



RAD & TAT

RUNDBRIEF DES ADFC-BEZIRKSVEREINS RHEIN-MAIN e.V.
4/86 (Oktober, November, Dezember 1986)

EINLADUNG ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG

am Mittwoch 5. November 1986,
19 Uhr, im Ph.-Jakob-Spener-Haus,
Dominikanergasse 5, 6000 Frankfurt 1

Tagesordnung

1. Genehmigung des Protokolls vom 5.2.86
2. Bericht des Bezirksvereins von Februar bis Oktober 1986
3. Berichte der Ortsgruppen
4. Bericht des Landesverbands Hessen
5. Künftige Aktivitäten
- Radtourenprogramm
- "Mit dem Fahrrad zur Arbeit" 1986
/ Vergabe der Bundesmittel an Ortsgruppen

ZWEIMAL HERBSTTREFFEN

Dem durch den letztjährigen Andlung zum Herbsttreffen auf Schloß Dhaun eine Aufteilung der Themen notwendig geworden war, soll in diesem Jahr ein neues Konzept versucht werden: Das Wochenende in Dhaun (eine Woche vor Erlangen) soll mehr der Kontaktpflege und informellen Gesprächen dienen. Das Seminar in Erlangen soll dagegen konkrete Hilfen und Hinweise für die Arbeit der örtlichen ADFC-Gruppen geben.

Wir wollen dabei zwei Themenbereiche ansprechen, die bisher in der ADFC-Arbeit sicher recht unterschiedlich behandelt worden sein dürften: die Verkehrssicherheitsarbeit und die Service-Leistungen des ADFC.

6. Wahl der Kassenprüfer 1986/87

7. Sonstiges

Weitere Anträge zur Tagesordnung müssen bis 29. Oktober 1986 beim 1. Vorsitzenden Karl Heinz O. A. Ziegler eingegangen sein.

Die Rikscha geht unter

DJAKARTA, 22. September (dpa). Um des chronischen Verkehrschaos in Indonesiens Hauptstadt Jakarta Herr zu werden, haben die Behörden rund 20 000 Fahrrad-Rikschas in die Java-See gekippt, berichtete die „Jakarta-Post“ am Montag. Dort sollen sie jetzt eine Laichstätte der Fische werden, zitierte das Blatt den Sprecher der Stadtverwaltung, Muchroji Sutomo. Weitere 25 000 Rikschas würden unter Verschluss gehalten, bis über ihre Verwendung entschieden sei.

Seit einem Jahrzehnt kämpft die Verwaltung gegen die Dreiräder, die nach ihrer Ansicht den motorisierten Verkehr behindern. Dabei sind diese ein billiges und bequemes Verkehrsmittel für Millionen Einwohner, besonders in den labyrinthartigen Nebenstraßen. Oft kann man ihre Fahrer, die zu den ärmsten Einwohnern zählen, wie wild strampeln sehen, um den Polizeiwagen zu entkommen, die sie einsammeln sollen.

Nach Angaben Sumotos sind in den beiden vergangenen Jahren über 40 000 Rikschas beschlagnahmt worden. Ihre Hersteller wurden vor der weiteren Produktion gewarnt. Die Rischkafahrer werden gedrängt, im Rahmen eines Umsiedlungsprogramms die überbevölkerte Insel Java zu verlassen.

(Frankfurter Rundschau v. 23.9.86)

ADFC-HERBSTSEMINAR IN ERLANGEN

vom 31. Oktober bis 2. November 1986, ein Arbeitstreffen mit dem Generalthema "ADFC vor Ort".

Das Wochenende wollen wir einleiten mit der Aktion "Bezirksvereine stellen sich vor". Diese Selbstdarstellung dient zum einen dem gegenseitigen Kennenlernen und zum anderen der inhaltlichen Vorbereitung auf die beiden Themen.

Der Arbeitsstil im Seminar ist eine Mischung aus Referat, Kleingruppenarbeit und Plenumsdiskussion. Damit wir nicht nur sitzen und reden, ist am Samstagnachmittag Gelegenheit, auf einer Stadtrundfahrt durch Erlangen die Auswirkungen fahrradverkehrspolitischer Maßnahmen kennenzulernen.

Die Erarbeitung von konkreten Konzepten zu den beiden Hauptthemen soll wie die Vorstellung der einzelnen Bezirksvereine gleichzeitig auch Antworten auf die Frage liefern, die das Selbstverständnis des ADFC betreffen: Wer sind wir? Was wollen wir? Was können wir? Darum wollen wir zum Abschluß die Ergebnisse dieser Selbstverständnisdiskussion abstimmen mit Überlegungen von vorangehenden Treffen in Dhaun sowie den Vorstellungen des Bundesvorstandes; hieraus gewinnen wir schließlich gemeinsame Perspektiven für die zukünftige Arbeit des ADFC.

Anmeldeschluß: 1. Oktober. Kosten für die Unterbringung und Essen: 65 - 85 DM.

