



ADFC-Kreisverband
Siegen-Wittgenstein e.V.
Frühjahr 2009

Blitzventil



Inhaltsverzeichnis

1 Editorial	2
2 Vor Ort	3
3 Zwischen Auto und Fußgänger: der Radfahrer	7
4 Law and Order: Neue StVO ab 1. September 2009	9
5 Radfahren auf stillgelegten Bahnlinien – Ein Reisebericht von J. Vlam	12
6 Rohloff 100 000: zur Arbeit und Rund um den Polarkreis	16
7 Mythos Mt. Ventoux, Schinderei mit Glücksgefühl von O. Tittel	19
8 Lesefutter	24
9 Preisausschreiben	27
9.1 Die Lösung: Don Quijote oder Sancho Pansa	27
9.2 Neues Preisausschreiben: Harte Kerle, Dicke Gänge?	29
10 Impressum	30

1 Editorial

Für die Fahrradkultur in Deutschland war das Jahr 2009 trotz Wirtschaftskrise sicherlich ein erfolgreiches Jahr. Die Akzeptanz des Fahrrads steigt, sowohl bei Alltagsfahrten – mit dem Rad zur Arbeit – als auch als bei Freizeit- und Urlaubsfahrten. Wege für Radler gibt es offenbar auch genug, wie das 16-fache Hinweisschild auf demn Titelbild zeigt, auch wenn die Schilder von Land, Bund und Kreis nicht immer völlige Klarheit auf den ersten Blick verschaffen. Nicht zuletzt könnten elektrisch angetriebene Fahrräder ein dauerhafter Erfolg werden. In manchen Kommunen gibt es bereits die ersten elektrischen Dienstfahräder, es gibt Leasing-Angebote für gewerblich genutzte Fahrräder, und eine Modellvielfalt, die noch lange nicht am Ende ist. Egal, ob «richtige» Radfahrer die Pedelecs für unter ihrer Würde halten, wenn sie Menschen zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad bewegen, sind sie auf jeden Fall ökologisch vorteilhaft. Denn die elektrische Energie, die ein Pedelec braucht, ist verschwindend gering gegenüber Auto oder normalem motorisierten Zweirad und eher vergleichbar mit ein paar mal Kaffee kochen.

Wenn der Boom anhält, sollten Kommunen und Länder daran denken, dass die Pedelecs Auswirkungen auf die Verkehrs-Infrastruktur haben. Auch wenn mit gutem Grund die Motorunterstützung der Pedelecs bei 25 km/h abgeregelt wird, denn sie sind und sollen keine Mofas sein. Nun sind 25 km/h für Radfahrer nicht unbedingt extrem schnell, wenn aber alle und insbesondere ungeübte Radfahrer dieses Tempo fahren, kann man man zwei Meter breite Wege nicht mehr für die gemeinsame Benutzung für Fußgänger und Fahrradfahrer anbieten. Natürlich ändert das nichts daran, dass jeder nur so schnell fahren darf, wie die Situation es zulässt, aber man mutet schließlich auch keine einspurigen Autobahnen und fünf Meter breite Bundesstraßen zu.

Die Herbstausgabe des Blitzventils erscheint mit etwas Verspätung, wegen der bis in den Herbst dauernden Ferienzeit ist der geplante Erscheinungstermin Oktober für die Autoren allgemein ungünstig früh. Die Resonanz zur Frühjahrsausgabe des Blitzventils war leider unbefriedigend. Leserbriefe bzw. -mails sind sicherlich nicht jedermanns Sache, aber dadurch fehlen uns bei diesem Projekt ohne Verkaufspreis und größere Werbeeinnahmen die Erfolgsindikatoren. Vom Arbeitsaufwand abgesehen, fallen ja immerhin Kosten durch Druck und Versand an, die man sich sparen könnte. Aber es war ja die erklärte Absicht, nicht nur im Internet zu veröffentlichen. Ich hoffe, dass die Resonanz auf diese Ausgabe besser wird, wir brauchen sie, positiv wie negativ, eine Email genügt.

H. Poggel

2 Vor Ort

Erster Fahrradflohmkt in der Bluebox Während Neunkirchen seit Jahrzehnten einen etablierten Fahrradflohmkt hat, gibt es kein vergleichbares Angebot in Siegen. Gerade für gute Kinder- und Jugendräder mit ihrer kurzen Nutzungszeit ist ein Flohmkt sinnvoll – aber auch hochwertige Rennräder können hier ihre Käufer finden. Und Fahrräder sind nun einmal sperrige Güter und nicht so einfach über ebay zu verkaufen, vom Ausprobieren ganz abgesehen.

Der Jugendtreff Bluebox in der Sandstraße hatte am 5. April 2009, zu seinem Tag der offenen Tür, dem ADFC kurzfristig einen Platz für einen Fahrradflohmkt angeboten. Der Ort liegt zentral in Siegen, wenige Meter vom Kölner Tor entfernt, bietet aber einen großen Parkplatz und ist somit ideal, Fahrräder zu bringen, zu präsentieren und auszuprobieren. Der erste Siegener Fahrradflohmkt war ein kleiner Erfolg, gemessen daran, dass kaum Zeit blieb, die Aktion bekanntzumachen. Gut verkauft wurden Kinder- und Damenräder, aber auch Anhänger und Zubehör.

Der Flohmkt soll zu einer feststehenden Einrichtung werden, immer zusammen mit dem Tag der offenen Tür der Bluebox, normalerweise sehr zeitig im Frühjahr vor den Beginn der Fahrradsaison (Bekanntmachung auf der ADFC-homepage). Wie beim Neunkirchener Fahrradflohmkt bringen die Verkäufer ihre Fahrräder oder das Zubehör um 10 Uhr zum ADFC-Stand auf dem Bluebox-Gelände. Dort werden sie erfasst und ihr Wert geschätzt, bzw. die Verkäufer legen einen Verkaufspreis, am besten zusammen mit einer Verhandlungsspanne selbst fest. Der ADFC versucht die Räder zu vermitteln und bekommt dafür 10% des Verkaufspreises als Provision. ADFC-Mitglieder zahlen keine Provision.

Fahrradstand bei Siegtal Pur und beim Netphener Keilerfest Wie üblich bei Siegtal Pur und erstmalig beim Netphener Keilerfest war der AFDC mit seinem Stand vertreten. Dort gab es neben allgemeiner Beratung die kostenlosen Materialien des Bundes- und Landesverbands (*Deutschland per Rad entdecken*, Karten mit Radwegenetzen u.a.) und Radreiseführer aus dem Bestand des ehemaligen Ladens. Und natürlich, der Renner bei Siegtal Pur war wie immer die Ersthilfe beim Reifenauffüllen. Wenn alles so einfach wäre ...



Infostand in Netphen

Neue Tourenleiter gesucht Der ADFC bietet, dank seiner ehrenamtlichen Tourenleiter, jedes Jahr von April bis zum Spätherbst die unterschiedlichsten Radtouren an, die auch rege besucht werden. Auch wenn die langjährigen TourenleiterInnen ihre Arbeit gerne machen, ist trotzdem Nachwuchs unumgänglich, mit Ideen für neue Touren oder als Nachfolge für ausscheidende Tourenleiter. Sicher haben viele begeisterte Radfahrer interessante Tourenvorschläge und Spaß daran, anderen zu zeigen, wie schön Radfahren sein kann. Da es aber keine offizielle Ausbildung zum Tourenleiter gibt, wohl aber seit 2008 ein verpflichtendes Seminar, kann der Eindruck entstehen, dass es nicht einfach ist, für den ADFC eine Radtour anzubieten. Um diese Hemmschwelle zu senken, bietet der ADFC allen Mitgliedern und interessierten Nicht-Mitgliedern an, mit einem erfahrenen Tourenleiter gemeinsam eine Tour durchzuführen. Das Tourenleiterseminar kann anschließend im Herbst des nächsten Jahres nachgeholt werden. Der ADFC würde sich also freuen, wenn sich Radfahrer mit Ideen melden, die sie z.B. beim Tourenleitertreffen im Winter vorstellen können. Beispiele wären Touren zu bestimmten Themen, zu Sehenswürdigkeiten, Naturdenkmälern, Veranstaltungen, oder an Flüssen entlang, oder einfach nur auf schönen Wegen zu einem interessanten Ziel. Auch Touren für bestimmte Zielgruppen, Jugendliche, Senioren, Familien mit kleinen Kindern, Rennrad-, Tandem- oder Mountainbikefahrer sind denkbar. Oder Wintertouren, Nachttouren, Ferntouren ... der Phantasie sind (fast) keine Grenzen gesetzt, gute Vorbereitung und richtige Beschreibung im Tourenprogramm vorausgesetzt.

Einladung zum Tourenleitertreffen am 15. Januar 2010 Zum jährlichen Tourenleitertreffen sind auch Interessenten, die sich vorstellen können, eine Tour anzubieten, herzlich eingeladen. Für die Tourensaison 2010 wird das Treffen am Freitag, dem 15.1.2010 um 19.30 stattfinden. Treffpunkt ist die Pizzeria Paradies, Siegen, Numbachstraße 57 (Nähe THW). Die Teilnehmer erhalten einen Verzehrutschein.

Lobenswert Dem städtischen Fahrradbeauftragten, Herrn Siebel, ist es zu verdanken, dass die im letzten Blitzventil kritisierten liegenden Pfosten an der Alche ersatzlos abmontiert wurden, nachdem die Pfosten für jeden ersichtlich wochenlang im umgelegten Zustand verblieben. Offenbar ist der Mechanismus – um nicht Schloß zu sagen – derartig primitiv, dass jedermann sie öffnen kann und sich nicht verpflichtet fühlt, sie wiederaufzurichten.

