tagestouren. Ziele waren u.a. die Osterseen, Rott am Inn, Dietramszell, das Isartal, sowie heuer

das Holzland und der Starnberger See. Zur Aufgabe hat es sich Richard Roth gemacht, den Mitfahrern besonders die kulturellen Highlights nahe zu bringen.



Richard Roth

Wann Richard Kramschuster zur AG Technik kam, weiß niemand mehr genau. 1987 wurde er jedenfalls nach mehrjähriger Tätigkeit deren Leiter und kümmerte sich unter anderem um die Neugestaltung der Selbsthilfwerkstatt und die Einführung von Selbsthilfetagen. Als stellvertretender Vorsitzender des neuen Kreisverbandes war er ab 1991 maßgeblich daran beteiligt, äußerst anspruchsvolle Aufgaben gut zu bewältigen: die schwierige Suche nach einem neuen Radlerhaus, neue Heraus-



Richard Kramschuster

forderungen durch eine stark wachsende Mitgliederzahl – und das alles in einer finanziell sehr schwierigen Situation. Seit dem Ausscheiden aus dem Vorstand 1994 wirkt Richard Kramschuster

in der AG Tagestouren, seit 2003 ausschließlich als Tourenleiter der Mountainbike-Gruppe.

Christoph Zindel-Kostecky

ANZEIGE



kangaroo
by north

Familienmobile
Transportmobile

Fidelio

Spezialgeschäft für Fahrradanhänger

www.fidelio-mobil.de

In Dänemark hergestellt, in Kopenhagen 1.000fach im Einsatz. Königlicher Transport der Kinder mit dem besonderen Fahrerlebnis. Macht unabhängig von Benzinpreisen und MVV. Wird jetzt auch unsere Stadt erobern!

St.-Anna-Str. 18 · 80538 München / Lehel
Tel. (0 89) 21 86 90 16

Wir empfehlen als kombinierte Mobilität www.stattauto-muenchen.de.

„From reality to vision“

Der Münchner ADFC steht 25 Jahre nach Gründung auf sicheren Beinen. Zuverlässige ehrenamtliche Aktive und die bundesweit größte Mitgliederzahl eines Kreisverbandes sichern die Existenz, Tausende Radlerinnen und Radler nutzen Jahr für Jahr das vielfältige Angebot; wir werden gehört und ernst genommen. Aber: Seit 15 Jahren ist die Mitgliederzahl nicht mehr gestiegen, und viele Ideen müssen aus Mangel an Ehrenamtlichen und aufgrund fehlender Finanzmittel in der Schublade bleiben. Der Münchner ADFC hat viel erreicht: Die Zahl der Radfahrer hat sich vervielfacht, Radeln in der Stadt ist erheblich sicherer geworden, und wer sich auskennt, hat auch viel Spaß dabei. Aber: Oft wird das Fahrrad noch als Fahrzeug zweiter Klasse behandelt. Radler werden auf enge Sonderwege abgedrängt und an Ampeln benachteiligt. Folgerichtig prophezeit das Planungsreferat den postulierten Zielen des Rathauses und zahlreichen Einzelmaßnahmen zum Trotz einen Rückgang des Radverkehrsanteils. Woran liegt es, dass die Radlerinnen und Radler ihrer Lobby nicht mehr die Türen einrennen? Wieso lassen sich ihre Interessen nur noch schwer durchsetzen? Wie kommen wir wieder in die Offensive? Vielleicht wäre es hilfreich wieder mehr zu träumen. Die vom Rathaus angestrebten 15-18% Radverkehrsanteil sind doch für uns noch keine Vision – oder? Aber was setzen wir solch nüchternen und eher bescheidenen Zahlen entgegen? Oft scheint es, als hätten wir über all die Alltagsprobleme vergessen, wohin wir wollen. Doch wenn wir selbst das Ziel kaum noch zu

