

## Blick nach vorn - mit Hoffnung

Es ist viel liegengeblieben an ADFC-Arbeit in Frankfurt - das wissen nicht nur die Mitglieder. Kein Wunder: die Aufgaben schlagen über uns, dem Sprecherrat, zusammen und es fehlt auch den anderen allesamt ehrenamtlichen Aktiven an Zeit, auch einmal etwas anderes anzupacken, als immer nur auf die Anforderungen von außen zu reagieren, um "die Suppe nicht anbrennen zu lassen".

Seitdem Ecki Wolf seine Mitarbeit (für die an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich und herzlich gedankt wird!) auf die Arbeit an frankfurt *aktuell* beschränken muß, bleibt noch mehr liegen...

Wenn wir das in den vergangenen Monaten Erreichte wirklich zur tatsächlichen Verbesserung des Radfahrens in Frankfurt *umsetzen* wollen, brauchen wir die Hilfe/die Mitarbeit aller Betroffenen - oder meinen Sie, daß Sie nicht betroffen sind??

Hier eine ungeordnete und unvollständige Aufzählung von anstehenden Projekten, die die Aktiven (im Alleingang, in den bestehenden Arbeitsgruppen, im Vorstand oder wie auch immer) überhaupt nicht oder nicht ausreichend beackern können:

- Fahrpraktische Hilfe für RadfahrerInnen, die zwar gerne im Großstadtverkehr fahren würden, sich aber nicht trauen (je zwei Versierte begleiten Kleinstgruppen auf Citydurchquerungsrouten und Koordination ist auch noch gefragt). Wer führt? Wer fährt am Schluß?
- Kartierung der Standorte von Radverkehr-durchlässigen Sackgassen- und Durchfahrtsverbotsschildern: Wer verarbeitet die vorhandenen Informationen und späht noch unentdeckte Standorte aus?
- An den vorweihnachtlichen verkaufsoffenen Samstagen werden, wie sich das jetzt bereits abzeichnet, wieder Falschparker die Fahrradstraße Goethestraße für den gegenläufigen Radverkehr blockieren. Wer koordiniert eine Aufklärungsak-

tion, daß es in der Goethestraße ja gar keinen "Radweg" mehr gibt (Polizei, Presse)? Wer macht bei der Aktion selbst mit?

- Die Ausweitung unserer Arbeit läßt die Ablageberge stetig wachsen. Wer läßt sich einarbeiten und könnte - mit möglichst viel eigener Initiative - Verwaltungsaufgaben (Beantwortung von Anfragen, Beschaffung von Informationen etc) übernehmen?
- Im Februar 1994 steht die nächste Vorstandswahl an. Wer bringt sich selbst in die Arbeit ein?
- Neue Ideen braucht die Stadt: Wer hat welche und will sie im ADFC umgesetzt wissen oder selber umsetzen?
- Unsere Pressearbeit muß stetiger werden. Wer kann sich einarbeiten?
- Wer hilft bei der im Winter fälligen Herstellung der Druckvorlagen für das Frankfurter Tourenprogramm?
- Kinderfahrräder sind schnell ausgewachsen. Wer organisiert die Frankfurter Kinderfahrradbörse?

Und wer im ADFC mitmacht, erweitert den Kreis seiner Bekannten: Die soziale Rückwirkung eines gemeinnützigen Engagements in dieser machmal recht anonymen Stadt ist schließlich ja auch nicht zu unterschätzen!

## Editorial

Liebe LeserInnen,

das Erstellen einer Zeitung ist ein sehr kreativer Prozeß und macht viel Spaß. Es ist aber auch mit einigem Zeitaufwand verbunden. Da das Redaktionsteam z.Zt. etwas zusammengeschrumpft ist, suchen wir dringend InteressentInnen, die mitmachen möchten.

Bis sich das Redaktionsteam wieder vergrößert hat, wird frankfurt *aktuell* nicht mehr monatlich, sondern nur noch alle zwei Monate erscheinen. Der ADFC in Frankfurt möchte auf diese Weise auch einiges von den in letzter Zeit stark gestiegenen Portokosten einsparen. Wir werden versuchen, trotzdem so aktuell wie möglich zu sein.