HERBSTTREFFEN IN DHAUN vom 24. bis 26. Oktober

Für Aktivisten und solche, die es werden wollen, sowie insbesondere für Mitglieder aus den Diasporagebietern.

Programm:

* So gründet man eine OG / einen BZV (Martin Jobst)

* Vom Umgang mit Politikern und Behörden (Horst Hahn-Klößner)

2 *****

I M P R E S S U M

"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 enthält Nachrichten für die Vereinsmitglieder und wird an andere 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 Redaktionsmeinung dar.

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

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

Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe: 5. Dezember 1986

* Beispiele einer wirkungsvollen Öffentlichkeitsarbeit (Annelene Küsters)

* Mitgliederrundbriefe: Funktion und Gestaltung (H. Hannemann / T. Prinzelin)

* Konferenz der Fachgruppen-Obleute (Rudi Schröder)

* Das Selbstverständnis des ADFC (Karl-Ludwig Kelber)

* Gemütliches Beisammensein / Dias / Filme

Teilnehmerbeitrag (inkl. Essen): ab Freitag 60 DM, ab Samstag 50 DM + Übernachtung (15 - 30 DM, je nach Zimmer).

Anmeldeschluß: 1. Oktober. Die Gebühren sind fällig mit der Anmeldebestätigung (Mitte Oktober).

MITTEILUNGEN AUS DEN ORTSGRUPPEN

DARMSTADT

Die ADFC-Ortsgruppe Darmstadt hat ab sofort als vorläufigen Ansprechpartner:
Dr. Jürgen Wolf
Eulerweg 3
6102 Griesheim

FRANKFURT

Auch 1987 wird in Frankfurt an jedem 1. Sonntag des Monats eine Radtour veranstaltet. Gute Ideen zu Fahrradtouren sind immer willkommen. Bitte bei der Geschäftsstelle melden.

Bei einem Ortstermin am 31. Juli 1986 in der Bockenheimer Landstraße (Frankfurt) mit dem Straßenbauamt wurde der Amtsvertreter auf verschiedene Baumängel hingewiesen, die Behebung der Mängel wurde zugesagt.

Vor dem Zürich-Hochhaus soll die Auffahrt abgesenkt werden (zur Zeit 8 cm), die Baustellenausfahrt Ecke Freiherr-vom-Stein-Str. ist jetzt Anfang September dank eines Bitumenkeils wenigstens provisorisch befahrbar.

Die Radwegfurten werden alle grün markiert, und die zur Zeit noch asphaltierten Radwegenden sollen demnächst aufgepflastert werden; das erhöht hoffentlich die Erkennbarkeit des Radweges.

Zum Thema Falschparken auf dem Radweg zeigte sich der Amtsvertreter sowohl ratlos als auch unzuständig.

Was lange währt, wird endlich (fast) gut: Nach zahlreichen mündlichen Hinweisen und nachdem auch die Polizei im Sommer 86 massiv auf das gefährliche Radwegende vor dem Frankfurter Polizeipräsidium hingewiesen hatte, brachte ein Brief im Rahmen unserer Aktion "Radfahrerfalle des Monats" auch diese fast ein Jahrzehnt währende Radler-Falle endlich zur Strecke. Plötzlich wurde innerhalb von wenigen Tagen ein Ortstermin mit den Spitzen der zuständigen Ämter anberaumt, und anscheinend wurde man sich auch schnell einig.

Der Radweg endet seit dem 8. August mit dem vorgeschriebenen Einfädelsstreifen, der durch eine Sperrfläche geschützt wird, und ist jetzt endlich mit der zutreffenden Beschilderung "Radweg-Ende" versehen worden. Dadurch wird das Einfädeln der Radler auf die schnell und stark befahrene Friedrich-Ebert-Anlage erheblich sicherer gestaltet.

Nach ersten Erfahrungen müssen sich die Autofahrer an das Beachten der Sperrfläche noch gewöhnen, ein gewisser Prozentsatz ignoriert die Sperrfläche, und fährt mit hoher Geschwindigkeit über sie hinweg.

Da wird wohl einer von uns Radfahrern noch dran glauben müssen, bevor man auch die Bordsteinkante versetzt oder zumindest eine Plastikschwelle spendiert.

Der Antwortbrief vom Ordnungsamt steht ohnehin noch aus...

MITTEILUNGEN DES BEZIRKSVEREINSVORSTANDS

Einige Mitglieder erhalten mit diesem Rundbrief eine Zahlkarte, viele zum zweiten Mal, einige schon zum wiederholten Male. Bitte zahlen Sie Ihren Beitrag innerhalb der nächsten 14 Tage ein. Eine Nachnahmezahlkarte mit Gebühr versenden wir wirklich nicht gerne. Bei Unklarheiten wenden Sie sich bitte an die Geschäftsstelle.

Bei Teilnehmern im Lastschriftverfahren wird der Beitrag '86, soweit noch nicht geschehen, im Oktober abgebucht.

