

Rad & Tat

Rundbrief des ADFC Rhein-Main

Wir wünschen unseren Mitgliedern

gute Fahrt durch den Winter



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Jan.
1987

Rad und Tat

Rundbrief des ADFC Bezirksverein Rhein-Main e.V.
Ausgabe 1/87 für die Monate Januar, Februar und März

IMPRESSUM

"Rad und Tat",
der Mitglieder-Rundbrief des
ADFC Rhein-Main e.V.
Postfach 11 01 02
6000 Frankfurt 11
erscheint alle drei Monate zu
Beginn jedes Quartals. Er ent-
hält Nachrichten für die Ver-
einsmitglieder und wird an an-
dere Interessierte kostenlos
abgegeben.
Auflage 1200 Exemplare.

Nichtkommerzielle Kleinanzeigen
der Mitglieder werden kostenlos
abgedruckt, für andere Anzeigen
gilt die Preisliste Nr. 1.

Beiträge und Leserstimmen sind
willkommen, Kürzungen
vorbehalten. Namentlich
gekennzeichnete Artikel stellen
nicht unbedingt die Redak-
tionsmeinung dar.

Redaktion und verantwortlich für
den Inhalt: Harald Braunewell.
Mitarbeit: Michael Bunkenburg.
Ausführung und Gestaltung:
Rob van der Plas

Redaktionsschluß für die nächste
Ausgabe: 5. März 1987

Geschäftsstelle:
Eckenheimer Landstr. 57 b
6000 Frankfurt 1
Tel.: (069) 59 00 56
Mo. - Fr.: 17.00 bis 18.30
Sa.: 10.00 - 13.00

Bankverbindung für alle
Zahlungen außer Spenden, die
steuerlich abgesetzt werden
sollen:
Postgiroamt Ffm.
Kontonummer 3913 21-604

ADFC-Spendenkonto:
Kontonummer 602400
Frankfurter Sparkasse von 1822
Bankleitzahl 500 502 01
Postgirokonto der Frankfurter
Sparkasse von 1822: 1511-607
PGA Ffm

Kleinanzeige

Haus in Ost-Schleswig-Holstein
zu vermieten, in radfreundlicher
Umgebung gelegen, 16 Schlaf-
plätze, auch für Gruppen geeig-
net.
1200-1500 DM/Woche je nach
Jahreszeit, auch über Wochenen-
den möglich.

Claus Ruthenberg
Wankstr. 8, 8121 Wielebach,
Tel.: 0881/61000.

Einladung zur Mitgliederversammlung

am Mittwoch, den 4. Februar 1987, um 19 Uhr
im Ph.-Jakob-Spener-Haus, Dominikanergasse 5, Frankfurt

Tagesordnung:

1. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 5. November 1986
2. Vorhaben für 1987
 - Bericht des Kassenwarts
 - Bericht der Kassenprüfer
4. Aussprache und Entlastung des Vorstandes
5. Neuwahl des Vorstandes
6. Wahl der Delegierten zur Bundeshauptversammlung 1987
7. Sonstiges
 - "Mit dem Fahrrad zur Arbeit"

(Anträge zur Mitgliederversammlung sollen laut Satzung eine Woche vor der
Mitgliederversammlung dem 1. Vorsitzenden vorliegen.)

★★

Landesverband Hessen

Aufgeteilter Radverkehr

Fünf Jahre Radverkehrsunfallfor-
schung belegen, daß die Benut-
zung herkömmlicher Radwege ge-
genüber der Fahrbahnbenutzung
nach Auswertung von gemeldeten
Unfällen keinen nennenswerten
Sicherheitsvorteil bringt. Eine
Konsequenz daraus ist, den Rad-
verkehr auf der Straße zusammen
mit dem KFZ-Verkehr zu führen.
Dies ist bei verkehrsberuhigten
Straßen ohne Zusatzmaßnahmen,
bei Straßen mit stärkerem Ver-
kehr durch anlegen von Radstrei-
fen niveaugleich zur Fahrbahn
realisierbar. Langsamen oder
unsicheren Radfahrern sollte die
Benutzung des Gehweges erlaubt

werden (kein Nutzungszwang). Der
so aufgeteilte Radverkehr bietet
sowohl geübten wie auch unsiche-
ren Radlern optimale Be-
dingungen.

Durch die gemeinsame Nutzung der
Fahrbahn wird das Verhalten von
Radfahrer und Autofahrer ein-
sichtiger, vorherseh- und berech-
nenbarer, als bei getrenntem
KFZ- und Radverkehr. Insgesamt
wird dadurch eine Verbesserung des
Verkehrsklimas erreicht, die
wohl wichtigste Bedingung für
mehr Verkehrssicherheit.

Der Landesverband Hessen hat
dazu ein Informationsblatt her-
ausgegeben (INFO 2), das bei der
Geschäftsstelle in der Eckenhei-
mer Landstraße zu beziehen ist.

Fahrradweg

von Renate Gernhard

Dieser Herbst hat uns auf der Kreuzung Ringstraße - Darmstädterstraße einen neuen Radweg beschert - aber was für einen!