Fahrradförderung: Stellplätze an der Siegerlandhalle und anderswo Wie bereits in der Lokalpresse teilweise polemisch diskutiert, wurde ein bereits genehmigter Fahrradständer an der Siegerlandhalle aus Kostengründen nicht aufgestellt. Der größte Veranstaltungsort hat somit nach wie vor keine Abstellmöglichkeit für Fahrräder. Fahrräder dürfen laut gerichtlichem Urteil zwar grundsätzlich überall parken, aus Not heraus «wild» abgestellte Fahrräder sind aber sicher nicht in Sinne der Veranstalter. Auch würden Radfahrer es bevorzugen, ihre Räder fest anschließen zu können und ein zusätzlich regengeschützter Unterstand würde ganz sicher gerne genutzt.

Das Bedenklichste an der ganzen Angelegenheit ist, dass der Eindruck entsteht, Fahrradfahrer seien nicht erwünscht sind oder dass schlicht und einfach nicht mit ihnen gerechnet wird. Der ADFC fordert, dass möglichst an allen zentralen Plätzen in Siegen hochwertige und deutlich sichtbare Fahrrad-Abstellanlagen aufgestellt werden. Sie motivieren auch Menschen, die vielleicht nicht von selbst auf die Idee gekommen wären, das Fahrrad für Alltagsgeschäfte zu nutzen. Die Fahrradständer können als Werbeträger dienen und so die Finanzierung vereinfachen. Bevor jetzt aber mit «klandestinem» Aktionismus im Sinne einer selbsterfüllenden Prophezeiung die billigsten und bis zur Unbrauchbarkeit veralteten «Felgenkiller» möglicherweise noch an den falschen Stellen montiert werden, sollte man sich unbedingt über Normen und Empfehlungen informieren. Der ADFC berät hierbei gerne.

Ziel muß sein, mit Abstellanlagen zuerst deutlich sichtbare Zeichen zu setzen, nach einiger Zeit den tatsächlichen Bedarf und die Akzeptanz zu ermitteln und anschließend die Installationen entsprechend anzupassen. Die Abstellanlage z.B. am Bahnhof ist ständig überfüllt. Selbstverständlich muß auch die Zufahrt zu den Fahrradständern weitestgehend fahrend erreicht werden können, wobei einige Meter Schieben zumutbar ist.

Arbeitsgemeinschaft HTS: Fahrradweg Anstoß zu dem Projekt gab unter anderem eine Diplomarbeit von Michael Stojan. Um das Stadtbild und die Lebensqualität in Siegen aufzuwerten, soll unter anderem der Bereich unterhalb der Hüttentalstraße (HTS) verschönert werden. Da dort ein guter (sic!) – aber definitiv kein schöner – Radweg verläuft, soll auch er in die Planung einbezogen werden, wofür der ADFC sich auch nachdrücklich einsetzt. Wobei der Radweg nach Richtlinien zum Radwegebau unbedingt als zügige Verbindung von Geisweid bis nach Eiserfeld ausgebaut bzw. erhalten bleiben soll. Keinesfalls darf

er zu einer Slalomfahrt werden mit Schiebepassagen durch gesperrte Bereiche. Aber eine Begrünung, Verschönerung durch helle Farben, Reflektoren und zusätzliche Beleuchtung sowie Renaturierung des Siegfufers wäre der Weg für alle Radfahrer nicht nur nützlich, sondern würde auch attraktiv. Bestimmte Bereiche – die Namen bekommen sollten, wie diskutiert wurde – in Geisweid und Weidenau sind mit großzügigen Flächen für Veranstaltungen und sportliche Aktivitäten verfügbar. Angedacht wurden z.B. ein Kletterpark, ein Open-Air-Kino, ein Jugendtreff ... In einem ersten Brainstorming am 23. September 2009 wurden viele Ideen zusammengetragen und vorurteilslos diskutiert.

Radfahrers Weihnachten Sie kennen Radfahrer und wissen nicht, was man ihm zu Weihnachten schenken kann? Hier mal ein paar Vorschläge für sofort und die nächste Saison:

Funktionsklamotten Trikot Softshell IcebreakerTM (warme Unterwäsche aus spezieller Wolle) Windbreaker BuffTM Gamaschen gute Regen hose und -jacke Wachsspray gegen Salz Spikesreifen pannensichere Reifen exzellentes LED-Licht für vorne und für hinten Nabendynamo stabiler Gepäckträger gute Luftpumpe für unterwegs und für zuhause hochwertiges und leichtes Werkzeug für unterwegs und Spezialwerkzeug für zuhause Radtoure nplaner wasserdichte Packtaschen für Gepäckträger oder Low Rider Druckluftlupe für den Stadt- Stirnlampe für den Walddschungel ergonomische Handgriffe wasserdichte Satteltasche GPS ...

Herbert wird im
Marien-Krankenhaus gesund.

Gut für Herbert.
Gut für Dich.

Wir fördern Krankenhäuser
in unserer Region.

 Sparkasse
Siegen

3 Zwischen Auto und Fußgänger: der Radfahrer

Der Anlass war, dass zwei freundliche Mitarbeiter des Siegener Ordnungsamts auf dem Scheinerplatz vor der Sparkasse die vielen in aller Ruhe eintreffenden Radfahrern darauf aufmerksam machten das es sich hier um eine Fußgängerzone handelt, die von vielen Autos befahren werden darf (das letzte sagten sie natürlich nicht).

Beim Nachdenken über die hier und im Allgemeinen vorhandene Problematik, welche das Zusammenleben von Automobilisten, Radfahrern und Fußgängern betrifft, fällt mir folgendes ein:

Beim Autoverkehr sind täglich viele, zum Teil schwere Unfälle zu beklagen, wobei auch Krad- und Radfahrer, sowie Fußgänger zu Schaden kommen. Die Polizei versucht deshalb, Verstöße nachhaltig zu ahnden, auch wenn niemand zu Schaden kommt, wobei insbesondere Geschwindigkeitsüberschreitungen und Überholmanöver zu nennen sind. Inwieweit dabei der beim Überholen von Radfahrern häufig viel zu enge Abstand oder ein zu frühes Einscheren geahndet wird, ist mir nicht bekannt – vermutlich gar nicht.

Tatsache ist – zurecht –, dass sich vernünftig verhaltende Autofahrer für die Fehler von anderen nicht kollektiv in «Haftung» genommen werden, und dass keine unfallträchtige Straßen für Autos gesperrt, sondern höchstens Beschränkungen festgelegt werden.

Bei den Radfahrern sieht es zunächst ähnlich aus: es gibt eine Mehrzahl vernünftiger und eine (hoffentlich) kleine Zahl unvernünftiger Radfahrer. In wie weit letztere von der Polizei nachhaltig belangt werden, kann ich nicht beurteilen. Dabei ist das allerdings auch gar nicht so einfach, denn wir haben es in Siegen mit einer lückenhaften Fahrradinfrastruktur zu tun und die für Autofahrer häufig anzutreffenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gibt es für Radfahrer in dieser Form nicht, stattdessen z.B. max. Schrittgeschwindigkeit für Radfahrer in überwiegend von Fußgängern genutzten Zonen. Es besteht bei mir nun der Verdacht, dass hier alle Radfahrer für die Fehler von Einzelnen leicht kollektiv in «Haftung» genommen werden. Die Folge: mehr oder weniger harmlose Bereiche werden für den Radverkehr kurzerhand gesperrt. Auf vielen Geh- und Radwegen wird der Radfahrer lediglich geduldet (Fußweg – Radfahrer frei), mit allen negativen Konsequenzen, im Gegensatz zu kombinierten Fuß- und Radwegen (blaues Schild), wo der Radfahrer gleichberechtigt sein sollte. Hier sind es vor allem die Fußgänger die sich «unvernünftig» bewegen. Ganz klar, die Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer aber auch die unaufmerksamsten! Sie orientieren sich erfahrungsgemäß nur mit dem Gehör, haben einen Tunnelblick, gehen grundsätzlich in der Mitte und in Gruppen breitestmöglicher Formation oder wechseln unberechenbar die Seite. Denn sie

hören ein Fahrrad im Gegensatz zum Auto oder Moped nicht, weil offenbar alle Menschen ab 40 schlecht hören und es nicht wahrhaben wollen (indem sie zum Ausgleich besser aufpassen). Also logischerweise soll der Radfahrer klingeln – aber wenn sie es denn hören, sind sie furchtbar erschrocken und noch unberechenbarer! Und was, wenn die Klingel fehlt, in der Regel bei Rennrädern und MTB's. Hier ist die StVO gefragt, denn es kann nicht sein, dass diese Fahrer sich dann nur durch «Hüsteln», Pfeifen oder sonstigen abenteuerlichen Geräuschen auf sich aufmerksam machen. Und ist tatsächlich eine Klingel da, fährt man auf der Straße und kein Autofahrer hört was. Hier hilft wirksam nur eine (Druckluft)hupe, die aber nicht im Straßenverkehr zugelassen ist, denn der Radfahrer muss eine vorschriftsmäßig «helltönende» Klingel haben. Mofas dagegen dürfen richtig hupen.

Also, hier gibt es in vielerlei Hinsicht noch viel zu tun.

Mein Fazit:

Es muss nicht immer alles auf die Bequemlichkeit der Autofahrer ausgerichtet werden, es gibt Verbesserungen, mit denen alle Verkehrsteilnehmer gut leben können. Ein paar Beispiele:

Hilfreich wäre die Anbringung von mehr Schutz- und Suggestivstreifen, der Radfahrer fühlt sich hier wesentlich sicherer, der Autofahrer sieht eine optisch schmalere Fahrbahn. Natürlich auch mehr genügend breite Radwege im Sinne der StVO, vor allem zwischen Ortschaften und Ortsteilen, getrennt von Land- und Bundesstraßen wo Autos 100 km/h fahren dürfen. Beides ist oft nicht leicht zu realisieren. Der Fahrradverkehr wird sich zukünftig also zwangsweise immer mehr auf der Straße abspielen. Diesem wird jetzt schon durch die Änderungen der StVO zum 1. September 2009 bereits teilweise Rechnung getragen, vor allem für den innerörtlichen Verkehr (siehe den Artikel dazu in diesem Heft). Und in naher Zukunft wird das E-Bike, auch Pedelec genannt, die Straßen und auch die Radwege erobern (Radwegbreite, wenn alle 25 km/h fahren können). Siehe die Siegener-Zeitung vom 2. Sept. 2009, Bericht über die *Eurobike*-Messe in Friedrichshafen, sowie die Hefte *Radwelt* des ADFC und *Motorwelt* (Sept. 2009) des ADAC.