Ihr Redaktionsteam

Wir freuen uns über jede Kontaktaufnahme:

- durch Besuch im Infoladen (Eckenheimer Landstraße 57 B, Mo-Fr 17.15-19.00 Uhr, Sa 11.00-13.30 Uhr)
- per Telefon (069/590056) oder per Fax (wird immer häufiger genutzt: 069/5961408)
- durch Teilnahme an unseren Vorstandssitzungen (die nächsten jeweils dienstags am 16. Nov., 14. Dez., 18. Jan. und weiter jeden 3. Dienstag im Monat)
- durch Teilnahme am Radlertreff/Stammtisch (die nächsten jeweils mittwochs am 1. Dez., 12. Jan., 2. Feb. und weiter jeden 1. Mittwoch im Monat)
- durch Teilnahme an unserer Weihnachtsfeier am Montag, 29. November im Philantropin - in der Hebelstraße (Nordend, U 5 - Haltestelle Musterschule)

Gut Rad und auf Wiedersehen

Der Vorstand des ADFC Frankfurt

## Nie mehr platt!

### Testbericht zum luftkammerlosen Reifen "Greentyre" - Esprit

**Material:** Polyurethan, aufgeschäumt (nach Herstellerangaben).

**Erster Eindruck:** Ventillos, augenscheinlich vertrauenerweckend, schwarz glänzend, Mittellaufsteg, daneben Feinstollenstreifen (Kerbenabstand 1cm), daneben Kreuzkerbenstreifen, glatte Flanke, in die Felge einzapfender Rundum-Innenstollen, subjektiver Härteeindruck ca 7 bar.

**Kompatibilität** mit Hohlkammer- und Tiefbettfelgen der Maulweiten 17 und 18 mm (nach Großhändlerangaben auch 19 mm).

#### Test 1: Vorderrad

**Montage:** Mit dem mitgelieferten Reifenheber und den ebenfalls mitgelieferten Befestigungsbändern bei ausreichender Handkraft für einigermaßen versierte Hochdruckdrahtreifenaufzieher problemlos, wie auch die Demontage (falls je erforderlich).

**Getestet wurde** der neue luftkammerlose Greentyre zunächst nur auf einer Vorderradfelge 18 mm Maulweite, Tiefbett.

**Teststrecke:** 200 km trockene und wolkenbruch-regennasse Asphalt- und Pflasterstraßen, auch ca 10 km auf unbefestigten Wegen.

Da ich grundsätzlich nur 25 mm Hochdruckreifen (auch über norwegischen Raubbelag) fahre und mit meinem Schuh-Pedal-System Haken, Riemen und Schlitzsohle ein passionierter Rundtreter bin, kam mir die Reifenhärte sehr gelegen. Ich hatte keinerlei Probleme

mit Handgelenken, Schultern, Wirbelsäule oder der empfindlichen Schnittstelle zwischen ungefedertem Sattel und den Beckenknochen bzw. der Sitzfläche. Ein Unterschied zu herkömmlicher Bereifung ist mir nicht mehr bewußt geworden, nachdem ich mich nach schon einem halben Kilometer an das anfängliche Rumpeln gewöhnt hatte. An Lenkfreundlichkeit und Straßenhaftung ließ der Greentyre keine Wünsche offen, auch nicht unter Vorderrad-Gepäcklast, auch nicht bei enger Kurvenfahrt auf steil abfallender nasser Mittelgebirgsstraße.

#### Test 2: Hinterrad

**Montage:** Für den ja nicht plattzumachenden Greentyre 28-622 ist ein Hinterrad-Einbau-Maß (Abstand vom Schraubenkopf der Schutzblechbefestigung im Tretlagersteg bis zu den nach vorne weisenden Ausfallendenspitzen) von mindestens 351 mm erforderlich (Rennräder haben ein Maß um die 355, Reiseräder mit ihrem langen Radstand entsprechend mehr). Einbauprobleme kann es also normalerweise nicht geben.

**Getestet wurde** im zweiten Anlauf auf Hohlkammerfelgen in einem Rad mit 100,5 cm Radstand.

**Teststrecke:** 250 km hügelige Asphaltstraße, 20 km Fein- bzw. Grobschotter-Waldwege mit z.T. recht steilen Anstiegen und Abfahrten.

Mit nunmehr vollständiger Greentyre-Bereifung hatte ich zunächst den Eindruck eines im Vergleich zu

herkömmlichen Luftkammerreifen deutlich höheren Rollwiderstandes (kein Wunder: anstelle leichtverschieblicher Gasteilchen im Schlauch hat der Greentyre ja schließlich zwar poröse, aber immerhin feste Massen in seinem Innern!). Nach 10-minütiger Einrollzeit verflüchtigte sich dieser Eindruck zusehends: ob ich mich an den vermutlich höheren Rollwiderstand gewöhnte oder ob durch "Aufwärmung" des Greentyre infolge der Walkarbeit die innere Struktur des Reifens leichter verschieblich wird, vermag ich mit den mir zu Gebote stehenden Mitteln nicht zu entscheiden. Ich empfehle Interessierten eine PRO VELO-Veröffentlichung der Universität Oldenburg (Anmerkung der Redaktion: PRO VELO kann in der Geschäftsstelle eingesehen werden).

