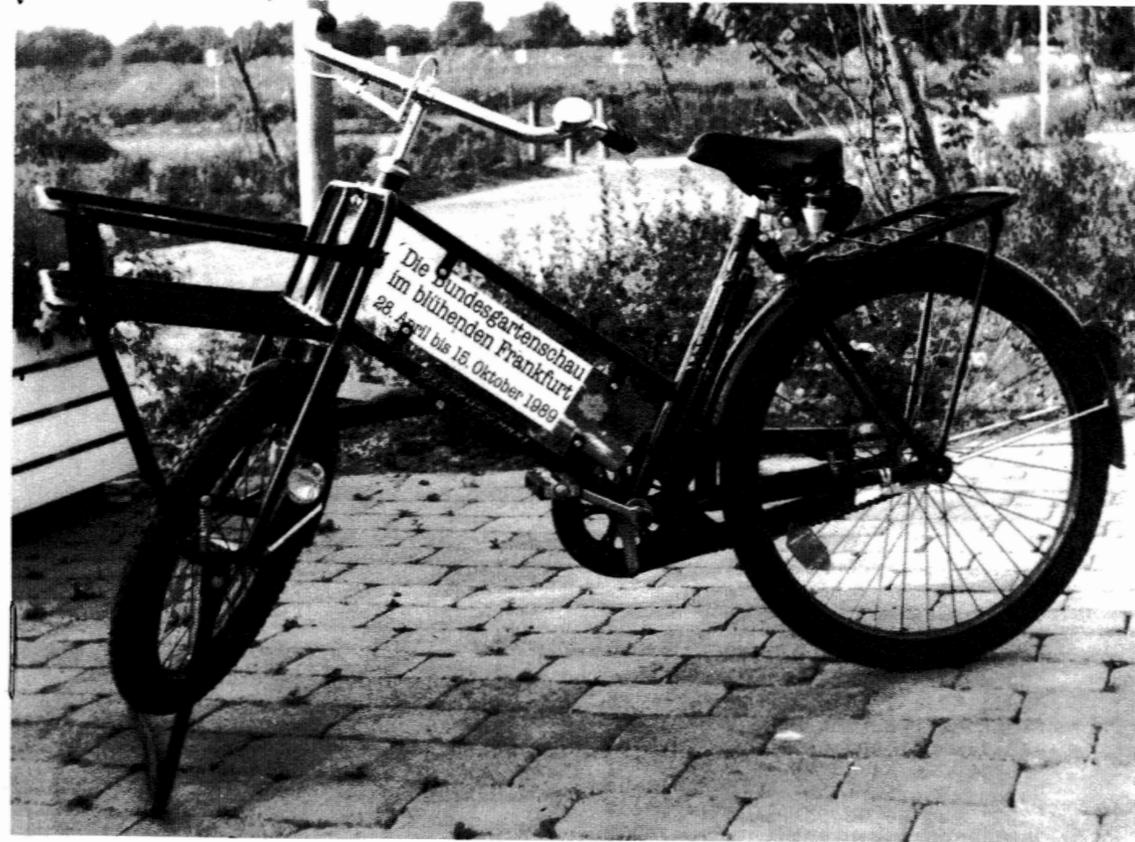


Rad & Tat

Rundbrief des ADFC Rhein-Main



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Okt.
1989

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club

Bezirksverein Rhein-Main e.V.
Vorsitzender: Karl Heinz O.A. Ziegler
Tel.: 069/73 36 14

Postanschrift:

ADFC-Rhein-Main e.V.
Postfach 11 01 02
6000 Frankfurt/Main 11

Geschäftsstelle:

Unsere Geschäftsstelle in der Eckenheimer Landstraße 57 B, Frankfurt, Telefon 069/59 00 56, ist montags, mittwochs, freitags von 17.30 bis 19 Uhr und samstags von 11.00 bis 13.30 Uhr besetzt.

Konten

Geschäftskonto (nicht für steuerl. abzugsfähige Spenden):
Postgiroamt Frankfurt/Main,
Konto-Nr. : 391 321-604,
Bankleitzahl: 500 100 60.

Spendenkonto:
Frankfurter Sparkasse von 1822,
Konto-Nr. : 602 400,
Bankleitzahl: 500 502 01.

**Die Ortsgruppen,
ihre Sprecher und Sprecherinnen:**

Aschaffenburg: Renate Gernhardt,
Zobelstr.12 a, 8750 Aschaffenburg
Tel.: 06021/46 297

Bad Homburg: Robert Hofmann,
Leopoldsweg 15b, 6380 Bad Homburg.
Tel.: 06172/35 306

Darmstadt: Hannes Metz,
Rundeturmstr. 16, 6100 Darmstadt
Tel.: 06151/26 664

Frankfurt: Eckehard Wolf
Rotlintstr.20, 6000 Frankfurt 60
Tel.: 069/44 54 75

Hanau : Norbert Adam
Salisweg 66, 6450 Hanau 1
Tel.: 06181/20 702

Mainz : Stefan Krüger
Münstererstr.21, 6500 Mainz
Tel.: 06131/22 89 31

Offenbach: Günter Burkart,
Taanusstraße 57, 6050 Offenbach
Tel.: 069/89 12 75

St.Ingbert: Ursula Hubertus
Pasteurstr. 7, 6670 St. Ingbert
Tel.: 06894/38 16 28

Wiesbaden: Armin Reich,
A-Schweitzer-Allee 62, 6200 Wiesb.
Tel.: 06121/69 46 97

Landesverband Hessen des ADFC:
Landessprecher: Armin Krause

Postanschrift:

Römerberg 16
6200 Wiesbaden
06121/30 66 76

ADFC Bundesverband

ADFC e.V.
Postfach 10 77 44, Am Dobben 91
2800 Bremen 1

Tel.: 0421/7 40 52

Impressum

RAD&TAT ist der Mitgliederrundbrief des ADFC-Bezirksvereins Rhein-Main e.V. Er erscheint regelmäßig alle 3 Monate zu Beginn eines Quartals. Zusätzlich erscheint eine Sonderausgabe mit dem jährlichen Tourenprogramm.

Auflage: 2.000
Druck: Reha-Werkstatt
Ffm.-Rödelheim

Die Abgabe ist kostenlos.

Der Abdruck von nichtkommerziellen Kleinanzeigen von Mitgliedern ist kostenlos; für andere Anzeigen gilt die Preisliste Nr. 2.

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

Redaktion und verantwortlich für dieses Heft: Michael Bunkenburg
Mitarbeit : Harald Braunewell
Ralf Luschies
Peter C. Reimers

Redaktionsschluß für die Ausgabe
Jan. 1990: 22. November 1989

Bitte schicken Sie Beiträge an den Bezirksverein (Postanschrift) unter dem Stichwort: **RAD&TAT.**

Zum Titelbild

Am 15. Oktober geht die Bundesgartenschau in Frankfurt zu Ende. Das millionenschwere Gartenspektakel war sehr umstritten und wurde entsprechend heiß diskutiert. Der Veranstalter gab sich sehr umweltbewußt und setzte unter anderem diese schönen Transportfahrräder ein.

Es soll noch auf einige andere Verkehrsaspekte der BUGA hingewiesen werden: Die Tageskarte konnte am FVV-Automat gelöst werden und berechtigte zur Nutzung des FVV an diesem Tag. Eine eigene U- und S-Bahn-Station wurde eingerichtet. Die PKW-Besucher wurden auf den Rebstock-Parkplatz geleitet, von wo aus Pendelbusse mit Sonderampelschaltung die Besucher rasch zum BUGA-Gelände brachten. Für Radfahrer wurden an allen Eingängen Fahrradparkplätze angelegt, die zeitweise voll belegt waren. Im Nahbereich der BUGA wurden vorhandene Wege zum Teil neu hergerichtet, neue angelegt und Wegweisungen zu den Eingängen angebracht.

Sicher haben auch diese Maßnahmen dazu beigetragen, die Anwohner des BUGA-Geländes von Beeinträchtigungen durch Besucherverkehr weitgehend zu verschonen. Es ist nur zu wünschen, daß dies Schule macht und auch bei zukünftigen Großveranstaltungen solche Angebote gemacht werden.

Bu

Strukturreform und Grundsatzprogramm

Zwei Themen standen auf der Bundeshauptversammlung '89 in Bremen im Mittelpunkt: die Strukturreform und das Grundsatzprogramm.

Zunächst wurden Satzungsänderungen des ADFC-Bundesverbandes beschlossen, nach denen der ADFC regional durch Landesverbände und Bezirksverbände vertreten wird. Darunter wird es weiter Kreis-, Orts- und Stadtteilgruppen geben. Ziel ist es, die Organisation den politischen Strukturen (z.B. Bundesländer) anzugleichen. Außerdem sollte möglichst in einem Bundesland nur noch ein eingetragener Verein alle Mitglieder betreuen. Mit dieser Satzungsänderung werden sich in der nächsten Zeit der LV Hessen und der Bezirksverein Rhein-Main befassen, um über die Zukunft der ADFC-Organisation in Hessen zu beraten.