Ich sehe da viele Hausaufgaben auf die Verkehrsplaner zukommen, da sollte man nicht zu spät mit Maßnahmen anfangen. Es wird Geld kosten, aber vieles kann man sicher auch mit entsprechender Kreativität für wenig Geld lösen. Man muss die Aufgabe erst mal ernst nehmen.

Zum Schluss: aus Sicherheitsgründen bin ich durchaus der Meinung, dass die Kölner-Straße und die Bahnhofstraße während der Geschäftszeiten für Radfahrer tabu sind. Obwohl z.B. der «Hübelbummler» durchfahren darf. Man kann aber darüber nachdenken, radfahren außerhalb der Geschäftszeiten zuzulassen. Oder die Kölner Straße in einer Richtung, nämlich bergauf, für Radfahrer freizugeben. So wie es auch für Autofahrer zeit- und situationsbedingte Verbote und Einschränkungen gibt, wäre es kein Problem, dies durch ein Zusatzschild zu erreichen.

Jan Vlam

4 Law and Order: Neue StVO ab 1. September 2009

Neue Straßenverkehrsordnung

Eine Pressemitteilung des ADFC faßt die für Radfahrer wichtigen Aspekte der Neuerungen zusammen. Eine Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) bringt zum 1. September 2009 Verbesserungen für Radfahrer. Der ADFC begrüßt die Gesetzesänderungen als einen Schritt in die richtige Richtung: «Wenn Städte und Gemeinden die neue StVO konsequent umsetzen, stärken sie den Radverkehr und machen ihn sicherer», sagt ADFC-Bundesvorsitzender Karsten Hübener.

Autofahrer werden sich darauf einstellen müssen, dass in Zukunft mehr Radfahrer auf der Fahrbahn unterwegs sind. Denn eine wesentliche Neuerung ist, dass nicht mehr bevorzugt Radwege angelegt werden. Der bereits 1997 eingeführte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist zukünftig dem Radweg gleichgestellt.

Ob der Radverkehr auf der Fahrbahn, einem Radfahrstreifen oder Radweg geführt wird, kann nun je nach örtlicher Situation entschieden werden. Hübener: «Das Vorurteil, der Radweg sei für die Radfahrer immer am sichersten, wird endlich ausgeräumt. Radfahrer sind auf Radwegen oftmals schlecht zu sehen, was vor allem an Kreuzungen und Einfahrten gefährlich ist. Die Verkehrsplanung wird nun mehr den Bedürfnissen der Radfahrer angepasst.» *

Die Radwegebenutzungspflicht ist zwar nicht generell abgeschafft, soll aber auf ein erforderliches Maß beschränkt werden. Hübener: «Benutzungspflichtige Radwege müssen die Ausnahme bleiben. Wenn innovative Verkehrsführungen und der Mischverkehr gestärkt werden, sind Radfahrer und Fußgänger deutlich sicherer unterwegs».

Zukünftig gelten Ampeln für die Fahrbahn auch für Radfahrer. Nach Fußgängerampeln mit ihren kurzen Grünphasen müssen sie sich dann nicht mehr richten. Hübener: «Der Gesetzgeber erkennt damit an, dass Radfahrer ein Fahrzeug lenken und keine Fußgänger sind. Radfahren wird so schneller, komfortabler und sicherer.» Sind Radfahrer auf Radwegen oder Radfahrstreifen unterwegs, sind dort vorhandene Fahrradampeln weiterhin zu beachten.**

Die ebenfalls geänderten Verwaltungsvorschriften zur StVO werden Radfahrern Umwege ersparen. Einbahnstraßen können nun leichter für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Sackgassenschilder können laut ADFC künftig mit einem Aufkleber gekennzeichnet werden, der zeigt, dass ein Durchkommen für Radfahrer oder Fußgänger möglich ist.

Kommentare dazu Vorweg noch einmal angemerkt, ein Radweg ist nur das, was für den Radfahrer verpflichtend, also mit den bekannten blauen Schildern gekennzeichnet, fahrbahnbegleitend und zumutbar ist. In allen anderen Fällen darf der Radfahrer frei entscheiden wo er fährt, solange es nicht ausdrücklich verboten ist, auf der Autobahn und in Fußgängerzonen. Ein ausgeschilderter «Radweg» z.B. am Siegufer entlang, ist in diesem Sinne kein Radweg, auch wenn er stellenweise mit dem blauen Radwegeschild gekennzeichnet ist. Aber man kann ihn keiner Straße zuordnen, und deshalb schlecht fordern, diesen Radweg zu benutzen, wenn nicht eindeutig ersichtlich ist, dass er stets zum gleichen Ziel führt wie eine Straße (was ja auch logisch gesehen nicht der Fall sein kann, da er sonst immer mit der Straße verlaufen muß, klar, oder?). Man sieht also, die ganze Radwege-Benutzungspflicht ist hochgradig unlogisch (und das blaue Schild für Fußgänger? Müssen die diesen Weg benutzen?)

*) Was auf den ersten Blick eher nach einer Verschlechterung aussieht – mehr Radfahrer auf die Fahrbahn statt auf Radwegen – ist tatsächlich das Mantra des ADFC, siehe auch das Frühjahrs-Blitzventil. Der Radfahrer ist ein vollwertiger Verkehrsteilnehmer und soll nicht auf abgetrennte Seitenstreifen gedrängt werden. Natürlich sind «gute» Radwege theoretisch denkbar, aber es fehlt in Städten schlicht und einfach der Platz dafür, und alternativ einen Radfahrer auf verkehrsberuhigten Umwegen zu seinem Ziel zu schicken ist inakzeptabel. Nicht jeder fährt dauernd zu seinem Vergnügen. Außerorts gibt es dafür mehr Möglichkeiten. Aber auch da gilt: ein abgetrennter Streifen ist aufwendig zu erhalten zu reinigen, und wenn Geld knapp ist, unterbleibt das oft.

**) Ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn – wie z.B. auf der Hauptstraße in Eiserfeld – ist eine gute Lösung, weil er für Radfahrer und Autofahrer ein deutliches Signal ist, und weil ein solcher Streifen zumindest die gleiche Fahrbahnqualität besitzt wie die Straße, eben kein scherbenübersäter, buckeliger Randstreifen, der im Winter mit Schneeabraum zugeschaufelt wird. Und zum letzten ist ein solcher Streifen, gekennzeichnet durch eine zur Auto-Fahrbahn durchbrochene Linie, durchlässig. Der Radfahrer kann barrierefrei auf die Straße ausweichen um zu überholen oder Hindernissen auszuweichen. Ebenso darf ein Autofahrer ihn kurzzeitig benutzen, um z.B. wartende Linksabbieger rechts zu überholen. Eine Benutzungspflicht des Schutzstreifens für Radfahrer ergibt sich lediglich aus dem Rechtsfahrgebot, um Hindernissen auszuweichen darf er entsprechend auch den Streifen verlassen.

***) Hier stutzt der routinierte Radfahrer. Warum sollte man bisher Fußgängerampeln beachten? Gemeint ist hier, das linksabbiegende Radfahrer auf (rechts) fahrbahnbegleitenden Radwegen logischerweise Fußgängerüberwege benutzen müssen, weil sie sich nicht links auf der Straße einordnen dürfen. Wenn Radfahrer auf der Straße fahren, ordnen sie sich selbstverständlich wie alle anderen Verkehrsteilnehmer auch, nach deutlichem Handzeichen zum Abbiegen links ein.

Kinder und Fahrräder: Parken auf dem Bürgersteig Es ist eine weit verbreitete Unsitte, Autos teilweise auf dem Bürgersteig zu parken. Ein Autobesitzer, der teilweise auf dem Bürgersteig parkte und somit ein Hindernis für ein radfahrendes Kind darstellte, muß für den Schaden selbst aufkommen (1100 Euro), urteilt das Amtsgericht München. Das Gericht sah keine Haftung der Eltern, weil der Kläger die Gefahrensituation durch unvorschriftsmäßiges Parken selbst herbeigeführt habe.

Man sollte auch bedenken, dass eine ähnliche Sachlage auch durch Fußgänger entstehen kann, wenn z.B. Kinderwagen oder Menschen, die schwere Lasten oder sperriges Gepäck, wegen eingeschränkter Gehwegbreite Lackschäden verursachen.

www.^{www.}extrarad.de

ExtraRAD

seit über 20 Jahren
DER Fahrradladen
in Weidenau!

1989

☎ 271 72387
2009

Inh.: Matthias Göbel *Auf den Hütten 20 *57076 Siegen

5 Radfahren auf stillgelegten Bahnlinien – Ein Reisebericht von J. Vlam

Es gibt in Deutschland inzwischen viele stillgelegte Bahnlinien, welche in hervorragende Fahrradwege umgebaut wurden. Sie sind vor allem dann interessant wenn sie sich in Gebirgsgegenden befinden, da die maximalen Steigungen sich im Bereich von 3% befinden (steilere Anstiege kann ein Zug nicht bewältigen).

Im Durchschnitt ergibt sich daraus meistens ein mittlerer Steigungsgrad von 1-2% über eine Strecke von 20-30 km. Herausragende Beispiele sind z.B. der Maare-Mosel Radweg (ca. 60 km), die Vulkanradwege (ca.90km) im Vogelsberg, Frettertalaradweg(Bestandteil Sauerland Rundweg) und noch viele andere. Natürlich muss hier "unser" Asdorftalaradweg bis Wildenburg-Bahnhof erwähnt werden.

