Rad & Tat

Rundbrief des ADFC Rhein-Main



ADFC Rhein-Main e.V. Postfach 110102 6000 Frankfurt 11

Unsere Geschäftsstelle in der Eckenheimer Landstraße 57b, Frankfurt, Telefon 069/ 590056, ist besetzt montags bis freitags von 17.00 -18.30 Uhr und samstags von 10 - 13 Uhr.

Konto des ADFC für alle Zahlungen außer steuerlich abzugsfähigen Spenden): Postgiroamt Frankfurt, Konto-Nr. 3913 21-604. ADFC-Spendenkonto: Frankfurter Sparkasse von 1822, Konto-Nr. 602400 . BLZ 500 502 01



Die Ortsgruppen und ihre Sprecher:

Aschaffenburg: Renate Gernhardt, Schneidmühlweg 31, 8750 Aschaffenbg Bad Homburg: Arnd Weber,

Feldbergstr. 7, 6380 Bad Homburg Bad Vilbel/Karben: Ulrich Hotz,

M.-Luther-Str.13, 6368 Bad Vilbel Darmstadt: Hannes Metz.

Rundeturmstr. 16, 6100 Darmstadt Dieburg: Sven Harthun,

Auf dem Hang 10, 6112 Groß-Zimmern Dietzenbach: Marc Schölermann.

Dammstr. 21, 6057 Dietzenbach Frankfurt: Johannes Niedecken

Elefantengasse 15, 6000 Frankf. 10

Hanau: Norbert Adam,

Salisweg 66, 6450 Hanau 7 Kaiserslautern: Elke Fischer,

Gärtnereistr.15, 6750 Kaisersl.

Mainz: Albert Spindler. Vogelsbergweg 9, 6095 Ginsheim 2

Offenbach: Günter Burkart,

Taunusstr. 57, 6050 Offenbach Wiesbaden: Armin Reich,

Priessnitzstr. 5, 6200 Wiesbaden

Impressum

"Rad & Tat", Mitgliederrundbrief des ADFC-Bezirksvereins Rhein-Main e.V. Erscheint alle drei Monate zu Beginn eines Quartals. Abgabe kostenlos.

Abdruck nichtkommerzieller Kleinanzeigen von Mitgliedern kostenlos; für andere Anzeigen gilt die Preisliste Nr.1

Beiträge und Leserstimmen sind willkommen:Kürzungen behält die Redaktion sich vor. Namentlich gekennzeichnete Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar.

Redaktion und verantwortlich für dieses Heft: Anne Modersohn

Redaktionsschluß für das nächste Heft: 15. Dezember 1987

Bitte Beiträge dafür schicken an die Geschäftsstelle, Stichwort "Rad + Tat".

Einladung zur Mitgliederversammlung

am Mittwoch, den 4. November 1987, im Jacob-Spener-Haus, Dominikanergasse 5. Frankfurt/Main.

Tagesordnung: _____

- 1. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 4. 2. 1987
- 2. Bericht über die Tätigkeit des Bezirksvereins vom Februar bis Oktober 1987
- 3. Berichte der Ortsgruppen
- 4. Bericht des Landesverbandes Hessen
- 5. Künftige Aktivitäten
- 6. Wahl der Kassenprüfer 1987/88
- 7. Wahl der Delegierten zum Landesverbandstag 1988
- 8. Sonstiges

Weitere Anträge zur Tagesordnung müssen bis 28. Oktober beim 1. Vorsitzenden Karl-Heinz O.A. Ziegler eingereicht werden.

Reparatur der Fahrradbeleuchtung

Bekanntermaßen ist die Fahrradbeleuchtung ein schwacher Punkt in der Fahrradtechnik. Es gibt dafür verschiedene Gründe. Einer liegt in der billigen Ausführung (Zubehör soll wenig kosten) der Komponenten wie Dynamo, Rückleuchte oder Kabelklemmen. Ein weiterer liegt in den gesetzlichen Bestimmungen, wonach die Fahrrad-Beleuchtung eine Leistung von 3 Watt haben muß - nicht mehr und nicht weniger. Kein Wunder also, daß in einem Bericht der Europäischen Gemeinschaft zum Fahrrad-Verkehr (und -Technik) die Lichtausbeute am Fahrrad zutreffenderd mit der "eines kranken Glühwürmchens" veralichen wurde. Wenn dann noch etwas an der Beleuchtungsanlage defekt ist. so sieht es im wahrsten Sinne des Wortes "finster" aus.