* * *

MITGLIEDERAUSWEISE UND BEITRÄGE

Für alle, die die Satzung nicht zur Hand haben, folgende Information zu Ausweisen und Beitrag:

Das Vereinsjahr läuft vom 1. Januar bis 31. Dezember jedes Jahres, ebenso das Beitragsjahr.

Aus technischen Gründen werden die Mitgliederausweise bis zum 31.3. des Folgejahres ausgestellt.

* * *

ADFC-INFOSTAND

Für 1987 werden Leute gesucht, die den ADFC-Infostand an der Katharinenkirche (Zeil in Frankfurt) betreiben. Dieser Stand ist trotz Geschäftsstelle notwendig. Wer denkt: "Habe ich noch nicht gemacht, ich kenne mich nicht aus", muß sich deshalb keine Sorgen machen - wir arbeiten jeden/ jede gern ein. Wer Interesse hat, bitte in der Geschäftsstelle melden.

KORREKTUREN

Bezug: "Rad und Tat" 3/86 S. 3

Im Bundesland Hessen ist nicht nur der Bezirksverein Rhein-Main tätig, sondern auch der Bezirksverein Rhein-Neckar, der einige Mitglieder im südlichen Hessen betreut.

⁴ Bezug: "Rad und Tat" 3/86, S. 5

Die beiden stellvertretenden Vorsitzenden des Bundesvorstandes Schröder und Streichert sind gleichberechtigt.

Bezug: "Rad und Tat" 3/86, S. 5

Der 30 DM-Beitrag gilt nicht als Regelbeitrag für Schüler, Studenten und Rentner, sondern als ermäßigter Beitrag.

Bezug: "Rad und Tat" 3/86, S. 1

Der 1. Vorsitzende des ADFC-Bezirksvereins Rhein-Main, Karl Heinz Ziegler, schreibt sich ohne Bindestrich.

LANDESVERBAND HESSEN

LANDESVERBAND GEGRÜNDET

Am 20. August 86 wurde in Frankfurt der ADFC-Landesverband Hessen gegründet. In den Geschäftsführenden Vorstand wurden gewählt: Landessprecher: Dr. Jürgen Wolf, Griesheim bei Darmstadt; weitere Vorstandsmitglieder: Dr. Harald Braunewell, Frankfurt; Armin Krause, Wiesbaden und Christina Romeis, Frankfurt. Mitglieder sind die ADFC Bezirksvereine in Hessen. Soweit am Wohnort (noch) kein Bezirksverein vorhanden ist, können auch einzelne ADFC-Mitglieder mit Wohnsitz in Hessen Mitglied beim Landesverband werden. Die Satzung des Landesverbandes erhalten Interessierte gegen Freiumschlag.

BISHERIGE AKTIVITÄTEN

Ausarbeitung und Erörterung mit den Landtagsfraktionen und dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft und Technik von "Empfehlungen für die Neufassung der Grundsätze für den Bau von Radverkehrsanlagen des Landes Hessen." Im Herbst beginnen Fraktionsgespräche zwischen der SPD und den Grünen über die Neufassung der gültigen Grundsätze auf der Grundlage der Empfehlungen des ADFC Landesverbandes. Die "Empfehlungen" sind beim Landesverband erhältlich.

Kontakte wurden aufgenommen, bzw. Gespräche geführt mit den verkehrspolitischen Sprechern der Landtagsfraktionen, den hess. Verbänden der Städte und Gemeinden, den hess. Straßenbauämtern und dem ADAC Hessen.

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg werden auf Vorschlag des LV (Landesverband Hessen) in Zusammenarbeit mit dem HMWIT vom Hess. Straßenbauamt Da.-Dieb. auf ausgewählten Kreuzungen von Bundes- und Landesstraßen Radstreifen abmarkiert. Kreuzungen von oder mit Bundesstraßen in anderen Landkreisen in Gemeinden mit weniger als 80.000 Einwohnern (über 80.000 Einwohner sind die Gemeinden selbst zuständig) sollen folgen. Bitte Abmarkierungswünsche beim LV melden.

GEPLANTE AKTIVITÄTEN

Durchführung eines Modellvorhabens "Fahrradfreundlicher Landkreis" mit dem Landkreis Da.-Dieb. und, wenn möglich, den Städten Darmstadt, Wiesbaden und Kassel. Durchführung eines Seminars zum Thema "Aktueller Stand von Radverkehrsanlagen im In- und Ausland" unter Beteiligung und mit Unterstützung des HMWIT im Winterhalbjahr 1986/87.

Anschrift:
ADFC Landesverband Hessen
Dr. Jürgen Wolf
Eulerweg 5
6103 Griesheim

FAHRRÄDER IN DER EISENBahn

Im nachfolgende Bericht über den Transport von Fahrrädern in der Deutschen Bundesbahn wurde der Redaktion vom Vorsitzenden des Bezirksvereins Rhein-Main Karl Heinz Ziegler zugeschickt. Da es sich bei diesem Thema um einen Sachverhalt handelt, mit dem schon viele Radfahrer in Berührung kamen, bittet er um Diskussion, Leserbriefe oder sonstige Stellungnahmen.