Aber:

es gibt diese Art von Radwegen auch anderswo, z.B. in Spanien. Diese sind teilweise um ein vielfaches spektakulärer, weil hier das Klima den unzählbaren Brücken kaum zugesetzt hat und auch die Tunnel sich in einem relativ guten Zustand erhalten haben, obwohl diese (Gruben-)Bahnlinien meist Ende des 19. Jahrhunderts gebaut wurden. Inzwischen gibt es ca. 16.000 km dieser stillgelegten Linien, meistens durch völlig unwegsames Gelände, häufig weit entfernt von der Zivilisation und werden von einer Art Stiftung «betreut» unter dem Begriff *Vias Verdes*. Der größte Teil ist als Wanderstrecke oder MTB-Trail beschrieben. Ein Teil \gg 1000 km ist aber als richtiger Radweg ausgebaut und ebenfalls genau beschrieben (ich kenne allerdings nur einen spanischen Text, Zusammenfassungen sind im Internet unter www.vias-verdes.es zu finden).

Viele solche Strecken haben wir in der Vergangenheit schon befahren, und als im Internet angekündigt wurde dass wieder einige neue Strecken eröffnet wurden, gab es einfach «kein halten mehr» und es ging im Mai 2009 wieder «ab nach Spanien»:

1. *Via verde de la terra alta*, südöstlich von Tarragona, Nähe Tortosa/Ebro
2. *Via verde ochos negros 1 y 2* östlich von Valencia/ Sagunto

1. und 2 Tag Anreise zum Campingplatz bei Arnes. Spanischer Feiertag, noch gerade einen Platz ergattert!

3. Tag Radeltag, hin und zurück nach El Pinell de Brai, eine Strecke ca.23 km/400 hm.

Es sind 20 Tunnel zu durchfahren, teilweise > 1 km lang, und fünf sagenhaft hohe und alte Bogenbrücken sind zu überfahren, mitten in einer überwältigenden Landschaft, quer durch ein kaum erreichbares Gebirge. Der Belag des Weges ist für jedes Fahrrad geeignet und heute am Feiertag sind auch spanische Familien mit Kindern unterwegs.

Die Tunnel sollten eigentlich beleuchtet sein, aber in den meisten Fällen ist die Beleuchtung defekt.

Also eine gute Fahrradlampe ist angesagt. Die Spanier, meistens mit dem MTB unterwegs, haben eine kräftige Stirnlampe, auch die Kinder! Unsere Fahrradlampe erweist sich als nahezu unbrauchbar, also hängen wir uns an die Spanier. Trotzdem bleibt nicht aus, dass mein linker Arm in schmerzliche Berührung mit der Tunnelwand kommt und zu einer Schürfwunde führt.

Es ist warm – Abkühlung gibt es in den Tunneln –, und an der Strecke gibt es keine Einkehrmöglichkeiten, also führen wir viel Wasser und Proviant mit. Um am Ende eine Bar zu erreichen, sind bei ziemlicher Hitze noch etliche Höhenmeter extra zu absolvieren, wo wir ein obligates *Cafe solo/cortado/con letche*- oder *americano* erhalten können, dann schmeckt sogar auch das spanische Bier noch hervorragend. Hier besorgen wir auch Wasser für den Rückweg und fahren zurück. In Arnes suchen wir wieder eine Bar auf, das spanische Bier schmeckt wieder.



4.Tag Jetzt geht es 45 km in die andere Richtung, eine lieblichere Umgebung und weniger spektakulär. Unterwegs helfen wir einem englischen Ehepaar, den einzigen anderen Radfahrern, denen wir begegnen, einen «Platten» zu reparieren.

Auf dem Rückweg: eine herrliche Terrasse bei einem alten Bahnhof (jetzt Landhotel), unter einem hohen Baum, etwas essen und trinken ... sie wissen schon was. Und plötzlich: tsssch, jetzt habe ich auch einen «Platten», auf der Terrasse geflickt, eine Viertelstunde später: tsssssch, also Dilettantenarbeit? Die Engländer sind jetzt auch wieder da und amüsieren sich. Bier wird uns gespendet. Reserveschlauch eingezogen (Hinterrad), aber der sieht nicht mehr gerade gut aus. Diese Nachlässigkeit wird bestraft ca. 8 km vorm Campingplatz,

ab nun ist Schieben angesagt, in der Hitze!

Auf dem Campingplatz angekommen, nun ja . . . sie erraten es schon.

5.Tag Ruhetag auf dem jetzt leergefegten Campingplatz.

6.Tag Fahrt zum nächsten Ziel: einem uns bereits bekannten und heiß geliebten Campingplatz in Navajas, direkt an der Via verde.

7. Tag Suche nach einem Fahrradladen, gar nicht so einfach. Doch endlich finden wir einen in Segorbe, ein Paar Wörtchen Spanisch, sehr hilfreich, 2 neue Schläuche und sicherheitshalber einen Reifen besorgt. Schlauch eingelegt, Reifen war aber noch okay.



8. Tag Es geht wieder los, super Radweg, Richtung Barracas (ein Kaff). Ah, doch noch ein Dorf unterwegs, also ein Cafe americano bestellt in der Bar. Da sitzen dann schon die ersten Handwerker: *Pausa*, der Tisch ist voll mit Tappas. Eine große Flasche Wasser, Bier, Rotwein, Kaffee mit Schuss Cognac fehlen gewöhnlich nicht. Was ist das spanische Leben doch «einfach und gut»?

Ach ja, es kommen noch eine Vielzahl an Tunneln, noch immer keine gute Taschenlampe besorgt. Also gegenüber in eine »Ferretaria«, die hat so was bestimmt und tatsächlich, jetzt besitzen wir eine hell leuchtende Taschenlampe, die sich später als unsere Rettung erweist. Einige Tunnel sind zunächst beleuchtet aber später trotz stolzer Ankündigung *iluminacion automatica*, nicht mehr.

40km und <500Hm nach Barracas, durch eine schöne verlassene Landschaft, es begegnen uns keine Menschen weit und breit, die letzten 5 km führen uns über eine Hochebene mit reihenweise Windkraftträgern auf den Kuppen links und rechts von uns. *Tappapause* in Barracas. Weiter geht es, nach 17 km Alben-tosa, ein unscheinbarer Ort, angeblich mit Stadthotel. Gibt es nicht. Gefragt, ja, irgendwo an der *Carretera*, ca. 5km zurück und vom Radweg weg. Das *Hostal* erweist sich als akzeptabel für €45.- Es gibt wieder Tappas.

9.Tag Weiter nach Teruel, ca. 50 km / 500 Hm.

Tunnel und Brücken satt, links und rechts steile hohe Felsen, da kommt auch schon mal was runter und liegt auf dem Weg, bei uns in Deutschland undenkbar. Die Spanier sehen das alles nicht so eng. Ja, und dann plötzlich links und rechts feuerrote Erde, wir fahren durch tiefe Schneisen. Außer uns nahezu niemand unterwegs. In Sarrion in der Bar den Kaffee eingenommen. Später in praller Sonne Picknick mit viel Wasser, dann wieder Pause an einem verlassenen Bahnhöfchen und so kommen wir mit einigen Umwegen in die Stadt Teruel an. Als erstes eine Terrasse im Schatten aufgesucht und, ja ... sie wissen schon.

Ein schöner großer Platz. Eine richtige, lebendige spanische Stadt im Inland mit schönen alten maurischen Türmen. Wir begegnen einem holländischen Ehepaar. Sie fahren mit dem Rad quer durch Spanien, Endziel Sevilla, noch weit, weit weg.

10.Tag Wir beschließen, uns die letzten 15-20 km der Strecke zu ersparen und treten den Rückweg an. Wir verfahren uns bei Fahrt aus der Stadt und fahren erst mal 20 km über Landstraßen (erweist sich eigentlich als Abkürzung) und finden dann den höchsten Punkt der Bahnlinie (< 500Hm). Die ganze Zeit starker Gegenwind. Weiter nach Sarrion, dann ... das übliche. Diese »Kneipen«, genannt »Bar« sind immer wieder ein Erlebnis, spanisch eben.

Endlich Barracas wieder in Sichtweite, immer noch viel Gegenwind. In den uns schon bekannten Fernfahrerbar wieder die dort üblichen Tappas, Wasser (und ein Bier).

Dann die Entscheidung: wir fahren weiter bis zum Campingplatz, kaufen ordentlich Wasser zum mitnehmen und beginnen die letzten 40 km, welche im wesentlichen bergab gehen und damit schonender fürs Sitzfleisch sind.

Auf dem Campingplatz – das waren an diesem Tag ca. 115km.

11-13. Tag Eine Radtour auf dem Radweg(ca30km) in Richtung Küste und zwei wunderschöne Wanderungen.

14-15. Tag Rückreise

6 Rohloff 100 000: zur Arbeit und Rund um den Polarkreis

Die kleine, aber feine Firma Rohloff lädt anlässlich der 100 000sten Speedhub, der 14-Gang-Nabenschaltung, zu einem *Wanted*-Day alle Radler, die mit der Nabe 100 000 km gefahren sind, in das Werk in Fuldata bei Kassel ein. Es ist nicht so einfach, in den rund 10 Jahren seit Produktion der ersten Speedhub diese Strecke zu fahren, — die Geeks unter den Radlern haben meist mehrere Fahrräder, die sich ihre Kilometerleistung teilen, während die weltreisenden Kilometerfresser bei neuen Hi-Tech-Produkten erstmal skeptisch bei allem sind, was sich nicht in einem Dorf in der russischen Taiga reparieren lässt. Wohl deshalb wurden die 100 000 km dann auf 60 000 km reduziert. Es bewarben sich rund 50 Teilnehmer zum *Wanted*, von denen auch die meisten anwesend waren, alleine oder mit Familie, den Autor eingeschlossen.