Durch die Einführung von Landesverbänden mußte auch die Verteilung der Delegierten zur Bundesversammlung und zum Verwaltungsrat, der in Hauptauschuss umgenannt wurde, geregelt werden. Dabei ergaben sich im wesentlichen folgende Regelungen: Die Bundesversammlung besteht aus 150 Delegierten der Landesverbände (bzw. Übergangsweise der Bezirksverbände) und dem Bundesvorstand. Der Hauptauschuss, das höchste Organ zwischen den Bundesversammlungen, besteht aus 22 Delegierten und dem Bundesvorstand. Die Hälfte der Delegierten (11) werden durch je einen Vertreter pro Landesverband gestellt, die anderen 11 verteilen sich unter Berücksichtigung der Mitgliederstärke der Landesverbände. Damit soll erreicht werden, daß beide Gremien eine vernünftige Größe haben und der Aufgabe entsprechend arbeitsfähig sind und bleiben. Nicht mehr stimm-

berechtigt im Hauptausschuß sind Fachgruppensprecher, außerdem sind Delegierte im Hauptausschuß nicht mehr zwangsläufig Teilnehmer in der Bundeshauptversammlung.

Der Antrag des Bundesvorstandes zur Satzungsänderung wurde durch den Landesverband Hessen ergänzt und nach einer engagierten Debatte fand sich eine breite Zustimmung.

Sehr viel problematischer war die Behandlung des Themas "Grundsatzprogramm". Dazu war im letzten Jahr eine Kommission eingesetzt worden, die die Vorlage zu einem solchen Programm erarbeiten sollte. Diese Kommission hat auch gearbeitet, konnte sich allerdings nicht auf einen Vorschlag einigen. Es lag daher ein Grundsatzprogramm als Antrag des Bundesvorstandes vor (RAD&TAT berichtete in seiner Ausgabe April '89 darüber), sowie ein Grundsatzprogramm als Antrag des Berliner ADFC (Uta Wobit). Daneben gab es noch Änderungsanträge zu den beiden Vorschlägen.

Dies führte zwangsläufig zu einer breiten Debatte um diese Entwürfe, teilweise sogar um den Sinn und Zweck eines Grundsatzprogrammes überhaupt. Auch wurde diskutiert, ob in einem Grundsatzprogramm der Radverkehr, der Verkehr, die Umwelt oder das gesamte Zusammenleben im Vordergrund stehen muß. Die Debatte war kontrovers, interessant und wichtig, führte aber nicht zu einem gemeinsamen Vorschlag. Deshalb wurden beide Vorschläge zur weiteren Behandlung in einem Thesenpapier aufgenommen. Es darf also weiter über die Grundsatzziele des ADFC nachgedacht und gestritten werden.

Bu



Zwei radelten nach Bremen

Zur Bundeshauptversammlung des ADFC in Bremen sind aus vielen Teilen Teilnehmer mit dem Rad oder kombiniert mit Bahn und Rad gekommen. Von der Ortsgruppe Frankfurt waren Kerstin Bayer (inzwischen Kerstin Schäfer) und Michael Dorgarten unterwegs. Sie legten die ganze Strecke von insgesamt 460 Km in drei Tagesetappen zurück. Etwas anstrengend war die Fahrt schon, sie kamen aber vergnügt und guter Dinge in Bremen an.

Eine weniger erfreuliche Erfahrung dagegen hatte Stephan Jacobs gemacht, der mit Tandem und Ehefrau mit der Eisenbahn unterwegs war. Sie mußten Umwegstrecken benutzen mit großen Wartezeiten beim Umsteigen, da sie zwingend einen Zug mit Gepäckwagen benötigten. Fahrrad und Bahn ist trotz anderslautenden Versprechungen nach wie vor ein großes Problem.

Bu

Einladung zur Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung des Bezirksvereins Rhein-Main des ADFC findet am **Mittwoch, den 1. November 1989, um 19.00 Uhr** im Jacob-Spener-Haus, Dominikanergasse 5, Frankfurt/Main statt.

Tagesordnung:

1. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 1.2.1989
2. Bericht über die Tätigkeit des Bezirksvereins von Februar bis Oktober 1989
3. Fusion des Bezirksvereins Rhein-Main mit dem Landesverband Hessen
4. Berichte der Ortsgruppen
5. Künftige Aktivitäten
6. Wahl der Kassenprüfer 1989/90
7. Sonstiges

Weitere Anträge zur Tagesordnung müssen bis 25. Oktober beim 1. Vorsitzenden eingereicht werden.

gez. Karl Heinz O.A. Ziegler (1.Vorsitzender)



Vorsicht Radfahrer!

Achtung Autofahrer! Auf der Autobahn A5 Frankfurt-Darmstadt zwischen Langen/Mörfelden und Weiterstadt ist ein Radfahrer unterwegs. **Fahren Sie bitte äußerst vorsichtig!** (Meldung in hr3 am 19.8.'89)

P.S. Auch korrekt fahrende Radfahrer würden sich über ein etwas vorsichtigeres Verhalten der Autofahrer im Straßenverkehr sicher freuen.

Bu

Neuer Vorstand im Landesverband Hessen des ADFC

Zum neuen Landessprecher wurde auf dem Landesverbandstag des ADFC Hessen am 1.7.1989 das bisherige Vorstandsmitglied Armin Krause (Wiesbaden) gewählt, weitere Mitglieder sind: Irmgard Bünsack (Offenbach, gleichzeitig Kassenwartin), Dr. Harald Braunewell (Frankfurt) und Karl Pfeil (Hanau).

Neben der Neuwahl des Vorstandes gab es ein weiteres Schwerpunktthema für den Verbandstag; es war die Situation für den LV Hessen, nachdem der Bundesverband eine neue Struktur beschlossen hat. In diesem Sinne wird angestrebt, den LV Hessen mit dem Bezirksverein Rhein-Main zusammenzuführen, um im Lande Hessen zukünftig nur noch einen eingetragenen Verein zu haben. Daher wurde durch Mehrheitsbeschluß eine Kommission einberufen, die die Vorbereitung zu einer solchen Fusion macht. Es sollen dabei neben dem Bezirksverein Rhein-Main auch Vertreter von Hessen-Nord und Hessen-Süd einbezogen werden.

Bu



Der neue Vorstand: Armin Krause, Karl Pfeil, Dr. Harald Braunewell und Irmgard (Babs) Bünsack

Fahrräder in 2 Etagen!

Dreiräder, Kinderräder,
BMX + Mountainbikes
Sport- + Tourenräder
Rennräder + Bekleidung



ZWEIRAD
Mosebach

Das preiswerte Fachgeschäft
wir verkaufen nicht nur,
wir reparieren auch!

Waldstraße 8, nur im Hinterhof,
6050 OFFENBACH, Telefon 069 - 81 17 37

10 Jahre ADFC Eine Lobby wird erwachsen

(Gekürzter Nachdruck aus
"RadZeit" Nr. 22 des ADFC
Berlin)

Geschichte.

Obwohl die Fahrradbewegung fast hundert Jahre alt ist, waren die Alltagsradfahrer bis zum Beginn der siebziger Jahre in der Bundesrepublik Deutschland nicht organisiert. Die Zeit der "Roten Radler" war mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten zu Ende gewesen, und seither gab es praktisch nur noch Radsportclubs ohne verkehrspolitische Interessen.

Mit der Energiekrise begannen plötzlich überall Menschen, das Fahrrad wieder zu entdecken. Die Bedingungen zum Radfahren waren infolge der auf die Motorisierung ausgerichteten Verkehrspolitik fast überall miserabel geworden, und so entstanden Fahrradinitiativen, Partei- und Stadtteilgruppen und setzten sich für ihre Belange als Radfahrer und für bessere Radfahrmöglichkeiten ein.

Auch die Verkehrsplaner reagierten auf den neuerlichen Aufschwung des Fahrrades. In vielen Städten kam es zur Wiederaufnahme des in den sechziger Jahren eingestellten Radwegebaus, aber die Bedingungen zum Radfahren wurden insgesamt nicht besser. Engagierte Radfahrer erkannten, daß viele öffentliche Stellen selbst überhaupt kein echtes Interesse an den Alltagsradfahrern hatten. So führte die Ohnmacht der Radfahrer gegenüber den Behörden zu regionalen Kontakten und zur Einsicht, daß eine breitere Zusammenarbeit notwendig sei.



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Bald entstand der Wunsch nach einer bundesweiten Organisation. Diese sollte Informationen liefern über fahrradfreundliche Verkehrspolitik und zur wirksamen Interessenvertretung der Radfahrer werden. Ein Dachverband der Fahrradbenutzer, so hoffte man Ende der siebziger Jahre, sollte dazu beitragen, die im Vergleich zur Lobby der Straßenbauer und Mineralölwirtschaft bestehende Ohnmacht der Radfahrer zu überwinden.

Die Entstehung von ADFC und "Grünen Radlern".

Jan Tebbe aus Bremen war einer dieser aktiven Bürger. Er kannte die Welt der Verkehrspolitik und sah die Notwendigkeit einer bundesweiten Lobby. Jan Tebbe, der 1985 viel zu früh verstarb, war der "Vater" des ADFC. Nicht alle interessierten Radler fanden die Idee einer bundesweiten Lobby damals gut. Sie wollten spontan und örtlich orientierte Fahrradinitiativen bleiben ohne Einbindung in eine größere Organisation. 1979 kam es zum getrennten Vorgehen von ADFC-Initiatoren und Fahrradinitiativen. Dennoch gründeten die meisten "übrigen" dann aber einen lockeren Verein und nannten sich "Grüne Radler (bundesweit)".