Aus dem Parlament:

Abgeordneter Rusche (Die Grünen):
Wie gewährleistet die Deutsche Bundesbahn einen sachgerechten Transport von Fahrrädern als Reisegepäck, und wie werden die Bundes-

⁵ bahnkunden entschädigt, wenn ihre Fahrräder durch unsachgemäßen Transport beschädigt werden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Schulte vom 23. Mai:

Die Deutsche Bundesbahn (DB) hält für ihren Reisegepäckdienst eine umfangreiche Lade- und Beförderungsorganisation bereit, die auf einen schnellen, zuverlässigen und schadensfreien Transport ausgerichtet ist. Fahrräder werden dabei grundsätzlich zusammen mit den anderen als Reisegepäck aufgegebenen Gegenständen in den Gepäckwagen der Reisezüge befördert. Zur Verhütung von Schäden sind Fahrräder stehend in Wagenlängsrichtung zu verladen und gegen Umfallen zu sichern. Als Beitrag des Reisenden zur Vermeidung von Transportschäden wird gefordert, daß die Gegenstände in einer für die Beförderung als Reisegepäck geeigneten Weise verpackt sind. Fahrräder ohne Verpackung sind sehr anfällig für Belastungen durch Stoß und Druck; von ihnen gehen aber auch Gefahren für anderes mitverladenes Reisegepäck aus. Die DB nimmt zwar auch unverpackte Fahrräder zur Beförderung an, doch ist damit ein Ausschluß der Haftung verbunden für die Schäden, die aus der mit dem Fehlen einer Verpackung verbundenen Gefahr entstehen können.

Im Falle eines Schadens hat die DB -- unter Vorbehalt des genannten Haftungsbefreiungsgrundes -- dem Reisenden den Betrag der Wertminderung des Gepäcks bis zum Höchstbetrag von 1600 DM je Gepäckstück zu zahlen. Ist eine Beschädigung auf Vorsatz der DB zurückzuführen, so ist der nachgewiesene Schaden (keine Obergrenze) und im Falle grober Fahrlässigkeit der DB der nachgewiesene Schaden bis zum Doppelten des vorgenannten Höchstbetrages zu ersetzen.

WIE MAN DAS "FLATTERN" VERMEIDET

von
Harald Braunewell

Unter "Flattern" (auch Shimmy-Effekt genannt) ist das schnelle Hin- und Herschwingen der Rahmen-Vorderpartie bei festgehaltenem Lenker zu verstehen. Es tritt als Resonanz-

schwingung, vornehmlich bei höheren Geschwindigkeiten und Gepäckzuladung, auf und führt leicht zum Sturz.

Hier einige Hinweise, wie man das Flattern vermeiden kann, bzw. worauf man bei der Auswahl seines Tourenrahmens und der Zusammenstellung der Teile achten sollte:

* Der Schwerpunkt der Vorderrad-Gepäcktaschen sollte in der Lenkachsebene durch die Gabelscheiben liegen.

* Die Lenkertasche sollte, wenn überhaupt, nur mit leichtgewichtigen Sachen belastet werden.

* Schwergewichtige Sachen entweder nur links oder nur rechts in den Packtaschen verstauen - nur symmetrisch verstaute Masse schaukelt auf.

* Schmalere Reifen verwenden: ein 25 mm-Hochdruck-Reifen hat erheblich weniger impulsgebende Masse als ein 32-er und, wirklich hart aufgepumpt, schlägt auch keine Kante durch.

* Keine geflickten Schläuche verwenden.

* Keine dünnwandigen (konifizierten = "butted") Rohre verwenden (die Verwindungs- bzw. Torsionssteifigkeit eines Rahmens bzw. eines Rohrs ist umso besser, je größer die Fläche des Rohrwandquerschnitts und der Rohrdurchmesser ist: der "wirksame" Querschnitt ist das Produkt aus Querschnittsfläche und Quadrat des Durchmessers.

Und wenn das Rad ins Flattern kommt: **N e r v e n - b e h a l t e n ! ! !** Wenn's geht, geradeaus weiterfahren. Stotternd bremsen. Bei relativ niedrigen Geschwindigkeiten ist in manchen Fällen Beschleunigen besser als Bremsen, um aus dem Resonanzbereich herauszukommen.