Man stelle sich eine riesige Kreuzung vierspuriger Straßen vor mit getrennten Richtungsfahrbahnen und unbeampelten Rechtsabbiegerspuren, Radwege zunächst garnicht, Gehwege teilweise vorhanden. Letztere wurden ergänzt (allerdings ist an der Darmstädterstraße stadtauswärts immer noch keiner!) und kurzerhand umgewidmet für gemeinsame Nutzung durch Fußgänger/Radfahrer/Mofas.

Nicht nur, daß diese Radwege die typische zurückversetzte Führung aufweisen (also scharf immer schön am Bordstein lang rechts in die Querstraße einbiegen, nach ca. 20m bei der Absenkung des Bordsteins auf der Streifenmarkierung im 90-Grad-Knick nach links auf die Fahrbahn fahren - dort Halt: Vorfahrt ungeklärt!! Wenn frei, bis zur Mittelinsel und so weiter im Stop and go-Verfahren und im Zickzackkurs) sondern noch dazu, daß man vor jeder Fahrbahnquerung einen Aufforderungsknopf für sein Grünsignal betätigen muß(te), also bis zu 4 mal!

So brauchte man (nachgemessen!) dreimal so lang, um nach links abzubiegen, als wenn man gleich auf der Fahrbahn fuhr.

Wir baten das benachbarte Des-sauer-Gymnasium um eine Schülerumfrage, die unsere Annahme bestätigte: die neue Anlage wurde

nicht angenommen. Ein deutlicher Brief an den Oberbürgermeister mit anschließender Presseveröffentlichung brachte eine Teilverbesserung insofern, als das staatliche Straßenbauamt als verantwortliche Behörde mittlerweile eine automatische Gleichschaltung der jeweiligen Grünphasen vorgenommen hat - unsere Minimalforderung. Die Maximalforderung nach einem Umbau der Kreuzung entsprechend den neuesten Richtlinien wurde erwähnt; in Erwägung gezogen wurde auch folgende "Ideallösung": Ampelgleichschaltung, Zusatzschild am Gehwegzeichen "Radfahrer frei" und hiermit die Erlaubnis, auch die Fahrbahn benutzen zu dürfen. Das ist nach unserer Meinung die beste und zugleich billigste Lösung.

Dazu kann man sich hier aber leider nicht entschließen und nimmt es billigend in Kauf, wenn die Radler gebotswidrig nach Gutdünken verfahren. Im Ernstfall allerdings sind sie rechtlich im Stich gelassen. Eine Kann-Bestimmung brächte eine Reihe von Vorteilen: sie trägt dem Schutzbedürfnis ungeübter Fahrer gleich welchen Alters Rechnung, aber auch dem Wunsch geübter Alltags- und schneller Sportradler nach Gleichberechtigung auf der Fahrbahn, sie erhält die Präsenz der Radfahrer im Gesamtverkehr (sehr wichtig, da Begegnungen mit KFZ ohnehin unvermeidlich sind), sie entzerzt die Verkehrsdichte auf den gemeinsamen Fuß- und Radwegen und spart den Kommunen nicht zuletzt auch Geld, weil oft normaldimensionierte Gehweg dann ausreichen. Wie denkt Ihr darüber?

Volkshochschule und ADFC

Erfreuliches läßt sich hier berichten:

Im vergangenen Herbst liefen drei gemeinsame Veranstaltungen, eine Fahrradexkursion zu unseren historischen Parkanlagen rund um Aschaffenburg, eine höchst interessante Informationsfahrt nach Darmstadt, wo ADFC Landessprecher Dr. Jürgen Wolf dankenswerterweise die Führung übernommen hatte und eine weitere Fahrradexkursion zu den Grünzonen um Bachläufe mit kritischer Betrachtung ihrer Entwicklung.

Die drei Fahrten hatten allgemeinen Beifall gefunden, die Beteiligung lag mit 12-15 Personen im kommunikationsfreudlichen Idealbereich. Weitere Zusammenarbeit mit der Volkshochschule ist längerfristig sicher.

Zusammen mit der Volkshochschule wird in 87 ein Fahrradwerkstattkurs durchgeführt. Folgende Themen werden dabei behandelt: Pannenselbsthilfe, Instandhaltung von Bremsen und Beleuchtung, Fahrradpflege rund um's Jahr sowie Tips für die Fahrradnutzung im Alltag und in der Freizeit.

Leitung: Erich Hasenstab

Treffpunkt:
Aschaffenburgstr. 16 in Goldbach (bei Zweirad Hasenstab), zu erreichen mit dem Rad über Fahrradweg oder Hasenmühlweg

Termine: 21.3.87
28.3.87
4.4.87
jeweils 14.30 - 16.45 Uhr

Weitere Veranstaltungen

Dortmund - Kühtai - Tour

Die von der Alpenverein-Sektion Dortmund zusammen mit dem ADFC Landesverband NRW veranstaltete Ferntour Dortmund - Kühtai (Österreich) machte mit 300 Teilnehmern in gleicher Kleidung - ein faszinierendes Schauspiel! - am Sonntag, den 7.9.86 in Aschaffenburg Station.