Vor einem Jahr hat "Rad + Tat"an dieser Stelle Tips zur Do-it-vourself- Reparatur der Fahrrad-Beleuchtung gegeben. Nun ist Fahrradtechnik und speziell -Beleuchtung nicht iedermanns (-fraus) Sache - und das muß auch nicht sein! Es gibt ja zum Glück noch die Werkstätten der Fahrradhändler, die dem ratlosen Radfahrer gern weiterhelfen.

Wir haben eine nichtrepräsentative Umfrace bei 15 Fahrradhändlern in Frankfurt und Offenbach gemacht, wie teuer eine Reparatur der Beleuchtungsanlage kommt. Dabei sind wir von der Annahme ausgegangen, daß nur ein Teil der Anlace (Birnchen oder Kabel) defekt ist - dies entspricht auch in den allermeisten Fällen den Ursachen.

Die Hälfte aller Händler hat prompt auf unseren Fragebogen geantwortet. Dabei haben sich zwei Berechnungsverfahren ergeben:

- Arbeitszeit und Material

Die Mehrzahl der Fahrradhändler berechnet die Reparatur nach Arbeitszeit. wobei in diesem Falle eine Zeit zwischen 5 und 15 Minuten, je nach Schwere des Defektes, angenommen wurde. Die Kosten dafür schwanken zwischen DM 3,50 und 12,00, zusätzlich kommen noch bis zu DM 2,00 für Material (Birnchen, Kabel) hinzu.

- Komplettpreis

Hierbei wird die Beleuchtungsanlage zu einen Pauschalpreis geprüft u.repariert, gegebenenfalls wird ein defektes Birnchen oder Kabel ersetzt. Es sind nur

einige Händler, die ein solches Berechnungsverfahren einsetzen. Die Kosten für eine solche Inspektion der Beleuchtung liegen zwischen DM 5.00 und 11.00.

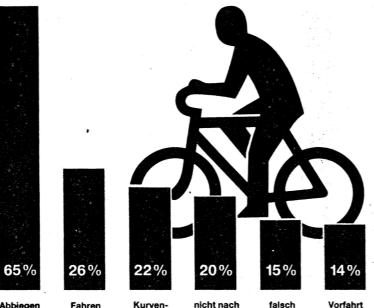
Auf jeden Fall sollten diese Angaben eine Ermunterung sein, die eventuell anstehende Reparatur der Beleuchtung s o f o r t in Auftrag zu geben. Die Werkstätten sind im Herbst nicht überlaufen, so daß Sie Ihr Fahrrad schnell wieder haben.

Die Reparaturkosten von etwa 10 DM sind wirklich nicht sehr hoch, wenn sie den Gewinn an Sicherheit betrachten, den Sie erzielen. Falls Sie Kinder haben, so schauen Sie auch einmal nach deren

Wir wünschen Ihnen weiter "Gute Fahrt"!

(Michael Bunkenburg)

Die häufigsten Fehler der Radfahrer



Abbiegen Handzeichen

Fahren Beleuchtung

Kurvenschneiden

nicht nach hinten

falsch einordnen nehmen

Radweg in falscher Richtung befahren

Haltelinien oder Rotlicht überfahren Radfahrer wieder an den Rand?

Breitere Lastwagen? NEIN DANKE!