SELBSTHILFE GEGEN FALSCHPARKER

Am Sonntag, den 7. September parkten, wie so oft am Sonntagnachmittag, die Autos der Kuchenkäufer auf dem Radweg vor dem Frankfurter Café Laumer. Zwei Radler, die sich hier zum x-ten Mal von ihrem Radweg ver-

drängt sahen, nutzten die Nachlässigkeit eines Renault-Fahrers. Da der Zündschlüssel steckte, fuhr einer von ihnen das falsch geparkte Auto vom Radweg und noch ein bisschen weiter. Auf diese Weise verhalfen sie dem Falschparker zu einem hoffentlich heilsamen Fußmarsch, und machten außerdem den Radweg auch für die nachfolgenden Radler (oder für das nächste Auto - R.v.d.P. / Redaktion) frei. Also liebe Falschparker, bitte Schlüssel stecken lassen...

EIN ALPEN-CARRYMORE oder Die Grenzen der Belastbarkeit

von
Harald Braunewell

Bergwanderer nennen eine Tour mit Überlebensgepäck (Zelt und Verpflegung) und Zeitnahme über zwei Tage ein Carrymore ("schlepp' noch mehr!"). Warum nicht auch einmal ein Fahrrad-Carrymore?

Die Vorstellung reizte uns, hierfür einen "Vorlauf" auszuprobieren, zumal bei mir einschlägige Erfahrungen (10 Pässe, 10000 Höhenmeter, 10 Tage) vorlagen. Timm war Alpenpaß-Einsteiger und bereitete sich auf das Unternehmen durch Mittelgebirgsfahrten vor, wenn auch hier die superlangen Aufstiege und Abfahrten fehlen - Steilstellen über 15 Grad sind auch in den Alpen recht selten. Würden wir die Anstrengungen bewältigen, das Abenteuer, die "Fahrt ins Blaue", den Streß des "Point of no return", von dem aus es nur noch ein "Vorwärts" gibt, würden wir es schaffen, ohne Höhenanpassung, aus dem Stand heraus aus dem Tiefland, ohne Ruhetage zwischendurch ein Dutzend Pässe oder mehr zu fahren? Würden wir der psychischen Herausforderung des "Auf-uns-selbst-gestellt-seins" gewachsen sein?

Den Gedanken an Mountain-Bikes verwarfen wir, noch ehe er uns kam: Ein solches ausschließlich für Fahrten im Gelände konzipiertes Gerät eignet sich - allein schon wegen seines höheren Gewichts, der breiten, nur schwer zu beschleunigenden Stollenreifen, der für lange Distanzen un-

günstigen Sitzposition (der breite Lenker ermüdet die Arme, die niedrige Sattelhöhe verursacht Blutstauungen in den Kniekehlen usw.), einer notwendig werdenden Pedalumrüstung auf Haken, Riemen und Klammern zum Rundtreten - nicht für die Straße!

Daß bei Timm, dem 90-Kilo-Mann, nach Abschluß der Gepäcktrainingsfahrten das Oberrohr seines Rahmens nach unten durchgedrückt war, was sich durch Wellenbildung auf der Oberseite verriet und leicht mit der Meßlatte verifiziert werden konnte, betrachteten wir als Folge der Verwendung minderwertigen Materials durch den Hersteller (er hat den Rahmen auch anstandslos zurückgenommen). Mit einem neuen Rahmen erheblich besserer Qualität von Sloughi mit Mannesmann-Chrommolybdänstahl-Rohren ging Timm dann auf die große Tour.

Ich mit meinen 72 kg blieb bei meinem zwar etwas schwereren, aber altbewährten flatterfreien 2040-MOTOBECANE-Rahmen, welche Entscheidungen wir trotz einiger unbedeutender Flatteransätze, die wir durch Ändern der Sitzposition (Sloughi) bzw. Erleichtern der Lenkertasche (MOTOBECANE) leicht abstellen konnten, haben wir unsere Wahl im Verlauf der Tour nicht bereut.

Von entscheidender Wichtigkeit dafür, daß sich der Lenkkopf des Rahmens nicht aufschaukelt, also die Flatterfreiheit auch bei steilen, auch kilometerlangen Alpenpaßschußabfahrten, ist die Mittelbelastung der Vorderpartie des Fahrrades (Schwerpunkt vorne in der Gabel-ebene; hinten soweit nach vorn wie möglich und schweres in den Packtaschen nach unten; Low-Rider bieten nur vorne Vorteile; wir sahen sogar ein Rad auf der Tour, das nur mit VR-Taschen gepackt war).

Fortsetzung folgt

* T E R M I N E * T E R M I N E * T E R M I N E * T E R M I N E *

Aschaffenburg

Treffen im "Grauen Stein", Elisabethstraße, jeweils 3. Mittwoch im Monat:
15. Oktober
12. November (eine Woche früher wegen Buß- und Bettag)
17. Dezember

Weitere Veranstaltungen:

18.10., 14 Uhr, Treffpunkt Marktplatz 2, VHS. Stadtfahrt in und um Aschaffenburg. Fahrt zu aktuellen Brennpunkten der Verkehrsplanung, zusammen mit der Volkshochschule.

Fr. 12.12., 20 Uhr. Ratskeller, Diabend von diesjährigen Radtouren.

