



### **Wintertipp: Spikesreifen für das Fahrrad**

Auch wenn wir diesen Tipp ein bisschen spät veröffentlichen: Auch fürs Fahrrad gibt es Winterreifen. Ich fahre seit nun 4 ½ Wintern Spikesreifen vom Typ Hakka-peliitta der finnischen Marke Nokian.

### **Wie muss man sich so einen Spikesreifen vorstellen?**

In diesen Reifen sind keine langen Nägel, wie sie von Motorradfahrern beim Ice-Speedway gefahren werden, eingelassen. Vielmehr sind es kurze Metallstifte, die kaum aus den Stollen des Reifens heraus-schauen. So ist sichergestellt, dass der Reifen gleichzeitig mit den Gummistollen und den Spikes auf der Fahrbahn haftet. Ein guter Spikesreifen hat natürlich gro-be Stollen, die gut im Schnee greifen und klebrigen Schnee gut auswerfen. Somit ist man mit so einem Reifen für Matsch,

Schnee und Eis gut gerüstet.

Übrigens: Die Spikesreifen werden nicht nur von AlltagsradlerInnen gefahren, sondern auch von Postboten in Skandinavien. Wenn man dem Internet glauben darf, hat die Firma Nokian die Spikesreifen wohl vor allem für die Post entwickelt.

### **Wie fährt sich so ein Spikesreifen?**

Nun – zunächst gewöhnungsbedürftig. Auf trockener Fahrbahn fallen der hohe Rollwiderstand und das recht laute metallische Surren auf. In Kurvenfahrten hat man ein bisschen den Eindruck, dass das Rad nach außen wegdriftet. Blockiert die Hinterbremse gibt es ein unangenehmes schabendes Geräusch. Sacht es fahren ist also angesagt.

Schön ist aber das angstfreie Fahren: Dün-ne Eisschichten, Reif auf der Fahrbahn, zugefrorene Pfützen – all das verliert seinen Schrecken. Das Rad bleibt auf solchen Oberflächen ohne Probleme voll manö-vrierfähig. Erst wenn ein Eisregen dickere Eisschichten hinterlassen hat, sollte man etwas vorsichtiger bremsen. Denn dann verringert sich die Bodenhaftung doch ein bisschen und das Vorderrad neigt zum Blockieren - aber keine Angst, das Rad lässt sich dennoch lenken. Das Fahren bei Eis macht wirklich Spaß!

Ähnlich gut ist das Verhalten meiner Reifen auf Schnee: Die Reifen greifen wesentlich sicherer als ein gut profilierter „Sommerreifen“.

Festgefahrener und vereister Schnee ist allerdings problematisch. Diese Masse ist nicht stabil genug, um Spikesreifen haften zu lassen. Außerdem haben viele (so auch meine Reifen) die Spikes nur auf der Lauf-fläche. Das hilft aber nicht, um aus tiefen

## Radverkehr

Spurrinnen herauszukommen. Das ist aber nicht schlimm: Im Gegensatz zu dünnem Eis sieht man zentimeterdicke Eis- und Schneeschichten doch recht deutlich und kann sich gut darauf einstellen.

Das Einzige, wo immer Vorsicht angesagt ist, ist bei Kurvenfahrten. Die Spikes finden sich wie gesagt auf der Lauffläche. Schnelle Kurvenfahrt sorgt dafür, dass nur noch die Hälfte der Spikes greift.

Kopfsteinpflaster ist übrigens mit Spikes ganz schlecht zu befahren, am schlimmsten, wenn es nass ist.



Trotz der offensichtlichen Vorteile zweifeln viele daran, dass ein Fahrrad Winterreifen braucht. Das liegt sicherlich daran, dass Fahrräder nicht als vollwertiges Fortbewegungsmittel, sondern als Kinder- oder Billigfahrzeug bzw. nur als Sportgerät gesehen werden. Hier eine Auswahl der Einwände:

*„Aber so ein Spikesreifen geht doch auf trockener Fahrbahn kaputt!“*

Ich bezweifle, dass eine trockene Fahrbahn viel schlimmer für den Reifen ist, als dünnes Eis. Mich interessiert diese Frage persönlich gar nicht. Aber das Gefühl, keine Angst mehr vor Eis haben zu müssen, überzeugt mich! Meinen ersten Satz Reifen habe ich vier Winter, also ca. 2.500 km gefahren, bis ich ihn wegen zu vieler gebrochener Spikes ausgemustert habe.