Nach den Erkenntnissen meiner (sicher wissenschaftlichen Anforderungen nicht standhaltenden) Ausrolltests dürfte der Rollwiderstandsbeiwert um ca. 20% höher liegen als der eines herkömmlichen Luftkammerreifens. Dieser Wert ist jedoch wegen des schon bei mittleren Geschwindigkeiten rapide anschwellenden Luftwiderstands vernachlässigbar klein. Er liegt ohnehin in der Schwankungsbreite herkömmlicher Bereifung (vgl. hierzu auch die o.a. Untersuchung der Uni Oldenburg in der nachgewiesen wird, daß 2 bar weniger Luftdruck den Rollwiderstand um 15% erhöhen und Asphalt statt PVC als Rollbahn gleich um 20 bis satte 50%!).

Insbesondere hat mich die Wiegetrittfreudigkeit des Greentyre begeistert: die hohe Flankensteifigkeit des Greentyre läßt einen wie im Aufzug nach oben schweben...

**Fazit:** Die als positiv empfundenen Eindrücke aus Test 1 (Nur am Vorderrad) bestätigten sich bei vollständiger Bereifung vollauf. Ein Preis-Leistungsvergleich kann erst nach Bekanntwerden der Laufleistung erbracht werden. Es ist aber zu vermuten, daß sich der Preis etwas oberhalb hochklassiger Luftkammerreifen einpendeln wird.

Den Greentyre gibt es in vielen verschiedenen auch farbigen Versionen für alle gängigen Felgenmaulweiten und Laufradgrößen.

Harald Braunewell

▶▶▶

frankfurt **aktuell** erscheint zweimonatlich und wird herausgegeben vom

Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, Kreisverband Frankfurt am Main

**Anschrift:**

ADFC Frankfurt am Main Tel: 069/590056  
Redaktion frankfurt **aktuell** Fax: 069/5961408  
Eckenheimer Landstr. 57 B  
60318 Frankfurt/M.

**Redaktion:**

Eckehard Wolf (ew)  
Harald Braunewell (hb)

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung des ADFC Frankfurt wieder.

**Auflage:** 1200

**Druck:** Reha Werkstatt, Frankfurt Rödelheim

Redaktionsschluß für die Dezember/Januarausgabe: 15. Dezember 1993

Es gilt die Anzeigenpreisliste 05/93.

Persönliche Kleinanzeigen veröffentlichen wir kostenlos.

Impressum

## Nachtrag zum Greentyre Testbericht

Als verantwortungsvoller Tester hat man ja so seine Bedenken, den letzten Härtetest, die Vollbremsung, durchzuführen - die Unfallversicherungen haben da manchmal unangenehme Fragen. Ohne eine Vollbremsung ist ein eventueller Abrieb nicht feststellbar. Die Gefahren beim eventuellen Blockieren der Räder waren mir den Test nicht wert - ich unterließ ihn also.

In der Zwischenzeit wurde ich jedoch aller Skrupel in bezug auf die Durchführung eines Hinterrad-Blockiertests enthoben: Auf einer innerörtlichen Talfahrt hatte mich der Fahrer eines ausparkenden Autos offensichtlich übersehen (es war dunkel und ich schnell) und verspernte mir die Abfahrt. Auf Jen letzten Vollbremsungsmetern blockierte mir dann doch das Hinterrad und rutschte hinten etwa 20 cm nach rechts, bevor ich links neben dem ebenfalls vollbremsenden Ausparker zum Stehen kam.

Auswirkung der Vollbremsung auf den Hinterreifen: durch die Blockierung und das Ausweichen nach rechts sind deutliche Abradierungen zu sehen: von der Mitte des Laufsteges ab nach links ist das Profil weg (da noch ein Teil des Mittellaufsteges steht, läuft der Reifen noch rund). So viel wäre bei einem herkömmlichen Reifen sicher nicht weggefliegen.

Die Abriebfestigkeit des Greentyre läßt noch Fragen offen...