Bad Homburg

Treffen jeden ersten Donnerstag im Monat um 20 Uhr im Haus der Altstadt, Rind'sche Stiftstr. 2:
2. Oktober
6. November
4. Dezember

Frankfurt

Frankfurter Radlertreff, jeweils 1. Mittwoch im Monat um 19 Uhr, Jacob-Spener-Haus, Dominikanergasse 5 (außer im Dezember):
Mi. 1.10. Bericht von Messebesuchern über die IFMA '86
Mi. 5.11. Mitgliederversammlung des ADFC-Bezirksvereins Rhein-Main (Einladung auf S. 1 dieses Rundbriefs)
Mi. 3.12., ausnahmsweise in der Petergemeinde, Bleichstr. 44. Jahresrückblick (Aktionen, Touren, usw.. Bitte Fotos und Dias mitbringen!)

Wiesbaden

Treffen, 3. Dienstag im Monat, jeweils 19 Uhr, im Vereinszimmer des "Tattersall", Lehrstraße 13, Wiesbaden:
21. Oktober (zu dieser Sitzung wird der vor kurzem von der Stadt Wiesbaden eingestellte "Radwegeplaner" - ggf. zusammen mit dem zuständigen Herrn aus dem Tiefbauamt - eingeladen)
18. November
16. Dezember

Darmstadt

Jeweils 20 Uhr, Treffen in der Bes-
sunger Knabenschule, Ludwigshöher-
straße 42:

Do. 9. Oktober
Do. 11. Dezember

Hanau

So. 12.10. Tour de Herbst, Abfahrt
10.30, Rathaus (Einzelheiten bei
Norbert Adam, Salisweg 66, anfragen)
Treffen jeweils montags um 19.30 Uhr
in der Gaststätte "Zum Rappen":

13. Oktober
3. November
24. November
15. Dezember

DER KOMMENTAR:

Leichtsinn im Dunkeln
von
Michael Bunkenburg

Haben Sie schon einmal einen Motor-
radfahrer vorbeibrausen sehen mit
dem Helm am Arm statt auf dem Kopf?
Hat er Ihnen imponiert wegen seiner
sportlichen und lässigen Art? Ich
finde ein solches Verhalten töricht
und fahrlässig, da vorhandene und
mögliche Maßnahmen zur eigenen Si-
cherheit nicht genutzt werden.

An diesen Motorradfahrer denke ich
immer, wenn Radfahrer bei Nacht und
Nebel ohne Beleuchtung unterwegs
sind. Vielleicht ist das Rücklicht
bereits seit 4 Wochen defekt, es
erscheint aber als nicht so wichtig,
repariert zu werden. Dann gibt es da
die großen Energiesparer, die aus
falsch verstandener Energieersparnis
heraus den Dynamo nicht anschalten.

Fahren ohne Licht bei Dämmerung und
Nacht ist absolut kein Kavaliersde-
likat - es ist unverzeihlich leicht-
sinnig. Das Übersehen - oder das zu
späte Erkennen eines Radfahrers
gehört zu den Hauptursachen von Un-
fällen. In der dunklen Jahreszeit
gilt das in besonderem Maße. Leider
wiegt sich mancher Radfahrer in Sicherheit,
da er selbst die anderen Verkehrsteil-
nehmer gut sieht - aber selbst be-
wegt er sich in einer geradezu
tödlichen Tarnkappe.

8 Die Beleuchtungsanlage am Rad gehört
leider nicht zum Ruhmesblatt der
Fahrradtechnik. Gerade deshalb sind
die gesetzlich vorgeschriebenen Be-
leuchtungs- und Sicherheitseinrich-
tungen ein absolutes Minimum: Be-
leuchtung vorn und hinten, Rück-
strahler, Reflektoren an den Peda-
len, sowie Speichenstrahler. Es gibt
eine Vielzahl an zusätzlichen Mög-
lichkeiten, mehr für ein rechtzei-
tiges Erkantwerden zu tun, z.B.
Standlicht, reflektierende Gürtel
und Schärpen. Der ADFC Ostwestfalen-
Lippe hat eine Broschüre "Licht am
Fahrrad" mit vielen nützlichen Tips
herausgebracht. Sie ist zu beziehen
bei RADHAUS, Bielsteinstr. 34a, 48
Bielefeld für DM 5,- (ADFC-Mitglie-
der).

Nicht jeder kommt mit der Reparatur
seiner Beleuchtung am Fahrrad zu-
recht. Wer damit gut klar kommt,
sollte auch einmal einen Blick auf
ein anderes Rad der Familie, des
Freundes oder der Freundin werfen.
Vielleicht genügt ein kleiner Hand-
griff und die Beleuchtung strahlt
wieder.

Vor allen Dingen schieben Sie die
Inspektion Ihrer Beleuchtung nicht
auf die lange Bank - handeln Sie
sofort! In diesem Sinne wünsche ich
Ihnen, daß sie gut durch Herbst und
Winter kommen.

