

Skilanglauf-Abenteuer in Finnland

14 Tage in der Abgeschiedenheit Nord-Kareliens

Weit weg von jeglicher touristischer Massenabfertigung liegt unser Reiseziel in dem Stromschnellengebiet „Ruunaa“. Einsam gelegene Loipen in diesem größten Wildmarkgebiet ermöglichen Ihnen in unberührter Natur und klarer Winterluft den Langlaufsport voll zu genießen. Durch die finnische Reiseleitung lernen Sie die Traditionen der karelischen Kultur kennen, z.B. Eislochangeln und natürlich das fin-

nische Saunen. Abends verbringen Sie schöne Stunden am Kamin in gemütlicher Blockhausatmosphäre.

Charakteristik: Für alle Liebhaber/innen des Skilanglaufs unter dem Aspekt „sanfter Tourismus“ und dem des natürlichen Lebens. Die Reiseleiterin war eine der besten finnischen Skilangläuferinnen.

Leistungen: von/bis Trave- münde mit der GTS FINNJET Silja-Linie in einer 4-Bett-Kabi-

ne mit 4x skand. Frühstücksbuffet, Transfer nach Lieksa und Ruunaa, 10 Übernachtungen im Waldblockhaus „Ruunaa“ in 4-Bettzimmern, WC im Hause, Duschen auf dem Gelände. Übernachtungen im Blockhaus mit Halbpension. Tägliches Saunen in der Strandsauna unter Anleitung. Erfahrene Reiseleitung mit Einweisung in das Skilanglaufen bei Bedarf.

Teilnehmerzahl: 20 max. 25 Personen

Reisetermin: 28.02.-14.03.91; Anmeldeschluß 31.01.91

Zusatz: Diese Reise kann auch als Individualreise gebucht werden; Preis auf Anfrage.

Preis: 1820,- DM (ADFC-Mitgl. 1780,- DM)

Aufpreis: 2-Bett-Kabine 190,- DM pro Person; DZ 132,- DM pro Person.

Reiseveranstalter: FINNger-ZEIG; Anmeldung über VELOMOBIL

FINNLAND -
auf den
Spuren von
Bären und
Luchsen

17 Tage durch die Wildnis entlang der russischen Grenze und im Wildmarkgebiet.

Die Nord-Kareliantour, die in der Saison '90 ein großer Erfolg war, (ent)führt Sie auch 1991 in ein unbekanntes Stück Finnland. Durch eine finnische Reisebegleiterin bekommen Sie einen Eindruck der karelischen Kultur mit alter Tradition und Brauchtum.

Die langen Tage (Mittsommerzeit) in den Wildmarkgebieten und dem Pielinen-Seengebiet bringen den Mitteleuropäer ins Schwärmen: endlos scheinende Wälder, ein Netz von Bächen und Flüssen mit schäumenden und brausenden Stromschnellen, Hügellandschaften. Große Moore und einsame Seen ermöglichen eine Begegnung mit wilden Tieren und einer atemberaubenden Natur. Zu einem unvergeßlichem Er-



lebnis werden die Stromschnellen-Bootsfahrt, sowie die Kirchboot-Fahrt zu der Insel Kelvansaari. Auf der Insel besuchen Sie eine finnische Rauchsauna. Abends genießen Sie ein karelisches Buffet mit vielen Leckereien. Dem hochentwickelten Finnland treten Sie in Helsinki gegenüber, doch auch hier darf ein Besuch der pittoresken Felsenkirche, des Doms und der Altstadt nicht fehlen.

Charakteristik: Tour für Radler/innen mit Ausdauer für längere Touren zw. 50-60km. Reiseleitung während der gesamten Reise. Kein Gepäcktransport. Sie können Ihr eigenes Fahrrad mitbringen.