Der Oberbürgermeister, der freundlicherweise die Quartiere bereitstellende US-Standortkommandant und die Ortsgruppensprecherin des ADFC Aschaffenburg, Renate Gernhardt, begrüßten bei herrlichem Sonnenschein eingeraht von der schmissigen Musik einer Big Band im historischen Schloßinnenhof den Pulk, letztere besonders die mitradelnden ADFC Mitglieder und wünschten für die weiteren Tagesetappen von ca. 100 km gute Fahrt. Wie man hörte, sind alle gut angekommen...

Bunter Abend am 12.12.86

Unseren Jahresabschluß feierten wir im wahrsten Sinne des Wortes auf unserem Bunten Abend am 12.12. mit allen, die auf unseren Touren dabei waren, groß und klein und dem Nikolaus mit kleinen Geschenken. Nicht nur an den Dias und erzählten Episoden erfreuten sich die 60 Besucher, sondern auch an den über 100 Preisen unserer Tombola - darunter ein von einem Mitglied gestiftetes Fahrrad!! - viele trugen mehrere Sachen nach Hause. Alles in allem, ein gelungener Abend!

(HB)

Ortsgruppe Frankfurt

Termine:

Frankfurter Radlertreff, jeweils am 1. Mittwoch im Monat um 19 Uhr, Jacob-Spener-Haus, Domenikanergasse 5:

7.1.87 Ortsgruppe Frankfurt - was können wir und was wollen wir, ein Gespräch über die künftige Arbeit und die Vorhaben im Jahr 87

4.2.87 Mitgliederversammlung des ADFC-Bezirksvereins Rhein-Main (Einladung auf Seite ?)

4.3.87 Wie werden Fahrräder gemacht - Filmvortrag mit einem Vertreter der Firma Mannesmann

Chaos am Alfred-Brehm-Platz (Radfahrerfalle 11/86)

In Frankfurt vor dem Zoo wurde gemeinsam mit der Einrichtung der neuen U-Bahn Station auch der gesamte Platzbereich und die angrenzenden Straßen neu gestaltet, dem Zuge der Zeit folgend natürlich mit Radweg.

Was dabei herauskam, mutet an wie die ersten Gehversuche eines Stadtplaners, Radverkehrsanlagen zu gestalten. Offenbar hatte man bereits alles fertig geplant und wollte dann nachträglich noch einen Radweg unterbringen, um die "Verkehrssicherheit zu erhöhen". Man hat das Gegenteil erreicht!

Die bei der Baumaßnahme angelegten "Radwege" laufen ab Friedberger Anlage beiderseits der

Pfingstweidstraße auf den Alfred-Brehm-Platz zu und führen dann nach Norden zur Thüringer Straße, die Gesamtlänge beträgt ca. 500 m. Leider gibt es zahlreiche gefährliche Mängel: ungenügende Erkennbarkeit des Radwegs, unmögliche Auffahrten, Litfaßsäule auf dem Radweg, keine Markierung der Einfahrten zu Grundstücken, dies sind nur einige der Mängel, alle aufzuzählen würde an dieser Stelle den Rahmen sprengen.

Statt mehr Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer gibt es durch die neue Anlage mehr Gefahren für die Verkehrsteilnehmer, besonders für Fußgänger und Radfahrer. Durch die ungeschickte Führung des Radweges, das häufige Kreuzen der Fußgängerströme und die schlechte Erkennbarkeit des Radweges wird das Risiko deutlich höher.

Nur der Tatsache, das ca. 90% der Radfahrer den amtlich verordneten Unsinn ignorieren und weiter auf der Fahrbahn bleiben, ist es wohl zu verdanken, daß es hier noch nicht zu Unfällen gekommen ist.

Lösungsvorschlag des ADFC: Radweg beseitigen!

Lediglich das Radwegstück auf der Ostseite der Thüringer Straße sollte bleiben, mit neuen Anfang/Ende-Schildern versehen erspart es den Radfahrern die unfallträchtigen Straßenbahnschienen an dieser Stelle. Das Radfahren gemeinsam mit den Autos auf der Fahrbahn ist hier gut möglich, die Fahrbahnen sind durchgehend mindestens 3,90 m breit, der Autoverkehr ist nicht sehr stark und wegen der Kurven wird auch nicht sehr schnell gefahren.

Diese Lösung ist die bestmögliche Kombination von Sicherheit, Schnelligkeit und Fahrkomfort für die Radfahrer und vermindert die Gefährdung für die Fußgänger erheblich.

Kurz nach Veröffentlichung dieser Radfahrerfalle in der Presse war ein Ortstermin mit dem Straßenbauamt und der Straßenverkehrsbehörde (Ordnungsamt). Man war gern bereit an den Symptomen zu kurieren, hier ein Koller hin, da ein Poller weg, grüne Kunststoffkappen statt weißer und so weiter, den Radweg beseitigen könne man nicht, für die Planung sei das Stadtplanungsamt zuständig.