PRÜFEN DER BELEUCHTUNG

von
Michael Bunkenburg

Wenn die Beleuchtung streikt, kann
man sich in den meisten Fällen selb-
ber helfen. Trauen Sie sich nur und
schauen einmal Ihr Fahrrad genauer
an. Hier sind einige Tips, die Ihnen
helfen werden:

* Leitungen von Dynamo zu Lampe und
Rückleuchte prüfen: blanke Stellen,
gebrochene Leitung, lockere Schrau-
ben?

* Ende der Leitungen auf korrekte
Befestigung prüfen: abisoliert,
Schraube oder Klemme sauber und
fest?

* Birnchen testen: Birnchen an einer
4,5 Volt-Taschenlampen-Flachbatterie

ausprobieren oder bei eingeschraub-
ten Birnchen die 4,5-Volt-Batterie
an Rahmen (Schutzblech) und Lampen-
kontakt (Dynamoklemme) halten.

* Vorder- und Rücklicht brennen im-
mer noch nicht? In diesem Falle
sollten sie Vorder- und Rücklicht
einzeln prüfen. Dazu beide Leitungen
am Dynamo abnehmen und einzeln mit
der 4,5-Volt-Batterie (oder durch
einzelnes Anklemmen am Dynamo)
testen.

Sollte der Fehler bis jetzt nicht zu
finden sein, muß ein Fachmann ran.
Fragen Sie entweder einen Tüftler im
Radantenkreis oder fahren Sie (bei
Tageslicht) zur nächsten Werkstatt.

NOCH EIN KOMMENTAR:

Dilettantismus
von
Rob van der Plas

Da steht wieder so ein Knüller in
diesem ADFC-Rundbrief, und Ähnliches
findet man in fast jeder ADFC-Ver-
öffentlichung: Ganz beiläufig er-
wähnt jemand in der Rubrik "Neues
aus den Ortsgruppen", daß "wohl erst
einer von uns Radfahrern dran glauben
muß", bevor die Stadt Frankfurt eine
vermeintlich (noch) bessere Lösung
für das plötzliche Enden eines Rad-
wegs vor dem Frankfurter Polizeiprä-
sidium installieren wird.

Obwohl der Berichterstatter richtig
erkannt hat, daß auch eine Sperrflä-
che auf der regulären Fahrbahn vor
dem Ende des Radwegs die große Sich-
erheit nicht bringt, waren die Zu-
ständigen der Stadt der Sache noch
dilettantisch nachgegangen, daß
sie das Problem nicht mal erkannten.

Aber auch unser Berichterstatter
geht der Sache aus verkehrstechni-
scher Sicht dilettantisch an. Eine zu
fast jeder Tageszeit sehr dicht und
schnell befahrene Straße, wie die
Friedrich-Ebert-Anlage, braucht alle
ihre Fahrspuren, um den Verkehr zu
verkräften. Natürlich wird eine
Sperrfläche ignoriert und überfah-
ren, denn wo soll der Verkehr der
rechten Fahrspur plötzlich hin?
Wenn nicht wenigstens eine 4-Meter-
breite Fahrspur vorhanden ist, läßt
sich keine derartige Lösung durch-
führen.

9 Richtig erkannt: ein (sehr langer)
Bordsteinwulst (eher als eine
Schwelle), ist an so einer Stelle
erforderlich. Aber sie ist nur
möglich, wenn die erwähnte Mindest-
breite von 4 m vorhanden ist. Unter
den gegebenen Bedingungen dort eine
Schwelle zu fordern, ist völlig illu-
sorisch: sie wird unweigerlich zu
Schreckreaktionen, Unfällen und
Staus führen.

Mag sein, daß einige unserer blauäu-
gigen Kraftfahrzeugverkehrsfeinde
sich so eine Situation wünschen. In
der Praxis ist dieser Wunsch dilet-
tantisch, denn er ignoriert die
Wirklichkeit. Vielleicht finden wir
noch einen Dilettanten bei der
Stadt, der diese Lösung ausprobieren
wird. Innerhalb von zwei Wochen wird
der dann aber zu einem Rückzieher
gezwungen werden, und die Behörden
haben noch ein (durchaus gültiges)
Argument, um unsere Forderungen als
undurchführbar und unsere Wortführer
als Dilettanten und Spinner abzu-
stempeln.

Als ich vor sieben Jahren nach
Deutschland kam, war ich schon er-
staunt zu sehen, wie dilettantisch
Radfahrer sowie Verkehrstechniker
mit dem Fahrradverkehr umgingen. In
all den Jahren habe ich keinen ein-
zigen Fahrradaktivisten oder Ver-
kehringenieur kennen gelernt, der
nicht von dem gleichen falschen
Vorurteil ausging: nämlich, daß man
Fahrradverkehr und motorisierten
Verkehr auf getrennten Fahrbahnen
führen muß. Das trifft sogar bei
solchen Leuten zu, die von sich be-
haupten, nicht (mehr) mit diesem
Vorurteil behaftet zu sein.