Der Aufschwung des ADFC.

1979 wurde in Bremen der Bundesverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) aus der Taufe gehoben. Kurz nach dem Bundesverband wurden die ersten Bezirksvereine in Köln, Bremen, Dortmund und Bonn gegründet. Auch Frankfurt folgte bald.

Zehn Jahre später, im Frühjahr 1989, hat der ADFC rund 23.000 Mitglieder in 25 ADFC-Bezirksvereinen und Landesverbänden und fast 150 Orts- und Stadtteilgruppen. Rund 1.500 ehrenamtliche aktive ADFCler und gut 20 Angestellte sorgen mittlerweile dafür, daß die Verkehrspolitik in Bund, Land und vielen Orten inzwischen nicht mehr völlig an den Radlern vorbei kann und der ADFC zu einer bedeutenden und beachteten Organisation geworden ist. So sind die Chancen gestiegen, daß sich in den nächsten Jahren mehr davon durchsetzen läßt, wofür wir aktiv sind: menschen- und umweltgerechte Lebensbedingungen durch eine echte Förderung des umweltfreundlichsten, wirtschaftlichsten und gesündesten Verkehrsmittels: des Fahrrades.

Wie viele Fahrradinitiativen verteilte auch der ADFC in den ersten Jahren Aufkleber unter dem Motto: "Mehr Radwege in der Stadt". Die Erfahrung mit ihnen - der mangelnde Komfort und das vor allem an den Kreuzungen viel höhere Unfallrisiko - haben dazu geführt, daß Radwege inzwischen kritisch gesehen werden. Flächenhafte Verkehrsberuhigung, Tempo 30 und die Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht sind wichtige ADFC-Forderungen geworden.

Der Name steht für die Politik. Ziel der ADFC-Arbeit ist es, mit dem Fahrrad eine brauchbare Alternative zum Autofahren zu schaffen. ADFC-Forderungen wie Verbesserungen im Verbundsystem Fahrrad - Bahn (Fahrradmitnahme!), die Ausstattung von Lastwagen mit einem brauchbaren Unterfahrschutz und die Änderung und Überwachung von Verkehrsregeln ("Parke nicht auf unseren Wegen!") bilden Arbeitsfelder, die teilweise bereits in der Gründungszeit des ADFC sichtbar waren.

Besondere Schwerpunkte der verkehrspolitischen Lobbyarbeit des ADFC sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit und das Eintreten für ein insgesamt umweltfreundliches Verkehrssystem, wo nicht nur das Fahrrad, sondern auch das Zu-Fuß-Gehen und die öffentlichen Verkehrsmittel eine stärkere Rolle einnehmen als bisher.

Aber auch Kontakte zum Fahrradhandel und zur Industrie gehören dazu - damit Radfahrer das für den gewünschten Zweck geeignete Fahrrad auch wirklich bekommen und damit qualitativ hochwertige und wirklich brauchbare Fahrräder hergestellt werden - statt "fabrikneuem Sperrmüll". Die niederländische Idee einer "Stiftung Fahrrad", die gemeinsam von der öffentlichen Hand, der Industrie und der Fahrradlobby getragen werden sollte, konnte trotz Unterstützung durch das Umweltbundesamt allerdings nie finanziert und damit realisiert werden. Rund zwanzig wichtige Hersteller und Händler treffen sich aber auf Einladung des ADFC inzwischen zweimal jährlich im ADFC-Förderkreis, um mit ihren "Verbrauchern" zu diskutieren.

ADFC - Service für Radfahrer. Weil Fahrräder viel zu häufig gestohlen werden, haben sich Jan Tebbe und seine Nachfolger jahrelang um vernünftige Versicherungsbedingungen für die Radfahrer bemüht. Erst seit der ADFC als Mitgliederverein allmählich größer und interessanter wurde, nahmen die Versicherungsgesellschaften die ADFC-Initiative ernster.

Von den Anfängen bis heute hat sich eine Menge getan. Mittlerweile ist eine Haftpflichtversicherung als Radfahrer, zu Fuß und in Bahn und Bus im Mitgliedsbeitrag enthalten, ab

Juni 1989 ist eine Rechtsschutzversicherung dazugekommen. Diebstahl- und Unfallversicherungen können gegen Zusatzprämien abgeschlossen werden.

Andere Serviceleistungen betreffen die Beratung von Radfahrern - eine ganze Info-Serie gibt inzwischen Tips zum Fahrradkauf, zum richtigen Verhalten bei Unfällen, zur vernünftigen Ausrüstung des Fahrzeugs. Auch für Touren und den Fahrradtourismus hält der ADFC eine Fülle von Informationen und Angeboten bereit. Mit dem neuen Mitgliedsausweis (European Service Card) erhalten ADFCler im

Neugründungen von Ortsgruppen

In einigen Städten und Gemeinden des Bezirksvereins Rhein-Main steht die Gründung einer Ortsgruppe an, auch erstmals die einer Kreisgruppe, nämlich Landkreis Darmstadt-Dieburg. Die Gemeinden sind: Kindsbach (bei Kaiserslautern), Oberursel und St. Ingbert. In Mainz ist bereits vor wenigen Wochen eine Ortsgruppe entstanden.

Zu den Gründungsversammlungen werden alle ADFC-Mitglieder in dem entsprechenden Orten gezielt schriftlich eingeladen. In der Regel wird auch eine Pressemitteilung an die örtliche Presse gegeben, sodaß auch Interessenten, die noch nicht im ADFC sind, dazukommen können.

Nachfolgend sind die Ansprechpartner genannt, die sich derzeit um die Gründung kümmern:

Kreis Darmstadt-Dieburg:

Hannes Metz, Rundeturmstr.16, 6100 Darmstadt, Tel.: 06151/26664

Die Gründungsversammlung findet am Dienstag, den 17.10.89 um 19.30 Uhr im Werkhof, Rundeturmstr. 16 in Darmstadt statt.

In- und Ausland Tips und Hilfe durch Partnerorganisationen. VELOMOBIL, die 1988 gegründete Service-GmbH, hat dabei einige der Leistungen übernommen, die vom gemeinnützigen ADFC nicht selbst erbracht werden können.

Mit der Zusammenarbeit mit Radfahrerorganisationen aus 20 europäischen Ländern in der European Cyclists' Federation schließlich hat sich der ADFC auch auf die Herausforderungen der europäischen Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltpolitik der neunziger Jahre vorbereitet.

tb

Fahr Rad -

Kindsbach:

Karl-Rigo Gute, Friedhofstr. 5, 6756 Kindsbach, Tel.: 06371/3256

Oberursel:

Ralf Boecker, Odenwaldstr. 19, 6370 Oberursel, Tel.: 06171/52259

Termin und Ort auch dieser Gründungsversammlung stehen schon fest: Dienstag, der 17.10.89 um 19.00 Uhr in der Stadthalle Oberursel im Saal "Weiskirchen".

St. Ingbert:

Ursula Hubertus, Pasteurstr. 7, 6670 St. Ingbert, Tel.: 06894/381628

Auch in Kindsbach und St. Ingbert werden Gründungsversammlungen im Oktober angestebt.

Der Zorn ist groß

Eine Statistik der Deutschen Verkehrswacht heizte, zusätzlich zur ohnehin schon heißen Sommersonne, die Gemüter aller Verkehrsteilnehmer gewaltig an. Ob Fußgänger, Auto-, Motorrad- oder Radfahrer - alle waren gleichermaßen empört. Nur die Zielrichtung ihres Zorns war unterschiedlich. Was war geschehen?

Es begann (wieder einmal) mit einer übergroßen Titelzeile auf der ersten Seite der Bild-Zeitung: "Radfahrer - Rüpel der Nation?" fragte dieses Massenblatt provokativ am 27. Juli die Bürger dieses unseres Landes. Alle fühlten sich berufen, zu diesem doch so brennend aktuellem Thema Stellung zu nehmen. Und da viele Deutsche auch im Urlaub auf ihre geliebte Informationsquelle namens BILD nicht verzichten, war das Thema "Greuelthaten unserer Radfahrer", vom Nordkap bis zum Bosphorus in aller Munde: "92% der Radfahrer fahren falsch! 29.000 schwere Unfälle mit 234 Todesfällen im Jahr durch Radfahrer verschuldet! Offener, brutaler Krieg zwischen Radlern und Autofahrern! Radlerin beißt Autofahrer! Radfahrer schoß Autofahrer in's Bein!" usw.usw.

Vom Führerschein für Radler, über Strafpunkte in Flensburg bis zu härtesten Strafen für Verkehrsverstöße reichten die Diskussthemata. Das einzige, was, in Hinblick auf die deutsche Mentalität erstaunlicherweise, (noch) nicht zur Sprache kam, war die Einführung der doch als sehr leistungsfähig und unter der Bezeichnung Guillotine bekannten Maschine. Mit ihrer Hilfe müßte es doch gelingen, die Zahl der Radler sehr schnell um diejenigen zu dezimieren, die zu keinem verkehrsgerechten Verhalten zu bewegen sein sollten.