Die Speedhub-Veteranen, -Enthusiasten und Sportler, die nach Kassel eingeladen waren, fuhren so ziemlich alles, was mit Muskelkraft angetrieben wird: Tourenräder, Mountain-Bikes, ein Pedersen Rad, ein Moonbuggy-Mars-Fahrzeug (ein Schülerwettbewerb der NASA), mit gleich zwei Speedhubs, Trial-Räder zum Springen und Hüpfen ... Mit dabei ein Rad mit der vermutlich höchsten Speedhub-Fahrleistung von fast 140 000 km, die älteste auffindbare Nabe Nr. 0000008 (mit Fahrer, c'est moi!). Außerdem zeigt Rohloff aus dem Gruselkabinett der Reparaturabteilung eine Speedhub, die 75000km ohne Öl gefahren wurde, eine durchgeschossene und eine ausgebrannte Nabe ...



durchschossen



abgebrannt

Alle Teilnehmer nehmen an einer Verlosung mit garantiertem Gewinn teil: entweder eine neue Speedhub oder einen Gutschein für eine Generalüberholung der Nabe, wenn sie wirklich 100000 km gefahren ist. Insgesamt werden 13 Speedhubs verlost, darunter eine vergoldete mit der Nummer 111111, die der Welt-

umradler Peter Smolka gewinnt. Da diese Nabe wirklich zu schade ist, sie im Alltag einzusetzen, ist sich der Gewinner mit den Rohloffs sofort einig, sie bei ebay zu versteigern und den Erlös an «Ärzte ohne Grenzen» zu spenden. Sie geht am 22. September 2009 für 5100 Euro weg. Peter Smolka bekommt zum Ausgleich eine normale Speedhub, die man dann auch fahren darf . . .



Rohloff's Rabe



Einblick in den Moonbuggy

Nach der Verlosung dürfen wir in zwei Gruppen das Werk besichtigen. Anschließend wissen wir, dass Rohloff nichts zu verbergen hat, wir sehen alles und dürfen fotografieren soviel wir wollen. Selbst «die Kollegen aus Fernost, mit dem Großen S im Namen» waren schon da zur Betriebsbesichtigung. Und sicherlich haben sie auch schon mehr als eine Nabe aufgeschnitten... Das offene Geheimnis ist nämlich die Genauigkeit und Präzision des Einzelteile und des Zusammenbaus. Die Firma betreibt selbst keine eigene Fertigung, die Einzelteile werden in Auftrag gegeben, mit Toleranzangaben in Mikrometern versteht sich, und im eigenen Werk von Hand montiert und einzeln getestet. Es geht die Legende, dass die Produktion der Nabe ein Jahr ausgesetzt werden musste, weil Zulieferer die Teile nicht mit der geforderten Toleranz liefern konnten, wohl nach dem Motto, «ist ja nur für'n Fahrrad».

Ein Höhepunkt am Abend ist dann der Diavortrag *Kältefieber*, wohl der spektakulärsten Reise, die bisher mit einer Rohloff gemacht wurde: rund 40 000 km um dem Polarkreis, auf den Spuren eines historischen Forschers Georg Wilhelm Stellers (1709-1746). Der sächsische Oliver Schmidt und die aus Kamtschatka stammende Elena Poddubnaja zeigten mit Dias und kleinen Filmsequenzen, wie sie Sibiriens, Alaskas und Kanadas unendliche Weiten mit dem Fahrrad durchqueren. Auf Wegen, gegen die ein frischgepflügter Acker ein gemütlicher Radweg ist, im Winter bei bis zu 60 Grad unter Null und 60 kg Gepäck mit Anhänger, ein Härtetest für Mensch und Material, den auch die Speedhub überstand, abgesehen von Dichtung und Ritzel, die sich mit normalem Bordwerkzeug auch selbst austauschen lassen. Bei der Ölfüllung der Rohloff muß man etwas experimentieren, damit sie auch bei -60 Grad noch schaltet, aber da haben die sibirischen Einwohner schon ihre Rezepte.

Zum Ausklang des *Wanted-Days* führen dann noch die deutschen Meister

im Trial-Fahren vor, dass im wahrsten Sinne des Wortes nichts zu schwer ist – einem Vorwurf, den Gewichtsfetischisten der Speedhub gelegentlich machen –: mit Trial Fahrrädern mit Rohloff-Nabe fahren sie vorwärts und trotz Freilauf auch rückwärts (wie machen die das?), stehen und rotieren auf Vorder- und Hinterrad, hüpfen auf Ölfässer, Auto- und Transporter-Dächer und springen von dort wieder herunter und landen gezielt auf einem Luftballon.

H. Poggel



Das Innerste der Speedhub



auch für andere Welten

7 Mythos Mt. Ventoux, Schinderei mit Glücksgefühl von O. Tittel

Jeder ordentliche Moslem muß einmal in seinem Leben nach Mekka pilgern, und jeder Radfahrer, der was auf sich hält, fährt einmal auf den Mt. Ventoux. Der ist 1906 m hoch, liegt ohne nennenswerte Nachbarn in Südfrankreichs Provence und ist einer der gewaltigen Anstiege bei der Tour de France. Er hat drei Zugänge:

- Den sehr schweren von Bédoin über die Südflanke, den fahren die Profis,
- den vielleicht ebenso schweren auf der kalten Nordseite
- und den weniger steilen von Südosten ab Sault.

Der Name Ventoux kommt von vent, Wind, hier der Mistral. Wenn der bläst, kann der Fahrer gefriergetrocknete Muskeln kriegen. Bläst er nicht, kann er den Hitzetod sterben. Der Berg ist ein zertifizierter Test auf Leidensfähigkeit, aber auch eine unwiderstehliche Schönheit. Seine nackte Kalkbastion, die sich die letzten sieben Kilometer ab Chalet Reynard über die Waldgrenze erhebt, ist als weißer Kahlkopf aus hundert Kilometern sichtbar. Wer gut trainiert ist, erliegt der Verlockung, die 21 km ab Bédoin mit 1600 m Höhenunterschied hinaufzuradeln, die schwere Südflanke also.

Im Juni 2004 fahren zwei alte Ehepaare und ihre gemeinsame junge Freundin im Wohnmobil durch die Provence. Die zwei Männer, nämlich der Autor dieses Artikels und sein Freund Eckart, sind gut trainiert und wollen gar nicht erst versuchen, der genannten Verlockung Mt. Ventoux zu widerstehen. So fahren alle Fünf mit Rimor, dem Wohnmobil, und zwei Rennrädern an seinem Heck bis Bédoin, dem Startpunkt der Südstrecke. Um 12 Uhr geht's dort los, die zwei Männer auf dem Fahrrad, die Frauen im Wohnmobil als Betreuung. Ausgangshöhe ist ca. 300 m, Höhe des Ziels 1906 m, Streckenlänge 21 km.

Die ersten 6 km steigen nur wenig. In der scharfen Linkskurve in St. Estève wird's dann mit 9 % Anstieg richtig ernst, und so bleibt es die 15 Kilometer bis zum Gipfel mit nur geringen Steigungsunterschieden. Eckarts kleinste Übersetzung ist 38/31, meine 39/26. Das besagt, daß wir nicht nebeneinander herfahren können. Also fahre ich voraus und sehe Eckart nach einigen hundert Metern nicht mehr, weil die Waldstrecke leicht kurvig ist. Der Wald ist schön, der Asphalt wenige Tage, alt die Vögel singen, es ist nicht zu heiß, noch geht's mir gut. Der Fahrradcomputer ist mir ein psychologisch wertvoller Helfer. Ich fahre meist 12 km/h, und mein Tritt ist rund. Mit Freude bemerke ich, daß sich die 100-Meter-Abschnitte doch recht schnell aneinanderreihen. Ab und zu

kommen Radfahrer von oben in sausender Fahrt herunter, muß das Spaß machen auf diesem Musterspalt! Außer Eckart und mir ist offenbar niemand auf der Strecke, keiner überholt mich, und ich fahre auf keinen auf.

Nach etwa 5 km steht Rimor, unser Auto, am Straßenrand, unsere Frauen als bestellte Fans daneben. Ich halte und trinke aus meiner Flasche, nachdem sich meine Atmung ein wenig beruhigt hat. Die Drei fragen sichtlich besorgt, wie's mir geht und ob ich einsteigen oder weiterfahren wolle. Aber noch geht es mir ja nicht schlecht, wenn auch nicht mehr so gut wie nach den ersten 100 Metern. Bald nachdem ich wieder im Sattel sitze, fühle ich die bekannten Schmerzen in den Beinen, die sich jedesmal einstellen, wenn die Pause zu lang war. Ich kenne das von Bergtouren. Es ist der Schmerz der „Wiederanfahrt“, man muß ihn einfach aushalten, er geht vorüber.

Die Anstrengung wird allmählich größer, und ich möchte gerne noch einen Gang herunterschalten, aber ich habe ja keinen mehr. Vor jeder Straßenbiegung spähe ich so weit wie möglich in die Kurve hinein, ob's da vorne nicht doch etwas flacher ist. Und immer, wenn es mir so scheint, ist die Steigung genau so wie bisher; jedes vermeintlich flachere Stück erweist sich als Fata Morgana im Wald. Eckart hatte ja auch gesagt, es geht mit fast konstanter Steigung gleichmäßig hoch. Aber wenn ein buchstäblich heißer Wunsch der Vater des Verflachungsgedankens ist – selbst ohne Helm läuft der Schweiß ins Auge – dann zweifelt man den konstanten Anstieg gerne an.



Heiß!

Mein Fahrradcomputer wächst mir immer mehr ans Herz. Zwar teilt er mir mit, daß ich statt 11-12 nur noch 10 km/h fahre, aber er hat auch nach jedem gefahrenen Kilometer die gute Nachricht, daß sich die Differenz zwischen der gefahrenen Strecke und der noch zu fahrenden um 2 km geändert hat, also doppelter Ertrag. So nutzlosen gedanklichen Spielchen gibt man sich hin, um von der Anstrengung abzulenken. Und die ist wirklich groß, wächst aber immer noch, denn man wird ja müder. Immer wieder schiebe ich mich auf dem Sattel weiter nach hinten und achte bewußt auf korrekte Fußarbeit. Ich halte noch zwei- bis dreimal, aber nur ganz kurz, um zu trinken. Nach solchen Kurzstopps spüre ich nichts in den Beinen. Später schaffe ich sogar, während der Fahrt zu

trinken. Die Frauen überholen mich immer wieder und warten dann irgendwo, ebenso machen sie's mit Eckhart. So erfahren wir voneinander, wie's uns geht. Und wie geht es uns? Es geht. Aber von Aufgabe keine Rede.