Infolge dieses Vorurteils ist es
nicht das Ziel ihrer Bemühungen,
optimale Verkehrsbedingungen für den
Fahrradverkehr zu schaffen, sondern
möglichst viele Radwege, bestenfalls
die bestmöglichen Radwege, zu bauen.
Die Vernunft und die Fachkenntnisse,
die bei der Lösung von Problemen des
motorisierten Verkehrs angewandt
werden, läßt man zugunsten dieses
Bestrebens fahren, sobald es um den
Fahrradverkehr geht: Schlaue und er-
fahrene Techniker handeln wie Di-
lettanten, genau wie es die Fahrrad-
aktivisten sind.

Das Problem in der Frankfurter Friedrich-Ebert-Anlage ist das gleiche, das vor über einem Jahr in unserem Rundbrief für eine andere Straße in Frankfurt angeprangert wurde. Das oben erwähnte Vorurteil läßt aber nicht zu, das grundsätzliche Problem zu erkennen: Das Problem der Radweeinmündung ist ganz einfach nicht richtig zu bewältigen, so lange man den Radweg für erforderlich hält.

Wäre der Radweg kein Radweg, sondern irgendeine Fahrspur für den allgemeinen Verkehr, so gäbe es gar keine Frage. Jeder, der Ahnung von der Verkehrsführung hat, würde erkennen, daß eine ähnlich plötzlich in eine andere Fahrspur einmündende Fahrspur gefährliche ist. Sie müsste einfach beseitigt werden, wenn sie nicht bis zum nächsten Knotenpunkt (Kreuzung) weitergeführt werden kann.

Nun ist diese unvollständige Fahrspur aber ein Radweg, und wird damit zur heiligen Kuh für alle Dilettanten - ob Fahrradaktivist oder vermeintlicher Verkehrsfachmann. Anstatt sich zu bemühen, die einzige echte Lösung des Problems - nämlich die Beseitigung des Radwegs - zu fordern, basteln die Dilettanten in beiden Lagern weiter an Scheinlösungen, die das Problem nur verlagern - nämlich aus der Verantwortung des Radfahrers in die Verantwortung des KFZ-Fahrers - wenn es an dieser Stelle kracht).

Für den motorisierten verkehr hat

man in der Verkehrskunde schon lange erkannt, daß es nicht darum geht, bei Unfällen Schuld zuzuweisen, sondern Unfälle zu vermeiden. Ich glaube, das sollte auch für den Fahrradverkehr gelten. Mich wird es jedenfalls nicht beruhigen, festzustellen, daß der Radfahrer (oder der KFZ-Fahrer) der dort verunglückt im Recht oder im Unrecht war. Wäre der Radweg nicht da gewesen, so wäre der Unfall vermieden worden.

Durch den dichten Verkehr der Friedrich-Ebert-Anlage müssen die Radfahrer sowieso fahren, ob über eine etwas längere oder eine etwas zere Strecke. Besonders gefährlich ist der Radfahrer nicht dort, wo er schon auf der Fahrbahn fährt, sondern gerade dort, wo er vom Radweg auf die Fahrbahn einschwenkt. Und das läßt sich nur vermeiden, wenn man ihm nicht zuerst dazu zwingt, von der Messe bis zum Polizeipräsidium auf einem (übrigens miesen) Radweg am Straßenrand zu fahren.

Es ist nur ein Beispiel. Hunderte von ähnlichen Situationen bilden Radfahrerfallen in allen Städten und Kreisen in unserem Bezirksverein und anderswo. Aber solange wir uns nicht vorstellen können, daß an manchen Stellen gerade das Vorhandensein eines Radwegs ein Problem verursacht, das es sonst gar nicht gegeben hätte, und von der Annahme ausgehen, einen Radweg dürfe man nie entfernen, werden wir die Probleme nicht lösen. So lange bleiben auch wir Dilettanten.

Anzeige

MEHR SICHERHEIT FÜR ZWEIRADFAHRER

Daß Radfahrer, vor allem auch Kinder, zu der unfallträchtigsten Gruppe der Verkehrsteilnehmer gehören, ist eine gesicherte, wenn auch traurige Bilanz. Ein wesentlicher Faktor - gerade bei Dämmerlicht und Dunkelheit - ist, daß sie von anderen Verkehrsteilnehmern zu spät gesehen werden.

In England hergestellt und bei den dortigen Motorradstreifen der Polizei zur Pflichtausstattung gehörend, wurden limonengelbe Leuchtgurte entwickelt, welche das Licht dreimal so stark reflektieren wie herkömmliche "Katzenaugen"; selbst bei geringstem Streulicht haben diese Gurte eine bisher unerreichbare Leuchtkraft.

Vertrieb für Deutschland durch Ahlemann-Vertrieb. Kleinschmidtstr. 48. 6900 Heidelberg.

Preis für klein, mittel, groß von DM 19,- bis DM 21.80 (+ Porto)