Am 26.11. fand dann ein Gespräch mit dem Amtsleiter und seiner Mannschaft im Stadtplanungsamt statt, der ADFC war durch Michael Kirschbaum, Bernhard Thomas und Erhard Vortanz vertreten. Diesmal ließen wir uns erst gar nicht auf eine Diskussionsrunde über den Alfred-Brehm-Platz ein, sondern forderten massiv, endlich die Radwege als einzig denkbare Radverkehrsanlage aufzugeben, also auch dort. Das von uns vorgeschlagene Fahren auf Fahrradstreifen und PKWs auf einer breiteren Fahrbahn schien dem Planer unmöglich.

Als wir einen langen Beispielkatalog anführten, aus dem die Nachteile der Radwege deutlich hervorgingen, wurde man nachdenklich.

Das Gespräch endete nach knapp 2 Stunden ohne konkretes Ergebnis, wir werden in Kürze noch mal nachfassen.

Ich möchte es zum Schluß nochmal ganz deutlich machen: Es geht uns nicht darum, Einzelheiten des Radwegs am A.-Brehm-Platz zu ändern, sondern die Planung von

Radverkehrsanlagen in Frankfurt so zu beeinflussen, daß der übliche Bordsteinradweg die Ausnahme wird. Statt dessen wollen wir Fahrradstreifen, das Mitfahren auf dafür geeigneten Fahrbahnen und Fahrradtrassen. Außerdem ist es wichtig, geplante Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung fahrradgerecht zu gestalten.

Erhardt Vortanz

Schilderwald auf der Bockenheimer

Anfang November wurde auf der Bockenheimer Landstraße zwischen Mendelsohnstr. und Schuhmannstr. eine Baustelle eingerichtet, um die Schienen der Straßenbahn zu entfernen. Wie üblich wurden erstmalig Schilder "Radfahrer absteigen" aufgestellt, wie fast immer, wenn an Straßen mit Radweg Baustellen entstehen. In diesem Fall trieben es die Perfektionisten aus dem Straßenverkehrsamt besonders toll. Auf ca. 300 m Strecke (beidseitig) wurden 6 Schilder mit Zeichen 237 "Radweg" (das blaue Schild mit dem weißen Fahrrad) und dem Zusatzschild "Radfahrer absteigen" aufgestellt, eigentlich ein Widerspruch in sich selbst, entweder Radweg oder absteigen. Um die Stimmung contra Radfahrer komplett zu machen, wurden noch einige einzelne Schilder "Radfahrer absteigen" im Baustellenbereich malerisch verteilt. Die Krönung bildeten zwei Zeichen 250 "Durchfahrt für Radfahrer verboten" (Rundes Schild mit rotem Rand und schwarzem Fahrrad auf weißem Grund). Die ursprünglichen Radwegschilder waren unverändert hängen geblieben, dem Schilderwald nach war also alles beliebig unklar.

Eigentlich hatte man folgendes gewollt: Weil der Fahrstreifen zwischen der Baustelle in Fahrbahnmittle und dem Radweg sehr schmal war, sollten die Autos im Baustellenbereich den Radweg teilweise mitbenutzen. Für kurze Zeit ist darin eigentlich überhaupt kein Problem zu sehen, man hätte lediglich den Radweg im Baustellenbereich aufheben müssen.

Entsprechend war auch unser Vorschlag an die Straßenverkehrsbehörde, Schilderwald abbauen und 2 x Zweichen "Radwegende" aufstellen. Als Ergebnis auf unsere telefonische Eingabe wurde nach einiger Zeit das Schild "Radwegende" noch zusätzlich aufgestellt.

Nach erneuter telefonischer Reklamation änderte sich nichts, "die korrekte Anordnung sei erteilt, und man könne nicht jedem Sachbearbeiter nachlaufen". Nach ungefähr 10 Tagen Schilderchaos platzte mir der Kragen. Ein Schild "Durchfahrt für Radfahrer verboten" wurde abgebaut, ich habe es am nächsten Morgen dem Leiter der Verkehrsbehörde zusammen mit einem schönen Brief auf den Schreibtisch plazierte.

Und plötzlich ging es dann, am Abend war der Schilderspuk verschwunden und der Radweg im Baustellenbereich aufgehoben. Vor Nachahmung dieses Verfahrens ist allerdings zu warnen, das eigenmächtige Demontieren von Verkehrszeichen ist eine strafbare Handlung. Wenn man mir böse gewollt hätte, hätte ich heute ein Verfahren am Hals.

Ich hoffe, daß wir unsere berechtigten Anliegen künftig auch ohne solche "Aktionen" durchsetzen können.

Erhardt Vortanz

Die 4 Gänge des Radlers

Nach einer Untersuchung der tiefenpsychologischen Motivation von Radfahrern durch den Kölner Wissenschaftler DEGEN (Bericht in der FR vom 5.12.86 auf S. 28) schwebt der Radfahrer zu Beginn seiner Tour im Zustand des Träumens aus dem er weder durch den ihn umbrandenden Verkehr, noch durch sonst was herausgerissen werden will ("1. Gang"). Er wird es aber doch, und voller In-im-verteufelt er den Kraftverkehr im allgemeinen und das Auto im besonderen als sperrigen Gefangenentransporter ("2. Gang").

