

„Als das Fahrrad auf die Welt kam, war es männlich“. Die Geschichte von Sigrid Magel und dem Radsport

PASCAL JUNG

1. Einleitung

Frauen im Sport. Was verbinden wir damit? Jeder hat wahrscheinlich ein Bild der Olympischen Spiele im Kopf oder auch den Frauenfußball. Und oft fallen dann auch Aussagen wie „Frauenfußball ist kein richtiger Fußball“. Jeder hat bestimmt schon einmal von der Benachteiligung der Frauen im Sport gehört. Entweder gibt es keine Wettkämpfe in einer bestimmten Sportart für Frauen, da es eine „reine Männersportart“ ist, wie zum Beispiel die Vierschanzentournee im Skispringen, die es nur für Männer gibt, oder Frauen dürfen bestimmte Sportarten erst gar nicht machen. Genauso war es auch im Fußball im Jahre 1954. Der DFB beispielsweise lehnte Frauenfußball komplett ab. An der WM 1954 durften sie nicht teilnehmen. Ein weiteres Beispiel wäre das Turnen. Frauen müssen im Turnen immer elegant aussehen. „Übungen, die den geltenden Vorstellungen von Schicklichkeit und Weiblichkeit widersprachen, wurden mit medizinisch verbrämten Argumenten wie „leichtem Bau des Skeletts“ oder „nach unten geöffnetem weiblichen Körper“ ausgeschlossen. Zeigen der Beine war tabu, die Knie hatten zusammen zu bleiben und die Füße nach unten zu weisen“¹. Warum dürfen sie nicht genau die gleichen Übungen turnen wie die Männer? Männer und Frauen turnen an unterschiedlichen Geräten, aber warum? Diese Fragen stellten sich schon viele Geschichtsforscher, wie zum Beispiel Petra Gieß-Strüber in ihrer Freiburger Geschlechter Studie 23 von 2009. In dieser Studie geht es um die Benachteiligung der Frauen im Sport in der Anfangszeit.

Die Benachteiligung der Frauen will ich mir am Beispiel meiner Oma Sigrid Magel (geb. Wagner) exemplarisch am Radsport, genauer genommen am Kunstradsport, anschauen. Sie ist zu Lebzeiten erfolgreich Kunstrad gefahren, 1973 wurde sie Südwestdeutsche Meisterin und wurde außerdem für die Nationalmannschaft nominiert. Dieser Text behandelt also die Frage nach der Benachteiligung der Frauen im Radsport/ Kunstradsport. Um diese Frage zu klären, werde ich erstmal auf die Entwicklung der Sportbeteiligung von Mädchen und Frauen in Deutschland eingehen. Dort schaue ich mir Studien und Beispiele der vergangenen Zeit bezüglich der Benachteiligung im Frauensport an. Im nächsten Kapitel geht es um die Entwicklung spezifisch im Radsport. Dort werde ich mir erstmal die Entwicklung des Fahrrads ansehen. Gefolgt wird dieses Thema von den Verbänden der Radfahrer und ihre Entwicklung. Daraufhin schreibe ich etwas über die Entwicklung des Frauenradsports

1 Zitat nach Pfister 2006, Petra Gieß-Strüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 35.

in Deutschland. Im nächsten Punkt werde ich von meiner Oma exemplarisch für dieser Zeit erzählen. Hier habe ich von ihr und ihrem wichtigsten Begleiter und Ehemann, Norbert Magel, den Lebenslauf dokumentiert. Darauf folgen zwei Interviews von Peter Hammel und Norbert Magel. Um die Situation meiner Oma zu analysieren, muss man sich auch ihre Vereine ansehen, da diese wichtig bezüglich meiner Frage sind. Im Anschluss geht es um den Weg meiner Oma zu einer erfolgreichen Kunstradfahrerin. In allen Kapiteln geht es um die Situation, in welcher meine Oma sich befunden hat. Diese Situation und die Antwort auf meine Frage beschreibe ich und beantworte sie in meiner Zusammenfassung am Schluss. Vorab muss man wissen, dass ich meine Oma nie kennengelernt habe, da sie leider vor meiner Geburt verstorben ist. Deshalb kann ich nicht aus meiner Perspektive/Meinung schreiben. Ich habe mir eine Meinung zu ihr durch diesen Bericht bilden können, jedoch konnte ich nie erfahren, wie die Realität war. Trotzdem habe ich einige Bilder und viele Meinungen zu ihr gehört, welche sich alle sehr ähnlich sind.

2. Die Entwicklung der Sportbeteiligung von Mädchen und Frauen in Deutschland

Zu dem Thema gibt es einige Studien, wie zum Beispiel die „Freiburger Geschlechter Studien 23“². Sie behandelt die Entwicklung des Frauensports. Vor allem die Entwicklung ab den 1970er Jahre. In der Studie ist die Rede von dem Sport, welcher sich im 20. Jahrhundert weltweit zu einem gesellschaftlich und ökonomisch bedeutsamen Phänomen entwickelte. Der Dachverband in Deutschland, welcher dafür zuständig ist, ist der „Deutsche Olympische Sportbund“ kurz „DOSB“³. Hierbei geht es nicht nur um den professionellen Sport, wie man erst mal denken könnte. Es geht auch um den normalen Breitensport.

Ab den 1970er Jahren ist das Fach Sportwissenschaften an den deutschen Hochschulen verankert. Sportwissenschaft in Lehre und Forschung ist mit 300 Professuren an etwa 70 Standorten mittlerweile sehr groß und an vielen Standorten vertreten⁴. Petra Gieß-Stüber schreibt: „Zu Beginn der 1980er Jahre entwickelte sich sehr allmählich zunächst die sportwissenschaftliche Frauenforschung. Das Geschlechterthema wurde vor allem durch die in den 1970er Jahren vehement geführte Diskussion über den koedukativen Sportunterricht angeregt.“⁵.

Bereits im 18. Jahrhundert fing man an, nach Idealen im Sport zu suchen. Man sprach den Jungen höhere Werte zu als den Mädchen: „Frauen sind zum Laufen nicht

2 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 33-44.

3 Vgl. Wikipedia Geschlechterunterschied im Sport https://de.wikipedia.org/wiki/Geschlechterunterschiede_im_Sport 05.10.2020

4 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 33.

5 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 33.

geschaffen; wenn sie fliehen, dann nur, um gefangen zu werden“⁶. Man sieht klar, dass der Sport hauptsächlich für Jungen war. Jedoch erkannte man schon 1793 in dem Werk „Gymnastik für Jungen“ von Guthsmuths⁷, dass Bewegung gut für den Körper ist. Es heißt jedoch auch, dass es keine Gymnastik für Mädchen gibt. Aber Bewegung im Freien wäre gut, da die Bewegung aufmuntere in der häuslichen Arbeit.⁸

Man kann sich kaum vorstellen, dass die ersten Olympischen Spiele frauenfrei waren. Jedoch boten sich nach dem ersten Weltkrieg für Frauen viele Möglichkeiten. 1919 entstand das Frauenwahlrecht. Es entwickelte sich noch dazu ein neues Frauenideal: athletischer Körper, kurze Haare und bewegungsfreundliche und weite Kleider. Die Zahlen der sporttreibenden Frauen stiegen kontinuierlich. Allerdings warnte man aus medizinischer Perspektive vor der Maskulinisierung des Frauenkörpers und einem drohenden Fruchtbarkeitsverlust der Sportlerinnen. Von der Bevölkerung wurden eindeutige Ziele für die Kinder festgelegt. Die Jungen sollen, wenn sie wehrtüchtig sind, Soldaten werden und die Frauen sollten zu gebärfreudigen, gesunden Müttern werden.

Nach dem 2. Weltkrieg stiegen die Zahlen der Frauen im Sport extrem. 1950 waren es gerade 10 % Frauen in den Sportvereinen. 2006 waren es dagegen schon 39,6 %. Die Frauen spielten schon während und nach dem Krieg sehr viel Fußball. Das Interesse war da. Auch das Interesse an der WM 1954. Jedoch lehnte der DFB den Frauenfußball komplett ab, aus grundsätzlichen Erwägungen und ästhetischen Gründen. 1955 ging es dann so weit, dass die dem DFB angehörigen Vereine keine Frauenabteilungen bilden durften und ihnen keinen Platz zum Spielen geben durften. Dieses Verbot wurde teilweise erst 1970 aufgehoben. Der Zuwachs von jüngeren Frauen geht zwischen 2000 und 2006 generell um 10 % nach oben⁹. Noch dazu sind die deutschen Frauen auf internationaler Ebene sehr erfolgreich.

In der vorliegenden Arbeit möchte ich der Frage nachgehen, ob die Benachteiligung von Frauen auf alle Sportarten zutraf. Dies möchte ich exemplarisch am Beispiel Radsport machen.

3. Historische Entwicklung des Frauenradsports

3.1. Geschichte des Fahrrads

Jeder lernt es einmal, das Fahrradfahren. Aber das Fahrrad, so wie wir es heute kennen, war es natürlich nicht immer. Alles begann mit der Idee des badischen Forstbeamten Karl von Drais (ca. 1817)¹⁰. Er wollte eine Maschine bauen, wo man sich mit

6 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 28.

7 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 34.

8 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 34.

9 Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009, S. 36.