denken wagen, wie sollen wir denen Orientierung geben, die es zu überzeugen gilt? Dabei haben wir doch alle unsere Vorstellungen davon, wie sich der Verkehr in München entwickeln soll. Jeder von weiß doch, wie viel schöner München als Fahrradmetropole noch sein könnte. Lasst uns laut aussprechen, wovon wir träumen! Statt das Planen anderen zu überlassen und sich an der Umsetzung abzarbeiten, müssen wir weithin sichtbar voran schreiten: Ideen entwickeln, sie visualisieren und in die Öffentlichkeit tragen – und dabei klotzen, nicht kleckern! Trotz Klimakatastrophe und steigender Energiepreise werden wir noch häufig von den Bataillonen der Autolobby übertrumpft. Doch dem Fahrrad gehört die Zukunft! Und wir sind seit nunmehr 25 Jahren Vorreiter auf dem Weg in diese Zukunft. Um dieser Rolle weiter gerecht zu werden, müssen wir auch als Verein in die Zukunft blicken und, wo nötig, alte Zöpfe abschneiden. Wer denkt und handelt, als hätte er 6.000 Mitglieder, wird nie auf 10.000 anwachsen. Wer bei sich selbst mit weniger als 100 Prozent zufrieden ist, kann nicht auf ganzer Linie überzeugen. Wir müssen mehr träumen, mehr wagen, vielleicht auch mehr investieren. Schnellschüsse sind freilich nicht gefragt. Aber wir müssen zu einer Debatte über das Wohin und das Wie kommen. Je mehr Menschen aus allen Teilen des Vereins sich daran beteiligen, desto besser wird das Ergebnis sein. In diesem Sinne: Auf in die nächsten 25 Jahre! Auf in die Zukunft!

Christoph Zindel-Kostelecky



Radführer und Radkarten

Idealer Begleiter mit vorteilhafter Auswahl des Maßstabes, Übersichtskarten, detaillierten Karten im Routen- oder Atlassystem, Routenbeschreibungen, Orientierungshilfen, Informationen und Farbbildern

ÜBER 80 WEITERE VERLAGSTITEL LIEFERBAR



Radwanderführer von Donaueschingen bis Passau ISBN 3-931944-85-9, € 11,20



Radwanderführer von Passau bis Wien ISBN 3-931944-52-2, € 9,60



Donau-Radwanderführer „Von Wien nach Budapest“ ISBN 978-3-936990-25-6, € 9,80



Radeln im Altmühltal / mit dem Altmühltalradweg Rothenburg bis Kelheim ISBN 3-931944-42-5, € 9,90



Radführer Main zur Donau Aschaffenburg • Wertheim • Tauberbischofsheim • Rothenburg o.d.T. • Gunzenhausen • Eichstätt • Kelheim • Regensburg ISBN 3-936990-14-X, € 8,90



Radeln in Bayern - „109 Radfernwege vom Bayernnetz für Radler“ ISBN 3-931944-72-7 € 10,00



Fahradkarten München und Umgebung je Verlagstitel € 6,50

- München-Südwest ISBN 978-3-931944-33-9
- München-Südost ISBN 978-3-931944-36-0
- München-Nordwest ISBN 978-3-931944-35-3
- München-Nordost ISBN 978-3-931944-34-6



Radführer RadRingMünchen ISBN 3-936990-21-2, € 6,90



Radführer München-Verona ISBN 3-936990-22-0 € 11,90



Radwanderführer „Münchner Radlspaß“ und Umland (30 km) ISBN 3-931944-22-0 € 10,00



Fahradkarten-Set Budapest bis Schwarzes Meer ISBN 3-936990-30-1 € 19,80

BITTE FORDERN SIE UNSER VERLAGSPROGRAMM AN!

Erhältlich im Buch- und Schreibwarenhandel oder beim Galli-Verlag+Vertrieb GmbH, Am Steinberg 1, D-86558 Hohenwart, Telefon: 08443 / 89 16, Fax: 08443 / 89 17 galli-verlag@t-online.de, www.galli-verlag.de