Erinnern wir uns zunächst an unsere Forderung vom 6. 2. 1985, sogenannte Radfahrerspiegel für Lkw in der StVZO als Ausrüstungsvorschrift aufzunehmen. nächst fanden wir nicht besonders al Gegenliebe mit unserer Forderung. In den Verkehrsnachrichten des Bundesministers für Verkehr vom April 1987 kann man jedoch Folgendes nachlesen: "Solche Spiegel gibt es bereits für wenig Geld. Sie sollen in der geplanten Änderung der StVZO, möglicherweise noch in diesem Jahr. für Lkw mit mehr als 12 Tonnen verbindlich vorgeschrieben werden. Für Sattelzugmaschinen ab 12 Tonnen ist außerdem ein rechter Außenspiegel mit großem Blickwinkel vorgesehen." Das Verkehrsministerium nimmt an, daß Sichtbehinderungen öfter als angenommen Ursache schwerer Unfälle sind.

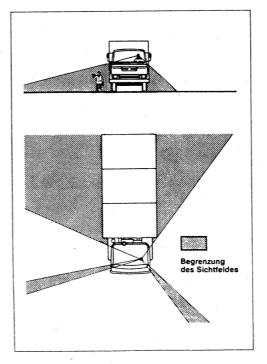
Die Zeiten werden aber nicht rosiger. Man denkt in Europa über die Vergrö-Berung der Maße und des Gewichts für Lkw nach: 2,5 Meter breit, 18 Meter lang und 50.000 kg (50 Tonnen) schwer. Wenn dann auf Autobahnen die Fahrspuren verengt werden, wird sich mancher Pkw-Fahrer so fühlen wie ein Fahrradfahrer, wenn die Kfz zu schnell und icht an ihm vorbeifahren.

Man möge bedenken, daß eine Vergrößerung der Lkw auch nicht im Interesse der Fahrer, der "Kings of the Road", liegen kann. Oft übermüdet und von Spediteuren gehetzt, muß am Ziel die Fracht noch selbst entladen werden. Danach findet die Ruhepause auch nicht an Ort und Stelle statt, sondern an speziellen Rastplätzen. Wehe, wenn dann Radfahrer unterwegs sind. Der tote Winkel oder der lange Bremsweg sorgen dann dafür, daß "Radfahrer auf lange Sicht aus dem Verkehrsraum verschwinden müssen." (Zitat eines Staatsanwaltes).

Auch die Deutsche Bundesbahn in ihrem Geschwindigkeitsrausch vermindert ihren Frachtservice. Mehr und mehr werden Güter durch private Unternehmen transportiert, also auf der Straße. Wobei die Konkurrenz zwischen denSpeditionen hart ist. sodaß mit harten Bandagen gekämpft wird. Nicht ohne Anlaß stellt die Gewerkschaft des Transportwesens die Forderung auf nach menschlicheren Arbeitsplätzen. Doch die Profit- und Gewinnsucht hinterläßt ihre Opfer.

Der ADFC, der ENFB (Niederlande) und die IG Velo (Schweiz) fordern auch bei der Veränderung von Maßen und Gewichten für Lkw in der europäischen Zulassungsnorm die Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Karlheinz O.A. Ziegler.



Verkehrsnachrichten 4 67

Velos auf der Straße

Zum Netzwiderstand von Velowegen

Dies ist die Kurzfassung des Referates, welches der renommierte Schweizer Verkehrsplaner Oskar Balsiger (Raumplaner NDS HTL, Stelle für Velofragen des Kantons Bern), am 2. April 1987 beim ADFC-Kongreß "Fahrrad – Stadt – Verkehr" in Frankfurt gehalten hat.

Wie gut es den Velofahrern geht, hängt nicht von der Zahl gebauter Velo-Weg-Kilometer ab. Tatsache ist, daß die Fahrradnutzung sogar zurückgehen kann, wenn Velofahrer gezwungen sind, schlecht angelegte oder ungeeignete Velowege zu benützen,

Wer Veloverkehr fördern will, muß sich mit der Frage auseinandersetzen wie das Verkehrsklima zugunsten des Veloverkehrs verbessert werden kann. Ins Gewicht fallen dabei ganz stark Maßnahmen, die den Bewegungspielraum der Velofahrer ausweiten und damit die Konkurrenzfähigkeit der muskelbetriebenen Fortbewegungsart gegenüber dem Motor vergrößern.

