

Rad und Flugzeug

nach: Karsten, Martin/Micus, Frank/Rommel, Johannes: Fahrradreisen, Peter Mayer Reiseführer Frankfurt/M. 1994 S. 158

Die günstigsten Preise bieten oft Reisebüros und Agenturen, die sich auf sogenannte Billigflugtickets spezialisiert haben. Diese Stellen können am besten darüber aufklären, was es mit Billig-, Linien- und Charterflügen, Stand by, Wegwerf-Charterflügen, ABC-Flügen und anderen Angeboten so auf sich hat.

Eine ausführliche jährlich überarbeitete Zusammenstellung von Billig-Flug-Reisebüros findet man im Info-Heft der Deutschen Zentrale für Globetrotter e.V., siehe Seite I 5. Die Flughafengesellschaften geben Adressenverzeichnisse für Fluglinien im deutschsprachigen Raum heraus.

Tips zum Radtransport im Flieger

* Bei Linienflügen sind bis zu 20 kg Freigepäck erlaubt, über geringes Übergewicht wird meist hinweggesehen. Bei fast allen Gesellschaften zählt das Fahrrad zum Freigepäck und wird somit problemlos mitgenommen. Ob der Drahtesel als Gepäckstück oder Gewicht berechnet wird, hängt von der Fluggesellschaft und der Flugstrecke ab. Meist muß bei deutlich mehr als 20 kg ein Prozent des Preises der Business-Class für jedes Kilogramm Zusatzgepäck bezahlt werden. Nicht so bei Flügen nach Kanada, USA, Mexiko und in die Karibik: hier wird nach Gepäckstücken gefragt.

Da außer dem Rad noch ein Gepäckstück erlaubt ist, lohnt es sich aus vielen einzelnen Päckchen ein großes zu schnüren. Bei Linienflügen der Lufthansa kostet das Rad 50 außerhalb Europas 100 DM.

* Bei Flügen mit IATA-Tickets gibt es neben Luftfracht und bezahltem Übergepäck die Möglichkeit, »unbegleitetes Fluggepäck« aufzugeben. Nach Auskunft der Frachtabteilung der Lufthansa ändern sich diese Tarife jedoch monatlich. Je nach Ziel und Gepäckmenge kann eventuell ein geringerer Preis als bei den erstgenannten Möglichkeiten erreicht werden.

* bei Charterflügen gibt es mittlerweile eine einheitliche Regelung: bei Flügen innerhalb Europas und des Mittelmeerraumes kostet der Transport 120 DM, weiter entfernte Ziele 150 DM und Nordamerika 180 DM, zuzüglich 40 DM Incheckgebühr.

* Als Handgepäck ist meist nur ein Gepäckstück erlaubt, das unter den Sitz oder in eine Box über dem Sitz passen muß. Jedoch wird dies nicht mehr gewogen. Die Kunst besteht also darin, etwa 20 kg Gepäck samt Rad am Check-in-Schalter aufzugeben und den Rest im Handgepäck oder am Körper unterzubringen.

* Alle schweren Teile vom Rad demontieren und ins Handgepäck packen

* Alles, was nicht mehr nötig ist, aufbrauchen oder zurücklassen.

* Viele Kleidungsstücke übereinander anziehen und ein bißchen schwitzen.

* Teile des Gepäcks als Paket vorausschicken (siehe »Post«, Seite 51). Man beachte die langen Laufzeiten und kalkuliere Schwierigkeiten mit dem Zoll ein.

Das Übergepäckproblem kann auch so gelöst werden, daß man frühzeitig vor dem Abflug am Schalter steht und Mitreisende bittet, Gepäck als Handgepäck zu übernehmen. Manchmal bedarf es etwas Überzeugungskraft, um zu beweisen, daß man keine Bombe loswerden will ...

* Rad flugfertig machen: Lenker in Fahrtrichtung drehen, Pedale abschrauben; Schrauben, Muttern und alle losen Teile fest anziehen; scharfe Kanten (Schutzbleche, Lenker, Radachsen, Pedale, Schaltung usw.) schützen.