Ich überhole einen Radfahrer mit kleinem Rucksack. Er fährt sehr langsam und meint, es könnten höchstens noch zwei Kilometer bis Chalet Reynard sein. Aber es ist weiter, – und es wird steiler.

Chalet Reynard wird angekündigt, als Restaurant und anderes mehr. Leider keine Entfernungsangabe. Nun, so geht's mir durch den heißen Kopf, ein solches Schild kann ja wohl nicht weiter als ein paar hundert Meter vor seinem Objekt stehen. Aber es steht weiter weg. Und dieser Streckenteil, geschätzt zwei Kilometer, ist für mich der schwerste. In der Streckenbeschreibung lese ich später 10,7 % Steigung. Meine Geschwindigkeit geht auf 9 km/h herunter. Ich beschließe, bei Chalet Reynard aufzugeben, falls die Anstrengung danach nicht geringer wird.

Endlich! Chalet Reynard. Der Wald hört hier auf, ein großer freier Platz, fast waagrecht, an seinem Rand ein Restaurant, eben das Chalet. Zahlreiche Autos und Motorräder verraten, wie die vielen Leute, die draußen sitzen, hier heraufgekommen sind. Zwischen dem Chalet und der Abfahrt hinunter nach Sault grenzt eine Felswand den Platz nach Südosten hin ab. Sie spendet einen schmalen Schattenstreifen, den ich für eine Rast aufsuche. Ich esse ein paar getrocknete Feigen, trinke ordentlich und gehe auf und ab, um meine Beine etwas zu regenerieren. Es geht mir schnell besser, und ich will doch nicht aufgeben, denn der weitere Streckenverlauf erscheint von hier aus eigentlich nicht abweisend. Man sieht den Turm auf dem Gipfel, und zumindest das Geradenstück von meinem Standort bis zur ersten Kehre wirkt weniger steil. Daß die späteren Geradenstücke dann wieder steiler sind, weiß ich zwar, aber jetzt setze ich die Motivierung dagegen. Die Serpentina aus schwarzem Asphalt sind als schönes Muster über die Stirn des faszinierenden weißen Kahlkopfs gelegt; der Berg ruft, nach 13 Minuten Pause fahre ich wieder los. Soeben sind die Frauen mit dem Auto angekommen, und gerade trifft auch Eckart ein.

Die ersten Geraden sind tatsächlich etwas flacher, aber das ändert sich bald. Ich passiere eine Baustelle; die ohnehin sehr gute Straße bekommt noch eine Asphaltenschicht oben drauf, die sich als klebriger Schonbelag um Eckarts Reifen legt, wie er mir am Ziel erzählen wird. Ein Arbeiter feuert mich an: „Allez, allez, c'est le Mont Ventoux!“ Eigentlich ist es schade, daß wir nun mit dem neuen Asphalt die aufgespritzten Namen der Tour-de-France-Giganten und die Anfeuerungssprüche nicht mehr lesen können. Ich nähere mich einem Mann und einer Frau, die kurz vor mir von Chalet Reynard abgefahren sind. Ein Ehepaar aus Lake Tahoe, wie ich später von ihnen erfahre. Zwei- oder dreimal halte ich noch ganz kurz und trinke. Beim Start nach dem letzten Halt höre ich hinter mir das rrr, rrr, rrr eines Paares Fahrradreifen auf dem Asphalt, das sich im Rhythmus der Oberschenkelstreckung des Fahrers ergibt. Ich ziehe ein wenig an, kann das auch noch, so daß das rrr, rrr, rrr in konstanter Entfernung

bleibt. Es ist weniger der Stolz, nicht überholt zu werden, als vielmehr die willkommene Gelegenheit, sich dem Ziel schneller zu nähern und so die Qual abzukürzen. Aber diese Abkürzung hat einen Preis, ich werde schneller müde. Und so hat mein Verfolger mich irgendwann. Wir fahren nebeneinander her, und jeder keucht dem andern ein paar anerkennende Komplimente zu. Er ist Engländer, kann kein Französisch. Der Gipfel ist inzwischen ganz nah, und erst in der steilen Kurve am Eingang zum Platz vor den Gebäuden fährt er vor.

Der Platz ist voll von Motorradfahrern, Autos und deren Insassen, durch die wir uns im Slalom einen Weg suchen. Mein englischer Begleiter gratuliert mir mit Handschlag, und weil nirgends sonst ein freies Plätzchen an der kniehohen Mauer zum Tal hin zu finden ist, um das Fahrrad dagegen zu lehnen, folge ich ihm bis zum Platzen, wo er von seiner Frau am Begleitfahrzeug begrüßt wird. Da es hier noch eine Fahrradlänge freies Mauerchen gibt, die weder von parkenden Autos noch von Verkaufsständen eingenommen wird, bleibe ich bei dem englischen Paar stehen, und wir unterhalten uns ein wenig. Der Mann ist dreißig, und er fragt auch nach meinem Alter. Die Frau bietet mir Wasser an, das ich aber ausschlage, denn meine zweite Flasche enthält noch genug von meiner selbst gemachten Magnesiumlimonade. Die Kameradschaft unter Radfahrern, die diesen Berg geschafft haben, ist wirklich bemerkenswert.

Ich schiebe mein Rad über den großen Platz zurück Richtung Ankunft und genieße abwechselnd das muntere Leben hier oben und den großartigen Blick in die weite Landschaft. Ich bin noch nicht am Platzeingang, da kommt unser Auto. Etwas mühsam finden wir einen Parkplatz. Eckarts Trikot leuchtet weiter unten auch schon auf, aber er hat noch einige Schleifen vor sich. Wie er kurz vor dem Gipfel ist, fahre ich ihm entgegen. Nach kurzer Pause fahren wir dann zusammen ins Ziel zu unserem Auto.



Zieleinfahrt

Es ist geschafft, wir freuen uns über den Erfolg. Zwar war es sehr hart, aber wir erholen uns schnell. Wir empfinden beide eine Art „Glück des gesunden Alters“, denn es ist ja nicht selbstverständlich, daß einer mit 68 und einer mit 64 Jahren auf den Mt. Ventoux fahren, und das in der größten Mittagshitze über den schweren Südanstieg. Auf der Tour de France 1967 ist Tom Simpson im gelben Trikot hier gestorben, wenngleich mit einer Überdosis aus Drogen

und Alkohol als ungewollte Selbsthilfe zum Tod. Bei der Ankunft hier oben habe ich gar nicht mehr daran gedacht, meine Fahrzeit seit Bédoin und die Durchschnittsgeschwindigkeit abzulesen. Das mache ich erst, als wir wieder wegfahren. Es sind 2 Std., 1 Min, 3 Sec und 11,05 km/h. Meine echte Zeit dürfte unter 1 Std., 55 Min. liegen, denn nach der Ankunft mit dem Engländer habe ich mein Rad noch einmal zurück und wieder hin über den Platz geschoben und bin Eckhard entgegen gefahren.



Kalte Abfahrt



Kippt nicht um

Nach ausgiebiger Bewunderung der provencalischen Umgebung ziehen wir warme Jacken an und stürzen uns in freudiger Stimmung in die Abfahrt. Ich wundere mich, wie lang die sieben Kilometer bis Chalet Reynard sind, zum Glück ohne Anstrengung. Aber ein Genuß ist es auch nicht. Zwar ist der Asphalt vom Feinsten, aber die hohe Geschwindigkeit erfordert zu viel Aufmerksamkeit, als daß man die Faszination des weißen Kahlkopfes Ventoux frei jeder Schinderei einfach mal über sich ergehen läßt. Die Straße nach Sault ab Chalet Reynard ist unangenehm holprig, aber die Streckenführung ist schön und die Steigung etwas geringer als auf dem Anstieg von Bédoin aus. Falls ich jemals wieder auf den Mont Ventoux fahre, werde ich die Route über Sault wählen.

Zwei Jahre später sind wir zwei tatsächlich über Sault noch einmal hochgefahren und über die Südflanke zurück nach Bédoin. Auf dieser rasenden Abfahrt haben wir erst gemerkt, welche Anstrengung der Anstieg gewesen sein muß. Das vergißt man. Die Erinnerung, daß es schön war, bleibt.

8 Lesefutter

Von Braunschweig nach Peking

Ein interessantes Buch. Auch wenn man manchmal den Eindruck hat, es ginge ihr bei mehr um ihre objektive Leistung – die beachtlich ist bei einer durchschnittlichen Fahrstrecke von mehr als 100 km/Tag, zusätzlich zu anderen Handicaps – als um eine interessante Radtour. Das ist heute aber – leider – bei vielen Radtourern der Fall, nur geht das meistens aus dem Text nicht so deutlich hervor. Die Autorin beschreibt hier auch nicht ein Outdoor Erlebnis, sondern eine Kulturreise, was sich letztendlich auch darin äußert, dass sie bewusst mit einer eher schlechten Ausrüstung reist und somit grundsätzlich zu einem guten Teil auf logistische Hilfe angewiesen ist. Gerade als alleinreisende Frau bringt ihr das aber den Vorteil, potentiell weniger zum Ziel von Überfällen zu werden. Und natürlich, dass sie einfach mehr mit Menschen in Kontakt kommt. Die Fahrt muß somit gut vorbereitet sein, was Streckenplanung und Unterkünfte betrifft, und daraus ergibt sich auch der «stramme» Zeitplan.