Das befriedigt den Radfahrer aber immer noch nicht, und er legt den "3. Gang" ein, die "Opfermaske" mit Hilfe derer er sich angeblich als Märtyrer, einerseits als Vorbild, andererseits als Einzelkämpfer gegen die Rotphasen an Kreuzungen, versteht. Das macht sogar Spaß, und unser Radfahrer veranstaltet dann auch, so motiviert, ein wahres "Hindernisrennen" ("4. Gang"). Er "brettert volle Pulle" durch den Stadtverkehr und nimmt, um seine Leistungsgrenze zu erfassen, Steigungen ohne abzusitzen, um schließlich ermattet und resigniert ins Träumen und damit wieder in den "1. Gang" zurückzufallen - in steter Wiederholung. So weit die Zusammenfassung der AP-Rezension.

(HB)

Kommentar
von Harald Braunewell:

Mit sehr gemischten Gefühlen nimmt der passionierte Radfahrer die Ergebnisse dieser tiefenpsychologischen Untersuchung seiner eigenen Motivation zur Kenntnis;

man entdeckt einerseits durchaus Parallelen bei sich selbst (z.B. "Hindernisrennen"), andererseits wird dem autofahrenden Leser der Eindruck vermittelt, alle Radfahrer seien skurrile, hoffnungslose Spinner. Selbst nach vieltausendfacher Wiederholung dieses circulus vitiosus der 4 Gänge (träumen, den motorisierten Verkehr abwerten, sich selbst als Vorbild idealisieren, sich selbst beweisen) wollen diese Radfahrer ja noch nicht einmal ihre eigene Frustration zur Kenntnis nehmen! Und bei dieser Darstellungsweise werden sie alle über einen Kamm geschoren, die Schüler, die Berufstätigen, die Hausfrauen, die Freizeitsportler, die Ferntouristen und die Rennsportprofis...

Fazit: Radfahrer sind eine Straßenplage.
Der Herr Staatsanwalt läßt grüßen.

Mitnichten: Wir Radfahrer sind Individualisten, bestimmt nicht verträumt (noch dazu im Straßenverkehr!), weder wirklichkeitsfremd (der Schreiber dieser Zeilen fährt selbst leidenschaftlich gern seit fast 50 Jahren Auto und Motorrad!) noch spielen wir uns als märtyrerhafte Vorbilder auf (gar kein Interesse an einer Übervölkerung der Radverkehrsanlagen!), noch müssen wir uns in jeder Situation stets selbst beweisen - wir benutzen nur eben ein anderes Fortbewegungsmittel, eines, das man sogar selbst weitgehend in Ordnung halten kann, das zudem noch bei sinnvollem Einsatz Zeit, Energie und Geld spart und haben Freude an der Bewegung. Diese Version unserer Motive wird garnicht erst angeboten.

Harald Braunewell

Leserbrief

Lieber Rob van der Plas!

im Rundbrief 4/86 nehmen Sie Stellung zum Problem "Radwege in belebten Großstadtstraßen". Ihre dabei geäußerte Theorie ist meines Erachtens durchaus wert, diskutiert zu werden, denn neben Argumenten die dagegen sprechen, gibt es auch solche, die man akzeptieren muß.

Aber: Es ist nur eine Theorie!

Ich meine damit folgendes: Für das genannte Problem gibt es offensichtlich unter den derzeitigen Verhältnissen keine Patentlösung. Also müssen Theorien her, jede Theorie kann die Basis für Modelle werden, und die Modelle können schließlich in Hinblick auf ihre Brauchbarkeit diskutiert werden, oder man kann sie womöglich sogar erproben und dabei feststellen, wo ihre Grenzen liegen.

Ihre Theorie ist wirklich ein guter Beitrag, - aber andere Theorien sind es auch! Ich wehre mich aber ganz energisch gegen Ihre Auffassung, daß jeder, dessen Vorschlag auf einer anderen Theorie basiert, ein Dilettant sei.

Um es noch deutlicher zu sagen: Aus Ihren Zeilen spricht eine Arroganz, die unter Gleichgesinnten und Mitstreitern für eine gute Sache nicht angebracht ist.

Finden Sie nicht auch?