10 Vgl. Wikipedia Geschichte des Fahrrads https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_des_Fahrrads 22.08.2020

den Füßen vom Boden abstößt und dadurch vorwärtskommt. Diese Idee gab er einem Wagenbauer. Das Ergebnis war die Laufmaschine. Karl von Drais hatte schon eine Lenkung eingebracht. Die Fahrt war damals sehr holprig und unangenehm, da die Holzräder mit Metall beschlagen waren und es natürlich keiner Federung gab. Er fährt mit seiner Maschine von seinem Wohnhaus in Karlsruhe bis in den Nachbarort Schwetzingen und zurück (14 Kilometer)¹¹. Für diese Strecke benötigt er gerade mal eine Stunde. Damit ist er drei Stunden schneller als die Postkutsche. Die Laufmaschine wird sehr beliebt in den ersten Jahren, bis es dann erste Konflikte zwischen den Fahrern und Fußgängern gibt¹². Sie fuhren lieber auf dem Bürgersteig, da dieser besser ausgebaut war. Dabei kam es dann zu Streitereien. Erste Städte, wie Mannheim, stellten Verbote gegen die Laufmaschine auf. Karl Drais verdiente nichts mit der Maschine. Ganz im Gegenteil. Er verarmte und die Leute aus seinem Dorf bezeichneten ihn als „Spinner“¹³. Jedoch ohne ihn wäre die Entwicklung des Fahrrads nicht so fortgeschritten wie heute.

Erst 50 Jahre später kommt dann die Erfindung, welche den Durchbruch bringt: Kurbeln (Pierre Michaux 1861/63)¹⁴. An dem Tretkurbelbetrieb bediente sich auch das Hochrad, welches ebenfalls ein wichtiger Entwicklungsschritt war, wenn nicht sogar der Bekannteste¹⁵. Man musste sich nun nicht mehr vom Boden abstoßen, sondern nur noch in die Kurbeln treten. Diese Kurbel war direkt am Vorderrad angebracht. Das heißt, so schnell wie man tritt fährt man auch, aber wenn man nicht mehr weiter tritt, bleibt man direkt stehen. Ende des 19. Jahrhunderts sind dann auch Pedale und der Kettenantrieb erfunden. Nun war es keine Laufmaschine mehr, sondern ein Niederrad (1885). Der Antrieb war nun nicht mehr direkt und starr mit dem Vorderrad verbunden, sondern mit dem Hinterrad. Die Kraftübertragung fand nun mit einer Kette statt. Fast so wie heute¹⁶.

1888 kam dann noch die Erfindung von britischen Tierarzt John Boyd Dunlop dazu. Der Luftreifen bzw. das bis heute verwendete Dunlopventil¹⁷. Durch diese Erfindung war man nun in der Lage, einen Art Gummischlauch mit Luft zu befüllen und zu verschließen. Dadurch war die Fahrt gedämpfter und angenehmer. Dieses Prinzip wird bis heute verwendet.

Die Entwicklung der Kettenschaltung¹⁸ wird oft dem Italiener Tullio Campagnolo zugeschrieben, dies stimmt jedoch nicht. Paul de Vivie entwickelte um 1906 einen Umwerfer. Bereits 1889 nutzte er unterschiedliche Kettenblätter. Es soll aller-

11 Vgl. Wikipedia Fahrrad <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrrad> 22.08.2020

12 Vgl. Wikipedia Geschichte des Fahrrads https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_des_Fahrrads 22.08.2020

13 Vgl. Wikipedia Geschichte des Fahrrads https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_des_Fahrrads 22.08.2020

14 Vgl. Wikipedia Fahrrad <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrrad> 22.08.2020

15 Vgl. Wikipedia Hochrad <https://de.wikipedia.org/wiki/Hochrad> 22.08.2020

16 Vgl. Wikipedia Fahrrad <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrrad> 22.08.2020

17 Vgl. Wikipedia Dunlopventil Fahrradventil – Wikipedia 22.08.2020

18 Vgl. Wikipedia Schaltwerk (Fahrrad) [https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_\(Fahrrad\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_(Fahrrad)) 22.08.2020

dings schon 1869 ein Prototyp eines Schaltwerks auf dem Salon du vélodrome de Paris präsentiert worden sein. 1895 soll Jean Loubeyre den « Polyclere » vorgestellt haben, das erste echte Schaltwerk, angeboten im Katalog der Compagnie Générale des Cycle. Campagnolo erfand 1930 die Schnellspannnabe für das Hinterrad bei Fahrrädern¹⁹. Diese Nabe machte einen schnellen Gangwechsel zur damaligen Zeit überhaupt erst möglich. Der Fahrer musste anhalten und das Hinterrad lockern, die Kette auf einen anderen Zahnkranz legen und das Laufrad danach wieder fixieren.

Bis zur Erfindung der Schnellspannnabe war dies nur mit Werkzeug möglich. Die ersten Schaltwerke kamen nach 1935 auf und schalteten zunächst axial (parallel zur Hinterradachse). Die ersten brauchbaren und bei Rennen benutzten Schaltungen stammten von den Gebrüdern Nieddu aus Italien, die ihre Schaltung „Vittoria Margherita“ nannten. Auch wurden Schaltungen mit dem Namen *Giuseppina* bzw. *Super Champion* in Frankreich entwickelt. Diese Schaltungen waren schon unter Spitzensportlern bekannt, allerdings nicht sehr verbreitet. Sie waren sehr störanfällig und verschmutzten stark. Die erste Schaltung, die weite Verbreitung fand, war die Schalteinheit *Chorus* des Herstellers Campagnolo ab 1946. Weltweite Berühmtheit erreichte dann die Campagnolo *Record* Schaltgruppe, mit der ab 1962 für mehrere Jahrzehnte die meisten Räder von Leistungssportler ausgerüstet waren²⁰. Diese Schaltungen werden heutzutage nicht mehr genutzt. Heute benutzen wir die so genannte Inverstechnik, dabei wird der Umwerfer beim Spannen des Zuges nach außen gedrückt. Der Hauptvorteil dieses Mechanismus besteht darin, dass ein sanfteres Schalten in einen leichteren Gang ermöglicht wird, das ist sehr ausgereift und wird in nahezu jedem Fahrrad verbaut²¹.

Ein wichtiges Bauteil ist natürlich auch noch die Bremse. Alles fing mit der Klotzbremse (1902)²² an. Über einen Hebel wird einfach ein Klotz auf den Reifen gedrückt, wobei Reibung entsteht, wodurch man dann schlussendlich zum Stehen kommt. Jedoch wurden auch schon Felgenbremsen benutzt. Dort drücken zwei Klötze auf die Felge. Dieses System wird bis heute benutzt. Heute gibt es jedoch auch Scheibenbremsen. Hier wird ebenfalls mit zwei Klötzen²³ gearbeitet. Sie drücken nicht auf die Felge, sondern auf eine extra Scheibe welche kleiner als die Felge ist. Die Bremsen heutzutage werden entweder mechanisch mit einem Bowdenzug betrieben oder hydraulisch mit Mineralöl²⁴.

19 Vgl. Wikipedia Schaltwerk (Fahrrad) [https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_\(Fahrrad\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_(Fahrrad)) 22.08.2020

20 Vgl. Wikipedia Schaltwerk (Fahrrad) [https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_\(Fahrrad\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_(Fahrrad)) 22.08.2020

21 Vgl. Wikipedia Schaltwerk (Fahrrad) [https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_\(Fahrrad\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_(Fahrrad)) 22.08.2020

22 Vgl. Wikipedia Fahrradbremse <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradbremse> 22.08.2020

23 Vgl. Wikipedia Fahrradbremse <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradbremse> 22.08.2020

24 Vgl. Wikipedia Fahrradbremse <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradbremse> 22.08.2020

3.2. Verbände

Bund Deutscher Radfahrer

Es gibt auch einen Dachverband für alle Radfahrer. Der Bund Deutscher Radfahrer e.V., kurz (BDR). Er hat seinen Hauptsitz in Frankfurt am Main. Der BDR ist in 17 Landesverbände aufgeteilt. Insgesamt gibt es rund 2.400 Vereine mit ca. 145.000 Mitglieder (Stand 2023). Auf der internationalen Ebene gibt es den Radsportverband Union Cycliste Internationale (UCI). Es gibt auch noch den UEC für die Europäische Ebene²⁵. Diese Radfahrvereine sind für folgende Disziplinen zuständig: Straßenrad-, Bahnrad sport, Kunstradfahren, Querfeldeinrennen (MTB), Radball, Radpolo, BMX, Mountainbike, Einrad, Radwanderungen, Radtouren und Countrytourenfahrten²⁶. Der BDR steht unter spezieller Beobachtung der Öffentlichkeit, da es einige Doping Probleme gab. So viele wie in sonst keinem anderen Verband. Wichtige Personen waren dort Sylvia Schenk und Rudolf Scharping (ehem. Ministerpräsident NRW, ab 1998 bis 2002 Bundesminister für Verteidigung)²⁷

Wie alles begann

Erstmals versammelten sich 1881 deutsche Radfahrvereine in Frankfurt mit dem Ziel einen Verband (Dachverband) zu gründen. Der Verband wurde 1884 in Leipzig gegründet und bestand aus dem Zusammenschluss des Deutschen, des Deutsch-Österreichischen und des Norddeutschen Velocipedisten-Bundes. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Verein insgesamt 2.537 Mitglieder.²⁸ Im Jahr darauf jedoch verabschiedeten sich schon die ersten Vereine wegen Unzufriedenheit. Sie gründeten der ADRV (Allgemeiner Deutscher Radfahrer Verband). Im Jahr 1886 entstand die Allgemeine Radfahrer Union (ARU). Der ARU pflegte besonders das Radwandern. Der DRB und der ADRV bestand aus Vereinen als Mitglieder, wohin gegen der ARU aus persönlichen Mitgliedern bestand²⁹.

1891 gründete sich dann noch der Sächsische Radfahrer-Bund. Dieser war zwar nur ein Landesverband, jedoch hielt er sich neben den anderen großen Drei bis zur Gleichstellung 1933. Zwischen 1924 und 1933 organisierten sich außerdem die Regionalen Vereine in der Vereinigung Deutscher Radsport-Verbände³⁰.