Eine Inhaltsangabe der Autorin: Es war im Jahre 2002, als ich mit meiner Tante am Kai von Shanghai stand und hörte, dass die Olympiade in Peking stattfindet: One World - one Dream und für mich one Life. Für mich war klar, ich radele nach Peking. Zuhause angekommen schaute ich in meinen alten Diercke. Die Geographie sah ganz gut aus, das müsste zu schaffen sein. Schließlich wollte ich gut ausgebauten Straßen fahren. So nach und nach schaffte ich mir entsprechende Karten an vom ADAC bzw. in einer entsprechenden Buchhandlung. Das Problem war nur: Ich musste noch arbeiten. Also plante ich die Veloreise in vier Etappen: Osterferien 2007, Sommerferien 2007, Osterferien 2008, für den Rest wollte ich mein freiwilliges Arbeitszeitkonto ab Mai 2008 absummeln. Am 24. 3. 2007 startete ich morgens in Braunschweig. Der meteorologische Wind wehte mir um die Nase, dazu noch der psychische: «Und sie als kleine Lehrerin wollen groß herauskommen, das können wir als Landesschulbehörde nicht dulden. Wir werden Ihnen sämtliche Steine in den Weg legen.» Das Absummeln meines Arbeitszeitkontos wurde nicht gestattet. Mit dieser psychischen Bürde startete ich mit dem Erfolg, dass ich am ersten Tag eine Spontanlähmung des Körpers bekam, als ich an die Schule und Landesschulbehörde dachte. In voller Fahrt fiel ich vom Rad, schlug mit dem rechten Fuß an einer Bordsteinkante auf. Schmerz durchzuckte meinen Körper, der 5. Mittelfußknochen meines rechten Fußes war gebrochen. Zwei Diclofenac. Am nächsten Tag radelte ich weiter in Richtung Wien, ab Schönebeck elbaufwärts. Der Radweg war gut ausgebaut. Vorbei an geschichtsträchtigen Städten (Wittenberg, Torgau, Meißen, Dresden). Bald war ich in Decin. In Deutschland liegt ja schon Müll

am Straßenrand, aber in Tschechien kein Meter ohne Müll, Müll von vielen Fast-food-Ketten und Getränkeherstellern. Pfui! Österreich erkannte ich (auch ohne Grenzstelle) an dem sauberen Straßenrand. Endlich konnte ich radeln. Ich musste nicht mehr auf die Straße schauen; denn es fehlten keine Gullydeckel mehr. Auch hatte ich mich langsam mit meinem Fußbruch solidarisiert. Nach 11 Tagen war ich in Wien, brachte mein Fahrrad zu Freunden an den Traunsee und fuhr mit dem Zug nach Braunschweig. Bis drei Tage vor den Sommerferien genoss ich die Zeit im Rollstuhl bzw. mit Krücken. In der Zwischenzeit organisierte ich alle Impfungen (Tollwut usw. usw.). Sommerferien 2007. Jetzt radelte ich von Wien bis Yalova in der Türkei. Meine SchülerInnen waren begeistert, dass ich mich von dem Fußbruch nicht bremsen ließ (schließlich hatte ich einige Glücksbringer bei mir). Der Donauradweg bis nach Budapest war schön und breit. Der Blick über Felder und Wiesen richtig erholsam, Slowakei und Ungarn. Bald schon war ich in Serbien, wieder fehlende Gullydeckel und streunende Hunde. Hund frisst Hund, Hund frisst Fuchs, Fuchs frisst Hund. Tierkadaver zwischen den Orten und in Bulgarien Kakerlaken. Nach 23 Tagen war ich in Yalova, meine türkischen Freunde hatten öffentliche Medien informiert, und ich war stolz auf mich, Donauwellen neben der Donau – bergauf und bergab. Im Herbst war ich mal kurz zum Bergsteigen in Tansania. Beantragung der Visa für Aserbaidschan, Turkmenistan, Usbekistan, Kirgisistan, Kasachstan, China. Metallentfernung zwischen Weihnachts- und Osterferien, so dass ich erleichtert radeln konnte von Yalova nach Trabzon. Es war kalt, selten über 15 °C. In den Bergen lag noch Schnee, gelegentlich auch am Straßenrand. Die Landstraßen von Yalova nach Trabzon sind breit und stark befahren, Auto an Auto, LKW an LKW, so wie zu Zeiten der Rushhour auf der A2 von Braunschweig nach Hannover. Als wegen einer sehr langen Baustelle aus einer vierspurigen Straße und zweispurige wurde, hat die Gendarmerie meine Fahrt hinter mir abgesichert bis an die Küste und später noch einmal durch einen 4,3 km langen Tunnel. So kam ich gut durch die Türkei. Zwischendurch Anruf von meinem Visa-Service, es klappte nicht alles, da ich keine Einladung von Turkmenistan hatte. Zurück in Deutschland, Mail und Mail. Als ich meinen Pass mit den Visa (mit Ausnahme von Turkmenistan) in den Händen hatte, reiste ich ab. Meine Arbeitsstelle als Lehrerin hatte ich inzwischen aus gesundheitlichen Gründen gekündigt, ich wollte mich nicht mehr mobben lassen. Anfang Mai 2008 ging es zurück nach Trabzon, wo mein Fahrrad im Hotel stand. Ich sortierte meine Sachen und weiter ging es nach Georgien. Gerade war dort die Mobilmachung wegen des Krieges mit Russland, den die Georgier angezettelt hatten. Ich hatte schon Muffensausen. Die Straßen waren gut. Zuerst auch in Aserbaidschan, doch später gab es eine riesige Baustelle. Mit wurde nicht gestattet, dort zu radeln. Mein Rad wurde in einen Bus gepackt. Für 150 km benötigte der Bus 9 Stunden. Ich war froh, den Weg nicht geradelt zu sein. Dafür nahm ich am Blumenfest zu Ehren von Gül Bayrami teil. Bei der Deutschen Botschaft holte ich meine Einladung für Turkmenistan ab.

Dann kam die Überfahrt über das Kaspische Meer, vier Tage ohne Verpflegung. In Turkmenbashi habe ich erst einmal etwas gegessen mit dem Erfolg einer Magen-Darm-Verstimmung. Nichtsdestotrotz radelte ich durch Turkmenistan. Hier musste ich einen Begleitservice buchen (Reiseleiterin, Fahrer und Auto). Mal fuhr Anan mit Lena vor, mal ich je nach Wind-und-Wetter. Sandsturm in der Wüste. Der Straßenbelag war löchrig. Hintern anheben. Straßenarbeiter überall. Da der turkmenische Präsident das Land besuchen wollte, wurden die Straßen erneuert. Eine Gruppe deutscher Radfahrer war zwei Wochen vor mir durch Turkmenistan geradelt. In Usbekistan in KaraKöl waren die 39 Personen nur noch 3 km vor mir und es gab nur ein Hotel. Doch ich traf diese Gruppe erst in China, unterwegs mit einem Bus. Die Straßen in Usbekistan sind meistens passabel und die Straßenränder sind wieder schmutzig. Was habe ich die Reinlichkeit in Aserbaidschan und Turkmenistan genossen – keine Petflaschen, kein Müll. Fremde Menschen gaben mir Unterkunft, weil die Strecken oft zu lang waren. Pässe hoch bis auf 3586 m, Pässe runter. In Bishkek wurde ich dann mit einem Auto vom Fahrrad gekickt, aber nichts Gravierendes passiert (vermutlich ein Riss im Oberschenkelknochen). Einige Tage Erholung, dann weiter nach Kasachstan. Hier übernachtete ich in einer Baustelle mit vielen Bauarbeitern. Durch Almaty schob ich vorsorglich. Und endlich am 1. 7. 2008 war ich in China. Durch die Taklamakan ließ ich mich mit dem Taxi bringen; denn dort hätte ich eh ein Begleitfahrzeug haben müssen. Von Jiayuguan, der westlichsten Stadt an der Chinesischen Mauer, fuhr ich überwiegend entlang der Mauer. Doch musste ich unbedingt den Gelben Fluss und das Mausoleum von Dschingis Khan sehen. Vorher in der autonomen Provinz Ningxia Huizu Zizhiqu hörte ich nachts wieder den Muezzin, den ich seit der Türkei nicht mehr gehört hatte. Ich radelte durch die Innere Mongolei und fühlte mich gut aufgehoben bei der Hilfe durch die Polizei. Doch nachdem zwei Busse und eine Polizeistation im Zusammenhang mit der Olympiade in die Luft gesprengt wurden und auch zweimal das olympische Feuer ausgeschlagen wurde, hatte ich Polizeischutz. So fuhr ich mit einer Kradstaffel nach Peking ein, schließlich kannte mich aufgrund der chinesischen Berichterstattung über mich jede Person. Doch letztendlich habe ich meinen Flug umgebucht, ich bin doch ein freier Vogel. Die Straßen in China waren top. China war für mich mit Ausnahme der letzten drei Tage das Paradies. Ich mag die Kreativität der chinesischen Menschen und die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft. So hatte ich auf meiner Reise zwei hässliche Tage, den des Starts und den der Ankunft.

Roswitha Söchtig: Von Braunschweig nach Peking

9 Preisausschreiben

9.1 Die Lösung: Don Quijote oder Sancho Pansa

Gefragt war im vorigen Heft, ob bei sonst gleichen Bedingungen ein leichter oder ein schwerer Fahrer schneller einen Berg hinunterrollt. Die Frage wurde danach sowohl in «Kopfball» in WDR 3 als auch in der «Zeit» von Christoh Drösser behandelt. Auch im Internet läßt sich die Aufgabenlösung finden.

Aus dem Schulunterricht wissen wir vielleicht noch, dass bereits Newton festgestellt hat, dass Körper unabhängig von ihrer Masse gleichschnell fallen – ohne Luftwiderstand, also im Vakuum. Das ist schon mal ein Ansatzpunkt, denn die Kraft, die ein Fahrrad bergab rollen läßt, ist nichts anderes als die anteilige Kraft, die dafür sorgt, dass Gegenstände zu Boden fallen. Im Falle eines 10%igen Gefälles wirken rund 10% der Erdanziehung als treibende Kraft. Wenn nun alle Körper gleichschnell fallen, sollte nun auch das Gewicht des Fahrrads keine Rolle spielen. Ohne Berücksichtigung von Luftwiderstand, Reibungskräften in den Radlagern und im Freilauf sowie des Rollwiderstands der Reifen stimmt das auch.

