

Ein Trauerspiel in vier Akten

Der Schutz der Umwelt wird heutzutage von allen Politikern auf die Fahnen geschrieben. Wenn es jedoch um die praktische Umsetzung geht, schalten viele Behörden noch immer auf stur. Diese Erfahrung mußte ein schwäbischer Lehrer machen.

Also lautet ein Beschluß / daß der Mensch was lernen muß«, mahnte schon bei Wilhelm Busch der Lehrer Lämpel. Die Zeiten allerdings, als Lehrer noch mit einer dicken Pfeife lernunwillige Lausbuben zu hochexplosiven Streichen animierten, sind längst vorbei. Moderne Pädagogen rauchen nicht mehr, sondern halten sich fit. Vorzugsweise beim Fahrradfahren wie der schwäbische Gymnasiallehrer Albrecht Bender, der als Umweltbeauftragter seiner Schule mehr tun will, als bloße Theorie zu verkaufen. Folglich verbannte er sein stauförderndes Auto in die Garage im heimatlichen Wannweil und reitet seither auf dem Drahtesel die sieben Kilometer zur Laura-Schradin-Schule in Reutlingen.

Einen Haken hat die Geschichte allerdings: Es ist hügelig rund um Reutlingen, denn schließlich befinden wir uns am Fuße der Schwäbischen Alb. Wer radelt, kommt in diesem Landstrich

folglich ins Schwitzen, und schwitzende Lehrer ernten bei Schülern weniger Respekt denn gerümpfte Nasen. »Zu peinlich«, konstatiert Herr Bender und durchforstet fortan Fahrradprospekte auf der Suche nach einem modernen Elektrofahrrad. Ergebnis: enttäuschend! Die auf dem Markt befindlichen Elektroesel gibt es nur in einer Damenversion mit antiquierter Dreigangschaltung und zu dürftiger Reichweite.

Mitte '93 dann ein Lichtblick: Der Tübinger Fahrradhändler »bike dreams« hat auf einer Fahrradmesse einen Elektromotor der Firma »Velectro« entdeckt, der als Nachrüstsatz mit wenig Aufwand an jedes Fahrrad montiert werden kann. Das Modell »Velomatic« wird geordert, und bereits im November ist der Elektroesel bereit, seine pedalunterstützende Arbeit aufzunehmen.

Vorhang, 2. Akt: Die Polizei belehrt Lehrer Bender über den Unterschied zwischen einem »Fahrrad« und

einem »Fahrzeug«. Letzteres habe einen Motor und sei versicherungspflichtig wie ein Mofa, sonst summe Herr Bender illegal durch die Lande. Dieser denkt mit und mutmaßt, daß er dann ja wohl auch ein Kennzeichen benötige, was die Herren Ordnungshüter zum nochmaligen Wälzen der Gesetzesbücher veranlaßt. Erst ja, dann nein, dann wieder doch. Noch bevor die grünen Freunde abermals schwanken, drückt Lehrer Bender die Klinke zum Büro der örtlichen Sparkassenversicherung und erhält anstandslos Police und Versicherungskennzeichen.

Moment mal – so völlig

ohne Komplikationen? Herr Bender wittert den Amtsschimmel und verlangt schriftlich von der »R + V« eine Versicherungsbestätigung. Die Antwort trägt kabarettistische Züge: Lehrer Benders Elektroesel trage zwar ein Versicherungskennzeichen, doch sei es im Falle eines Unfalles nicht versichert, da eine ABE (Allgemeine Betriebserlaubnis) für den Eigenbau nicht vorliege. Im Klartext: Herr Bender darf nun zwar versichert elektroradeln, doch sowie er einen Unfall baut, ist alles illegal. Schnell den Vorhang...

Akt 3 sieht Lehrer Bender am Schreibtisch. »Der skurrile Ritt auf dem Amtsschimmel

Die Technik des Elektrofahrrads

Elektromotor, Modell »Velomatic« mit wahlweise Blei-Gel oder Nickelcadmium-Akkus und Ladegerät. Leistung bis zu 16 Ampèrestunden (Blei-Gel) bzw. sieben Ampèrestunden (NiCd) bei ca. 1000 Ladezyklen; Gewicht je nach Akku-Paket zwischen 5,2 und 13,8 Kilogramm (Blei-Gel) und 4,6 kg (NiCd), Reichweite mit einem 80-kg-Fahrer und leichter Tretunterstützung zirka 30 bis 40 Kilometer; im Winterbetrieb ein Drittel weniger. Höchstgeschwindigkeit zirka 20 km/h (Höchstgeschwindigkeit gemäß Leichtmofa-Ausnahmeverordnung).



mel« oder »Wie bekomme ich eine ABE für ein Elektrofahrrad?« Es folgen Befragungen der Reutlinger Polizei, Telefonate mit dem Landratsamt, dem TÜV und der Typ-Prüfstelle in Böblingen.