25 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

26 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

27 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

28 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

29 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

30 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

22.000 Mitglieder hatte der DRB bereits 1894 und schloss sich in diesem Jahr der International Cyclists Association bei. Dies ist heutzutage der Union Cycliste Internationale (UCI). Er wurde 1900 gegründet. Dieser Verband fokussierte sich komplett auf den Amateursport und lehnte den Profisport sogar ab. Amateurathleten durften auch nicht bei Rennen starten, bei denen ebenfalls Profis starteten. Daraus folgte ein Streit zwischen Profis und Amateuren. Eher gesagt um den Status. Wer ist jetzt Profi und wer Amateur. Der größte Verein in diesem Streit war der Verband Deutscher Radrennbahnen (VDR). Er schloss sich jedoch 1908 dem DRB an. 1895 fand dann die erste Weltmeisterschaft in Deutschland statt³¹.

1919-1933

Der Deutsche Radfahrer Bund (DRB) und die Allgemeine Radfahrer Union (ARU) schlossen sich im Jahre 1919 zum Bund Deutscher Radfahrer (BDR) zusammen. Jedoch gab es wieder Mitglieder, welche unzufrieden waren und die Deutsche Radfahrer-Union gründeten. Diese Anhänger kamen nicht mit der Politik des BDR klar. Der Verband mit ca. 100.000 Mitglieder wurde während des 1. Weltkriegs von der UCI ausgeschlossen und danach wieder aufgenommen³². 1926 endete der Streit zwischen den beiden Vereinen bezüglich des Profi/Amateur Status. Sie traten beide dem Bund Deutscher-Radfahrer bei.

1933-1945

Auch der Radsport blieb nicht verschont von der Machtergreifung der Nationalsozialisten. Der BDR wurde gleichgestellt unter der Führung von Ferry Ohrtmann und 35 Verbände wurden dadurch aufgelöst. Die Funktionen wurden vom neu gegründeten Deutschen Radfahrer-Verband übernommen. Ab 1938 übernahm dann das Fachamt 15 des Deutschen Reichsbundes für Leibesübungen. Natürlich wurden mit der Zeit weitere Radfahr-Bünde aufgelöst oder die Führungsposition gemäß Arierparagraph ersetzt³³. Auch die Zeitung des Verbands wurde in „Der Deutsche Radfahrer“ umbenannt und der Chefredakteur, Organisator und Veranstalter Erich Kroner im KZ Sachsenhausen inhaftiert, da er jüdischer Herkunft war. Er starb nach seiner Entlassung. Auch sein Nachfolger Fredy Budzinski verlor schnell sein Amt da seine Frau jüdischer Herkunft war. Es wurden viele Dinge unter der Leitung der Nazis verboten. Wie z.B. der „Sportpalastwalzer“, ein Tanz, den es zur Eröffnung des Sechstage Rennen gab, wurde verboten, da der Interpret des Liedes Jude war. Diese Umstellungen kamen jedoch bei den Fahrern als auch Zuschauern nicht gut an.

31 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

32 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

33 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

Ab dem 1. April 1938 bis Ende des Zweiten Weltkrieges leitete SS-Oberführer Viktor Brack den BDR als Reichsfachamtsleiter. Er verteilte Falschaussagen bezüglich des verstorbenen Radrennfahrers Albert Richter. Jedoch geht man heute davon aus, dass Richter durch einen Befehl von Viktor Brack ermordet wurde. Dies kann man aber nicht nachweisen. Viktor Brack wurde 1947 im Nürnberger Ärzteprozess hingerichtet, da er im Euthanasie-Projekt „T4“ und bei medizinischen Experimenten in Konzentrationslagern mitwirkte. Wegen des Zweiten Weltkrieges wurden die Internationalen Rennen als auch die Rennen in Deutschland eingeschränkt. Es wurden vorwiegend Bahnrennen ausgetragen³⁴.

1945-1989

Die NSDAP wurde infolge des Gesetzes Nr. 5 der amerikanischen Militärregierung am 31. Mai 1945 aufgelöst inklusive aller Organisationen. Darunter fiel dann auch der Deutsche Radfahrer-Verband. Die Wiederbegründung des BDR war am 21. November 1948. Ab 1969 vertrat dieser nur den Amateursport. Für die Profis gab es wieder einen eigenen Verband. Mit 49 Ja-Stimmen und nur 14 Gegenstimmen wurde der BDR Anfang März 1950 wieder in die UCI aufgenommen.

Nur ein Jahr später nahmen deutsche Athleten wieder bei einem Wettkampf des UCI teil.

Wieder ein Jahr später nahmen sie schon an olympischen Spielen teil. Sie hatten auch in den folgenden Jahren viele Erfolge.

Im Jahre 1958 gab es dann den ersten Versuch, Rennen für Frauen zu veranstalten. Jedoch lehnte der BDR diesen Antrag ab, obwohl Frauen auch schon in diesem Jahr an Weltmeisterschaften teilnehmen durften, somit war eine Qualifizierung nicht möglich. 1967 wurde der Frauensport in West-Deutschland, trotz massiver Proteste einiger Funktionäre, endlich eingeführt³⁵.

ab 1989

In diesem Jahr hat der BDR seit langem mal wieder die 100.000 Mitglieder erreicht. Im Dezember gab es ein erstes Treffen zwischen BDR und dem Deutschen Radsport-Verband der DDR (DRSV). Es ging um das Planen und Koordinieren des gemeinsamen Vorgehens. Darauf folgte dann der Beitritt der fünf neuen Bundesländer in den BDR 1990. Drei Jahre später wurde dann auch die Trennung zwischen Amateur- und Profisport aufgehoben³⁶. Im Moment ist Rudolf Scharping Präsident (Stand: 02.2023). Die Aufgaben sind: Organisation von Leistungs- und Breitensport, Veranstalten von Wettkämpfen, Ausbildung von Trainern und Ju-

34 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

35 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

36 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

gendarbeit, Veranstalten von Trainingslagern, Vergeben von Lizenzen (Startlizenzen) zusammen mit den Landesverbänden³⁷

Rad- und Kraftfahrerbund „Solidarität“

Neben dem BDR gibt es noch einen zweiten, sehr alten, Verein. Den Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität (RKB Solidarität Deutschland 1896 e. V.). Der RKB ist ebenfalls im Thema Hallenradsport (Kunstradfahren, Radball, Radpolo)³⁸ sowie im Radwandern, BMX, Einrad und Breitensport vertreten. Er behandelt jedoch auch den Motorsport und Rollsport. Gegründet wurde er 1896 in Offenbach am Main. Jedoch der erste Gründungsversuch war schon 1893 in Leipzig. Das Gründen des Vereines war jedoch trotz Aufhebung des Sozialgesetzes verboten. Vor 1907 war die Bundesgeschäftsstelle in Chemnitz, bis sie dann nach Offenbach verlegt wurde. Der Verein, welcher mit dem Wort „Solidarität“ schon früh klarmachen wollten, dass sie einer Arbeiterbewegung angehören, hatte damals in der Weimarer Republik schon 100.000 Mitglieder. Er war damit der größte Radfahrverein der Welt. Mit Beginn der Industrialisierung gegen Ende der Kaiserzeit bekamen Arbeitervereine einen extremen Aufschwung. So auch der Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität. Der Verein konnte erst nachdem sie ihr Programm 1896 entpolitisiert hatten, gegründet werden. Jedoch hielten sie an ihrem Namen fest, um die sozialistische Ausrichtung klarzustellen. Als „die roten Husaren des Klassenkampfes“ machten die Arbeiter-Radler politische Geschichte³⁹.

Der Grund für den extremen Zuwachs von Arbeitern war das Bedürfnis Sport zu machen und Rad zu fahren wie die bürgerlichen Sportgenossen. Durch die Industrialisierung konnten sie sich gebrauchte oder schlecht ausgestattete Fahrräder leisten. Die anderen Nicht-Arbeitervereine lehnten Arbeiter komplett ab oder waren nationalistisch ausgerichtet⁴⁰. Also kamen nicht für Arbeiter in Frage. Noch dazu waren die Arbeiter nicht auf Rekorde aus. Sie wollten einfach die Bewegung und das Miteinander erleben. Zum Beispiel gab es keine Rennen, sondern Wettkämpfe im Langsamfahren. Es gab auch keinen bezahlten Profisport. Der Verband wurde in den 1920er Jahren schließlich so groß, dass er seine eigene Fahrradfabrik hatte. Noch dazu kamen Leistungen wie Unfall-, Raddiebstahl- und Rechtsschutzversicherungen. Je nach Dauer der Mitgliedschaft erhielten die Hinterbliebenen sogar im Sterbefall eine Unterstützung.

Die SPD kritisierte den Verein sehr. Sie waren der Meinung der Verein würde von der Politik ablenken und sich nur auf das Vergnügen und den Sport fokussie-

37 Vgl. Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020

38 Vgl. Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Geschichte - soli-hessen (soli-hessen.de) 03.10.2020

39 Vgl. Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Geschichte - soli-hessen (soli-hessen.de) 03.10.2020

40 Vgl. Wikipedia Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität – Wikipedia 04.10.2020

ren. Noch dazu kam die Behauptung auf, dass die Mitglieder keine richtigen Arbeiter wären, da sie sich Fahrräder leisten können. Sie unterstützten sich nicht mal nach dem 2. Weltkrieg beim Wiederaufbau⁴¹. Der Verein konnte 1933 den Nazis nicht standhalten. Sie schlossen sich nicht den Nazis an. Nicht so wie der Bund Deutscher Radfahrer. Also wurden sie aufgelöst. Das Eigentum wurde enteignet. Darunter war auch das Bundeshaus mit der eigene Fahrradfabrik „Frischauf“, welche 20.000 Fahrräder im Jahr produzierte. Die dazu gehörigen Läden wurden ebenfalls enteignet und die Mitarbeiter entlassen. Nicht wenige Mitglieder der „Solidarität“ wurden als engagierte Sozialisten und Kommunisten Opfer des NS-Regimes oder schlossen sich Widerstandsgruppen an. Nach dem Verbot durch die Nationalsozialisten und dem 2. Weltkrieg wurde der Verband im April 1949 (wenn auch nur für Westdeutschland) wiedergegründet. Zum RKB gehört seit 1954 die Solidaritätsjugend Deutschlands im RKB (kurz: Solijugend oder Soli) als eigenständige Jugendorganisation. Heute hat die Solijugend rund 30.000 Mitglieder⁴².