Harald Braunewell

## Aus der Herbstmitgliederversammlung (22. September 1993)

ist zu berichten, daß Beschlüsse zu Satzungsänderungen und Verfahrensänderungen bei der Herausgabe von frankfurt *aktuell* die Kreisverbandsarbeit effektiver gestalten sollen. Eine ausführliche Darstellung der Frankfurter Verkehrspolitik gab allen Teilnehmern wertvolle Aufschlüsse über zukünftige Vorhaben, insbesondere die Verwirklichung der Fahrradrouten Seckbach/Innenstadt.

Das ausführliche Protokoll - auch mit der Delegiertenliste für die Landesversammlung im März '94 liegt in der Geschäftsstelle zur Einsicht aus.

Für die Überraschung des Abends sorgte Ecki Wolf: Er muß aus beruflichen Gründen das Amt eines Sprechers niederlegen. Mit dieser Entscheidung, die wir zähneknirschend akzeptieren müssen, verlieren wir den einsatzfreudigsten Motor der gewählten Vertretung des ADFC in Frankfurt, der mit immer neuen Ideen unsere Sache kompetent vorantrieb. Glücklicherweise führt er seine Arbeit an der Redaktion von frankfurt *aktuell* weiter - wofür wir ihm über den Dank für die jahrelange geleistete Arbeit hinaus besonders verpflichtet sind.

Wir wünschen ihm und Iris - die nun hoffentlich auch wieder etwas mehr von ihrem Ecki haben wird - alles Gute und ein paar Stunden mehr Zeit für Rad-aktiv.

Für den Vorstand  
des ADFC Frankfurt

Harald Braunewell

## Überarbeitung der ADFC-Radtourenkarte

Der Herausgeber dieser Karte, die Bielefelder Verlagsanstalt, hat's eingesehen: Eine 1:150.000 ist eine Planungskarte (erst recht eine hochvergrößerte 1:200.000) und nicht zur Orientierung im Gelände oder gar im tiefen Wald mit den nicht eingetragenen Parallel- und Querschneisen geeignet.

Anlässlich des ADFC-Herbsttreffens auf Burg Ludwigstein erklärte Thomas FROITZHEIM, daß in den zukünftigen Ausgaben nur ausgeschilderte oder sonstwie klar als solche erkennbare Wegführungen aufgenommen werden sollen! Auf diese verbesserten Auflagen freut sich bestimmt nicht nur

Harald Braunewell



**Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club**

### ADFC Kreisverband Frankfurt

#### SprecherInnen:

Fritz Biel, Tel: 069/592574  
Harald Braunewell, Tel: 069/5970692  
Joachim Namyslo, Tel: 06102/51500  
Gisela Schill, Tel: 069/6701114

#### Kassenwartin:

Kamilla Nuyken, Tel: 069/532766

#### Postanschrift und Geschäftsstelle des Kreisverbandes:

ADFC Frankfurt am Main  
Eckenheimer Landstr. 57 B  
60318 Frankfurt/M.

Tel: 069/590056 (D)  
Fax: 069/5961408

#### Öffnungszeiten:

Mo.-Fr.: 1715 - 1900 Uhr,  
Sa: 1100 - 1300 Uhr

#### Kontoverbindung:

Postgiroamt Frankfurt am Main  
Kto.Nr. 1512 43-602  
BLZ 500 100 60

#### Kontakte für die Arbeitsgruppen:

**AG Öffentlichkeitsarbeit und  
Redaktionsteam frankfurt *aktuell*:**  
Eckehard Wolf, Tel: 069/4990199  
Harald Braunewell, Tel: 069/5970692

#### **AG Kartografie:**

Harald Braunewell, Tel: 069/5970692

#### **AG Technik:**

Rainer Mai, Tel: 069/449942  
Ralf Paul, Tel: 069/4940928

#### **AG Touren:**

Johannes Wagner, Tel: 069/447947

#### **AG Verkehr:**

Joachim Namyslo, Tel: 06102/51500  
Fritz Biel, Tel: 069/590056

#### **Frauengruppe:**

Karin Deckers, Tel: 069/4940928  
Gisela Schill, Tel: 069/6701114

#### **Geschäftsstellengruppe:**

Gisela Schill, Tel: 069/6701114

### Landesverband Hessen e.V.

**Vorsitzender:** Harald Doenst

#### Postanschrift, Geschäftsstelle:

ADFC Hessen e.V.  
Eckenheimer Landstr. 57 B  
60318 Frankfurt/M.