Und - zugegeben - die gibt es leider. Nur daß es sich bei diesen um eine Minderheit handelt, die leider, und das ist typisch, wesentlich auffälliger ist, als die große Zahl der sich tagtäglich verkehrsgerecht verhaltenden Radler. Von dieser Tatsache kann sich jeder überzeugen, der an einem Samstag-Vormittag über die Zeil oder die Freßgass geht(!). Auf diese, mit der Bezeichnung "Rüpel" noch sehr milde umschriebene Art des radfahrenden Homo sapiens, können wir verzichten. Es ist wirklich schade, daß sich diese Typen durch die von Ihnen verschuldeten Unfälle meistens nicht selbst aus dem Verkehr ziehen. Keiner würde ihnen eine Träne nachweinen. Bedauerlicherweise sind jedoch gerade die durch die Unfallfolgen, von Hautabschürfungen, über Knochen- und Schädelbrüche bis zum Tod, Betroffenen meistens Fußgänger und Radfahrer, die sich verkehrsgerecht verhalten haben.

Für unsere Redaktion war allerdings erstaunlich, daß sich die Deutsche Verkehrswacht aufgrund unserer Anfrage bisher nicht bewegen ließ, uns die angeblich so exakt ausgearbeitete Statistik auch nur in Auszügen zur Einsicht zuzusenden. Vielleicht weil ein objektiver Bericht in Rad&Tat nicht so einen großen Publik-Relations-Erfolg erwarten läßt, wie der polemische Titelseitenbericht in des Deutschen liebster Lektüre, der BILD-Zeitung?

PCR



Ist das Tandem nicht willig, so brauch ich Geduld

Hürdenlauf mit dem Stiefkind der Fahrradindustrie.

Ludwig, meine bessere Hälfte ist ein leidenschaftlicher Radfahrer. Ich, seine Ehefrau bin hochgradig sehbehindert und außerdem ist mein Gleichgewichtssinn ziemlich lädiert. Theoretisch hätte ich zu Hause sitzen und schmollen können, während Ludwig sich an längeren Radtouren erfreut. Nach der Methode, eine geteilte Leidenschaft ist doppelte Freude, suchten wir eine Möglichkeit, mit der wir beide an Radtouren teilnehmen können.

Erhard, in der Frankfurter Presse als Zweiradfunktionär bekannt, besitzt ein Tandem, mit dem Ludwig und ich sofort auf einem Güterbahnhofsgelände fahren übten. Hurra! Ich kam weiter als zwei Meter und das, ohne auf die Nase zu fallen. Zudem war ich eine brave Mitfahrerin, die sich nicht über den breiten Rücken des Vordermannes mokierte und die auch keine Veranlassung sah, auf dem Tandem herumzuzappeln, um ja an dem besagten Rücken vorbeischaun zu können. Statt dessen trat ich in die Pedale und genoß die kleine Probefahrt. Kurz gesagt, Ludwig und ich haben Blut geleckt, indem wir endlich einen Weg fanden, den wir gemeinsam fahren konnten. Bald fanden wir Kontakt "Zur weißen Speiche", dem Tandemclub im Blindenbund und ich begann wahnsinnigerweise mit einer 40km Tour. Schon nach 30km setzte ein Muskelkater ein, der mich die Welt vergessen ließ, mir aber keinesfalls die Freude am Radfahren nahm.

Daß wir ein eigenes Tandem brauchen, war nun beschlossene Sache. Aber wo läßt man so etwas, wenn man in einem Hochhaus mit kleinen

Kellerlöchern wohnt? Mit einem geliehenem Tandem übten wir das Ein- und Ausparkmanöver in den Keller, und als wir auch hier einen praktikablen Weg fanden, beschlossen wir auf die "Zeil" zu gehen, um zu singen. Wegen des nötigen Kleingeldes für das Tandem. Versteht sich doch von selber. Oder? Bevor wir der Bevölkerung diese Qual antaten, ereilte uns ein Geldregen.

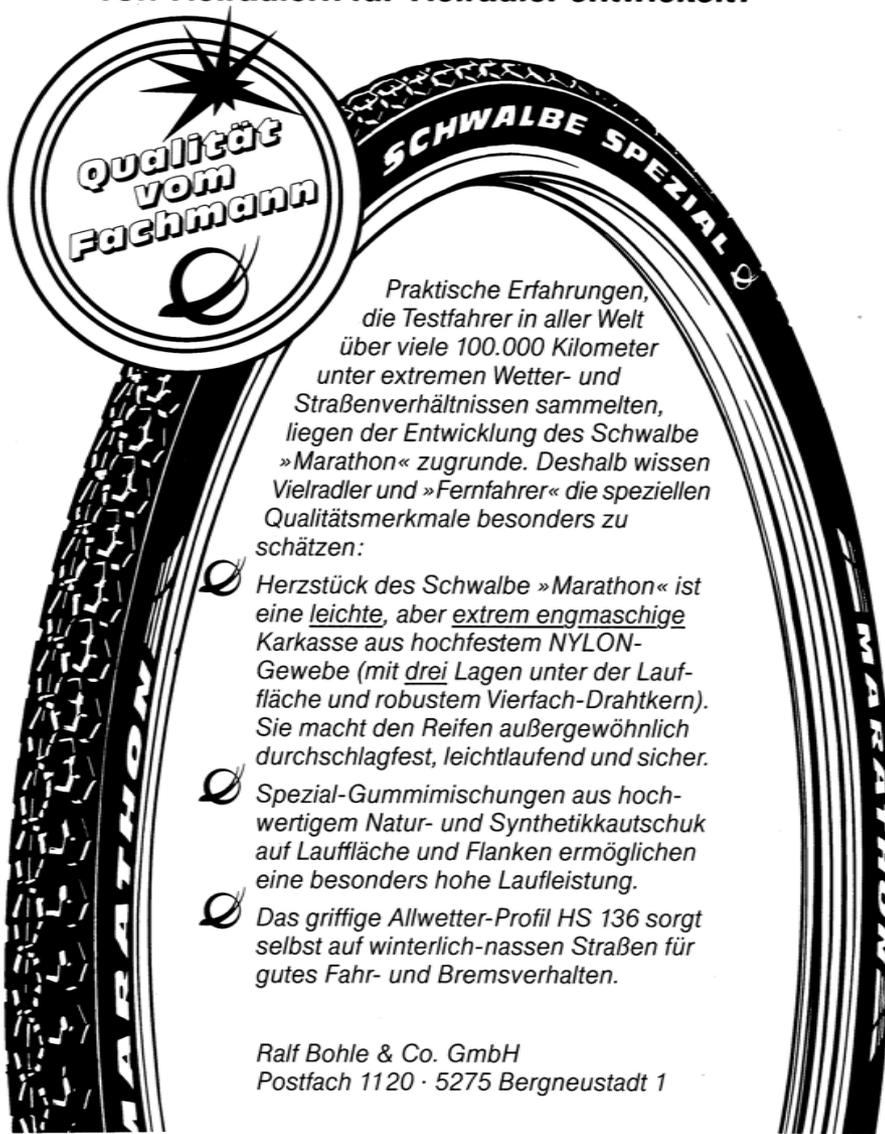
Wir sammelten Prospekte und versuchten, uns beraten zu lassen. Ludwig und ich legen ca. 160kg auf die Waage. Dann wird auch noch ein Anhänger "Radel-Boy" hinten drangehängt. Das was andere mit ihrem Auto erledigen, wollten wir mit unserem Tandem vollbringen. Unseren exotischen Wünschen standen die Händler ziemlich rat(d)los gegenüber. Für die meisten bestand der Unterschied zwischen einem Tandem und einem Einzelrad nur darin, daß ein Tandem eben einen Sattel und zwei Pedale mehr hat. Schließlich nannten wir ein Tandem der Firma Panther unser eigen. Angeblich soll es 5 Zentner aushalten und auf den Rahmen gab es 5 Jahre Garantie. Das Panther Tandem war mit gutem und vertrauensereckendem Zubehör ausgestattet, wie ich einmal sehr laienhaft sagen möchte. Die ersten 500km hatten wir nach ca. vier Monaten zusammen. Es lief alles ohne Pannen und wir waren echt selig mit unserem Tandem. Wir genossen die vielseitigen Reaktionen der Passanten und waren in unserer Wohngegend durch unser Tandem bekannt.