Im Jahr 1963 wurde aus dem Vereinsnamen das Wort „Arbeiter“ gestrichen. Der Verein schaffte es wieder eine Menge Mitglieder zu gewinnen. Doch dann gab es organisatorische und rechtliche Streitigkeiten mit dem Deutschen Sportbund und dem Bund Deutscher Radfahrer. Es ging darum, dass der Deutsche Sportbund den RKB Solidarität nicht aufnehmen wollte. Dies führt wieder zu einem Rückgang der Mitglieder. Ein weiteres Problem war der Ausschluss bei Wettkämpfen von RKB Athleten. Sie konnten nicht gegen die Athleten des BDR fahren⁴³.

Der Streit zwischen dem BDR und dem RKB (Erste Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“ danach Arbeiter-Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität (ARKB)). Der Streit überdauerte auch den 2. Weltkrieg. Der BDR behinderte sogar den Wiederaufbau des ARKB. Erst 1977 wurde die Solidarität in den Deutschen Sportbund durch ein Bundesgerichtsurteil wieder aufgenommen. Der BDR verteidigte weiterhin sein Monopol im Bereich Radsport. Die verweigerte Mitgliedschaft im Deutschen Sportbund kam einem Verbot der Wettbewerbsteilnahme für die Solidaritätsfahrer gleich, daher wanderten viele Mitglieder in den BDR ab⁴⁴.

Der Rad- und Kraftfahrerbund „Solidarität“ hat seine regionalen Schwerpunkte in Bayern, Baden-Württemberg und Hessen. Trotz einzelner Versuche von neuen Sportarten, bleibt die Mitgliederzahl eher gering. Der Verein bildet ein verkehrspolitisches Profil und fordert breitere Radwege. Dies sind Themen, mit denen der Verein ab und zu nochmal in Schlagzeilen auffällt.

41 Vgl. Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Geschichte - soli-hessen (soli-hessen.de) 03.10.2020

42 Vgl. Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Geschichte - soli-hessen (soli-hessen.de) 03.10.2020

43 Vgl. Wikipedia Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität – Wikipedia 04.10.2020

44 Vgl. Wikipedia Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität – Wikipedia 04.10.2020

Am 15. November 2015 beschlossen die Delegierten die Umbenennung des Verbandes in RKB „Solidarität“ Deutschland 1896 e. V. Die Umbenennung soll eine Assoziation mit den anderen Sportarten wie etwa Rollkunstlauf erleichtern.⁴⁵

Nach dem Mauerfall 1990 vereinten sich dann der RKBS (DDR) mit dem RKBS (BRD) zum Rad- und Kraftfahrerbund „Solidarität“ Deutschland 1896 e. V. Der Verein hat heute sein Sitz immer noch in Offenbach am Main und hat etwa 40.000 Mitglieder (Stand 2012). Der Präsident ist Bernd Schwinn⁴⁶.

Hessischer Radfahrerverband

Der Hessische Radfahrerverband e.V. (HRV) hat ca. 16.300 Mitglieder und ist in 265 Vereine untergliedert. Er ist somit der Dachverband im Raum Hessen. Außerdem ist er der drittgrößte Landesverband im Bund Deutscher Radfahrer e. V. (BDR)⁴⁷. Der HRV ist in sieben Bezirke aufgegliedert: Frankfurt-Main-Taunus, Taunus-Wetterau, Lahn, Hessen-Darmstadt, Main-Spessart-Rhön, Kassel, Nassau. Kunstradsport, Bahn- und Straßenrennen, Querfeldeinrennen, Radball/Radpolo, Rad- und Countrytourenfahren, Wanderfahren, BMX, Trial und Mountainbike sind Sportarten, welche in diesem Verein vertreten sind und wo in Wettbewerben teilgenommen werden kann. Neu dazugekommen ist Einrad Freestyle und -rennen. Der HRV legte schon immer seinen Schwerpunkt auf die Förderung der Jugend, was sich auch in einigen Erfolgen bei Wettbewerben widerspiegelt. Dies soll weiterhin fortgesetzt werden, heißt es vom Verband⁴⁸. Ebenso wie die Entwicklung des Hessenradfahrerverbandes kann man die historische Entwicklung des Frauenradsports betrachten, wie in dem folgenden Kapitel betrachtet wird.

3.3. Historische Entwicklung des Frauenradsports

„Als das Fahrrad auf die Welt kam, war es männlich“⁴⁹, so beschreibt Dörte Bleckmann (1998) den Beginn des Damenradsports. Frauen durften in der Erfindungszeit der Draisine, also die Erfindung des Vorreiters des heutigen Fahrrads, nicht ihr Knöchel oder Waden zeigen. Zudem war Sport nicht für Frauen gedacht, da sie immer „Schicklichkeit“ zeigen sollten. Sie sollten sich um den Haushalt kümmern, also war keine Zeit für

45 Vgl. Rad- und Kraftfahrtbund Solidarität Geschichte - soli-hessen (soli-hessen.de) 03.10.2020

46 Vgl. Wikipedia Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität – Wikipedia 04.10.2020

47 Vgl. Hessischer Radfahrer Verband Über uns <https://www.hessen-radsport.de/04.10.2020>

48 Vgl. Hessischer Radfahrer Verband Über uns <https://www.hessen-radsport.de/04.10.2020>

49 Julia Ganterer, Radsport als Heterotopie von Geschlechtskörpern gedacht in Judith Conrads/Judith von der Heyde (Hrsg.): bewegte Körper-bewegtes Geschlecht: Interdisziplinäre Perspektiven auf Konstruktion von Geschlecht im Sport Opladen 2020, S. 3

den Sport. Noch dazu ging man davon aus, dass Sport Frauen schädigt⁵⁰. Jedoch schafften es einige Frauen, sich zu widersetzen. Für sie war das Fahrrad nicht nur ein Sport, sondern auch ein Fortbewegungsmittel, welches sie eigenständig benutzen konnten. Diese Entwicklung fanden nicht alle gut. Ärzte gingen davon aus, dass es Schäden hinterlässt, wie zum Beispiel: Wirbelschäden, Bildung von Geschwüren und Menstruationsproblemen bis hin zu veränderten Geschlechtsorganen⁵¹.

Ein weiteres Problem war die Kleidung. Die langen Kleider waren unpraktisch und die Korsetts erst recht. Es musste neue Kleidung her. Um die Jahrhundertwende wuchs das Selbstbewusstsein der Frauen stark, da das „Damenrand“ immer beliebter wurde. Jedoch wurde der erste richtige Frauen-Radfahrverein erst 1890er Jahre gegründet. Um zu zeigen, was sie können, fuhren sie bis zu 100 Kilometer am Tag. Dies ist auch heute noch eine Distanz, die sich sehen lässt.

In den USA und Teilen Europas (z.B. Frankreich oder Belgien) begann der Damenstraßenradsport Ende der 1870er Jahre: 1868 fand in Bordeaux eines der ersten Radrennen statt, an dem auch Frauen teilnehmen durften. In Deutschland gab es jedoch erst 1890 das erste Rennen für Frauen. Drei Jahre später folgte die erste Damen-Weltmeisterschaft in Belgien. Jedoch war diese inoffiziell⁵².

Die Unterstützung der einzelnen Länder in Europa fällt sehr unterschiedlich aus. Während die ersten UCI-Straßen-Weltmeisterschaften (Union Cycliste Internationale/ Dachverband nationaler Radsport-Verbände) der Männer für Amateure 1921 in Kopenhagen, für Profis 1927 am Nürburgring ausgetragen wurde, fand die erste UCI-Straßen-Weltmeisterschaft der Damen (erst) 1958 im französischen Reims mit 29 Teilnehmerinnen statt. Die Aufnahme in das offizielle Olympische Programm folgte 1984 dreißig Jahre später⁵³.

Abschließend kann man sagen, dass das Fahrrad ein extremer Erfolg für die Frauengeschichte ist. Frauen konnten sich damit selbstständig fortbewegen. Es war auch ein wichtiges Hilfsmittel für den Kampf der Gleichstellung. Die Frauen konnten den Männern zeigen, dass sie ebenfalls Fahrrad fahren können. Und was stärkt eine solch Bewegung mehr als zu zeigen, dass man etwas genauso gut oder besser

50 Julia Ganterer, Radsport als Heterotopie von Geschlechtskörpern gedacht in Judith Conrads/Judith von der Heyde (Hrsg.): bewegte Körper-bewegtes Geschlecht: Interdisziplinäre Perspektiven auf Konstruktion von Geschlecht im Sport Opladen 2020, S. 3-4

51 Julia Ganterer, Radsport als Heterotopie von Geschlechtskörpern gedacht in Judith Conrads/Judith von der Heyde (Hrsg.): bewegte Körper-bewegtes Geschlecht: Interdisziplinäre Perspektiven auf Konstruktion von Geschlecht im Sport Opladen 2020, S. 3

52 Julia Ganterer, Radsport als Heterotopie von Geschlechtskörpern gedacht in Judith Conrads/Judith von der Heyde (Hrsg.): bewegte Körper-bewegtes Geschlecht: Interdisziplinäre Perspektiven auf Konstruktion von Geschlecht im Sport Opladen 2020, S. 4

53 Julia Ganterer, Radsport als Heterotopie von Geschlechtskörpern gedacht in Judith Conrads/Judith von der Heyde (Hrsg.): bewegte Körper-bewegtes Geschlecht: Interdisziplinäre Perspektiven auf Konstruktion von Geschlecht im Sport Opladen 2020, S. 5



*Abb. 1 Herkules Wanderpreis Kassel 1971:
Sigrid Wagner beim Lenker-Vorbebehalte, Foto privat*

kann? Ein besonderer Teil des Frauenradsports ist das Kunstradfahren, da dies eine von Frauen dominierte Sportart ist.