* Der Aufforderung, die Luft aus den Reifen zu lassen, sollte man nur halb nachkommen, da es zwar einerseits zum Druckausgleich während des Fluges nötig ist, das Verladepersonal aber andererseits das Rad nicht unbedingt trägt. Einige Fluggesellschaften geben Abdeckkartons oder -planen heraus, einige schreiben sogar eine umfassende Verpackung vor.

Aber erfahrungsgemäß wird ein unverpacktes Rad sorgfältiger behandelt als ein verpacktes, da man erkennen kann, was transportiert wird.

* Frühzeitig bei den Fluggesellschaften wegen der Radbeförderungsanfragen und eine schriftliche Bestätigung verlangen. Diese lege man dann zusammen mit Flugticket und Paß am Abfertigungsschalter vor.

Will man das Rad dort trotzdem nicht transportieren, verlange man sofort den Vorgesetzten, bleibe hartnäckig, verweise noch einmal auf die schriftliche Bestätigung und darauf, daß man schon immer die Möglichkeit des kostenlosen Radtransportes bei der Konkurrenz gehabt habe

* Manchmal hilft ein in verschiedenen Sprachen verfaßtes Schreiben, das den besonderen Charakter der Reise betont.

Viele Stempel von irgendeiner Organisation (z.B. ADFC) und ein hochoffizieller Inhalt verfehlen in vielen Ländern nicht ihre Wirkung.

- * Je nach Fluggesellschaft kann es sein, daß das Rad nicht in der gleichen Maschine mitgenommen wird, so daß man es entweder vorschickt oder am Zielort auf den Drahtesel wartet.
- * Drei Buchstaben am Gepäckanhänger entscheiden über den Zielort des Rades. Beim Einchecken die Anschrift auf dem Gepäckschein mit dem im Flugschein angegebenen 3-letter-code vergleichen und unbedingt Anhänger oder Aufkleber mit Namen und Anschrift anbringen.
- * Bei sehr teuren Fahrrädern kann sich der Abschluß einer Gepäckversicherung durchaus lohnen, da bei Schäden von der Fluggesellschaft nur 10 Dollar pro Kilo erstattet werden.
- * Bei Flügen nach Nahost oder in andere Krisengebiete, die häufiger von Terroristen heimgesucht werden kann die Zollkontrolle verlangen, das Rad völlig zu demontieren.

Rad und Taxi

In Touristenregionen (z.B. Südtirol, Neusiedler See) gibt es häufig auch Taxi-Kleinbusse, mit welchen man neben dem Gepäck auch Räder transportieren kann. Dazu ist oft natürlich der Ausbau einer Sitzbank erforderlich, so daß der Transportpreis vereinbart werden muß. Bei mehreren Personen teilt sich ja allerdings der Preis auf alle Radler auf, so dass die Fahrt insgesamt für den Einzelnen doch noch relativ preiswert sein kann.

Dies ist insbesondere wichtig oder sinnvoller, wenn Züge mit Fahrradmitnahme (z.B. Italien - Deutschland) oder Flugzeuge zu ungünstigen Zeiten ankommen oder abfahren, wo keine öffentliche Verkehrsmittel fahren. (z.B. zwischen 22.00 und 6.00 Uhr)

In manchen Ländern (z.B. Neuseeland) gibt es von bzw. zu den Flughäfen, Fährhäfen oder zentralen Busstationen kostenlose oder preisgünstige kleine Zubringerbusse (Shuttel-Busse), welche häufig auch Fahrräder mitnehmen (jedoch die telefonische Anmeldung der Räder bei der Reservieren ist empfehlenswert).