Leider sollte diese Freude nicht lange anhalten. Es begann alles damit, daß Ludwig mitten auf einer Kreuzung einen Fahrplan verlor und wir mit dem Tandem

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 Synthetikgummi 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 1

darüberfahren. Es gab eine "Acht" und einen Speichenbruch. Ca. ein viertel Jahr später brach uns zum zweiten Mal eine Speiche, als wir von einem kleinen Ausflug in Frankfurt wiederkamen. Bald darauf waren wir an einem sonnigen Tag unterwegs zu einem Badesee, als wir nun wieder jenes vertraute Geräusch hörten. Wir ließen uns den Badespaß nicht verdrießen, sondern schoben das Tandem zum Badesee und ließen uns dann später von einem Kleintransporter am Badesee abholen. Vorsichtshalber ließen wir uns von ihm seine Visitenkarte geben. Als dann beim nächsten Mal der "Umwerfer" kaputt ging und wir noch 2 bis 3 weitere Speichenbrüche auf beschriebene Weise erlebten, stellte man fest, daß auch schon die Achse am Hinterrad völlig verbogen war. Ja und dann waren wir von Schotten (Vogelsbergkreis) in Richtung Friedberg unterwegs. An einem Bahnübergang winkten wir freudestrahlend dem Zug nach Friedberg nach. Ca. 100m nach dem Bahnübergang war wieder jenes Plinng! zu hören. In Häuserhof kamen wir zum Halten. Weit und breit keine Telefonzelle. Immerhin gab es dort so etwas wie einen Bahnhof, den man mit viel gutem Willen als einen solchen erkennen konnte. In 2 Std. fuhr der nächste Zug nach Friedberg. Die Sonne brannte an diesem Tag mit all ihrer Kraft, die sie aufbieten konnte. Die Bewohner des Bahnhofshäuschens ließen Ludwig per Telefon eine Werkstatt in Friedberg ausfindig machen, die bereit war, unsere Panne zu beheben. In Friedberg angekommen, das Rad zur Werkstatt gebracht, uns längere Zeit in diesem kleinen Städtchen aufgehalten, das Tandem heil entgegengenommen incl. vieler weiser aber kaum praktikabler Ratschläge seitens des Monteurs und dann am Friedberger Bahnhof festgestellt, daß es in der nächsten Zeit keinen Zug mit

Gepäckbeförderung nach Frankfurt gibt. Flexibel wie wir sind, fuhren wir per Zug erst nach Hanau. Von Hanau aus wollten wir mit dem Tandem nach Neu-Isenburg, da sind wir nämlich zu Hause. So und nun dürfen Sie raten, was ca. 100m nach dem Hanauer Bahnhof passierte. Wenn Sie es nicht erraten können, dann sind Sie selber schuld. Wir waren jedenfalls in der Stimmung, das Tandem in den nächsten Mülleimer zu werfen.

Aus einem unbegreiflichen Grund besannen wir uns eines Besseren. Per Taxi, es war ein Kombi, fuhren wir dann mit dem Tandem nach Hause. Der Rücksitz im Auto wurde heruntergeklappt, das Vorderrad wurde abmontiert und dann konnte man alles im Kombiwagen verstauen. Ludwig saß während der Fahrt nach Hause wie ein Schluck Wasser in der Kurve, auf der Lehne des zurückgeklappten Rücksitzes und hielt das Tandem fest, damit es während der Fahrt nicht aus dem Auto fiel.

Ach ja! Beinahe hätte ich es vergessen zu schreiben. Die Klinke von der Nabenschaltung hatten wir zwischendurch auch noch rundgetreten, zumindest so sehr, daß man den High Gang nicht mehr einstellen konnte.

Man kann von Ludwig und mir wirklich sagen, daß wir mutige Menschen sind. Immerhin planten wir unseren Urlaub mit dem Tandem am Timmendorfer Strand (Ostseeküste). An dieser Stelle muß ich auch die guten Nerven und das starke Herz unseres Händlers loben. Immerhin bekam er von uns das Tandem innerhalb von kurzen Abständen mit einem schriftlichen Katastrophenbericht vor die Tür gestellt. Es hat den Anschein, daß er nun weit und breit der einzige Händler ist, der mittlerweile weiß, daß es bei einem Tandem mehr Unterschiede zum Einzelrad gibt, als nur die Anzahl der Sättel und der Pedale.

Nun wurde das Hinterrad komplett neu eingespacht und wir gaben unser frisch repariertes Tandem mit der Bahn zum Timmendorfer Strand auf. Als wir einige Tage später dort eintrafen, erhielten wir unser Tandem mit abgebrochenen Schrauben und einem gerissenen Bremszug. Eine nahegelegene Reparaturwerkstatt in Niendorf war schon auf die von der Bahn auf Räder verübten Attentate spezialisiert. Aber welcher Händler ist schon auf Bremszüge für ein Tandem eingestellt? Jedenfalls begann eine Treibjagd quer durch Schleswig-Holstein nach einem extralangen Bremszug. Die Treibjagd hatte bald Erfolg. Die Bremse wurde repariert, aber sie funktioniert immer noch nicht. Naja, ein Tandem mit 4 Bremsen konnte dann im flachen Land auch schon mal mit nur 3 Bremsen auskommen.

Naja und die drei Speichenbrüche während des Urlaubs waren dann ja auch nicht mehr der Rede wert. Wir hatten ja Ersatzspeichen dabei und der Niendorfer Fahrradhändler hat ja dann auch durch unser Tandem das Einspeichen gelernt.

Mit der Firma Panther hatten wir unter anderem direkt Kontakt aufgenommen und uns mal so richtig beim Techniker ausgeweint. Der erklärte uns dann, daß Nirostspeichen schneller einer Materialermüdung verfallen, als die herkömmlichen Speichen. Er sandte uns dann gratis Speichen für ein komplettes Hinterrad. Laut Lieferschein sind das aber auch wieder Nirostspeichen.

Wir merkten nun endgültig, daß unsere Geduld zu Ende geht. Was ein Autobesitzer in so einem Falle mit seinem Auto macht, ist wohl bekannt. Aber mit einem Tandem? Wir besitzen es nun knapp ein Jahr und sind trotz der unzähligen Katastrophen über 1000km gefahren und fragten

nach, was man uns anbieten würde, wenn wir es in Zahlung gäben. Die Antwort lautete: "200,--DM".

Naja, wenn andere ähnliche Erfahrungen wie wir mit einem Tandem gemacht haben und sie möglicherweise nicht so einen Langmut besitzen wie wir, wundert es mich überhaupt nicht, daß das Geschäft mit den Tandems nicht so floriert. Was Ludwig und mich betrifft, so haben wir keine Möglichkeit aus lauter Frust aufs Auto umzusteigen; denn wir haben erstens keinen Führerschein und zweitens wollen wir doch eine Leidenschaft miteinander teilen wegen der doppelten Freude und so!?!?!?

Renate Pawlowsky

Fördermitglieder des ADFC

Folgende Firmen sind Fördermitglieder des ADFC-Rhein-Main.

Supertramp GmbH

Jordanstr.30, 6000 Ffm. 90
(069) 77 77 23

Fahrrad Böttgen GmbH

Berger Str. 262, 6000 Ffm. 60
(069) 45 36 37

Radsporthaus Bernd Schilling

Rotlintstr.38, 6000 Ffm. 1
(069) 49 16 64

Fahrradgesellschaft H+D Meyer

Lilistr. 83 b, 6050 Offenbach
(069) 81 58 32

Der Radladen

Hainer Chaussee 3, 6072 Dreieich
(06103) 62 335

Kanu- und Fahrradladen (HEGU)

Industriestr. 9, 6106 Erzhausen
(06150) 71 96

kurz gemeldet

Mitgliedsbeitrag 1989

Dieser Ausgabe von RAD&TAT liegen für Mitglieder, die noch ihren Jahresbeitrag zu entrichten haben, vorbereitete Zahlkarten bei. Bitte zahlen Sie umgehend Ihren Beitrag ein.

Neu eingetretenen Mitglieder, die den Beitrag nach dem Abbuchungsverfahren entrichten, wird er im Laufe des November abgebucht.

Bei Unklarheiten wenden Sie sich bitte an die Geschäftsstelle.

Technikkurs von Frauen für Frauen

Eine Diskette (WORD 4) mit Tips zu Pannenhilfe, Wartung und Pflege, Kursdurchführung, usw. kann beim Bundesverband ausgeliehen werden.

Biologisch abbaubares Öl

Ein biologisch abbaubares Schmieröl, besonders geeignet für Kettenschmierung bei Fahrrädern und Motorrädern, bietet die Fa. Englert in Oberursel an. Das Angebot gilt für Endverbraucher, wie auch Händler und Großverbraucher. Gebrauchte Flaschen werden wieder zurückgenommen. Bei Interesse wenden Sie sich an: Hans-Joachim Englert, Tel. 06171/74 857 oder 43 56

Prospekt des Fremdenverkehrsverbandes Oberndorf

Einem Teil dieser Auflage von RAD&TAT liegt ein Prospekt des Fremdenverkehrsverbandes Oberndorf bei Salzburg bei.