Vorstellung Kunstradfahren

Beim Kunstradfahren zeigt man verschiedene Kunststücke auf einem speziellen Fahrrad. Hierbei geht es um die Ausführung der Figuren und die Schwierigkeit der Figuren. Nach diesen Aspekten wird beim Wettkampf bewertet. Man muss noch dazu in einem bestimmten Bereich fahren. Dort kann man entweder Runden fahren oder Achterrunden. Die Kür muss vor dem Wettkampf abgegeben werden. Für jeden Fehler oder unsaubere Ausführung gibt es von Jury Abzüge. Eine Jury setzt sich aus zwei bis drei Wertungsrichtern als Ansager (Wertung) und zwei bis drei Wertungsrichtern als Schreiber zusammen. Jede Figur gibt entsprechend viele Punkte. So werden die Gesamtpunkte der Kür vor dem Fahren der Kür zusammengerechnet. Während der Kür werden dann die Fehlerpunkte abgezogen.

Die Fahrfläche beträgt $11\text{ m} \times 14\text{ m}$ ⁵⁴. An beiden Kreisen sind (nach dem aktuellen Reglement) jeweils 4 senkrechte Striche, die im gleichen Abstand sind. Um den Mittelpunkt (Kreis mit 0,5 m Durchmesser) sind zwei Kreise mit einem Durchmesser von 4 m und 8 m aufgezeichnet. Eine Übung muss normalerweise eine halbe Runde, eine Runde, ein S oder eine 8 (= Wechselrunde) lang gezeigt werden. Bei der halben Runde bzw. normalen Runde muss man außerhalb des Vier-Meter-Kreises fahren. Bei einer Wechselrunde muss zweimal über den Mittelpunkt gefahren werden, und die beiden Kreise müssen jeweils einen Radius von 2 m aufweisen. Das S ist eine halbe 8, folglich muss der Mittelpunkt nur einmal getroffen werden⁵⁵.

Bei Sprüngen, Übergängen und Hocken ist nicht vorgeschrieben, wo man sie ausführt. Die internationalen Regeln werden von der Union Cycliste Internationale (UCI) aufgestellt⁵⁶. Die Kür selbst läuft nach strengen Vorgaben ab. Betreten der Fahrfläche, Begrüßung der Zuschauer durch Knicks oder Verbeugung, Einnahme der Startposition. Dann signalisiert der Sportler oder der Kommandogeber der Mannschaft durch das Signalwort „Start“ an den Zeitnehmer (ein Mitglied der Jury) den Beginn der Kür. Ab jetzt muss binnen fünf Minuten das Programm absolviert werden. Unterbrechungen der Zeitnahme gibt es nur in absoluten Ausnahmefällen, z. B. bei technischen Problemen mit dem Rad oder bei Verletzungen des Sportlers. *Es gibt Abzüge bei der Schwierigkeit*: wenn die Übung nicht die komplette Wegstrecke gezeigt wird, bei Nichteinhalten der Reihenfolge, wenn die Übung nicht korrekt ausgeführt wird, bei Zeitüberschreitung. *Weiterhin gibt es Abzüge für die Ausführung* bei sichtbaren Unsicherheiten (Haltung, Fahrstil, unregelmäßiger Tritt, Streckfehler, ...), bei unsauberer Ausführung, bei Überfahren der Flächenbegrenzung, bei unkorrektem Abgang vom Rad (Fallenlassen des Rades am Ende der Kür), bei Stürzen und kurzen Bodenberührungen (Tipper).⁵⁷

Der Trainer darf während der ganzen Kür die Coaching-Zone nicht verlassen. Dies spielt besonders beim Radwechsel im Zweier (von zwei Rädern auf eines oder umgekehrt) eine Rolle, da die Sportler das überflüssige Rad zum Trainer transportieren oder das nun benötigte Rad beim Trainer abholen müssen.

Noch dazu gibt es strenge Regeln bei dem Fahrrad. Es hat eine 1:1 Übersetzung und keinen Freilauf. Das heißt man kann mit diesem Fahrrad auch rückwärtsfahren. Man muss jedoch die ganze Zeit treten oder man bleibt stehen. Dabei muss man wiederum das Gleichgewicht halten. Der Lenker ist auch besonders geschwungen und der Sattel ist breiter. Diese beiden Dinge braucht man, um besser darauf stehen zu können. Der Sattel darf eine Länge von maximal 300 mm, eine Breite von maximal 220 mm und eine größte unbelastete Durchbiegung von 60 mm aufweisen. Die Kurbeln müssen von Mitte Tretlager bis Mitte Pedalachse eine Länge von 130–170 mm haben. Des Weiteren gibt es als Auftritte Dorne mit einer Maximallänge von 50 mm, welche beidseitig an den Achsen der Laufräder angebracht sind und

54 Vgl. Wikipedia Kunstradfahren, Regeln Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020

55 Vgl. Wikipedia Kunstradfahren, Regeln Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020

56 Vgl. Wikipedia Kunstradfahren, Regeln Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020

57 Wikipedia Kunstradfahren, Regeln Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020

mehr Übungen im Einer- und Zweierkunstradfahren ermöglichen. Verkehrssicher im Sinne der Straßenverkehrsordnung ist ein Kunstrad nicht. Üblicher Gebrauch auf Straßen würde das Rad zudem beschädigen, da es für den Betrieb auf ebenen Flächen ausgelegt ist, Bodenunebenheiten können aufgrund des hohen Reifendrucks von 12 bar nicht abgedefert werden⁵⁸.

Die Sportbekleidung besteht neben den rutschfesten Gymnastikschläppchen in der Regel aus einer festen Gymnastikhose (Leggins) und einem Trikot. In allen Disziplinen muss vor Wettkampfbeginn eine sportliche Präsentation erfolgen, eine Kür-Musik ist möglich. Im Kunstradfahren gibt es in verschiedenen Konstellationen: Einer-Kunstradfahren der Männer oder Frauen, Zweier-Kunstradfahren der Männer oder Frauen, Vierer-Kunstradfahren der Männer oder Frauen, Sechser-Kunstradfahren offene Klasse, Vierer-Einradfahren der Frauen und Männer, Sechser-Einradfahren offene Klasse.⁵⁹ Meine Oma Sigrid Magel (geb. Wagner) fuhr seit dem 01.10.1961 Kunstrad. Jedoch nach 1973 forderte sie keine Lizenz mehr an. Sie trainierte jedoch weiter und trat bei Schauveranstaltungen auf.

Das Fahrrad von Sigrid Magel (geb. Wagner) ist wie jedes Kunstrad ein handgefertigtes Einzelstück. Es ist von der Firma „Bauer“. Jedoch ist dieses Fahrrad nicht selbst erworben. Es wurde damals von einem Sponsor zu Verfügung gestellt. Mit diesem Rad ist sie auch die Südwest-Deutschen-Meisterschaften gefahren. Noch dazu ist sie mit ihrer Schwester Manuela Findling (geb. Wagner) gefahren.



*Abb. 2 Kunstrad von Sigrid Magel,
Foto privat*



*Abb. 3 Geschwister auf dem Kunstrad,
unten Manuela Findling, oben Sigrid Magel,
anlässlich 1200-Jahr-Feier in Wieseck 1975,
Foto privat*

⁵⁸ Vgl. Wikipedia Kunstradfahren, Das Kunstrad Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020

⁵⁹ Vgl. Wikipedia Kunstradfahren, Disziplinen Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020

Kunsträder können heute bis zu 3.500 € kosten. Es sind keine maschinell gefertigten Räder, sondern Handarbeit. Sie müssen extrem viel aushalten. Mittlerweile sind viele Teile an einem solchen Rad aus Karbon. Das Fahrrad meiner Oma (Sigrid Magel) besteht aus einem Stahlrahmen. Man kann sich ausrechnen wie viel so ein Rahmen aushalten muss, wenn man den Reifen mit 12 Bar aufpumpt. Zum Vergleich ein normales Straßenrad fährt man mit 3-4 Bar. Rahmenbrüche sind hier keine Seltenheit. Die Räder werden aber immer teurer, da immer mehr Teile aus Karbon oder anderen leichteren Stoffen besteht.