Leistungen: von/bis Trave- münde mit der GTS FINNJET Silja-Linie in einer Vierbettkabine (WC/DU separat), 2x skandinavisches Frühstücksbuffet, Transfer mit der finnischen Reichsbahn (zwei Übernachtun-

gen im Schlafwagen 3-Bett-Abteil).

12 Übernachtungen in gemütlichen und gepflegten Block- bzw. Holzhäusern in 4-Bettzimmern, inklusive reichhaltigem skandinavischem Frühstücksbuffet und täglichem finnischen Saunen (unter Anleitung).

Alle Fahrradtransporte sind inclusive sowie eine Stromschnellen-Bootsfahrt mit karelischem Picknick im Freien und der Ausflug mit Kirchboot (Rauchsauna und Buffet).

Reisetermine:
Tour I 14.06.-30.06.91, Anmeldeschluß 04.05.91;
Tour II 19.07.-04.08.91, Anmeldeschluß 09.06.91;
Tour III 16.08.-01.09.91; Anmeldeschluß 04.07.91

Reisepreis: Tour I 2150,- DM (ADFC 2100,-); Tour II 2150,- DM (ADFC 2100,-); Tour III 2020,- DM (ADFC 1970,-)

Aufpreis: 2-Bett-Kabine Tour I,II 181,- DM, Tour III 206,- DM pro Person; DZ-Aufschlag Tour I,II,III 160,- DM pro Person; Kinderermäßigung auf Anfrage
Teilnehmerzahl: min. 15, max. 20 Personen

Zusatz: diese Reise kann auch als individuelle Reise durchgeführt werden. Informationen auf Anfrage.

Individualreise 2.610,- DM; Hochsaison 2.800,- DM

Reiseveranstalter: FINNger-ZEIG; Anmeldung über VELOMOBIL

Radfahren 1/91

aktuell

Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

1990 - ein Schritt nach vorn, aber nicht weit genug

Das vergangene Jahr 1990 hat den ADFC und seine Anliegen ein deutliches Stück nach vorn gebracht. Die zahlreichen, teils durchaus problembewußten und positiven Niederschläge, die die zunehmende Bedeutung des Fahrradverkehrs in den Medien gefunden hat, wie auch die andererseits aggressiven Polemiken gegen die Radfahrer schlechthin hatten ja einen gemeinsamen Hintergrund: Mehr Radfahrer als zuvor sind im Alltagsverkehr sichtbar und lassen die anderen Zeitgenossen, die die Vorteile dieser Fortbewegungsart noch nicht begriffen haben, im Stau stehen. Schon deshalb werden Radfahrer angefeindet, weil sie flexibler sind, was sich dann aber in überzogenen Angriffen gegen ihr angebliches, allzu häufig aber durch die Umstände erzwungenes und durchaus verkehrsgerechtes regelwidriges Verhalten ausdrückt. Es ist unverkennbar etwas in Bewegung geraten. Ein Umdenkprozeß hat begonnen. Der ADFC hat ihn wahrlich nicht allein bewirkt, aber er war und ist an ihm spürbar beteiligt.

Umso absonderlicher ist es, daß viele, die sich jetzt an dieser Diskussion beteiligen, den wichtigen Stellenwert des Fahrradverkehrs bei der Bewältigung der Verkehrs- und Umweltprobleme unterschätzen. Für viele ist nur der Öffentliche Personennahverkehr eine Alternative, dem zweifellos große Bedeutung zukommt, in den aber in großem Umfang von heute auf morgen gar nicht umgestiegen werden kann, allein aus Kapazitätsgründen. Groteskerweise

werden da und dort keine Umweltfahrkarten angeboten; weil man fürchtet, den Ansturm nicht verkraften zu können. Obwohl Politiker und Bürokraten also ahnen, daß die Bürgerinnen und Bürger schon in großem Umfang zu einem umweltverantwortlichen neuen Verhalten bereit sind, zögern sie noch. Sie sollten dann doch wenigstens auf den Radverkehr setzen, für den mehr Phantasie- und ordnungspolitische Flexibilität als Geld gebraucht wird. Viele von denen, die ihren Urlaub auf dem Rad verbracht haben - und ihre Zahl ist auch im Sommer 1990 wieder stark angestiegen - würden die gewonnenen Erfahrungen gern auch im Alltagsverkehr anwenden.