Technik

Sicherheitsmängel an Fahrrädern ADFC-Umfrage ergab schockierendes Ergebnis

Die Mitglieder einiger Bezirksvereine des ADFC wollten es genau wissen. Sie veranstalteten im letzten Winter eine Umfrage über gefährliche Mängel an Fahrrädern. Das Ergebnis dieser natürlich nicht-repräsentativen Befragungsaktion war in vielerlei Hinsicht schockierend, zumal die TH Aachen in einer wissenschaftlichen Untersuchung zur "Unfallursache Lenkerbruch" zu ebenfalls erschreckenden Resultaten kam (s. Beitrag "Akute Gefahr durch Alu-Fahrradlenker?" in dieser Ausgabe von Rad&Tat):

Die Umfrage-Bilanz auf der Basis von 178 befragten Radlern ergab über 259 (zweihundertneundfünfzig!) gefährliche Schäden an insgesamt 191 Fahrrädern. Beachtliche 28% der gemeldeten Mängel waren bereits Ursache für mehr oder weniger schwere Unfälle mit Sach- und Körperschäden. Diese relativ große Zahl verdeutlicht, wie schwerwiegend die angegebenen Fahrradängel hinsichtlich der Sicherheit der Radler waren. Trotzdem wurde kein einziger dieser Unfälle von der Polizei aufgenommen, aus welchen Gründen auch immer. Dieser Tatbestand ist in vielerlei Hinsicht äußerst bedauerlich. Unter anderem erscheinen so die technisch bedingten Unfälle mit dem Fahrrad in der offiziellen Unfallstatistik nur sehr selten und damit eindeutig unterrepräsentiert, was den (falschen) Eindruck erweckt, daß das Fahrrad eine große Betriebssicherheit gewährleistet.

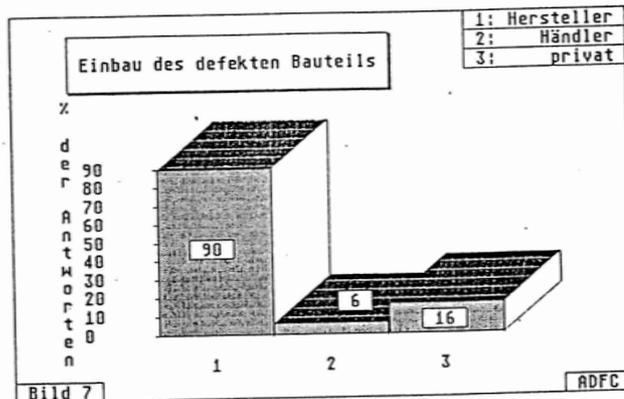
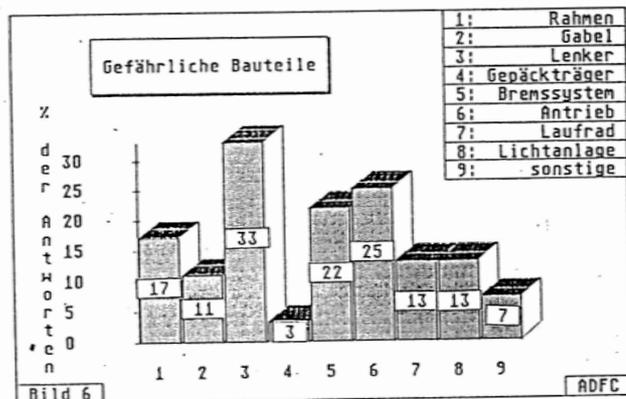
Hierdurch bestärkt, sehen die Herstellern keinerlei Veranlassung, sich über die technische Verbesserung ihrer Produkte den Kopf zu zerbrechen. Das dieses aber dringend erforderlich ist, beweist die Auswertung der Fragebogenaktion: Es handelte sich zu 90% um fabrikneue, hochwertige Fahrräder, die bei oder vor Auftreten des Schadens keiner ungewöhnlichen Belastung ausgesetzt waren. Trotzdem wurde bei jeder dritten Schadensmeldung (33%) von einem Lenkerbruch berichtet, jeder vierte Schaden (25%) betraf den Antrieb, während jeder Fünfte der befragten Radler (22%) ein Versagen des Bremssystems beanstandete. Und noch eine Zahl, die zu denken gibt: 90%

der schadhafte Bauteile wurde von den Herstellern der Fahrräder eingebaut.

Da es sich, wie gesagt, zum weitaus größten Teil um fabrikneue Räder handelte, bei denen bereits eklatante Sicherheitsmängel auftraten, sind mit zunehmendem Alter und verstärkter Materialermüdung in den nächsten Jahren weitere materialbedingte Radler-Unfälle mit den gleichen Fahrrädern zu erwarten. Sitzen wir somit alle im Sattel von Zeitbomben?

Die abgebildeten Computer-Grafiken des ADFC verdeutlichen die oben beschriebenen Untersuchungsergebnisse.

PCR



Speichendynamo im Betrieb

Als ich im Frühjahr die erste Anzeige für den Gudereit GS-2000 Speichendynamo in "Radfahren" auftauchte, war ich der Meinung, daß das endlich ein vernünftiger Dynamo zu sein scheint. Also nix wie hin zu meinem Fahrradhändler, aber Fehlanzeige: der Dynamo war noch nicht zu bekommen. Im nächsten Radfahren (Nr.4/89) war sogar ein Artikel über den Dynamo drin, der sich ganz gut lesen ließ. Nachdem ich die Leute vom Radschlag einige Wochen genervt hatte, war es endlich soweit. Ich bekam den Dynamo mit dem Kommentar "Probier ihn aus und sag uns, ob er was taugt" (Soweit die Schleichwerbung).

Beim ersten rumspielen am Dynamo überfiel mich ein ungutes Gefühl: der Mitnehmer läßt sich reichlich schwer drehen. Dennoch: wer nichts wagt ... - das Vorderrad raus, den Dynamo dran, Rad rein - geht nicht. Ich habe eine Hochflanschnabe und an dieser hing der Dynamo. Nächster Versuch mit Unterlegscheiben (drei Stück): im Prinzip paßt es nun, aber jetzt kann man auf der Außenseite des Ausfallendes gerade noch drei Millimeter vom Gewinde der Achse sehen - zu wenig, um da noch die Mutter draufzuschrauben. Also dann: Rad raus, Dynamo ab, Unterlegscheiben runter, die Achslager rübergeschraubt, Lager neu eingestellt und gekontert, Unterlegscheiben drauf, Dynamo drauf, Rad einbauen, Kabel verlegen - funktioniert.

Aber schon die erste Proberunde war enttäuschend: zwar ist von Laufgeräuschen praktisch nichts zu hören, aber das Fahrgefühl war doch schon etwas anders. Aber was solls, jetzt war er drin, dann konnte ich ihn auch eine Weile im Betrieb auspro-

bieren. Trotz des Sommers habe ich durch meine Arbeitszeiten immer die Notwendigkeit, eine Strecke des Weges mit Licht zu fahren. Hier zeigte sich, daß der erste Eindruck anscheinend gerechtfertigt war, ich hatte doch merklich Probleme, meine gewohnten Ampelphasen zu erwischen.

Um das Ganze nicht nur auf Gefühlsebene abzuwickeln, habe ich noch einige Rollversuche auf abschüssiger Fahrbahn vorgenommen, jeweils fünfmal dieselbe Strecke mit Speichendynamo bzw. Walzendynamo in Betrieb. Trotz der ungenauen Messung fand ich das Ergebnis eindeutig: Die Durchschnittszeiten des Speichendynamo lagen etwa 5% höher als die des Walzendynamos, die höchste gemessene Zeit mit dem Walzendynamo lag etwas über der kleinsten des Speichendynamos.

Mein Fazit: Ich benutze jetzt wieder den Walzendynamo, auch wenn der nun mit eineinhalb Jahren jämmerlich jault, im Winter werde ich zusätzlich noch einen Akku einbauen, um für alle Fälle gerüstet zu sein.

Peter Schepko

Fördermitglieder des ADFC

Folgende Firmen sind Fördermitglieder des ADFC-Rhein-Main.

Der Fahrradladen - Lauck -
Turmstr. 29, 6200 Wiesbaden
(06122) 16 465

Helmut Müller
Zimmersmühlenweg 81,
6370 Oberursel
(06171) 84 89

Der Fahrradladen
Albinstr.15, 6500 Mainz 1
(06131) 22 50 13

Zweirad Mosebach
Waldstr.8, Hinterhof
6050 Offenbach
(069) 81 17 37

kurz gemeldet

Veranstaltungshinweise

Zukunftswerkstatt Fahrrad- freundliche Stadt

Dieses Seminar findet vom 13.-15. Oktober in Roßdorf statt. Mitveranstalter ist die OG Darmstadt. Diese Thema wird in 3 Phasen bearbeitet: Kritikphase, Phantasiephase und Verwirklichungsphase.

Das Seminar kostet einschließlich Übernachtung und Vollpension DM 80.- (ADFC-Mitglieder DM 50.-). Der Ausgabe von RAD&TAT liegt ein Prospekt zu der Veranstaltung bei. Weitere Auskünfte erteilt gerne: Hannes Metz, Tel. 06151/26 664 oder 06154/81 444 (abends).

ADFC-Touristik-Seminar

In Frankfurt findet auch diese Jahr vom 6.-8. Oktober das ADFC-Touristik-Seminar statt. Ziel ist es ein Erfahrungsaustausch über das ADFC/VELOMOBIL Programm 89 zu führen, ein entsprechendes Programm für 90 zu erarbeiten und über die Öffentlichkeitsarbeit nachzudenken. Anmeldungen werden bis zum 18. September in der Bundesgeschäftsstelle erbeten.

Seminar: Recht für und gegen radfahrende Menschen

Unter diesem Motto findet vom 26.-29. Oktober in Erlangen ein Seminar statt. Weitere Informationen und Anmeldeunterlagen sind beim ADFC-Bundesverband zu erhalten.