Mit freundlichen Grüßen

Ingeborg Bartsch

Zweite Klasse

Er fuhr mit seinem Fahrrad auf dem Radweg an der Friedrich-Ebert-Anlage. Vor dem Hotel "Hessischer Hof" standen zwei Autos auf dem Radweg. Der Radfahrer erinnerte sich an §41,5, a der Straßenverkehrsordnung, daß er nicht auf der Straße fahren darf, wenn ein Radweg da ist; auch wäre er dort kaum mit dem Leben davongekommen, denn dort brauste in drei Reihen der Buchmesse-Auto-Verkehr. Auch auf dem Bürgersteig ging es nicht weiter, denn dort drängten sich Buchmesse-Fußgänger. Also blieb er stehen und forderte die Autofahrer, die gerade etwas umluden, auf, den Radweg freizumachen. Er erntete das mitleidige Lächeln, das jemand aufsetzen kann, dem absolut nichts anzuhaben ist. Denn ein einzelner Radfahrer kann ja nun einmal nicht ein Auto vom Radweg wegkippen (umgekehrt ist das einfacher: Fußgänger oder Radfahrer, die Autos im Wege stehen, werden einfach umgefahren, fast täglich liest man einen solchen Fall in der Presse). Der eine Fahrer fügte außerdem hinzu, daß sein Motor kaputt sei und er gar nicht wegfahren könne. In dem Moment schöpfte der Radfahrer Hoffnung: Von vorne kam eine Politesse. Sie sprach mit dem Radwegparkern und konnte sie nach einigem Hin und Her tatsächlich davon überzeugen, daß sie vom Radweg wegfahren müßten, und gleich da vorne sei ja eine Tiefgarage. Bemerkenswerterweise sprangen die Motoren beider Wagen sofort an und sie räumten den Radweg. Der Radfahrer erkundigte sich noch bei der Dame, ob die Herren denn keine Strafe für

die Übertretung der Straßenverkehrsordnung und der groben Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer zahlen müßten. Er erhielt die Antwort, daß man so inhuman nicht sein dürfte. Da wurde es dem Radfahrer klar: Autofahrer sind humanere, bessere und wichtigere Menschen, die auch ruhig einmal die Gesetze übertreten dürfen, Radfahrer dagegen sind Menschen zweiter Klasse - in den Augen der Polizei.

Während der Zeit - einige Minuten -, die der Radfahrer dort verbrachte, kamen einige weitere Radfahrer dort entlang gefahren. Sie schimpften zwar auch, ließen sich aber nicht lange aufhalten, sondern fuhren entweder auf der Straße oder auf dem Bürgersteig vorbei. Und stärkten damit natürlich die Meinung der Radwegparker und der Polizistin, daß ein Radwegparker ja gar kein so bedeutendes Hindernis sei, man sieht es ja, die Radfahrer fahren vorbei, es stört sie gar nicht wesentlich. Was natürlich dazu beiträgt, daß solche Autofahrer das nächste Mal ihr Auto wieder ohne Bedenken auf den Radweg stellen.

Ich möchte deshalb dafür plädieren, daß wir Radfahrer in dieser Sache etwas mehr tun. Wenn nämlich so ein radwegparkender Autorüpel sich plötzlich fünf Radfahrern gegenüberstellt, die ihn dringend auffordern, den Radweg sofort zu verlassen, dann geht das erstens sehr viel schneller und er wird es sich überlegen, ob er sich noch einmal in eine solche unangenehme Lage bringen wird. Nicht nur schimpfen, liebe Freunde, sondern auch etwas tun!

Peter Muthesius

Ganz schön stark!

Manchmal schützen auch die besten Fahrradabstellanlagen und die besten Fahrradschlösser nicht vor Schaden. Erhardt Vortanz hatte sein Fahrrad an die Geländer-Ständer vor der ADFC-Geschäftsstelle in Frankfurt mit zwei Trelock "Ultrasafe" abgeschlossen (Kaufpreis 87,- pro Stück).

Diese eigentlich recht sichere Aufbewahrungsart muß wohl jemanden provoziert haben. Als er sein Rad wieder benutzen wollte, konnte man die Schlösser nicht mehr in die Schlösser stecken. Jemand hatte mit "Flüssigmetall", einer schnell aushärtenden Metalllösung, mit der man üblicherweise Löcher in Regenrinnen repariert, die Schließzylinder "dicht" gemacht.

Das Fahrrad mußte also dort stehen bleiben, bis es mit einer "Flex" (Schleifer mit Trennscheibe) losgeschnitten werden konnte. Der Schaden beträgt fast DM 200,-, - die Hausratversi-

cherung zahlt nicht, weil nur der Diebstahl von "fest mit dem Fahrrad verbundenen Gegenständen" versichert ist, nicht aber die Beschädigung.

Hilfen für Reise- und Fernradler

Bei der IFMA 86 wurden im Rahmen des "1. IFMA-Tourenradler-Treffs" zwei Projekte vorgestellt, die für Reise- und Fernradler von Interesse sein dürften.

Zum einen geht es um Informationen über außereuropäische Länder für fernwegeplagte Radler, zum anderen um Übernachtungsmöglichkeiten für Tourenradler nach dem Prinzip gegenseitiger Hilfe. In beiden Fällen ist der Initiator Wolfgang Reiche vom ADFC in Bremen. Für Interessenten ist weiteres Material bei unserer ADFC-Geschäftsstelle einzusehen. Direkte Informationen können angefordert werden bei: Wolfgang Reiche, ADFC-Bremen, Postfach 107 744, 2800 Bremen 1.