4. Meine Oma, Südwestdeutsche Meisterin und ihr wichtigster Begleiter

4.1. Lebensläufe

4.1.1. Sigrid

Lebenslauf

Name	Sigrid Magel, geb. Wagner
Geburtsdatum u. Ort	* 27.08.1954 in Gießen-Wieseck † 11.09.1992 in Gießen
Staatsangehörigkeit	deutsch
Familienstand	20.09.74 verheiratet mit Norbert Magel Tochter Nicole geb. 10.04.1975
Schulische Ausbildung	1961-1965: Volksschule Gießen-Wieseck 1961-1968: Ricarda-Huch-Schule, Gießen 1968-1970: Vogtsche Privat-Handelsschule, Gießen
Berufliche Ausbildung und Werdegang	01.09.70-30.06.73: • Lehre als Steuergehilfin im Steuerbüro Schultheiss, Gießen • Abschluss als Gehilfin im wirtschafts- und steuerberatenden Beruf 01.07.73-09.11.1992 • Eintritt in den Betrieb der Eltern Hch. Wagner u. Sohn GmbH und Gießener Ölfeuerungsbau GmbH, Gießen-Wieseck, Lichtenauer Weg 15 • Tätigkeiten im kaufmännischen Bereich • Ab 1985 Mitgesellschafter der Firma Gießener Ölfeuerungsbau GmbH

Sportliche
Laufbahn

01.10.1961

- Mitglied im RV 1900 Wieseck als Kunstradfahrer
- Mehrfach Bez.-Meister, Podestplätze bei Hessenmeisterschaften und Teilnahme an Deutschen Meisterschaften

1972/73

- Größte Erfolge Südwestdeutsche Meisterin im 1er Kunstradfahren der Frauen 1973
- Nominierung in den Nationalkader und Teilnahme am Länderkampf 1972
- Schweiz – Deutschland mit einem 2. Platz

1980

- Wechsel zur RV 1904/27 Gießen-Kleinlinden
- Trainerin im Kunstradfahren

Zusammenfassend kann man sagen, dass Sigrid eine sehr engagierte Frau war. Sowohl im Sport als auch im Berufsleben. Den Sport betrieb sie seit dem siebten Lebensjahr und dies sehr intensiv. Egal zu welcher Uhrzeit steigt sie auf ihr Rad. Jedoch nur wenn die Halle frei war. Das heißt, meistens ging es von der Schule direkt in die Turnhalle. Abends konnte es auch etwas länger werden. Nach dem Abendessen nach Hause kommen, war nicht ungewöhnlich. Der Sport war ihr sehr wichtig. Dies wurde mit dem Titel der Südwestdeutschen Meisterin im Kunstradfahren belohnt. Auch nachdem sie ihre professionelle Karriere aufgab, blieb sie dem Sport trotzdem treu. Sie ging weiterhin ins Training. Auf manchen Turnieren ist sie auch als Gast-



Abb. 4 Norbert, Sigrid, Nicole beim Essen (Radfahrverein), Foto privat

starterin gefahren. Natürlich außerhalb der Wertung. Diese Fahrten waren mehr zur Show. Auch dem Verein blieb sie treu. Sie war mit ihrem Ehemann Norbert Magel im Vorstand aktiv. Noch dazu wollte sie ihr Wissen weitergeben. Sie musste selbst die Erfahrung machen, ohne einen erfahrenen Trainer zu trainieren. Sie musste sich alles selbst beibringen. Dieses Wissen wollte sie weitergeben. So entschied sie sich den Trainerschein zu machen, ebenfalls mit ihrem treuen Begleiter und Ehemann Norbert Magel. Ihre professionelle Karriere musste sie aufgeben, da das Berufsleben und die Karriere nicht miteinander zu vereinbaren waren. So entschied sie sich für das Berufsleben. Das Geld wurde nun mal benötigt. Noch dazu hing eine Familienunternehmung daran. Auch musste sie durch die Geburt ihrer Tochter im April 1975 kürzer treten was Training und Turniere betraf. Man konnte nicht immer ein Baby bzw. Kleinkind überall mit hinnehmen. Später nahm sie auch ihre Tochter mit in die Hall und brachte ihr ein paar Kunststücke auf dem Kunstrad bei. Leider, oder vielleicht zum Glück der Eltern, wurde aus ihr keine Kunstradfahrerin, sondern eine Handballerin. Sie konnte den Sport nicht ganz aufgeben. Der Sport muss ihr sehr wichtig gewesen sein. Sie wollte dem Sport das zurückgeben, was der Sport ihr gegeben hat.



*Abb. 5 Sigrid (Kunstrad) Norbert (Radballrad),
Foto privat*

4.1.2. Norbert

Lebenslauf

Norbert war als Ehemann der wichtigste Begleiter. Er unterstützte sie emotional und finanziell. Sowohl im Training als auch im Wettkampf bestärkte er sie und war immer an ihrer Seite.

Name	Norbert Magel
Geburtsdatum u. Ort	* 21.10.1951 in Gießen-Wieseck
Staatsangehörigkeit	deutsch
Familienstand	• Ehe 20.09.74 verheiratet mit Sigrid geb. Wagner, (verstorben 09.11.92) • Tochter Nicole geb. 10.04.75 • 2. Ehe 25.04.97 verheiratet mit Marion geb. Schneider
Schulische Ausbildung	1958-1962 • Volksschule Gießen-Wieseck 1962-1967 • 1967 Friedrich-Ebert-Schule, Gießen-Wieseck • Realschule mit Abschluss der Mittleren Reife
Berufliche Ausbildung und Werdegang	01.09.67-31.08.70 • Lehre als Großhandelskaufmann bei Erich Fackiner, Elektrogroßhandel, Gießen • Abschluss als Großhandelskaufmann 01.09.70-31.03.71 • kfm. Angestellter bei Erich Fackiner 01.04.71-30.09.72 • Wehrpflichtiger, Steuben-Kaserne in Gießen • Geschäftszimmer-Soldat • Dienstgrad: Stabsunteroffizier d. R. 01.09.72-31.07.74 • Lehre als Elektroinstallateur bei Otto Rödiger & Co., Gießen • Abschluss als Elektroinstallateur 01.08.74-31.12.74 • Praktikum bei Buderus, Lollar, als Öl- u. Gasfeuerungsmoniteur (Prüfstand) 01.01.75 – 31.08.09 • Eintritt in den Betrieb der Schwiegereltern: Gießener Ölf Feuerungsbau GmbH in Gießen-Wieseck, Lichtenauer Weg 15 • Tätigkeiten überwiegend im kaufmännischen Bereich, jedoch auch als Öl- und Gasfeuerungsmoniteur • ab 1991 Geschäftsführer • ab 1992 Gesellschafter

Sportliche
Laufbahn

14.09.1959

- Mitglied im RV 1900 Wieseck, als Kunstradfahrer
- Mehrfach Bezirksmeister und Vize-Hessenmeister in der Schülerklasse

1964/65 -1979

- Wechsel zu den Radballern
- Verschiedene Partner in der Jugendklasse. Mit Bernd Jung in die aktive Klasse, hier
- Bezirk- und Pokalsieger, 1970 Aufstieg mit Harald Jung in die Landesliga Hessen.
- mit H. Jung zusammen Teilnehmer an vielen nationalen und internationalen Turnieren

1969 – 1979

- Trainer Radball, Vorstandsmitglied als Hallenfachwart

1980 bis heute

- Wechsel zur RV 1904/27 Gießen-Kleinlinden,
- aktiv mit verschiedenen Partnern, Teilnehmer an vielen Turnieren im In- und Ausland

20.10.1990

- Abschiedsturnier mit nationalen und internationalen Freunden

1996 – 2016

- Teilnehmer an AH-Radball-Turnieren in ganz Deutschland
- Organisation von AH-Turnieren im Verein.
- Endgültiges Abschiedsturnier im August 2016

1983 – 2015

- Im geschäftsführenden Vorstand
- 2. Vorsitzender des RV 1904/27 Gießen-Kleinlinden

2015

- Ehrenpräsident im Verein

Abschließend kann man sagen, Norbert war mit einer der wichtigsten, wenn nicht sogar der wichtigste Begleiter. Sigrid und Norbert haben sich früh kennengelernt und mein Opa war schon in jungen Jahren sehr beeindruckt von ihrem Talent. Die beiden durchliefen sowohl schwere als auch leichte Zeiten. Aber immer zusammen. Egal ob es der Vereinswechsel war oder der Erfolg bei den Südwestdeutschen Meisterschaften. Norbert war immer an ihrer Seite und unterstützte sie, wo er nur konnte. Auf Wettkämpfen fieberte er mit wie kein Zweiter. Finanziell war er eine sehr große Stütze.

Der Sport ist sehr teuer und wurde damals nicht so gefördert, wie dies heute der Fall ist. Sigrid konnte nicht arbeiten gehen und auf diesem Niveau trainieren.

Schon gar nicht in jungen Jahren. Auch Norbert ist der Radsport sehr wichtig. Auch er machte den Trainerschein, wie oben schon erwähnt. Als er keine Kunstrad mehr gefahren ist, ging es weiter mit dem Radball. Dort war er auch sehr erfolgreich, wie man oben sehen kann. Als er seine Karriere an den Nagel hing (1990), konnte er jedoch die Finger nicht davonlassen. Er trainierte weiter und spielte auch weiterhin auf Alt-Herren-Tournieren in ganz Deutschland. Fast jedes Wochenende war mein Opa mit seinem Radballrad und seiner 2. Frau in ganz Deutschland unterwegs. Er genoss in dieser Zeit sehr den Zusammenhalt zwischen den Alt-Herren-Sportlern. Bis er dann im August 2016 seine Karriere zum zweiten Mal an den Nagel hing. Dies ist auch wortwörtlich so gemeint, er hat seine ausgedienten Radballschuhe wirklich an einem Nagel aufgehängt! Außerdem war er in beiden Vereinen sehr aktiv im Vorstand. Auch er wollte dem Sport das zurückgeben, was der Sport ihm gegeben hat.

4.2. Vereine meiner Oma

Radverein-Wieseck 1900

Der Verein wurde 1900 gegründet. Jedoch nur 14 Jahre später ruhte alles für 4 Jahre wegen des 1. Weltkrieges. Der Betrieb wurde nach dem Krieg wieder aufgenommen. 1924 begann der Saalradsport. Es wurden dafür extra Räder angeschafft. Die Saalsportler waren sehr erfolgreich. Jedoch mit dem Beginn des 2. Weltkrieges kam der Sport wieder zum Erliegen. Dabei ging auch viel Material verloren. Erst 1948 wurde der Sport wieder in Wieseck aufgenommen⁶⁰.