Radeln für die Umwelt

Im Juli-Heft von RAD&TAT wurde auf das von der Arbeitsstelle für Erwachsenenbildung der Evangelischen Kirche in Hessen und Nassau, Darmstadt, Fachbereich Umweltfragen, angebotene Bildungsseminar aufmerksam gemacht. Es fand statt vom 20.-25. August 1989.

Am Ankunftsabend wurden die 14 Teilnehmer in der DJH Darmstadt von den beiden "Teamern" auf das Anliegen dieses Bildungsurlaubs eingestimmt. An den einzelnen Tagen sollte jeweils eines der vier aus der griechischen Naturphilosophie bekannten Elemente: Erde, Wasser, Feuer, Luft im Vordergrund der Wahrnehmung und des Interesses stehen. Die vielgestaltigen Eingriffe des Menschen in die natürliche Umwelt und ihre mehr oder weniger große Gefährdung durch bestimmte Einwirkung sollten auf dem Wege und durch das Anfahren bestimmter Zielpunkte aufgezeigt werden.

Durch diese Radeltour als Bildungsurlaub gelang es, den Teilnehmern eine Gesamtschau zum Schwerpunktthema "Verkehr in einer Industrieregion" zu vermitteln, indem die komplexen Zusammenhänge zwischen Bodenversiegelung, Wasserverschmutzung, Energieverschwendung, Lärmbelastigung in Straßen- und Luftverkehr theoretisch und praktisch erfahrbar gemacht wurden. Der letzte Tag bot dann einen Ausblick auf die "menschengerechte Stadt", indem Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, Tempo 30-Regelung und Unfallverhütung in Darmstadt vorgeführt wurden.

Natürlich war die ganze Tour getragen von der Lust am gemeinsamen Radeln, zweimal unterbrochen durch ein erfrischendes Bad in einem am Wege liegenden Badensee. Dieses vielfältige Erleben in einer gleichgestimmten Gruppe wurde beim Abschlußgespräch als besonderer Gewinn des Bildungsurlaubs "Radeln für die Umwelt" erkannt.

So soll es auch im nächsten Jahr wieder auf die Räder gehen, mit neuer Themenstellung, z.B. "Möglichkeiten der Energieeinsparung", o.ä..

Kamilla Nuyken

Akute Gefahr durch Alu-Fahrradlenker? Technische Hochschule Aachen führt Untersuchung durch

Bereits 1982 erlag ein Radfahrer seinen schweren Verletzungen, die er bei einem Unfall aufgrund eines Lenkerbruchs erlitten hatte. Da zu diesem Zeitpunkt erst wenige Mängel dieser Art bekannt geworden waren und die Herkunft dieses Fahrradteils nicht eindeutig geklärt werden konnte, wurden die Ermittlungen schon bald eingestellt.

Ein zweiter, 1985 bekanntgewordener Fall, der für das Opfer weniger schwere Folgen hatte, machte die Problematik jedoch schon deutlicher: Infolge des Bruchs des Alu-Lenkers stürzte der Radler und brach sich eine Hand. In einem Vergleich vor dem Landgericht Essen wurden ihm als Entschädigung 5000 Mark zugesprochen. Der betroffene Fahrradhersteller gab an, daß er bereits 44.000 Fahrräder mit dem bruchgefährdeten Alu-Lenker ausgerüstet und verkauft hätte.

In einer Untersuchung des Lehr- und Forschungsgebiets Maschinenelemente der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen, unter Leitung von Professor Dr.-Ing. Ernst von der Osten-Sacken, wurde den Lenker- und Fahrradherstellern kein gutes Zeugnis ausgestellt: "Da seit Anfang der achtziger Jahre von verschiedenen Fahrradproduzenten im hohen Maße bruchgefährdete Alu-Lenker eingebaut werden, muß befürchtet werden, daß sich die Gesamtzahl der gefährdeten Radler in der Größenordnung von rund einer Million bewegt."

Wie bereits vor einiger Zeit die Schweißtechnische Versuchsanstalt Mannheim, stellte auch die TH Aachen in aufwendigen Versuchen häufige Dauerbrüche von Alu-Lenkerbügeln fest. Das für Radler erschreckende Ergebnis ist, daß nicht Werkstofffehler die Ursache für diese gefährlichen Mängel sind, sondern die grobe Verletzung elementarer Konstruktionsregeln durch die Hersteller.

Drei Schwerpunkte der Untersuchung, die den Leichtsinns der Produzenten im Umgang mit der Gesundheit ihrer Kunden, den Radlern, besonders deutlich machen:

1) Bereits eine einfache Berechnung der Wandstärke nach den Regeln der Festigkeitslehre zeigt, daß zum Beispiel bei dem häufig für Fahrradlenker verwendeten Aluminium-Rohrwerkstoff AlMg5 eine Wanddicke von 2,1 mm erforderlich wäre, um die Sicherheit eines üblichen 1,2 mm-starken Stahllenkens zu erreichen. Schadenslenker weisen jedoch meistens nur Wanddicken von 1,5 bzw. 1,6 mm auf, wodurch neben der hohen Bruchgefährdung auch ihre Lebensdauer gegenüber Stahllenkern auf ca. 10%(!) reduziert wird. →

2) Hinzu kommt eine erhöhte Kerbwirkung bei der (bei der meist fertigungstechnisch bedingten) Verwendung von Stahl-Aufweithülsen im Bereich der Lenkerklemmung. Die Folge ist eine weitere Verringerung der Lebensdauer.

3) Einige Lenkerhersteller prägen noch zusätzlich ihr Firmen-Emblem im höchstbeanspruchten Bereich ein. Durch solche künstlich hinzugefügten Kerben ist schon der fabrikneue Lenkerbügel bereits in hohem Maße vorgeschädigt.

Ausdrücklich wird in dem Bericht auf das erhebliche Risiko und den möglichen Schadensumfang bei einem Lenkerbruch hingewiesen. Zumal die mikroskopisch feinen Anrisse des Dauerbruchs vom Radler in der Regel nicht rechtzeitig zu erkennen sind. Die plötzliche und für den Benutzer überraschende Auslösung des Restbruchs kann dann schon durch äußerst geringe Belastungen ausgelöst werden. In diesem Zusammenhang wird ausführlich die Umfrage des ADFC zitiert, über die wir unter dem Titel "Sicherheitsmängel an Fahrrädern" in dieser Ausgabe von Rad&Tat informieren.

Die Vorschläge der TH Aachen aufgrund des Ergebnisses dieser Untersuchung:

A) Durchführung einer repräsentativen Erhebung, um genauere Informationen über den Umfang der Schäden und das Ausmaß der Gefährdung durch Lenkerbrüche zu erhalten. Gleichzeitig würde man hierdurch Informationen erhalten, die es erlauben, den Radfahrern konkrete Warnhinweise hinsichtlich Alu-Lenkern geben zu können.

B) Als zuständige Behörden sind der Bundesverkehrsminister (durch die Bundesstelle für Straßenwesen) und der Bundesarbeitsminister (durch die Bundesanstalt für Arbeitsschutz) aufgefordert, das tatsächliche

Ausmaß der Gefährdung festzustellen und ggf. geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten.

C) Bei Gefahren für das Leben der Benutzer sind die Warenhersteller aufgrund der geltenden Produkthaftung verpflichtet, eine Rückrufaktion unabhängig von wirtschaftlichen Gesichtspunkten einzuleiten. Die Studie empfiehlt den Radfahrer aufgrund der Untersuchungsergebnisse, folgende Vorsichtsmaßnahmen in Ihrem eigenen Interesse unbedingt zu beachten:

1) Kein Transport mit Lenkerbefestigung auf dem Autodach! Fahrrad-Lenker sind nicht für diesen Zweck ausgelegt. Durch die Befestigung am Lenker wird die Bruchgefahr dieses Teils in nicht kontrollierbarer Weise erhöht.

2) Kein Richten des Lenkers nach einem Unfall! Ähnlich wie Sicherheitsgurte beim Auto sind Fahrradlenker nach einem Unfall nicht mehr sicher und sollten unbedingt ersetzt werden.

3) Falls in der Vergangenheit die oben genannten Empfehlungen nicht beachtet worden sind, sollten die Lenker sofort durch einen Fachmann ausgetauscht werden. Denn durch Vorschädigung infolge "nicht sachgemäßer Verwendung" erlischt die Haftung des Herstellers und der möglicherweise durch einen Unfall betroffenen Radler trägt das hierdurch erhöhte Risiko allein.

4) Mit einer erhöhten Bruchgefahr des Lenkers ist aufgrund des Untersuchungsergebnisses auch bei bestimmungsgemäßer Verwendung grundsätzlich immer dann zu rechnen, wenn mehrerer der folgenden Risikofaktoren zusammentreffen:

- Wanddicke des Lenkers unter 2 mm;
- hohe Laufleistung des Fahrrades;
- hoher Reifendruck;
- Kaufdatum 1980 bis 1984.