Flugchinesisch

arrival: Ankunft des Flugzeugs
baggage: Fluggepäck baggage
claim: Gepäckausgabe
baggage label: Namensschild am Gepäck oder Rad
boarding: einsteigen
boarding pass: Einsteig-Karte
cabin: Flugzeuginnenraum
cabin attendant: Steward/Stewardess
cancellation: Flugannullierung
check in: Fluggastannahme
confirmation: Flugbestätigung
reconfirmation: Rückbestätigung
delay: Verspätung
departure: Abflug
destination: Ziel
disembark: aussteigen
embark: einsteigen
excess baggage: Übergepäck
fasten seat belts: bitte anschnallen
gate: Ausgang zum Flugzeug
hand luggage: Handgepäck
lavatory: Toilette
oxygen mask: Sauerstoffmaske
safety control: Sicherheitskontrolle

RAD UND FLUGZEUG

(nach Stefan Etzel: Mit dem Fahrrad unterwegs Pietschverlag Stuttgart)1992 S. 40)

Im Prinzip gibt es keinerlei Probleme bei der Mitnahme des Fahrrads auf Linienflügen: Es gilt als Teil des 20 kg Freigepäcks (Charter: 70 DM pauschal für Hin- und Rückflug in Europa und dem Mittelmeerraum).

Stopft man alle schweren Sachen in eine der beiden Radtaschen und nimmt diese als Bordtasche mit in die Kabine, zieht dazu evtl. noch Pullover und Anorak an, dessen Taschen man vollstopft, und hängt sich außerdem noch die Kamera um - meist wird man so um einen Aufpreis (pro kg 1% eines 1. Klasse Tickets!) herumkommen.

Werkzeug und Ersatzteile sollte man leicht zugänglich verstauen, weil sie natürlich den Metalldetektor entgeistert aufschreien lassen...

Oberstes Gebot bei der Fahrradmitnahme im Flugzeug: Man muß sich bei der betreffenden Airline genau informieren, wie die genauen Bedingungen der Fahrradmitnahme aussehen, denn es gibt im einzelnen unterschiedliche Regelungen. Manche Airlines verlangen z. B. die Verpackung des Rades (man kann sich im Notfall »freikaufen«, indem man den Carrier schriftlich von jeder Verantwortung für das Velo entbindet). Meist geht es auch so, mit etwas höherem Beschädigungsrisiko natürlich. Aber es wäre schon recht umständlich, vor allem dann beim Rückflug erst noch einen passenden Fahrradkarton suchen zu müssen (spezielle Transporttaschen: wohin damit bis zur Rückreise?)

Bevor es in die Lüfte gehen kann, muß ein Velo so schlank wie möglich gemacht werden

* der Lenker wird längs gestellt, also parallel zur Fahrtrichtung gedreht (6 mm Inbus-Schlüssel);

* die Pedale werden abgeschraubt (15er Gabelschlüssel, der schmal genug für die Pedalschraube sein muß) und entweder auf der Innenseite der Pedalkurbel wieder festgeschraubt oder zum Gepäck gesteckt.

* Außerdem: Reifen etwas »entlüften«.

Fürs Bordgepäck gelten übrigens folgende Maximalmaße: 55x40x20 cm. Dem dürften die meisten Einzelfahrradtaschen gerecht werden

Die Mitnahme des Fahrrads im Flugzeug ist auch für Gruppen kein Problem. Aber: vorher sehr genau erkundigen, manche Airlines wollen das Rad verpackt haben.

(nach: Kombinierte Fahrradreisen: mit Bahn, Bus, Schiff und Flugzeug durch Europa, HG. ADFC 1988)

Fahrrad und Flugzeug

Möchte man mit dem eigenen Rad in fernere Länder, gar nach Übersee reisen, so bleibt oft nur der Flieger als Zubringer. Eigentlich stehen sich die Systeme Fahrrad und Flugzeug in ihrer verkehrsökologischen Ausrichtung diametral gegenüber, dennoch kann man der Kombination "Fly & bike" einen gewissen Reisekomfort nicht absprechen. Nicht nur bei großen Anreisedistanzen spart der Jet Zeit und Mühe, sondern auch bei Inselzielen, die zusätzliche Fähre (Mallorca hat sich auf diese Weise zum Frühjahrs-Rad-Eldorado der schnellen Pedaleure entwickelt). Und - für Radreisende oft entscheidend - das Fahrrad ist stets dabei. Dieser Vorsprung des Flugzeuges könnte allerdings durch die Bahnen eingeholt werden, wenn die grenzüberschreitende Mitnahmemöglichkeit endlich eingeführt wird.