#### Geschäftsstelle:

wie Kreisverband Frankfurt

### ADFC Bundesverband e.V.

#### Postanschrift:

Postfach 10 77 47, 28077 Bremen

#### Geschäftsstelle:

Hollerallee 23, 28209 Bremen

Tel: 0421/346290  
Fax: 0421/3462950

## Car Sharing schont Umwelt und Geldbeutel

Vor 17 Monaten begann das genossenschaftliche Autoteilen in Frankfurt mit drei Fahrzeugen. Damals fanden sich 38 Personen bereit, auf ihr eigenes Auto zu verzichten und in Zukunft ihr Auto mit anderen Leuten zu teilen. Mittlerweile ist diese Gruppe auf 120 Personen angewachsen. Aus drei wurden nun acht Fahrzeuge. Bundesweit ist die Genossenschaft

bei mittlerweile 420 Genossen angelangt.

Nun fragt sich der Außenstehende immer zuerst: "Kann das denn funktionieren? Erhalte ich den Wagen auch, wenn ich ihn wirklich brauche? Die Antwort lautet: Fast immer. Von den derzeit acht Wagen wird an etwa 20 Tagen des Monats mindestens ein Fahrzeug

gar nicht bewegt.

Viele Genossen benötigen die Fahrzeuge zwei bis fünf Stunden, mit dem Ergebnis, daß ein Wagen dann oft wieder den Rest des Tages ungenutzt ist. Eine erhöhte Nachfrage gibt es an gesetzlichen Feiertagen und an Wochenenden. Jedoch gab es im Sommer nur zwei Wochenenden an denen alle acht Fahrzeuge unterwegs waren. Die Genossenschaft bemüht sich jedoch um zusätzliche Kapazitäten während dieser Tage, um auch der erhöhten Nachfrage gerecht zu werden.

Waren wir zu Beginn hauptsächlich in den Stadtteilen Bornheim, Nordend, Sachsenhausen und Bockenheim vertreten, gibt es mittlerweile auch einzelne Genossen in Schwanheim, Rödelheim, Ginnheim, Preungesheim, Praunheim, Nied, Unterliederbach und Eckenheim.

Unser Ziel ist es einmal flächendeckend ein Netz von Standorten in Frankfurt aufzubauen. Dies wird wohl derart vorstatten gehen, daß wir aus dem derzeitigen Kernbereich Bockenheim, Sachsenhausen, Nordend, Bornheim, Ostend und Dornbusch versuchen werden herauszuwachsen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn sich auch in den angrenzenden Stadtteilen Mitglieder finden. Es ist wirtschaftlich absolut unverträglich, wenn wir einen Wagen in einen Stadtteil stellen, in dem gerade einmal zwei Mitglieder wohnen. Auch für die Genossenschaft gilt, daß herumstehende Autos nur Geld kosten.

Außerhalb Frankfurts haben wir noch Fahrzeuge in Wiesbaden (3), Mainz (2), Darmstadt (2), Karlsruhe (1), Marburg (1), Essen (1), Leipzig (1), Augsburg (1) und Bayreuth (1). Sicherlich ist die Attraktivität mit einem Fahrzeug nur bedingt vorhanden. Jedoch zeigen Mainz und Darmstadt, die den Sprung auf zwei Fahrzeuge bereits geschafft haben, daß ein Wachstum möglich ist.

Ist Car Sharing nun ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung? Nach unseren Erfahrungen können wir dies ausdrücklich bejahen. Neue Mitglieder fahren zu Beginn ihrer Mitgliedschaft viel. Deren Rechnungen liegen im Bereich von 400 DM bis 800 DM. Doch spätestens nach drei Monaten pendelt sich der Durchschnittsrechnungsbetrag

▶▶▶

### Termine Termine Termine Termine Termine

Di. 16. Nov. Vorstandssitzung des ADFC Frankfurt  
1930 Uhr, Geschäftsstelle

Mi. 17. Nov. Aktiventreff des ADFC Frankfurt  
1930 Uhr, Geschäftsstelle

Mo. 22. Nov. Technik-Stammtisch  
ab 18<sup>15</sup> Uhr, Kneipe "Horizont",  
Friedberger Landstr./Ecke Egenolffstr.

Mo. 29. Nov. Advents- und Weihnachtsfeier KV Frankfurt  
1930 Uhr, Bürgertreff Philantropin,  
Hebelstraße, Clubraum 1 + 2

Mi. 1. Dez. ADFC-Stammtisch  
ab 1930 Uhr, Kneipe "Gilde-Stuben", Bleichstr. 38 a  
Eingang z.Zt. unter einem Baugerüst versteckt

Mo. 6. Dez. Technik-Stammtisch  
ab 18<sup>15</sup> Uhr, Kneipe "Horizont",  
Friedberger Landstr./Ecke Egenolffstr.