PCR

Beitrittserklärung

Name _____ Vorname _____

Straße, Nr. _____ PLZ, Ort _____

Beruf * _____ Geburtsjahr * _____

Die Angaben mit * sind freiwillig

Ich möchte dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) beitreten als

- Einzelmitglied (DM 45,-)
 Familie (DM 55,-)

Familienangehörige:

Ort, Datum _____

Unterschrift _____

Hinweis: Durch eine Einzugsermächtigung, die Sie jederzeit widerrufen können, ersparen Sie dem ADFC Kosten und ehrenamtlich zu erbringenden Verwaltungsaufwand. Die Daten werden mit einer automatischen Datenverarbeitungsanlage zweckentsprechend verarbeitet und gespeichert.

Einzugsermächtigung

Hiermit ermächtige ich den ADFC widerruflich, den Mitgliedsbeitrag von meinem folgenden Konto abzubuchen:

Kontonummer _____ bei (Bank Sparkasse usw) _____

Bankleitzahl _____ Name, Vorname des Kontoinhabers _____

Wenn mein Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist, besteht seitens der kontoführenden Stelle keine Verpflichtung zur Einlösung.

Ort, Datum _____

Unterschrift _____

Versicherungen für Radfahrer

Schutz für Mitglieder des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC)

Neben der Haftpflichtversicherung (bis zu 1 Mio. DM für Personen- und Sachschäden und 100 TDM Vermögensschäden) bietet der ADFC ab dem 1. Juni 1989 seinen Mitgliedern auch eine Rechtsschutzversicherung (Versicherungsfälle bis zu 50 TDM) für die Verteidigung in Verfahren wegen des Vorwurfes der Verletzung einer Vorschrift des Straf- oder Ordnungswidrigkeitenrechtes. Bei Freiheitsstrafen sowie bei Geldstrafen und -bußen über 500,-- DM sind Gnaden-, Strafaussetzungs-, Strafaufschub- und Zahlungserleichterungsverfahren eingeschlossen und zwar für insgesamt zwei Anträge je Versicherungsfall. Die Versicherungen gelten auch für einen vorübergehenden Aufenthalt im Ausland (bei der Rechtsschutzversicherung: Europa und Anliegerstaaten des Mittelmeeres). Beide Versicherungen sind im Mitgliedsbeitrag enthalten und schützen somit die Mitglieder des ADFC automatisch als Privatperson in ihrer Eigenschaft als Radfahrer, Fußgänger und Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln!

Sie werden subsidiär gewährt und treten nicht gegenüber anderen ADFC-Mitgliedern und Familienangehörigen ein. In Schadensfällen muß die (formlose) Schadensanzeige (Kurze Schilderung des Vorgangs, Nennung der Beteiligten einschl. eventueller Zeugen, Schadenshöhe, Aktenzeichen der Behörde/n, Mitgliedsnummer) unverzüglich bei der Bundesgeschäftsstelle eingereicht werden. Nach Überprüfung, insbesondere der bestehenden Mitgliedschaft, wird die Schadensanzeige von dort an die Versicherung (Vereinte, München, bzw. ARAG, Düsseldorf) zur Bearbeitung weitergeleitet.

Aller guten Dinge sind Drei! So bietet der ADFC seinen Mitgliedern seit Juni 1989 eine äußerst günstige Fahrrad-Diebstahlversicherung (Condor, Hamburg) an!

Die wichtigsten Daten auf einen Blick:

Jahresprämie	Kaufpreis/Neuwert incl. fest verbundenem Zubehör
--------------	---

25,70 DM	bis 500 DM
31,10 DM	501 bis 750 DM
36,40 DM	751 bis 1.000 DM
52,50 DM	1.001 bis 1.500 DM
68,50 DM	1.501 bis 2.000 DM

Der Versicherungswert ist der sich aus Alter, Abnutzung und Gebrauch ergebende Zeitwert (1. Jahr: kein Abzug, 2.-5. Jahr: pro Jahr 7,5% vom Neuwert bzw. Wiederbeschaffungswert, 6.-16. Jahr: Restwert abzüglich 3%, 17. Jahr und älter: nur noch 30%).

Die Versicherung gilt innerhalb Europas bis zu einem vorübergehenden Aufenthalt von maximal zwei Monaten.

In Erweiterung der AERB erstreckt sich der Versicherungsumfang auch auf Schäden durch einfachen Diebstahl, wenn nachweislich das Fahrrad zur Zeit des Diebstahls in verkehrsbüchlicher Weise durch ein Stahlseil-Schloß gesichert war und außerdem der Diebstahl zwischen 6 und 22 Uhr verübt wurde oder sich das Fahrrad zur Zeit des Diebstahls in Gebrauch oder in einem gemeinschaftlichen Fahrradabstellraum befand. Der Versicherungsschutz endet immer mit dem laufenden Kalenderjahr und muß für jedes Jahr neu beantragt werden! Auch hier gilt das übliche Subsidiarprinzip.

Antragsformulare können beim ADFC Bundesverband angefordert werden. Schadensanzeige/Formulare gibt es bei der Bundesgeschäftsstelle.

Wiesbaden

Treffpunkt der OG Wiesbaden ist der Hausarbeitsraum i. Jugendtreff **Tattersall**. Der Zugang ist in der Hofeinfahrt zwischen den Häusern Saalgasse 34 und 36, links die Rampe bis zum Eingang.

Der Beginn ist auf 18.59Uhr festgelegt.

Wir treffen uns immer 2 X im Monat, jeweils an 1. und 3. Dienst.

Die **Radtouren** finden normalerweise jeden 2. Sonntag im Monat statt

8. Okt.: Tour: Geschichte der Arbeit und Heimatkunde
Beginn 9.30 Uhr am Wi-Hbf.

Offenbach

Offenbacher Radlertreff in der Taverne Sorbas, Bismarckstr. 19.30

Radtouren beginnen normalerweise um 9.30 Uhr am Isenburger Schloß

1. Okt.: U S A - Tour 9.00 Uhr

15. Okt.: Tour: Fahrt ins Blaue

**Der
Versicherungsladen**

Dipl.-Kfm. Armin Krause

fair versichert

- z. B. ● Fahrrad-Versicherung
- Berufsunfähigkeit
- Kranken-Versicherung

geöffnet: Mo-Fr 13-18 Uhr

Telefon 06121-30 66 76

6200 Wiesbaden

Römerberg 16

Termine

Darmstadt

Fahrradbüro der OG Darmstadt,
im Werkhof, Rundeturmstraße 16,
Treffen jeweils dienstags um
17.00-18.00 Uhr.

Radtouren beginnen am Mercks-
platz vor dem Zentralbad in der
Landgraf-Georg-Straße

17.Okt.: Gründungsversammlung der
Kreisgruppe Darmstadt-Dieburg
Beginn 19.30 Uhr

13.Okt.: Seminar: Zukunftswerk-
statt Fahrradfreundliche Stadt
Beginn: 16.00 Uhr

15.Okt.: Tour: Fahrt ins Blaue

24.Okt.: Mitgliederversammlung der
OG Darmstadt, im Werkhof, 19.30

29.Okt.: Jahresabschlussfahrt mit
Picknick, bitte Köstlichkeiten
mitbringen. 10.00 Uhr

4. Nov.: Infostand auf dem Lui-
senplatz: Sehen und gesehen
werden. 10.00 Uhr

19.Dez.: Weihnachtsfeier mit Ur-
laubsdias. Bitte etwas Weih-
nachtliches mitbringen.

Wir würden uns über eine aktive
Mitarbeit sehr freuen, sind aber
auch über Fahrradfreunde glück-
lich, die unsere Arbeit finanzi-
ell und ideell unterstützen.
Deshalb bitten wir Sie, zu Ver-
anstaltungen zu kommen und Ihre
Wünsche und Ideen einzubringen.

Bitte beachten Sie die Hinweise
bezüglich der Radtouren im Touren-
programm 1989! Dort sind Abfahrts-
zeit, Treffpunkt, Steckenbeschrei-
bung und Schwierigkeitsgrad genau
beschrieben.

Die Angaben in RAD&TAT sind ledig-
lich eine zusätzliche Erinnerung!

Frankfurt

Frankfurter Radlertreff, jeden
1. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr
im Jacob-Spener-Haus, Dominikaner-
gasse 5 (Nähe Konstablerwache)

Sonntagsradtouren beginnen in
der Regel um 10.00 am Römerberg

1. Okt.: Tour: Rund um Frankfurt

4. Okt.: Radlertreff: Literatur
Rund ums Rad

1. Nov.: Mitgliederversammlung
des Bezirksvereins 19.00 Uhr

6. Dez.: Adventsfeier

Hanau

ADFC-Treffen jeweils um 19.30
Olof-Palme-Haus, Pfarrer-Hufnagel-
Str. in Kesselstadt.
Die **Radtouren** beginnen am
Brüder-Grimm-Denkmal (Marktplatz)

3. Okt.: ADFC-Treffen

15.Okt.: Tour de Herbst, Abfahrt
um 10.30 Uhr, Fahrt in den
vorderen Spessart, ca. 50Km,
Schwierigkeitsgrad **

24.Okt.: ADFC-Treffen

14.Nov.: ADFC-Treffen

5. Dez.: ADFC-Treffen

16.Dez.: Jahresabschlussfeier, ab
16.00 Uhr; gemütliches Bei-
sammensein mit Kaffee und Plätz-
chen (bitte mitbringen), auch
Bilder und Dias von Touren mit-
bringen. Über neue Gesichter
würden wir uns freuen.