1972 schloss sich dann der RV 1900 Wieseck zusammen mit der Gießener Radfahrer-Vereinigung. Sie schlossen sich zusammen, da in der Gießener Radfahrer-Vereinigung der Sport zu Erliegen kam. Der Vereinsname war dann Radsportgemeinschaft Gießen und Wieseck 1895/1900 (RSG)⁶¹. Der Verein verzeichnete große Erfolge, wie z.B. Siege bei den Hessischen- und Deutschen-Meisterschaften im Querfeldeinfahren. Ralf Wicke wird Hessischer/Deutscher Meister und kann im selben Jahr noch seinen Europatitel verteidigen. Sigrid Magel (geb. Wagner) wurde Südwestdeutsche Meisterin im 1er Kunstradfahren der Frauen und wurde in den Nationalkader berufen.

Mein Opa (Norbert Magel) war im Verein seit dem 14.9.1959 (geb. am 21.10.1951). In seiner Jugend fuhr er dort schon Kunstrad, bis er dann später zum Radball wechselte. Meine Oma Sigrid Magel (geb. Wagner) wurde am 1.10.1961 Mitglied im Verein (geb. am 27.8.1954). Beide absolvierten 1971/72 diverse Lehrgänge für die Trainer- und Jugendleiter-Lizenz (siehe Abbildung 38), um weiter als Übungsleiter der Abteilung Kunstradfahren bzw. Radball tätig zu sein. In den Jahren ihrer Vereinszugehörigkeit erreichten Beide etliche Meisterschaften und Platzierungen im Kunst-

60 Jubiläumsschrift 100 Jahre Radsport in Wieseck, Kapitel: 100 Jahre Radsport in Wieseck Seite 9

61 Jubiläumsschrift 100 Jahre Radsport in Wieseck, Kapitel: 100 Jahre Radsport in Wieseck Seite 11

radfahren und Radball. Gegen Ende der 70er Jahre stagnierte der HallenradSPORT in Wieseck, RennSPORT auf der Straße oder Querfeldein waren jetzt angesagt.

Meine Großeltern wechselten daraufhin den Verein, um weiter in ihren Disziplinen tätig zu sein.

RV 1904/27 Klein-Linden

Im Mai 1904 fanden sich 17 Kleinlindener zusammen und gründeten den ersten Radfahrerverein in Kleinlinden. Sie gaben ihm den Namen „Potentia“. Es dauerte allerdings nicht sehr lange und der Name wurde in Radfahrerverein 1904 Klein-Linden geändert.⁶²

Jedoch bis zum ersten Weltkrieg galten die Bahnrad- und Straßendisziplinen zu den Beliebteren gegenüber anderen Radsportdisziplinen. Danach etablierten sich dann auch die Saalsportarten, wie z.B. Kunstradfahren, Reigenfahren etc.

Natürlich ging auch die NS-Zeit nicht einfach am RV 1904-Klein-Linden vorbei. Am 4. Mai 1935 wurden die Vorstände der beiden Vereine (Radclub Germania und Radfahrerverein 1904 Klein-Linden) vom Beauftragten des Reichsbund für Leibesübung zu einer Zusammenkunft gebeten. Auch der Ortsgruppenleiter der NSDAP war anwesend und erklärte, dass sowohl aus politischen wie auch aus sportlichen Gründen eine Fusion der beiden Vereine erwünscht sei. Diese schlossen sich daraufhin zu der heutigen „Radfahrervereinigung 1904/27 Gießen – Kleinlinden“ zusammen.⁶³

Natürlich kam der ganze Sport durch den zweiten Weltkrieg zum Erliegen. Noch dazu sind leider 23 Sportler gefallen. Es gab jedoch nach Kriegsende immer noch motivierte und engagierte Sportsfreunde, welche den Verein wiederaufbauten. Ein großes Problem war jedoch das verlorene Geld. Die Jugend fand wieder zusammen, da zwei Kunsträder angeschafft wurden. Es gab einige Männer, die den Kunstradsport ausübten und damit erfolgreich auf Landes- und Bundesebene waren. Dazu kam dann noch der Radball.

Für fünf Jahre kam der Sport erneut zum Erliegen (von 1959 bis 1964). Die aufkommende Motorisierung und mangelnde Möglichkeit für das Training, gerade im Saalradsport, waren unter anderem dafür die Gründe. Der Verein stand auch schon kurz vor der Auflösung, nachdem der Vorsitzende am 16.9.1965 verstarb. Er war die treibende Kraft.⁶⁴

62 Vgl. Radfahrvereinigung 1904/27 Klein Linden e.V., Vereinsgeschichte Wie alles begann, Vereinsgeschichte | www.rv-kleinlinden.de www.rv-kleinlinden.de (rv-kleinlinden.de) 19.12.2020

63 Vgl. Radfahrvereinigung 1904/27 Klein Linden e.V., Vereinsgeschichte Gründungsprotokoll vom 6. Mai 1927, Vereinsgeschichte | www.rv-kleinlinden.de www.rv-kleinlinden.de (rv-kleinlinden.de) 19.12.2020

64 Vgl. Radfahrvereinigung 1904/27 Klein Linden e.V., Vereinsgeschichte Gründungsprotokoll vom 6. Mai 1927, Vereinsgeschichte | www.rv-kleinlinden.de www.rv-kleinlinden.de (rv-kleinlinden.de) 19.12.2020

Der Verein erlebte Hochs und Tiefs. Mal war die Jugend eher an Fußball interessiert oder im Verein verstarben antreibende Vereinsmitglieder.

Von 1980 bis 1990 spielte Norbert Magel (mein Opa) in der Bezirksklasse und wurde des Öfteren auch als Ersatzspieler bei Landesligameisterschaften im Radball eingesetzt. Sie feierten außerdem viele Erfolge mit der Spielgemeinschaft „Fünfer – Radball“ mit Krofdorf Gleiberg Radballern. 1983 tritt er auch das Amt des zweiten Vorsitzenden an. Dies begleitete er bis 2015. 1996 begann dann eine Art neue Epoche im Rennsport als auch im Mountainbike fahren. Das Country fahren wurde ins Leben gerufen (heute zu vergleichbar mit Cross-Country).

Der Verein ist auch heute noch offen für Neues. So schaffte er es, nach der Nachfrage nach einem Trial-Angebot, dass die Stadt Gießen hinter der Brüder-Grimm-Schule einen Trial Parkour errichtete. Dafür wurden dann noch die speziellen Räder beschafft.

Beim Friseur wurde Gerd Kloske, eine sehr wichtige und treibende Kraft des Vereins bis heute, auf eine Gruppe von Mädels aufmerksam gemacht, die mit Einrädern zur Turnstunde einer TSV-Abteilung fuhren. Er nahm den Hinweis auf, sprach die Übungsleiterin an und bot den Damen die Möglichkeit, in der Turnhalle am Schwimmbad das Einradfahren zu verbessern und zu vervollständigen.⁶⁵

4.3. Der Weg meiner Oma zu einer erfolgreichen Kunstradfahrerin

Wie ich schon öfters geschrieben habe, ist Sigrid Magel (geb. Wagner) am 28. Oktober 1972 auf dem Länderkampf gegen die Schweiz für Deutschland angetreten. Sie wurde in der Gesamtwertung Zweite mit 253,26 Punkten Total (siehe Abbildung 53). Im Jahr darauf war sie bei den Südwestdeutschen Meisterschaften in Darmstadt. Dort wurde sie mit 252,75 Meisterin. Zur Bewertung: man muss am Anfang des Wettkampfes einen Bogen abgeben mit den Übungen der Kür. Das waren bei ihr 97,00 Punkte bei den Südwestdeutschen Meisterschaften. Davon gehen die Abzüge der Kampfrichter ab. Je nachdem, wer wie viele Fehler gesehen hat. Es zählt der Durchschnitt. Diese Fehler werden von 200 Punkten abgezogen. Danach werden 60% der gefahrenen Punkte wieder dazu addiert. Dies ist dann die Endpunktzahl (Beispiel Bogen Abbildung 55). Wer dann die meisten Punkte hat, hat gewonnen. Die Schweiz hat 1972 mit 20:12 verloren.

Der erste Platz in einer Klasse bekommt die höchste Punktzahl. Bei 4 Teilnehmern bekommt der Erste vier Punkte, der Zweite drei und so weiter. Die Schweiz hatte ebenfalls im Radball auf diesem Wettkampf verloren (11:7). Insgesamt war der Punktestand dann bei 31:19.

Bezüglich der Süddeutschen Meisterschaft startete sie ebenfalls mit 97,00 Punkten in der Kür. Dies ist kein Zufall. Sigrid trainierte ca. ab 1970 nur noch auf Si-

65 Vgl. Radfahrvereinigung 1904/27 Klein Linden e.V., Vereinsgeschichte RV – Episode nach 100 Jahren, Vereinsgeschichte | www.rv-kleinlinden.de www.rv-kleinlinden.de (rv-kleinlinden.de) 19.12.2020

cherheit der Kür. Egal welche Ergebnisse man sich ansieht, sieht man immer 97,00 Punkte. Sie ist immer mit der gleichen Kür gefahren. Am Anfang des Wettkampfes hatte sie meist die niedrigste Einstiegspunktzahl. Sie machte aber kaum Fehler. Es gab kaum Abzüge. Die anderen Athleten fuhren mit meist schwereren Übungen, jedoch führten sie diese nicht sauber aus. Dementsprechend sah auch ihr Training aus. Sie experimentierte nicht. Sie setzte auf das, was sich bisher bewährte. Und diese Taktik funktionierte immer wieder. Die Konkurrenz brauchte nur einmal mit dem Fuß auf den Boden zu kommen und sie hatten mehr Abzüge als Sigrid Magel (geb. Wagner). Auf den Südwestdeutschen Meisterschaften war Sigrid nicht die Favoritin. Sie hatte am Ende 252,75 Punkte und damit 2,07 Punkte mehr als die Zweite und Favoritin der Meisterschaft.