Di. 14. Dez. Vorstandssitzung des ADFC Frankfurt  
1930 Uhr, Geschäftsstelle

Mi. 15. Dez. Aktiventreff des ADFC Frankfurt  
1930 Uhr, Geschäftsstelle

Mo. 20. Dez. Technik-Stammtisch  
ab 18<sup>15</sup> Uhr, Kneipe "Horizont",  
Friedberger Landstr./Ecke Egenolffstr.

Mo. 3. Jan. Technik-Stammtisch  
ab 18<sup>15</sup> Uhr, Kneipe "Horizont",  
Friedberger Landstr./Ecke Egenolffstr.

Mi. 12. Jan. ADFC-Stammtisch  
ab 1930 Uhr, Kneipe "Gilde-Stuben", Bleichstr. 38 a  
Eingang z.Zt. unter einem Baugerüst versteckt

Mo. 17. Jan. Technik-Stammtisch  
ab 18<sup>15</sup> Uhr, Kneipe "Horizont",  
Friedberger Landstr./Ecke Egenolffstr.

Di. 18. Jan. Vorstandssitzung des ADFC Frankfurt  
1930 Uhr, Geschäftsstelle

Mi. 19. Jan. Aktiventreff des ADFC Frankfurt  
1930 Uhr, Geschäftsstelle

ca 30 - 50 % niedriger ein. Aufgrund von mehreren Umfragen unter unseren Mitgliedern, wissen wir, daß viele Mitglieder ihren eigenen Wagen abgeschafft haben und nach einer Übergangsphase ihr Mobilitätsverhalten drastisch verändert haben. Das beste Beispiel ist der Autor dieses Artikels, der seine zurückgelegten Jahreskilometer um 50 % von 25.000 auf 12.000 reduziert hat. Im Durchschnitt fahren unsere Mitglieder nicht einmal 150 Kilometer im Monat. Der statistische Durchschnittsdeutsche fährt 1250 Kilometer im Monat.

Wer nähere Details wie Fahrzeugstandorte, Kosten und Verfahrensweisen kennenlernen möchte, setzt sich bitte mit uns in Verbindung. Car Sharing Deutschland Genossenschaft, Münchener Str. 27, 60329 Frankfurt, Tel.: 069/233963 immer Mo, Di und Do 14.00 - 18.00 oder Thomas Grüßing, Tel: 069/708798.

Thomas Grüßing

## Optik-Tuning = Recycling und Vernunft

(frei nach Christian Smolik)

(siehe Technik-Bastelkurse)

Fahrradteile wie Schaltungen, Bremsen, Hebel, Sattelstützen, Vorbauten, Trekkurbeln usw. sind meistens aus Aluminium, manche Bauteile sogar aus Kunststoff. Durch jahrelange Benutzung werden diese Teile zerkratzt und unansehnlich matt. Bei belasteten Komponenten wächst die Bruchgefahr: Aluminium neigt zu Lochfraßkorrosion (unsichtbar aber tückisch), Kunststoff versprödet durch Lichteinwirkung. Statt nun die alten Teile in die Mülltonne zu werfen, empfiehlt sich die ökologisch sinnvollere Radikalur:

Mit Feile, Schleifpapier, Polierpaste, viel Schweiß und Geduld werden die beschädigten Oberflächen überarbeitet. Störende Kanten und Übergänge ("Sollbruchkerben") des Herstellers werden dabei entfernt. Selbst die Überarbeitung von Neuteilen lohnt sich (manche Gepäckträger halten länger, wenn...).

Gewichtsfetischisten können ihre



Komponenten abspecken. Hardcore-Ästheten können ihrem Fahrrad eine unverwechselbare Optik geben.

Eine Anleitung für Leute, die zu Hause einen Schraubstock und die

üblichen Handwerkzeuge haben bietet die Technik-AG am Sa, 15. Januar 1994, 15<sup>00</sup> Uhr. Anmeldung bei Rainer Mai (Tel: 449942 oder 4692903).