Der Vollzug der staatlichen Einheit Deutschlands hat gewaltige umwelt- und verkehrspolitische Aufgaben gestellt. Leider will man fast nur untauglichen, überholten, falschen Rezepten folgen. Die Stimmen des ADFC und der anderen umweltorientierten Verkehrsorganisationen sind im Geschrei der auto- und ökonomieorientierten Lobby kaum zu hören. Aber es gab und gibt auch Signale der Hoffnung auf bessere Einsichten. Es war richtig, daß der ADFC alsbald nach der Wende in der DDR den dortigen Radlerinitiativen seine Hilfe und seine organisatorische Unterstützung angeboten hat. Viele Freundinnen und Freunde in den neuen Bundesländern haben unter sehr viel schwierigeren Bedingungen bereits vorher Beachtliches für menschlichere und umweltverträglichere Verkehrsverhältnisse geleistet. Jetzt

werden wir, wenn auch langsam, gemeinsam und mit Hilfe des sich offenkundig wandelnden Zeitgeistes kleine und größere Erfolge erzielen können.

Voraussetzung für den politischen Erfolg ist die organisatorische Effizienz. In dieser Hinsicht sind 1990 die entscheidenden Voraussetzungen geschaffen worden. In Bamberg hat die ADFC-Bundeshauptversammlung den letzten Schritt der Strukturreform des Verbandes



Foto: D. Dohmeier

beschlossen. Die Stärkung der Landesverbands-Struktur erweist sich auch vor dem Hintergrund der im größeren Deutschland gewachsenen Bedeutung des Föderalismus als die absolut richtige Lösung. Wo dies in den letzten Wochen und Monaten noch nicht erfolgt ist, stehen jetzt die Gründungsversammlungen der Landesverbände unmittelbar bevor, auch in den neuen Bundesländern, wenn

dort auch teilweise noch mit einer kleinen Verzögerung.

Das sind günstige Voraussetzungen für das weitere Wachstum des ADFC, das notwendig ist, um die politische Schlagkraft zu erhöhen. Binnen eines Jahres hat die Zahl der ADFC-Mitglieder um nahezu 50 Prozent auf jetzt 44.000 zugenommen. Immer mehr einsichtige Menschen wollen, daß das umweltfreundlichste und andere Menschen am wenigsten bedrohende Verkehrsmittel nachdrücklich gefördert wird. Aber auch unsere Serviceleistungen können sich sehen lassen. Bei keiner anderen verkehrspolitischen Organisation sind Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung im Beitrag enthalten, um die anderen Gegenleistungen gar nicht zu erwähnen, die man für einen Beitrag erhält, der auch noch deutlich geringer ist als bei vergleichbaren Umweltorganisationen. Als attraktiv erweist sich auch das Angebot der Diebstahlversicherung. Daß dies in der Mitgliedschaft ganz allgemein so gesehen wird, darf dem Echo entnommen werden, das erste Erwägungen über eine Beitragserhöhung nach sechs Jahren der Beitragsstabilität zum 1. Januar 1992 ausgelöst haben. Dieser Plan, über den gegenwärtig beraten und der der Bundeshauptversammlung 1991 am 11. und 12. Mai in Lünen/

Westf. zur Entscheidung vorliegen wird, trifft auf ein breites Verständnis. Die Notwendigkeit, noch mehr Aktivitäten zu entfalten und auch die hauptamtliche Arbeit auf kommunaler, Landes- und Bundesebene weiter auszubauen, wird allgemein anerkannt.

Gewachsen ist die Mitgliederzahl vor allem dort, wo der ADFC schon aktiv ist. Dem Wachstum von fast 50 Prozent