Schließlich ist man sich ei-

nig. Beim Technischen Überwachungsverein Böblingen kann im Einzelantrag eine ABE erlangt werden. Ingenieur Albrecht Falk will dazu die Verträglichkeit von Motor und Fahrrad feststellen, wenn der Fahrradhersteller

eine Unbedenklichkeitsbescheinigung darüber ausstellt, daß der Rahmen sich unter der Belastung von zehn Kilogramm Elektromotor nicht verbiegt. Kosten um die 500 Mark, und da der Elektromotor aus dem EG-Aus-

maschine. Nun soll das Verkehrsministerium in Stuttgart einen gangbaren Weg aufzeigen. Eine Antwort steht selbst nach zehn Monaten noch aus...

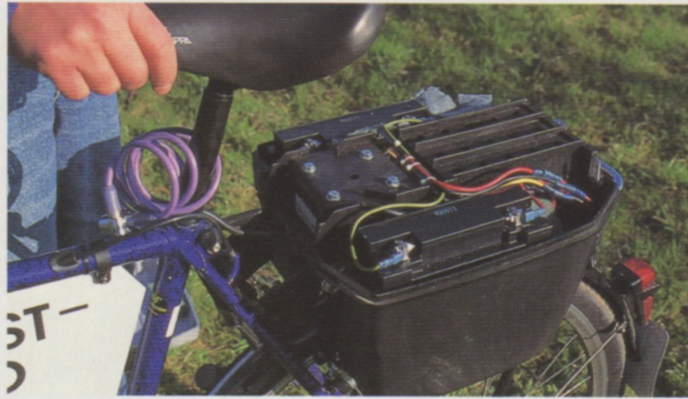
Vorhang zum letzten Akt: »Lehrer Bender und die Medien«. Die Stuttgarter Zeitung berichtet am 8. Mai 1994 in ihrer Sonntagsausgabe vom Kampf des Drahtesels gegen den Amtsschimmel, und die TV-Kollegen von »Frontal« holen zum karikierenden Paukenschlag aus. Der Tritt an die Öffentlichkeit zeigt Wirkung. Ein Landtagsabgeordneter mit Sitz im Verkehrsausschuß meldet sich bei Herrn Bender und verspricht Hilfe zur Vereinfachung des Genehmigungsverfahrens.

Elektroesel und Amtsschimmel laufen auf der Zielgeraden ein. Mit dem inzwischen eingetroffenen Gutachten des Salzburger E-Motorenherstellers »Velectro« unter dem Arm, führt Herr Bender sein Streitobjekt nochmals dem TÜV Südwest in Böblingen vor. Man reagiert erfrischend wohlwollend und unkompliziert. Benders Außenseiterrad wird mangels geeigneter Elektro-radvorschrift gemäß Leichtmofa-Ausnahmereverordnung vom 26. März 1993 überprüft, ein Gutachten erstellt, und keine Stunde später rollt ein glücklicher Pädagoge mit Betriebserlaubnis und Nummerntäfelchen vom TÜV-Hof. Nun kann er endlich legal zur Schule elektroradeln.

Man merke sich: Auch Amtsschimmel werden einmal müde, und nach einjährigem, beharrlichem Wettritt kann man das störrische Behördentier dann selbst auf einem gemütlichen Elektrofahrrad überholen – absolut leise, unauffällig und schadstofffrei. Herr Bender hat's schließlich bewiesen...

Udo Staleker

Mit den auf dem Gepäckträger untergebrachten Batterien verfügt das »Velomatic« über eine Reichweite von bis zu 40 Kilometern. Auf dem Bild rechts unten ist die geschützt laufende Antriebskette zu sehen.



land Österreich stammt, muß Herr Bender u.U. weitere 1.000 Mark für eine Funkentstörungsprüfung aufwenden. Zusammen mit den Kosten für Kauf und Bau seines Fahrrades in Höhe von über 3.600 Mark erreicht das umweltschonende Elektroprojekt nun allerdings Dimensionen, welche die Baldrianvorräte des gebeutelten Schulmeisters zu dezimieren drohen. Inzwischen hat der Rahmenhersteller reagiert: keine Unbedenklichkeitsbescheinigung! Herr Bender überlegt, was wohl Kleinkinder auf Fahrradsitzen wiegen und bemüht erneut seine Schreib-