Velowege, die einzig der Trennung dienen, schränken den Bewegungsspielraum ein – hinsichtlich einer Veloverkehrsförderung helfen sie daher nicht weiter und sind meistens kontraproduktiv. Gelingt es dagegen mit einem Veloweg oder anderen Maßnahmen (z.B. organisatorisch: Vorgrün bei Ampelanlagen, Velogegenverkehr in Einbahnstraßen etc.) eine Verbindung schneller, bequemer und sicherer zu machen, also den Netzwiderstand für Veloverkehr herabzusetzen, können sehr wohl Leute zum Umsteigen auf das Velo animiert werden.

Nicht in den Velowegen an und für sich, sondern im Zwang, Velowege statt der "normalen" Fahrbahn benützen zu müssen, liegt eine der Hauptursachen, weshalb Radwegebau herkömmlichen Musters vielerorts einer Förderung derFahrrad-Nutzung Hindernisse entgegenstellt. Das "Muß" muß weg! Velowege haben im Netz der Veloverbindungen die gleiche Stellung einzunehmen wie Autobahnen im Netz der

Autoverbindungen; sie sind als zusätzliches Angebot zur "normalen" Straße zu verstehen und dürfen nicht länger dazu mißbraucht werden, dem Autoverkehr die Velos aus dem Weg zu räumen.

Gerade wenn Velowege und hinterliegende Velorouten nützlich sein sollen, sind im Bereich der "normalen"Fahrbahn Maßnahmen, die das Zusammenleben Auto/Velo erleichtern, unerläßlich, soll diese als Zubringer und Feinverteiler ihre Funktion im Netz der Veloverbindungen befriedigend erfüllen können.

Oft lassen sich mit Velowegen und rück-wärtigen Velorouten nur einige wenige Velofahrerbedürfnisse abdecken, z.B. jene der Kinder, des Ausflugsverkehrs, der gemächlichen Treter. Hauptfahrbahn und Rückgrat in den Netzbeziehungen der flotten Flitzer und Alltagsradler ist und bleibt in den meisten Fällen die "normale" Straße. Entgegen anderslautenden Meinungen sind gerade hier erfolgversprechende Maßnahmen realisierbar, die das Verkehrsklima fördern und das Velofahren angenehmer machen können, allen voran gestrichelt abmarkierte Velostreifen.

Währenddem straßenbegleitende Velowege bei den Autolenkern eine Assoziation auslösen: "Aha, die Velos sind weg, die Straße gehört mir allein (obschon dies nur in seltenenAusnahmefällen zutreffen kann)", geschieht bei Velostreifen gerade das Umgekehrte:sie "begleiten" den Autolenker auf seiner Fahrt und erinne ihn unaufhörlich daran: "Es gibt Velosstell dich darauf ein!" – auch wenn gerade kein Velofahrer zur Stelle ist. Im Gegensatz zu straßenbegleitenden, abgetrennten Velowegen fördern Velostreifen ein angenehmes Verkehrsklima zugunsten der Velofahrer!

Neben Velostreifen steht eine Reihe weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Velosituation auf "normalen" Straßen griffbereit, wie zum Beispiel:

- Velopforten (anstelle von Einbahnstraßen)
- unechte Linksabbiegebuchten (solche, die weniger breit sind als nach Norm, für den Veloverkehr jedoch durchaus genügen)
- Veloweichen (bei schleifenden Straßenverzweigungen)

Schwalbe

»Marathon«

...der ideale Allwetter-Reifen – von Vielradlern für Vielradler entwickelt!

Praktische Erfahrungen,
die Testfahrer in aller Welt
über viele 100.000 Kilometer
unter extremen Wetter- und
Straßenverhältnissen sammelten,
liegen der Entwicklung des Schwalbe
» Marathon« zugrunde. Deshalb wissen
Vielradler und » Fernfahrer« die speziellen
Qualitätsmerkmale besonders zu
schätzen:

Herzstück des Schwalbe » Marathon« ist eine leichte, aber extrem engmaschige Karkasse aus hochfestem NYLON-Gewebe (mit drei Lagen unter der Lauffläche und robustem Vierfach-Drahtkern). Sie macht den Reifen außergewöhnlich durchschlagfest, leichtlaufend und sicher.