Rainer Mai

### Arbeitsgruppen

- Fr. 19. Nov. Frauengruppe  
19<sup>00</sup> Uhr, Cafe 'Opus 111', Palmengartenstr. 8
- Fr. 3. Dez. Frauengruppe  
19<sup>00</sup> Uhr, Cafe 'Curios', Schopenhauer Str. 5
- Mo. 6. Dez. Redaktionsteam frankfurt aktuell  
19<sup>30</sup> Uhr, Geschäftsstelle
- Mo. 13. Dez. Verkehrs-AG  
19<sup>30</sup> Uhr, Geschäftsstelle
- Fr. 17. Dez. Frauengruppe  
bitte bei Heidi Breuer erfragen (Tel: 4990610)
- Mo. 20. Dez. Redaktionsteam frankfurt aktuell  
19<sup>30</sup> Uhr, Geschäftsstelle
- Mo. 3. Jan. Redaktionsteam frankfurt aktuell  
19<sup>30</sup> Uhr, Geschäftsstelle
- Mo. 10. Jan. Verkehrs-AG  
19<sup>30</sup> Uhr, Geschäftsstelle

### Technik-Bastelkurse

in der Schmiede der Waldorfschule, Friedlebenstr. 52, Nähe Hugelstr.

- Sa. 13. Nov. Offener Workshop  
für alle, die etwas am Rad zu basteln haben  
15<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup> Uhr  
Anmeldung: Otto Hemberger (Tel: 7071884)
- Sa. 20. Nov. Fahrrad winterfest machen  
Pflege und Wartung  
15<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup> Uhr  
Anmeldung: Rainer Mai (Tel: 4692903 oder 449942)
- Sa. 4. Dez. Offener Workshop  
für alle, die etwas am Rad zu basteln haben  
15<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup> Uhr  
Anmeldung: Otto Hemberger (Tel: 7071884)
- Sa. 11. Dez. AnfängerInnen-Kurs  
15<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup> Uhr  
Anmeldung: Ralf Paul (Tel: 4940928)
- Sa. 18. Dez. Offener Workshop  
für alle, die etwas am Rad zu basteln haben  
15<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup> Uhr  
Anmeldung: Otto Hemberger (Tel: 7071884)
- Sa. 8. Jan. AnfängerInnen-Kurs  
15<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup> Uhr  
Anmeldung: Ralf Paul (Tel: 4940928)
- Sa. 15. Jan. Optik-Tuning  
(s. nebenstehenden Artikel hierzu)  
15<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup> Uhr  
Anmeldung: Rainer Mai (Tel: 4692903 oder 449942)

## Der Entmythologisierung 2. Teil oder "Der Rennsteig"

Da lag er ja - im Abendsonnenschein ... unser Zeltplatz im Waldtal, an dem vorbei uns die Diesellok brummend in die Höhe zog. Wir brauchten uns nur noch von der vorletzten Station der Rennsteigauffahrt die zwei Kilometerchen zurückrollen zu lassen ...

Zur Erinnerung: In der vorletzten Ausgabe beschrieb ich den Kurztrip Frankfurt am Main - Leipzig über "Des (mittelalterlichen) Reiches Straße" und kündigte Fortsetzung an. Wenn auch verspätet - hier kommt sie:

Nach T-Bone-Steak vor dem neu eröffneten Blockhouse in spät-abendlicher Kaltluft und erquickendem Schlaf in derselben ununterbrochen durch irgendwelchen Straßenlärm, ließen wir uns am Samstag mit dem Frühtau zu Berge ziehn, von der Lok - vallera, denn schließlich hatten wir ja noch eine Station auf unseren Fahrkarten. Zunächst faszinierte uns, oben angekommen, das Schauspiel des Umsetzens der Diesellok - ein Relikt aus alten Zahnradbahnzeiten, in denen die Lok ja stets talseitig gespannt war und hier in einem Kopfbahnhof zelebriert wurde - dann das weiße "R", unser Einstieg in den Rennsteig, dessen nordwestlicher Ast uns an die Werra bringen sollte.

Während seiner Benutzung als Trampelpfad der Botenläufer, Kiepenträger und Bauchladenverkäufer ist der Rennsteig nie mit Wagen befahren worden - er stellte im Mittelalter bis weit in die Neuzeit hinein als Kammweg über den Thüringer Wald in dauerndem Auf und Ab die kürzeste Verbindung zwischen Nordhessen und der sächsisch-bayrischen Grenzregion dar.