★★

**Sportwerkstatt
Verkauf - Reparatur
Boote und Zubehör
Leichtausrüstung
Dachträger**

HEGU

Fahrradtaschen Zelte Schlafsäcke
Leichtmatratzen Rucksäcke Daunennest
westen Dachträger Fahrradhalter
Fachliteratur Reisebeschreibungen
Lehr- und Handbücher

HEGU - Sportwerkstatt
Fahrrad- & Kanuladen
An- und Verkauf Reparatur
6106 Erzhausen bei Darmstadt
Industriestr.9 Tel.06150-7196

Förderndes Mitglied im ADFC Rhein-Main

Ein Alpen-Carrymore oder Die Grenzen der Belastbarkeit

von Harald Braunewell
(Teil 2)

In 4/86 waren Vorbereitungsüberlegungen für unsere Alpenpaßtour und Bedingungen für ein "flatterfreies" Abfahren mit Gepäck dargestellt worden. Nun vergegenwärtigen wir uns, was bei solch einem Alpenpaßaufstieg von Rahmen und Laufrädern, ganz zu schweigen von Kette und Kurbeln, verkraftet werden muß (mein Material hatte bereits 20 Pässe hinter sich; mehr als ein Dutzend sollten folgen!): Nehmen wir mal einen mittelmäßigen Anstieg von etwas mehr als 20 km Länge (bei durchschnittlich 10% Steigung), wie z.B. beim Umbrail/Stilfser Joch von Sta Maria aus. Das sind bei einer 1:1 Übersetzung dann 10.000 Verwindungen um bis zu 1 cm aus der Mittelebene des Rahmens nach links und ebensoviele nach rechts! Entsprechend hoch sind die Schwerkkräfte, die die Lager, die - beim Hinterrad zudem noch außermittig gespannten - Speichen und die Felgen aufnehmen müssen! Und das bei 15 Pässen also 15 mal macht 150.000. Rechnet man Abfahrten und ebenes Gelände mit ihrer nicht so starken Belastung nur mit der idealen Hälfte mit, so kommen aus 3 Alpenpaßtouren immerhin eine Million Verwindungen zustande (Zum Vergleich: Querfeldein Radrennfahrer tauschen in einer Saison mindestens zweimal ihren Rahmen aus! Und in der Windturbinen-Technik gelten eine Milliarde Umdrehungen - immerhin bei idealer Auswuchtung! als Herausforderung an die Hersteller.

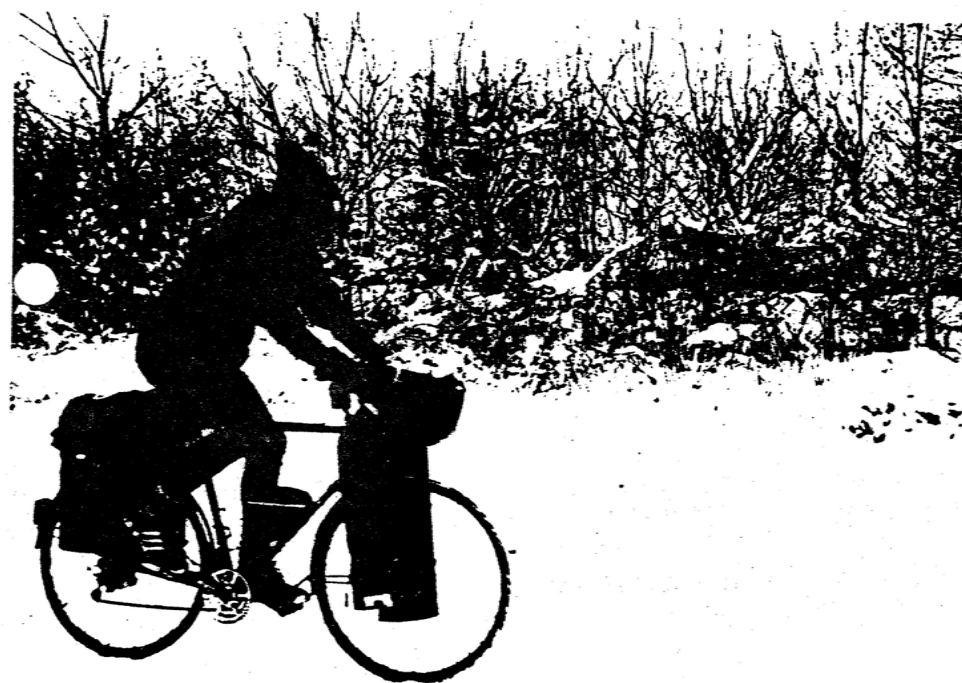
Und so kam es denn auch, wie es kommen mußte: Nicht physische oder psychische Belastung setzt Grenzen eines solchen Unternehmens - Ihr hättet Timm sehen sollen, wie er unter drohenden Gewitterwolken vom Umbrail aus das Stilfser Joch erstürmte!! - sondern schlicht und einfach das Material. Obgleich stets optimal zentriert, platzten mir zwei Speichenköpfe weg, einer vorn, einer hinten (noch dazu rechts: glücklicherweise konnte ich die Ersatzspeiche "einfädeln". Wir mußten alle 4 Laufräder fast täglich nachspannen), ganz zu schweigen von dem sich am letzten Tag an Timm's Hinterrad andeutenden Felgenbruch: Von sage und schreibe 5 nebeneinanderliegenden - geputzten - Speichenlöchern gingen Haarrisse aus, alle nach links, also nach der weniger straff gespannten Speichseite. (Qualitativ bessere Felgen wie die angebrochenen sind inzwischen auf dem Markt erschienen.)