Komfort will aber bezahlt werden - bei der Fahrradreise im Flugzeug kommt oft noch eine gehörige Portion Organisation dazu. Die Fluggesellschaften melden zwar eine steigende Zahl von mitgeführten Fahrrädern, doch vermißt mancher Radler einen angepaßten Service. Besonders hapert es noch sehr an Informationen, auch viele Reisebüros wissen noch zuwenig Bescheid, und so darf der luftfahrtinteressierte Radtourist immer wieder direkt an die Gesellschaft schreiben.

Um es genau zu wissen, befragte der ADFC über 50 Charter- und Linienfluggesellschaften nach ihrem Service für radelnde Kunden. Erstes, sehr beruhigendes Ergebnis: Alle Fluggesellschaften gaben an, dass sie grundsätzlich Fahrräder mitnehmen. Sie versicherten sogar, daß der Reisende davon ausgehen kann, daß sein Rad in derselben Maschine befördert wird wie er selbst. Traumhafte Bedingungen für besorgte Radreisende - vorbildlich für die Eisenbahnen? Nun, zumindest wird der radelnde Flugzeug-Kunde derzeit noch von allen Fluggesellschaften über seine Möglichkeiten im Dunkeln gelassen - keine einzige Fluggesellschaft bietet den Pedalisten Informationsbroschüren an.

Dabei sollte er in der Tat etwas genauer Bescheid wissen, denn hinter der einladenden Fassade des großzügigen Fahrradmitnahmeangebotes beginnt sehr schnell das Beförderungs-Bestimmungs-Dickicht der einzelnen Luftverkehrsunternehmen.

Fahrrad im Flugzeug - "Fly and Bike": "Im Prinzip" bei allen Fluggesellschaften möglich.

Ausgenommen von der pauschalen Radelbeförderungs-Zusage sind Strecken, die mit kleineren Maschinen bedient werden (so bei der KLM die Fokker F-28, bei der Lufthansa die "Fluggeräte" HS 7, F27, SH3 und SWM). Aber auch in diesen Fällen lohnt eine direkte Anfrage an die Transportleitung - manche haben schon das Glück gehabt.

Tandem-Freunde und Liebhaber von anderen Sonderfahrrädern dürfen sich ebenfalls freuen. Die Spezialvehikel werden in der Regel zur Beförderung zugelassen, sie unterliegen meist auch keinen besonderen (abschreckenden) Tarifen. Bei einigen Fluggesellschaften wie der Canadian Airlines, der Icelandair und der ungarischen Malev sind die

Sondergeräte jedoch nicht erlaubt.

Fast immer muß der Fluggast bei der Buchung angeben, ob er sein Fahrrad mitnehmen möchte, und dafür zeigt er auch Verständnis. Unverständlich ist dagegen, daß er in der Regel die Beförderung seines Rades nicht bestätigt bekommt - und daher wohl schon mancher etwas sensiblere Radler mit bangem Herzen zum Flughafen gefahren ist, mit der bohrenden Frage, ob das denn auch alles gestimmt hat, was das Reisebüro erzählte. Rühmliche Ausnahmen bilden die LTU, die Aero Lloyd und die Sabena- sie senden dem Radler eine gesonderte Nachricht.