Es ist Erfahrungstatsache, dass der Luftwiderstand eines Körpers – gegenüber den verschiedenen Reibungskräften – die entscheidende Bremskraft darstellt. Dieser ist hauptsächlich von der Geschwindigkeit abhängig und von der Querschnittsfläche «im Wind», der Luftdichte und dem sogenannten C_w -Wert, der empirisch die Windschlüpfigkeit beschreibt. Dagegen nicht von der Masse. Naiverweise könnte man also annehmen, wenn die Masse in beiden Zusammenhängen, also der Geschwindigkeit mit und ohne Luftwiderstand, nicht auftaucht, hat sie auch keinen Einfluß auf die Geschwindigkeitsentwicklung des rollenden Fahrrads. Vorsicht!

Jeder weiß oder kann es sich vorstellen, dass ein LKW stärkere Bremsen braucht als ein Personenwagen oder gar ein Fahrrad, auch wenn sie aus der gleichen Geschwindigkeit heraus abbremsen. Genau das ist der Punkt: der Luftwiderstand und somit die bremsende Kraft ändern sich nicht, wenn ich die Packtaschen belade, **aber das schwerere Rad wird im Verhältnis weniger abgebremst und rollt somit stetig schneller als das leichte**. Denn die nötige Bremskraft ist abhängig von der Geschwindigkeit, aus der ich abbremsen *und* der Masse. Kurz gesagt, die Geschwindigkeit ist vom *Verhältnis* von Masse zum Luftwiderstand abhängig.

Was nun die anderen bremsenden Kräfte angeht, Lagerreibung und Walkarbeit vorschriftsmäßig aufgepumpter Reifen, werden diese mit zunehmenden Gewicht und auch mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit geringfügig größer,

was sich in einer Erwärmung von Reifen und Lagern äußert. Somit wird also das schwerere Fahrrad stärker gebremst. Aber bereits einfache Überlegungen zeigen, dass diese Kräfte bei hochwertigen Fahrrädern und dieser Fragestellung vernachlässigbar sind.

Damit wäre die gestellte Frage beantwortet. Für alle, die es genauer wissen wollen, geht es jetzt ans Eingemachte (trotz der Tatsache, dass sich mit jeder Formel die Leserschaft halbiert ...)

Formeln und Zahlen, Vergleich zweier sinnvollen Massen Zuerst das einfache Beispiel des rollenden Fahrrads ohne Luftwiderstand. Hier ist die Endgeschwindigkeit gleich der Fallgeschwindigkeit des Körpers, der aus der Abfahrtshöhe herunterfällt. Allgemein gilt für die Geschwindigkeit des reibungsfrei rollenden Körpers $v = \sqrt{2gh \sin \varphi}$ mit der Anfangshöhe h und dem Anstiegswinkel φ . Wenn man also 200 Höhenmeter auf 10%igem Gefälle bergab rollt, käme das Rad am Ende auf 72 km/h, unabhängig von der Masse. Und theoretisch würde die Geschwindigkeit mit zunehmender Höhe unendlich ansteigen. Natürlich ohne Luftwiderstand.

Für das reale Fahrrad gibt es verschiedene Lösungsansätze. Ein Ansatz ist die sogenannten Bewegungsgleichung, die beschreibt, mit welcher Geschwindigkeit sich der Körper zu einem beliebigen Zeitpunkt bewegt. Sie lautet:

$$v(t) = \frac{mg \sin \varphi}{\beta} - \frac{mg \sin \varphi}{\beta} e^{-\frac{\beta}{m} t} = \frac{mg \sin \varphi}{\beta} (1 - e^{-\frac{\beta}{m} t}),$$

wobei β ein zusammenfassender Ausdruck für alle dämpfenden Reibungskräfte sind. Aus der Formel kann man bereits erkennen, dass der Körper mit zunehmender Masse m weniger gebremst wird (der Ausdruck $1 - e^{-\frac{\beta}{m} t}$ wird kleiner und nähert sich für große Zeiten t dem Wert 1). Somit nähert sich die Geschwindigkeit für große Zeiten asymptotisch dem konstanten Wert $\frac{mg \sin \varphi}{\beta}$, mit anderen Worten, sie wächst nicht mehr.

Der andere Lösungsansatz ist die logische Folgerung aus den oben erklärten Lösungen: Wenn das Fahrrad wegen Luftwiderstand nicht unendlich schnell werden kann, muß sich bei irgendeiner Geschwindigkeit ein Kräftegleichgewicht einstellen zwischen dem reibungsfrei rollenden Fahrrad und dem bremsenden Luftwiderstand. Zum Zeitpunkt des Kräftegleichgewichts erreicht die Geschwindigkeit des Fahrrads einen maximalen Wert v_{max} , der im weiteren Verlauf konstant bleibt. Diese Geschwindigkeit ist von der Masse des Fahrrads abhängig, wie die Formel zeigt. Es ist eben nicht dasselbe, ob ein Mensch, ein Auto oder ein Vogel an einem Fallschirm hängen. Eine Katze soll auch ohne Fallschirm einen Sturz aus beliebiger Höhe lebend überstehen können.

Zum Abschluß noch ein Zahlenbeispiel für die maximal (!) erreichbare Endgeschwindigkeit, hergeleitet über das Kräftegleichgewicht zwischen Luftwiderstand und Erdanziehung. $v_{max} = \sqrt{\frac{2g \sin \varphi}{\rho C_w A}} \sqrt{m}$ mit einer Querschnittsfläche $A = 0,6m^2$, einem $C_w = 0,9$ und einer Luftdichte $\rho = 1,25kg/m^3$ ergibt sich bei 10%igem Gefälle ($\varphi = 5,7^\circ$) eine maximale Geschwindigkeit für 80 kg Ge-

samtmasse von etwa 55 km/h. Wenn alles andere konstant bleibt, steigt die Maximalgeschwindigkeit also proportional zur Wurzel aus der Masse, bei einer Verdoppelung der Masse nimmt die Geschwindigkeit, also um $\sqrt{2} \approx 1,4$ zu. Natürlich gibt es noch viel Spielraum für Abweichungen, hauptsächlich durch Reifen- und Bodenbeschaffenheit (Rollwiderstand) und Sitzhaltung, die durch den C_w -Wert und die veränderte Querschnittsfläche beschrieben wird. Natürlich muß die Gefällestrecke lang genug sein, damit die Endgeschwindigkeit überhaupt erreicht wird.

9.2 Neues Preisausschreiben: Harte Kerle, Dicke Gänge?

Heute mal eine *leichte Frage*: Wozu genau braucht man eigentlich eine Schaltung? Wer das klar begründen kann, soll bitte noch die *zweite Meinungsfrage* beantworten:

Warum fahren Rennradfahrer eigentlich immer in dicken Gängen, 3 Kettenblätter oder Kompaktkurbel (zwei Kettenblätter mit sehr unterschiedlichen Zähnezahlen) sind nur etwas für Warmduscher (das kleine Blatt der Kompaktkurbel ist sogar leichter, hehe)? Es heißt doch, schneller treten ist besser, warum also die Standard-Übersetzungen so schwergängig? Alles nur für Flachlandfahrer? Oder ist man erst im Training, wenn man auch 12% bergauf im dicken Gang noch eine 100er Trittfrequenz halten kann? Und gibt es nicht irgendwo eine Punkt, wo selbst das volle Körpergewicht auf den Pedalen nicht reicht? Hat das Mountainbike — mit glatten Reifen und vergleichbarer Kondition — keine Chance den Rennradler am Berg zu schlagen, oder vielleicht doch? Erfahrungen?

Und nun *die dritte Frage*: wo steht der auf dem Titel abgebildete Wegweiser?

Senden Sie Ihre Lösung an die im Impressum angegebene Email- oder Postadresse, Stichwort «Preisausschreiben». Gewinner ist, wer insgesamt die höchste Punktzahl durch die Beantwortung aller drei Fragen erreicht. Bei gleichen Punktzahlen wird gelost. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Für die drei höchsten Punktzahlen gibt es jeweils einen Gutschein von 100/60/40 Euro für einen Einkauf bei einem Fahrradhändler zu gewinnen. Der Vorstand des ADFC Siegen ist von der Teilnahme ausgeschlossen.

Einsendeschluß ist der 28. Februar 2010

10 Impressum

Herausgeber ADFC Siegen-Wittgenstein e.V.

1. Vorsitzender Dr.-Ing H. Poggel, 2. Vorsitzender M. Merzhäuser

Autoren:

hp: Holger Poggel

jv: Jan Vlam

ot: Otto Tittel

Postanschrift: ADFC Siegen-Wittgenstein e.V., Postfach 100137

Internet: www.adfc-siegen.de,

Mail zentrale@adfc-siegen.de

Mitglied werden: Anmelden unter www.adfc.de

Zuschriften, Kommentare zu den Artikeln, Preisausschreiben bitte mit Angabe eines Titelstichworts im Betreff an die angegebene Email- oder Postadresse.

Das Letzte

Der ADAC (kein Druckfehler) prüfte fürsorglich die Beleuchtung von Fahrradfahrern in elf deutschen Städten und stellte fest, dass knapp 40% der Radfahrer bei Dunkelheit ohne vorschrittmäßiges Licht fährt und nur 13% einen Helm tragen. Ein Schelm, wer dabei an Krokodilstränen denkt.

Demnächst kontrolliert der ADFC (kein Druckfehler) neben dem vorschrittmäßigen Verhalten der Autofahrer auch deren Zubehör wie Megawatt-Frontscheinwerfer und Rammstangen an innerstädtischen Spaßfahrzeugen unter sicherheitsironischen Aspekten.