Zu bemerken wäre noch, daß wir Verpflegung für jeweils zwei Tage bei uns hatten, Kocher, Zelt, Wechsel- und Regenbekleidung, sowie Werkzeug (Speichenschlüssel, Kettennieter, Abzieher für Zahnkranz und Kurbeln, eine kleine Rohrzange, die entsprechenden Gabel und Imbuschlüssel, einen kleinen Hammer (auch zum Einschlagen der Zeltanhänger in felsigen Boden, Ersatzschlauch und Nylonfadenreifen, Spreichen, etc.) zusammen nicht mehr als jeweils 12 kg.

Ausgezeichnet bewährt hat sich die 3 x 7 Schaltung 28-37-48/12-14-15-16-17-20-28, die man sich sowohl mit Regina (CXS), als auch mit Maillard-Teilen (Compact SP) zusammenstellen (lassen) kann: sie ermöglicht ebenso extremes Klettern wie Abfahren, wie auch das feinstufige Fahren auf ebener oder leicht ansteigender oder abfallender Straße; so schafften wir in den 15 Tagen fast 1500 km (mit der Anfahrt auf Stuttgart und einer kleinen Bodenseeumrundung am 2. Tag), 15 Pässe, mehr als die Hälfte 2000-er, einmal deren drei an einem Tag! Ich weiß nicht wie viele Höhenmeter wir erklettert haben, 20.000 sind bestimmt nicht zu wenig geschätzt. Viermal gingen wir zu Fuß: Hinunter in die Viarmala-Schlucht, auf die unwegsame Alm hinauf ("Das die Milch hier

oben so süß ist, kommt von den vielen Blumen, die die Kühe fressen!"), den mittelalterlichen Mönchsweg über den Septimerpaß (wir fanden noch den alten Steig, den auch Luther ging) und, an dem einzigen Regentag, hinauf auf eine bewirtschaftete Hütte (Alk, Septimer und Hütte ebenfalls über 2.200 m hoch).

Unvergeßlich das Biwak dicht unter der Paßhöhe unter sternklarem Himmel, der Ortlergletscher, der mit eiserner Faust den Fels im Griff hat, die Seen, die Wildwasser, die rauschenden Abfahrten und nicht zuletzt jeder einzelne Tritt, der uns - in der Morgenkühle oder in der Mittagsglut - auf der sich schier endlos höherwindenden Paßstraße dem Gipfelpunkt näherbrachte...



OG-DARMSTADT

Für die Mitglieder im Bereich Darmstadt stehen folgende Ansprechpartner im ADFC zur Verfügung:

OG-Sprecher: Hannes Metz
Rundeturmstr. 16
6100 Darmstadt
Tel.: 06151-26664
Fahrradtouristik: Herbert Ende
Taunusstr. 12
6100 Darmstadt
06151-74789

Fahrradtechnik: Gerhard John
Am kleinen Woog 4
6100 Darmstadt

Das nächste Treffen der OG-Darmstadt findet am 13. Januar 1987 um 19.30 Uhr in der Rundeturmstr. 16 statt.

Termine OG-Hanau

12.1.87 um 19.00 Uhr

2.2.87 um 19.00 Uhr

23.2.87 um 19.00 Uhr

Bitte jeweiligen Treffpunkt vorstehender Veranstaltungen unter 06181-20702 nachfragen.

16.3.87 um 19.30 Uhr Gaststätte
"Zum Rappen", Dechneigasse

Kurz Gemeldet

Einbruch in die
Radwegebenutzungspflicht?

Frankfurter Rundschau vom
9.12.86 ("Radler starb nach Unfall..."):

"...Anklagevertretung und Gericht (...) wehrten sich dagegen, daß der Tod eines Radfahrers bagatellisiert werden sollte. Der Mann habe eine Vorfahrt gehabt und sich -- auch wenn er den Radweg nicht benutzte (Hervorhebung durch Redaktion) -- keineswegs verkehrswidrig verhalten..."

(HB)

So ändern sich die Zeiten

Bei 1,7 Promille kommen Radfahrer vor Gericht! Zitat aus der Frankfurter Rundschau vom 29.10.86:

"...noch 1983 waren die Richter des Bundesgerichtshofs der Meinung gewesen, daß nach ärztlichen Erkenntnissen kein Alkoholgrenzwert für Fahrradfahrer festgestellt werden könne. Das ist jetzt anders; 1,7 Promille soll die Grenze nach Meinung der höchsten Richter sein (Hervorhebung durch Redaktion)..."

Recht so! Einschlägige Erfahrungen beweisen, daß man zwar nach Alkoholgenuß durchaus noch gefähig, aber keineswegs mehr in der Lage ist, sich auf dem Rad zu halten...

(HB)