Bei der Preisfrage hat sich der Tarifsdschungel etwas gelichtet. Im Frühjahr 1987 beschlossen die Charterfluggesellschaften Pauschaltarife für die Fahrradmitnahme. Bei Nah- und Mittelzielen in das europäische Umland einschließlich des Mittelmeerraumes werden 70 DM pro Stück berechnet, für fernere Ziele 100 DM, nach Nordamerika 160 DM, jeweils für Hin- und Rückflug. Die Ausnahme bildet die LTU und ihre Schwestergesellschaft LTS. Hier ist das Fahrrad in den 20 kg Freigepäck pro Fahrgast enthalten, Übergewicht des gesamten Reisegepäcks muß dann kiloweise bezahlt werden (z.B. nach Mallorca 4,50/kg, diese Rate steigt dann bis 36 DM/kg) bei leichtem Rad und wenig Gepäck also Chance auf billige Beförderung.

Die Linienflieger dagegen berechnen in der Regel nicht pauschal, sondern schauen zunächst einmal aufs gesamte Gepäck. Oft sind 20 kg Reisegepäck die magische Marke (Touristenklasse). In der sog. Business-Class liegt die Grenze bei 30 kg, und Reisende der ersten Klasse dürfen zuweilen sogar 40 kg pro Person mitnehmen. Überschreitung des Gewichts kostet dann in der Regel pro kg ein Prozent des 1. Klasse-Flugpreises, das sind z. B. von Frankfurt nach London 6,71 DM pro kg mit der British Airways, 36 DM pro kg in den mittel- und südamerikanischen Raum, und sogar 51,- DM/kg nach Djakarta mit der Garuda Indonesia.

Schwer hat's der Radler, der ganz schlaue sein will und (natürlich noch möglichst preiswert) zu einem Flughafen hin- und von einem anderen zurückjetten möchte - selbstverständlich in Wind- bzw. Reiserichtung. Er wird um einige Organisation nicht herumkommen - oder sein gutes Reisebüro weiterempfehlen.

Nach Nordamerika ist alles anders. Bei Flügen in die Staaten, aber auch nach Kanada, Mexiko und in die Karibik wird fast durchweg statt des vorhin beschriebenen Gewichtskonzeptes ("weightconcept" das Stückkonzept ("piece-concept") angewendet. Hierbei stehen dem Reisenden zwei Freigepäckstücke zu, für jedes weitere wird eine Übergewichtgebühr berechnet. Beschränkt sich der Reisende außer seinem Fahrrad auf nur ein Gepäckstück (mit den Ausmaßen Länge + Breite + Höhe = 158 cm oder 62 Zoll), so kann er sein Gefährt kostenfrei mitführen. Die Zusatzgebühren sind allerdings gesalzen: Frankfurt New York kostet z.B. 181,- DM, Frankfurt - Los Angeles 218,- DM, Frankfurt - Montreal/Toronto 167,- DM und Frankfurt - Calgary Nancouver 205,- DM. Die Air New Zealand kündigte einen Dumpingpreis an: 50 % des normalen Tarifs, also z.B. Frankfurt - Los Angeles DM 109,-. Tip für USA-Reisende: alle Fahrradtaschen in einen Sack = ein Gepäckstück. Charterer fliegen die Staaten auch zum Fahrradpauschalpreis an. Grundlage sind 160,- DM; die Condorberechnet z. B. 80,- DM für den Hinflug und US-\$ 40,- für die Rückkehr.

Wenn es der Radler dann geschafft hat, sämtliche Buchungsprobleme zu bewältigen, verlagert sich die "action" vom Schreibtisch zum Airport. Mit Bike und Ticket sollte er schon rechtzeitig zum Lift-Off bereit sein - obwohl die meisten Fluggesellschaften angeben, dass das Rad zusammen mit dem anderen Reisegepäck eingecheckt wird (1-2 Stunden vordem Abflug), kann sich ein wenig Vorbereitung lohnen - ja sogar obligatorisch sein.

Wer keinen Pauschalpreis für das Bike bezahlt hat, für den kommt es jetzt auf die 20 kg-Freigepäck-Grenze an. Tip für Gewichtsminimierer: Alle schweren Teile vom Rad abmontieren und ins Handgepäck verstauen: Pedale, Dynamo, lose Teile und Lenkeraccessoires, eventuell auch Kette und Zahnkranz abziehen. Wenn man sich dann noch gewichtige Kleidung anzieht und sich einige Reiseutensilien in die Taschen stopft, kann sich das Schwitzen lohnen.