*„Aber da muss man doch zweimal im Jahr Reifen wechseln!“*

Stimmt. Beim Auto haben wir uns alle dran gewöhnt. Beim Fahrrad ist es eine Besonderheit, viele halten mich für „verrückt“. Dabei ist es gerade auf zwei Rädern überlebenswichtig, gute Bodenhaftung zu haben. (Übrigens noch viel wichtiger, als seinen Kopf mit einem Helm zu schützen! Schließlich sollte man gar nicht erst auf seinen Kopf fallen!) Ich wechsele übrigens nur die Mäntel selbst. Das gibt mir die Gelegenheit zweimal im Jahr im Innern des Reifens und an den Achsen nach dem Rechten zu sehen und Wartungsarbeiten durchzuführen. Schließlich soll das Rad dann ja für einige Monate pannen- und wartungsfrei laufen.

Der Reifenwechsel gibt mir übrigens auch die Möglichkeit, im Sommer einen besonders leisen und (auf Asphalt) gut haftenden Slick zu fahren, der sich als „Ganzjahresreifen“ überhaupt nicht eignen würde.

*„Spikes sind in Deutschland doch verboten“*

Stimmt nicht. In verschiedenen Rechtsquellen (z. B. Dietmar Kettler: „Recht für Radfahrer“) wird darauf hingewiesen, dass es kein generelles Spikes-Verbot in Deutsch

land gibt. Verboten sind allerdings Reifen, die eine feste Fahrbahn beschädigen können. Bei Kraftfahrzeugen entscheidet ein Zulassungsverfahren darüber, welche Reifen in Deutschland benutzt werden dürfen, bei Fahrrädern nicht. Niemand wird allerdings ernsthaft behaupten können, das ein Fahrrad mit max. ca. 100 kg Gesamtgewicht und winzigen Spikes an den Reifen tatsächlich eine Fahrbahn nachhaltig beschädigen kann.

*„In Kassel gibt es so selten Eis und Schnee.“*

Das stimmt tatsächlich. Wer immer den Wetterbericht sieht und notfalls auf die Straßenbahn ausweicht, kommt auch ohne Winterreifen durch den Winter.

*„Spikes sind für Weicheier! Und wer sein Fahrrad beherrscht fährt auch sicher auf Eis!“*

## **Wieder Anschluss bei der DB: Wer ist zuständig? „Ich“**

Bei Sanierung von Bahnhöfen oder Brücken haben viele Bürgermeister Probleme mit der Bahn. Wer ist zuständig? Welches Tochterunternehmen der DB darf verhandeln? In Kassel geht es um die Einrichtung eines Technikmuseums im Kulturbahnhof, um eine neue Bleibe für den Dampfzug Hessencourrier, wenn die Hessische Landesbahn das jetzige Gelände für andere Zwecke benötigt. Auch die lebensgefährliche Bahnschranke an der Wegmannstraße im Kasseler Norden wartet auf eine Lösung. Am 27. Januar war der Konzernbevollmächtigte der Bahn für Hessen, Dr. Klaus Vornhusen, bei der DB-Fahrzeuginstandhaltung GmbH Kassel zu Gast. Hier berichteten der Kasseler Bürgermeister Thomas-Erik Junge, der Pressesprecher des Landkreises Kassel, Harald Kühlborn, und auch Klaus Ossowski, Geschäftsführer

Nunja. Diesen Menschen ist nicht zu helfen. Meiner Erfahrung nach gibt es aber nicht wenige davon. Interessanterweise erzählen gerade diese Menschen häufig und gerne von Stürzen.

### **Fazit**

Spikesreifen sind ungefähr doppelt so teuer wie normale Mäntel und ihr Fahrverhalten ist schon manchmal etwas nervig. Aber winterliches Fahren ohne Angst entschädigt für diese Unzulänglichkeiten. Und der schönste Wintersport ist doch das alltägliche Radfahren in Eis und Schnee! Auch wenn (oder weil?) man oft seltsam angesehen wird, wenn man noch zügig fährt, wenn die Autos kaum noch anfahren können. *(Bericht und Fotos: Roald Oestreich)*

des Zweckverbandes Raum Kassel, davon, dass es schwierig sei, Verantwortliche bei der DB zu ermitteln und zu erreichen. Auf die Frage, wer von der Bahn für Kassel zuständig sei, zückt Dr. Klaus Vornhusen seine Visitenkarte: „Ich“. Er sei häufig in Kassel, mindestens einmal im Monat. Allerdings wollte sich Dr. Vornhusen zu den Fragen Technikmuseum und Hessencourrier nicht sofort äußern. Dies würde aber mit Bürgermeister Junge bzw. mit der HLB abgeklärt.

Der VCD hofft, dass für Verhandlungspartner und Fahrgäste der Bahn mit Dr. Vornhusen, seit einem Dreivierteljahr Konzernbevollmächtigter, mehr Bewegung in die Bahnprobleme kommt. *(Hermann Hoffmann)*