Das eben erwähnte erste weiße große "R" leuchtete uns schon am Bahnhof Rennsteig entgegen, von einem Straßenbaum, bitteschön, denn die ersten 25 km spulten wir zusammen mit den zahlenmäßig überlegenen Fußwanderern und den unvermeidbaren Autos herunter, immer zwischen 1050 und 800 Höhenmetern pendelnd, durch leider ganz und garnicht mehr intakte Wälder, allerdings entschädigt durch herrliche Ausblicke links und rechts in die Täler. Hinter Oberhof mit seinen DDR-Platten-

bau-Scheußlichkeiten (z.B. ein Hotel in Sprungschancen-Betonklotz-Manier) und den immer noch vorhandenen Sommerfrische-Blockhäusern der begüterten Jahrhundertwendler, gings dann endlich beim Grenzadler weg von der Straße auf den Steig, wir mit unseren schmalbereiften Reiserädern, gepäckbeladen, über Stock und Stein, durch Pfützen und Morast, über Wurzeln und Waldwege, Geröllstrecken, steil bergauf und noch steiler bergab und mit einer kurzen Trageeinlage über einen treppenartigen, wurzelbewehrten Abgang. Glücklicherweise strahlte der Himmel in reinstem Blau, zu trinken gabs aus Brunnen und Quellen und in den Hütten des Thüringer Wald-Vereins und Selbstverpfleger sind wir beide ja allemal... So landeten wir am

gings erst richtig los: In DDR-Zeiten war ja das letzte (oder wie mans nimmt, das erste) Teilstück, von der Hohen Sonne bis an die Werra, 15 km im Grenzstreifen verlaufend, nicht zugänglich und erst vor kurzem wieder gefadfindert und markiert worden - eine reine Achterbahn mit Steilstücken, Matschpassagen, Wiesenüberquerungen mit selbst am helllichten Tage kaum auszumachendem Einschlupf in die Waldkulisse und Steinbrockenfeldwegen, und so trugen wir uns erst am späten Nachmittag, stolz wir der Herr Oberförster, der vor 150 Jahren den Rennsteig wiederentdeckte, in das am Werraufer verschwiegen und versteckt aufliegende Rennsteigbuch ein - als erste Reiseradler, die die "Nordwestpassage" geschafft hatten.

Der Rest war dann nur noch Routine: wild gezeltet am Sonntag abend, Fuldaradweg (hervorragend ausgemaltes Schild vom Kasseler Stra-

### Zur Advents- und Weihnachtsfeier des ADFC Kreisverbandes Frankfurt

am Mo. 29. November 1993, 19<sup>30</sup> Uhr  
Bürgertreff Philantropin, Hebelstraße, Clubraum 1 + 2

sind alle Mitglieder, Aktive und Freunde des ADFC Frankfurt herzlich eingeladen.

Für kalte und warme Getränke ist gesorgt.

Gute Laune, viele Erinnerungen (möglichst in Form von Bildern oder Dias), selbstgebackene Plätzchen und Kuchen bitte mitbringen.

Abend am Fuß des Großen Inselsberges, nahmen (Zelt-)Quartier auf der Wiese hinterm (Gast-)Haus und erkletterten gepäckfrei unbeschwert mit 37:28 Zähnen diesen höchsten Berg des nordwestlichen Thüringer Waldes, von oben (915 m) den Sonnenuntergangs-Rundblick genießend.

Am nächsten Morgen, Sonntag, gings erstmal wieder auf die Straße: Abfahrt nach Brotterode (es gibt keine Überquerungsmöglichkeit des Großen Inselsberges - neeh wat schade, die Säzzerin) und hinter Brotterode dann wieder bergauf zum Rennsteig, den wir am Dreiherrnsteig (Reminiszenz an die Kleinstaaterei des 18. Jahrhunderts) erreichten und von dort auf kommodem Waldweg über Gerberstein (730 m), Glöcknerwiese (700 m), das Ruhlaer Häuschen zur Hohen Sonne (450 m) mit dem berühmten Wartburgblick (er wird immer wieder umsatzsteigernd freigeschlagen). Und dann

ßenbauamt!), Aufstieg auf den Vogelsberg mit Zeltplatzübernachtung (na endlich **übern Berg rüber**, die Säzzerin) an den Niedermooser Teichen mit Stippvisite bei Gottfried von Dietze, dem Studienkollegen und Initiator des pädagogischen Reitens, am Dienstag Abfahrt durch den huttischen Grund bei Bad Soden-Salmünster (berühmt wegen seiner Räuber), der "grünen Kutsche" durchs Kinzigtal und dem Main bis nach Hause folgend.

Acht Tage waren wir unterwegs, eingetaucht in die Historie Mitteldeutschlands, Autoabgas und Waldluft in den Lungen, Landregen und Sonnenschein auf der Haut, Rennstrecken und Klettersteige unter den Reifen, eine gebrochene Achse (wie sich zu Hause herausstellte) ... Wer kommt mit im nächsten Jahr - Rennsteig pur (Osthälfte) - auch Mountainbikes zugelassen!!

Harald Braunewell