Nun spätestens wäre die Auskunft der einzelnen Gesellschaften notwendig, ob das Rad verpackt sein muss oder nicht. Und hier scheiden sich auch die Geister der Lüfte: etwa ein Drittel der Flugunternehmen sieht von einer Verpackung als Notwendigkeit ab, die Majorität allerdings möchte das Rad in einer Schutzhülle sehen. Ob "Bicycle Box", Karton oder Umwicklung der Maschine die Lösung ist, darin zeigen sich die Unternehmen generös - Hauptsache, das Fahrrad macht im Frachtraum nichts kaputt. Wie sollte sich denn auch eine vorbildliche Flugverpackung entwickeln - fast kein Unternehmen hält für den Radelkunden die geforderte Schutzhülle zur Verfügung (lobenswerte Ausnahme: Air Canada, dort sogar kostenlos).

Tip: Besorgen Sie sich von Ihrem Fahrradhändler einen Versandkanton. Die meisten Neuräder werden mit einer Wellpappenschürze geliefert, die man - nachdem Sattel und Lenker abmontiert wurden- einfach über den Rahmen stülpt. Sie schützt auch weitgehend die Laufräder und sollte nicht ganz bis auf den Boden reichen, damit man das Rad noch schieben kann - die Transportarbeiter werden es Ihnen danken!

In der Regel wird man am Flughafen des weiteren aufgefordert, den Lenker zu verdrehen (so daß er in Längsrichtung zeigt) und die Pedale entweder abzumontieren oder nach innen zu schrauben.

Tip: Üben Sie es schon zuhause! Diese etwas ungewöhnlichen Arbeiten haben nicht alle fliegenden Radler schon einmal an ihren Fahrrad durchexerziert. So kommt es häufig vor, daß Lenker in seinem Schaft fest korrodiert ist. Denken Sie daran, daß die Pedale verschiedene Gewinde besitzen ("Linke Seite Linksgewinde, rechte Seite Rechtsgewinde"). Haben Sie alles notwendige Werkzeug am Airport parat (Inbusschlüssel, Hammer, Pedalschlüssel)? Es empfiehlt sich übrigens nicht, die Pedale nach innen zu schrauben. Lassen Sie die Pedale - einmal abgeschraubt - im Handgepäck bis zur Wiedermontage des Rades am Zielflughafen. Das spart nicht nur Gewicht auf der Waage, sondern auch unnötige Schraubarbeit, außerdem kann das Rad besser rückwärts geschoben werden (da bewegen sich nämlich die Tretkurbeln mit).

Fast schon eine Glaubensfrage ist die Notwendigkeit des Luftablassens aus den Reifen. Die Weisung einiger Fluggesellschaften "Pneus komplett zu entleeren, kann tödlich Folgen haben: Beim Schieben quetscht Mantel nicht nur den Schlauch entzwei, sondern wird auch selbst noch durch die Felge geschädigt. Lassen Sie also genügend Luft drin! [meisten Maschinen besitzen ohnehin Frachträume mit Druckausgleich, so dass auch 6-b Reifen nach einem Flug ohne vorheriges Luftherauslassen unbeschädigt in Empfang genommen werden konnten. Die meisten

Gesellschaften sind ohnehin klug geworden und verlang diese Mühsal nicht mehr. Dafür hat es die Danebenso wie die Finn-Air gerne, wenn man das Vorderrad ausbaut und separat am Rahm anbringt, natürlich alles im Karton. Ob diese Zentimeter Einsparung an Fahrradlänge wirklich entscheidend sind, bleibt fraglich - jedenfalls können Schutzbleche und Vorderradgepäckträger sehr darunter leiden.