Spezial-Gummimischungen aus hochwertigem Natur- und Synthetikkautschuk auf Lauffläche und Flanken ermöglichen eine besonders hohe Laufleistung.

Das griffige Allwetter-Profil HS 136 sorgt selbst auf winterlich-nassen Straßen für gutes Fahr- und Bremsverhalten.

Ralf Bohle & Co. GmbH Postfach 1120 · 5275 Bergneustadt

Offenbach

- Anpassen der Fahrstreifengeometrie
- "aufgeblasene" Velostreifen
- Vorgrün bei Ampeln
- flächige Verkehrsberuhigung

Sie situationsbezogen so einzusetzen, daß der Netzwiderstand für den Veloverkehr herabgesetzt wird; die Gunst der Stunde nutzen, um das Velo aus dem Straßengraben-Dasein herauszuholen und ein Verkehrssystem mit integriertem Veloverkehr zu entwickeln, sollte zur Hauptaufgabbe moderner Verkehrsplanung und fortschrittlichen Straßenbaus gemacht werden:

"Velo-Weg - nicht: Velo weg!"

Im Prinzip heißt das nichts anderes, als daß die Veloprobleme da gelöst werden müssen, wo sie entstehen: auf und nicht neben der Straße. Grundsätzlich sollten daher alle Straßen einer Veloverträglichkeitsprüfung unterstellt und gemäß den Ergebnissen dieser Prüfung umgestaltet werden. Neubauprojekte sind generell auf eine optimale Veloverträglichkeit auszurichten. Die geforderte Prüfung ist allerdings, soll sie von Nutzen sein, auf die Eigenart und die Bedürfnisse des Verkehrsmittels Velo abzustellen, d.h. daß zunächst die vielen Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien, die noch ganz stark von einer "Velo Weg"- oder "Velo an den Rand"-Mentalität geprägt sind, neu interpretiert oder angepaßt werden müssen.Taugliche Lösungen müssen so flexibel sein wie das Fahrzeug, für das sie getroffen werden: das Velo.

Bei dieser Ausgancslage ist die Zweckmässigkeit von Radwegen an einem anderen Bezugshorizont zu messen als dies bisher geschehen ist. Separate und von der Haupfahrbahn getrennte Verkehrsflächen für den Veloverkehr sind nur dort nützlich.wo sich auf derStraße wichtige Velofahrerbedürfnisse (z.B. jene der Kinder) nicht befriedigend lösen lassen oder wenn es darum geht, eine neue, direktere und attraktivere Verbindung herzustellen, also als Zusatzangebot.

Kleinanzeige

Verkaufe: älteres Damenrad 2711. 5-Gang, RH etwa 50 cm 90 DM Low Rider, VR-Gepäcksträger (Vetta) 15 DM Zzipper, Windschutzscheibe für Reisefreaks, am Rennlenker zu 120 DM montieren

Joh. Niedecken, Tel. 069-281874

ADFC-Mitaliederwerbung - einmal anders.

Ein verregneter Sommerabend wie so oft in diesem Jahr. Trotzdem ein Ritt auf dem Velo von Eckenheim zur Freßgasse. Das Oldtimer-Rad wird an einen Pfosten angeschlossen, und es geht hinunter in die Gewölbe des Jazz-Kellers. Das K.H. Nagel Trio spielt rhythmisch und hinreißend. Der Rotwein ist ganz gut. Gespräch mit dem Tavern Keeper, natürlich über das Wetter. Was liegt denn da auf der Bartheke? Eine Fahrrad-Pumpe! Recherchen beim Wirt bringen heraus, daß die Luftpumpe einer Dame gehört. Dem Wirt Anweisung gegeben, und dieser offeriert der Fahrradpumpendame einen Drink nach Wunsch, gespendet vom Allgemeine-Deutschen Fahrrad-Club. Kommentar d Wirts: "Det is aber een nobler Club!".

(Anm. der Red.: Zugeleitet hat uns diesen Artikel Horst Rauleder. Ob er selbst der solchermaßen agierende Lebemann ist. ist der Redaktion nicht bekannt.)