Am wenigsten Mühe hat man mit LTU und Olympic Airways. Bei ihnen kann das Fahrrad f unvorbereitet (Luft) in den Jet gebracht werden. Grund: das Düsseldorfer Lufttransport-Unternehmen fliegt TriStar-Maschinen mit sehr gemiaen Frachtabteilen.

Sind Sie sicher, daß Ihre Maschine mit Ihnen auf dem Luftweg ist, so sind Sie bzw. Ihr Gerät noch lange nicht versichert. Viele Unternehmen geben an, dass sie nur bei verpackten Fahrrädern im Falle eines Transportschadens haften. Zudem beschränkt sich die Haftungsgrenze für Reisegepäck laut den Vereinbarungen im Haager Protokoll auf DM 53,50 pro kg. Jetzt fühlt sich der Rennradler gebeutel: für eine 10 kg-Maschine also knapp über fünfhundert DM Haftung? Fast alle Lufttransporter empfehlen Ihnen daher den Abschluß einer gesonderten Transportversicherung, manche sogar "unbedingt".

Erfahrungen haben aber gezeigt, daß der Luftweg doch sicherer ist, als man denkt. Es existieren zwar auch Berichte übermehrfach ineinander verhakte und gestapelte Räder, die solchermaßen Platz sparend in Mini-Containern untergebracht werden, jedoch ist es - wie bei der Eisenbahn - häufig noch viel entscheidender, wie das Fahrrad ein- bzw. ausgeladen wird.

Hier ist oft die Flughafen-Infrastruktur gefragt. An einigen Terminals sieht man sein Fahrrad zusammen mit den Koffern auf dem Gepäckband heranrollen. Glücklicher können Sie sich schätzen, wenn Sie in der Nähe des Kofferbandes einen Sperrgepäck-Schalter entdecken ("Pulky Luggage"). Dort wird Ihnen Ihr Rad zusammen mit Surfbrettern, Kinderwagen und sonstigen Großgeräten ausgehändigt. Zuweilen bekommt der bescheidene Radler besonderen Service geboten: ein Flughafen-Angestellter schiebt das Fahrrad bis in die Empfangshalle und übergibt es direkt den Händen seines Hüters.

Wenn Sie es auf dem Hinweg noch nicht gemerkt haben, so wird es Ihnen spätestens bei der Ankunft klar: Flughäfen sind wie Jugendherbergen sie liegen abseits. Vorteil der Herberge: Sie ist niemals nur durch Autobahnen zugänglich. Bei den Zubringerrouten zu den Terminals hat der Radler aber oft keine Wahl - er muß die Piste benutzen, ob er will oder nicht.

Die Abseits-Lage der Lufthäfen bringt noch eine weitere unangenehme Schwierigkeit mit sich. Wo übernachtet der kostenbewußte Fernradler, wenn er mit der Nachtmaschine ankommt und das nächste billige Bett 40 km weiter zu finden ist? Zuweilen bleibt dann nur der Boden, eventuell die unangenehme Bekanntschaft mit der Flughafenaufsicht. Überlegen Sie also gut, wo die erste Nachtruhe möglich ist.

Radl-Magazin 1/98

Wenn dem Radl Flügel wachsen - Das Radl als Weltenbummler

Urlaub in trauter Zweisamkeit: auch fern der Heimat kein Problem. Fast alle Fluggesellschaften nehmen außer dem Pedalritter auch das Radl mit.

Radler, die mit dem Flugzeug in die Ferne schweifen, brauchen nicht mehr auf ihren eigenen Drahtesel zu verzichten. Bereits ab 30 Mark pro Strecke reist das Fahrrad mit. Dabei ist die Abfertigung beinahe so einfach wie die eines Koffers.

Mit dem Fahrrad in den Urlaub fahren wird immer beliebter. Mittlerweile stellen auch weite Entfernungen oder gar Ozeane kein Hindernis mehr dar. Die Fluggesellschaften haben sich auf die Bedürfnisse der radelnden Kundschaft eingerichtet und transportieren die fahrbaren Untersätze an beinahe jeden Ort in der Welt. Mit diesem kleinen Luxus erspart man sich unter Umständen leidvolle Erfahrungen mit Leihfahrrädern. Leider wissen mittlerweile auch die Charter-Fluggesellschaften den Fahrradboom zu "versilbern" (<. Die bis 1994 noch freie Beförderung des Radls als "Sportgepäck" (gehört mittlerweile der Vergangenheit an. Air Berlin, Hapag Lloyd und LTU erheben einen Pauschalpreis von 30, Aero Lloyd und Condor verlangen 50, Germania 60 Mark, jeweils für Hin- und Rückflug. Bei Aero Lloyd kosten Kinderfahrräder (bis 24 Zoll) allerdings nur 30, Tandems aber 100 Mark.

Die meisten Gesellschaften schreiben für den Transport eine geeignete Verpackung wie Fahrradkoffer oder -taschen vor. Diese sind im Fachhandel ab 40 Mark erhältlich. Wem die Anschaffung eines solchen Behälters zu teuer ist, kann auch auf einen entsprechend großen Karton zurückgreifen. Um den Erwerb der jeweiligen Verpackung muß man sich allerdings rechtzeitig bemühen. Wer "last minute" am Flughafen versucht, sein Verpackungsproblem zu lösen, wird ohne Fahrrad in die Luft gehen müssen, denn die Fluggesellschaften bieten weder Kauf- noch Leihverpackungen an.

Einige wenige Transport-Unternehmen (z. B. Condor) sind diesbezüglich kulanter: Sie schreiben die Schutzhülle nicht zwingend vor. Der Pedalritter eines mehrere Tausend Mark teuren Velos wird aber schon von sich aus nicht darauf verzichten. Eines haben alle Charter-Gesellschaften gemeinsam: Das erlaubte Freigeäck von 23 Kilo wird durch die Fahrrad-Mitnahme nicht eingeschränkt.

Anders bei den **Linien-Anbietern**: Bei British Airways beispielsweise tritt die Pauschalpreisregelung nur ab Deutschland in Kraft. Für den Rückflug gilt im allgemeinen das "Weight Concept" (23 Kilogramm Freigeäck: Koffer plus Fahrrad). Wiegen alle Gepäckstücke zusammen mehr als 23 Kilogramm, wird für jedes weitere Kilo eine Übergeäckrate berechnet. Diese beträgt ein Prozent des Oneway-Firstclass-Preises. Reisende in die USA und nach Kanada brauchen nicht so sehr an den Kilos zu sparen: Das dort gültige "Piece Concept" erlaubt zwei Gepäckstücke a 32 Kilogramm. Damit ist die Mitnahme kein Problem mehr. Bei einigen Gesellschaften, beispielsweise auch der Lufthansa, zählt das Fahrrad auch beim "Piece Concept" separat, wird also pauschal berechnet und schränkt somit die weitere Gepäckmitnahme nicht ein. Die Pauschalpreise der Linien-Fluggesellschaften betragen innerhalb Europas ca. 50 und weltweit ca. 100 Mark pro Strecke. Da jedoch jede Fluggesellschaft ihre eigenen Feinheiten in den Bedingungen versteckt, sollte man sich bei Buchung eingehend darüber informieren. Außerdem werden nicht in jedem Flugzeugtyp Fahrräder mitgenommen. Welchem Unternehmen man sich mitsamt Drahtesel auch anvertraut: Einige Vorschriften sind allgemein gültig.

Eine rechtzeitige Anmeldung ist bis auf wenige Ausnahmen in jedem Fall erforderlich. Dies gilt natürlich besonders für die Hauptreisezeiten und -ziele. Die Pedale müssen abmontiert, der Lenker muß längs zur Fahrtrichtung gedreht und die Luft in den Reifen abgelassen werden.

Dann steht dem Radl-Urlaub nichts mehr im Wege. Guten Flug! Stephanie Kurz