Fine Fahrrad- und Kanu-Börse

findet statt am Samstag, 10., und Sonntag, 11. Oktober, in Erzhausen (zwischen Langen und Darmstadt) bei

Hegu-Fahrrad-Laden (Industriestr.8)

(Telefon 06150-7198)

Offenbacher Radlertreff - jeden zweiten Dienstag im Monat um 19.30 Uhr in der Gaststätte "Taverne Sorbas", Bismarckstraße Nähe Bieberer Straße

- 14. Oktober: "Radfahren à la carte" Von der Auswahl von Landkarten für den Radler und über den Umgang mit ihnen. Sachkundiger Gast: Anne Modersohn
- 10. November: "Das war die Tourensaison 1987" Ein Dia-Abend von ADFCund privaten Touren - zum Austausch von Anregungen und Tips und zum Appetitholen für die Tourensaison 1988
- 8. Dezember: "Grosse Radler-Fête" Auch in diesem Jahr der krönende Abschluß beim Club-Wirt Dimi.

Radtour: am 4. Oktober nach Wächtersbach (70 km), Abfahrt 10 Uhr vom Brüder-Grimm-Denkmal.

Radlertreffen: Jeweils Dienstag 19.30 Uhr im Gasthof "Zum Rappen", am 13. 10., 3. 11. und 24.11. Weitere Treffen unter der Kontaktadresse erfragen.

Dia-Vortrag "Irland per Rad" am 7. 10. um 20 Uhr im Nachbarschaftshaus Tümpelgarten.

Abschlußtreffen der Tourenteilnehmer 1987:

> Zum gemütlichen Beisammensein sind alle eingeladen, ie 1987 eine Radtour mit uns gemacht haben (natürlich auch andere Interessenten). Bitte Fotos. Dias und neue Ideen fürs nächste Jahr mitbringen. Das Treffen findet statt am 14. 11.. bitte Uhrzeit und Ort bei der Kontaktadresse nachfragen.

Wiesbaden

ADFC-Treffen: jeden 3. Donnerstag im Monat im "Tattersall", Vereinszimmer, Eingang Lehrstraße 15.

Neu in der Geschäftsstelle:

.... der Kalender "Cycle und Recycle", gültig für die Jahre 1988, 2016 und 2044 (also für die Älteren unter uns eine sinnvolle Investition im Hinblick auf die künftige Funktion als Erblasser) DM 8 (für Nicht-Mitglieder DM 12)

.... Faltblatt "Mit Fahrrad und Bahn durch Europa DM 1 (DM 3)

.......Radwanderführer für Holland Dänemark Schottland Irland (last but not least): Europa

Frankfurt

Frankfurter Radlertreff: Jeden ersten Mittwoch im Monat um 19 Uhr im Jacob-Spner-Haus, Dominikanergasse (Nähe Konstablerwache)

Zum neuen Ortsgruppensprecher wurde am 2. September Johannes Niedecken gewählt. Er will das Amt zunächst nur "kommissarisch" verwalten.

Radtour: 4. Oktober 10 Uhr ab Römer: "Am Rhein entlang zur Loreley" (120 km), mit Bahnfahrt (Peter Behr)

1. November 10 Uhr ab Römer: , Abschlußfahrt nach Seligenstadt' Auf dem Geleitsweg'zur Einhardsbasilika (60 km)

(Karlheinz O.A. Ziegler)

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

ADFC-Verkehrsaufklärungsaktion

Tip 1

Radfahren auf Straßen ohne Radweg

Problem: Konflikte mit fahrenden und parkenden Kraftfahrzeugen

Der ADFC empfiehlt:

- · geradlinig fahren
- · Parklücken nicht ausfahren
- 1 m Mindestabstand von parkenden Autos bzw. von der Bordsteinkante einhalten.
- Abstandshalter benutzen, damit überholender Verkehr Mindestabstand zum Radler hält.
- Vor dem Fahrspurwechsel rechtzeitig umschauen und dem nachfolgenden Verkehr ein deutliches (!) Handzeichen geben.
- Beim Warten an Kreuzungen und Einmündungen für Kfz-Fahrer (besonders LKW-Fahrer) gut sichtbar aufstellen.