Sie wurde überraschend Südwestdeutsche Meisterin im Kunstradfahren.

Förderung

Sigrid musste den Sport an die zweite Stelle stellen. Die berufliche Karriere war wichtiger. Sie absolvierte die Ausbildung, um in dem Familienunternehmen zu arbeiten. Dabei musste der Sport leider weichen. Man konnte sich eine solche Profikarriere im Sport damals nicht einfach so leisten. Zwar wurde sie von den Eltern und Norbert unterstützt, aber auch die konnten nicht für Zwei arbeiten gehen. Es gab weder Förderungen vom Staat noch von irgendwelchen Sponsoren. Auf Wettkämpfen gab es lediglich Bandenwerbung. Davon bekamen die Sportler keine finanzielle Unterstützung. Noch dazu war Werbung auf den Trikots sehr unüblich und nicht gern gesehen. Die andere Frage ist, wer will bei einer Randsportart Werbung machen? Heutzutage sieht dies anders aus.

Heute sieht man fast keinen Radsportler mehr ohne Werbung. Zwar sind es meist Partner des Vereins, aber dadurch wird der Athlet auch indirekt unterstützt. Noch dazu gibt es heute Förderungen Seitens bestimmter Organisationen. Zum Beispiel die Deutsche Sporthilfe. Sie bietet ihre Hilfe für über 4.000 Sportler in 50 Disziplinen an. Es stehen pro Jahr 22 Millionen Euro zur Verfügung⁶⁶. Ein weiteres unterstützendes Mittel sind beispielsweise sehr günstige Kredite. Seitens des Staats gibt



*Abb. 6 Pokal der
Südwestdeutschen
Meisterschaft 1973,
Foto privat*

⁶⁶ Vgl. Deutsche Sporthilfe, Athletenförderung, Athletenförderung - Stiftung Deutsche Sporthilfe 23.01.2021

es auch Förderungen. Das Ministerium des Inneren, für Bau und Heimat (BMI)⁶⁷ bietet auch solche Unterstützungen an.

Außerdem bieten Banken, wie z. B. die Sparkasse, solche Hilfen ebenfalls an⁶⁸. Damals hätte niemand in eine solche Sportart investieren wollen. Dies hat sich aber im Laufe der Zeit gewandelt. Es gibt unzählige weitere Organisationen, welche einen Athleten unterstützen.

Anerkennung Damals-Heute

Heutzutage gibt es kaum Unterschiede im Radsport zwischen Frauen und Männer. Auch ab 1960 merkte man davon gar nichts. Zumindest in und um Gießen (Mittelhessen) gab es keine Unterschiede bei meiner Oma Sigrid Magel (geb. Wagner) (RV 1900 Wieseck und Radfahrverein RV-Klein-Linden) gegenüber den anderen Fahrern im Kunstradsport. Generell gab es in diesem Verein keine Unterschiede, wie mir auch mehrere Zeitzeugen bestätigten. Man kann sagen, dass zum einen der Sport schon sehr lange tolerant und vorbildlich handelt, so wie auch die Vereine und deren Mitglieder. Es gab dieses Problem nicht. Jeder war gleich und führte seinen Sport aus.

5. Zusammenfassung

Ich bin in dieser Arbeit der Frage nachgegangen, ob Frauen im Radsport/Kunstradfahren benachteiligt waren.

Zusammenfassend kann man sagen, dass Sigrid eine sehr talentierte und erfolgreiche Athletin gewesen sein muss, die nicht benachteiligt war. Bezüglich des Frauensports waren die Vereine, in denen sie aktiv war, für die damalige Zeit sehr vorbildlich. Die Sportart an sich war auch sehr vorbildlich. Jeder wird gleichbehandelt. Egal ob männlich, weiblich etc. Diesen Eindruck habe ich selbst schon gemerkt. Ich war auf dem ein oder anderen Turnier meines Opas. Dort waren alle sehr nett und offen. Sie kannten einen nicht, aber grüßten und sprachen mit mir. Es war auch herrlich zusehen, egal zu wem mein Opa gegangen ist sie haben immer Scherze gemacht. Es ist egal ob aus dem eigenen Verein oder sogar die Konkurrenz aus der Schweiz. Ich war bei vielen Turnieren in Klein-Linden dabei. Es hat sich aber nie wie ein Wettkampf angefühlt. Es gab Kaffee und Kuchen. Vor dem Spiel wurde miteinander gescherzt. Auf dem Spielfeld ging es zwar dann ernst und härter zu, aber danach waren sie wieder sehr gute Freunde.

Ich glaube, so ist es nicht nur heute, sondern war damals mindestens genauso, wenn nicht sogar stärker. Diese Art von Wettkämpfen kann man, glaube ich, auch

67 Vgl. Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat, Sportförderung, BMI - Sportförderung (bund.de) 23.01.2021

68 Vgl. Finanzgruppe Deutscher Sparkassen- und Giroverband, Sportförderung, Sportförderung: Breitensport, Nachwuchsförderung und mehr - DSGV.de 23.01.2021

auf das Kunstradfahren übertragen. Wie die Zeitzeugen berichteten, war eine Brieffreundschaft nicht unüblich.

Man wird wohl kaum einen zweiten Sport finden mit einer solchen Kameradschaft unter Konkurrenten. Und das Wort Gleichberechtigung gab es früher nicht, da es einfach vorausgesetzt war. Jeder war dort um seinen Sport auszuüben und das verbindet sie, egal ob männlich oder weiblich. Eine Benachteiligung wie man es aus anderen Sportarten kennt gab es von den Vereinen oder Mitgliedern nicht.

Was ich gelernt habe (Familie etc.)

Ich persönlich habe sehr viel gelernt. Zum einen habe ich die Familie besser kennen gelernt. Ich kann nun viel mehr nachvollziehen, da ich durch die Recherchen sehr viele Informationen sammeln konnte. Zum einen, weiß ich jetzt viel besser, wer zur Familie in irgendeiner Art und Weise gehört und zum anderen, wie das eine zum anderen gekommen ist. Diese Arbeit hat mir sehr viel gebracht hinsichtlich meiner Oma.

Zum anderen habe ich den Sport Kunstradfahren kennengelernt. Vorher interessierte ich mich nicht wirklich für diesen Sport. Ich fahre lediglich selbst viel Mountainbike. Jedoch habe ich gelernt, wie spannend dieser Sport ist. Es ist auch sehr schön, eine solche Kür sich mal anzuschauen. Es ist bewundernswert, was die Athleten auf einem Fahrrad können. Ein echt spannender Sport. Dazu kommt dann noch die Geschichte des Fahrrads. Das Fahrrad wurde durch eine Arbeiterbewegung bekannt. Es war nur ein Fortbewegungsmittel. Heute ist es nicht mehr nur noch ein Fortbewegungsmittel. Es ist viel mehr. Es gibt so viele Sportarten. Egal ob Mountainbike fahren oder Hallenradsport. Bei allen Sportarten ist die Basis das Fahrrad. Genauer gesagt die Draisine von Drais.

Eine Art Holzfahrrad. Die Fahrräder heutzutage haben fast nichts mehr damit gemeinsam. Mein Opa erzählte mir, dass sie mit Holzfelgen gefahren sind. Ich dachte, das wären seine Anfänge im Sport gewesen. Doch diese Zeit ist nicht sehr lange her. Er erzählte mir, was es für ein Kampf war wenigstens eine Felge aus Stahl zu kaufen. Heute kann man sich es gar nicht mehr vorstellen, mit einer Holzfelge zuzufahren. Geschweige denn Kunstrad zu fahren oder Radball zu spielen damit. Mittlerweile gibt es schon viele Felgen aus Karbon. Die Entwicklung ist sehr bewundernswert und geht auch immer weiter.

Vor dieser Arbeit wusste ich kaum etwas von meiner bereits verstorbenen Oma. Sie war auch immer einfach nur Sigrid oder meine Oma, aber es steckt eine riesige Geschichte und Person hinter Sigrid. Sie ist nicht nur die Oma. Sie ist MEINE Oma, auch wenn ich sie leider nie kennengelernt habe. Ich wusste auch nicht, dass wir eine so erfolgreiche Sportlerin in der Familie hatten. Ich habe zwar als Kind erfahren, dass sie Kunstrad fuhr. Ich dachte immer es wäre so ein kleines Hobby gewesen. Es war viel mehr als nur ein Hobby. Durch diese „Hobby“ haben sich Sigrid und Norbert erst kennen gelernt. So ist eins zum anderen gekommen. Wäre dies nicht so passiert, wäre heute alles anders. Was eine solch kleine Entscheidung doch

ausmacht. Sie hatte nie die Absicht, Norbert kennen zu lernen. Sie wollte Sport treiben. Das aber daraus eine Ehe mit Kind resultiert, hatte keiner erwartet. Eine kleine Entscheidung mit großer Wirkung.

6. Literaturverzeichnis

- Studie: Petra Gieß-Stüber, Frauen- und Geschlechterforschung im Sport. Forschungsfelder, Entwicklungen und Perspektiven, in: Freiburger Geschlechter Studien 23, 2009 fgs23_Buch.indb (budrich-journals.de)
- Wikipedia Geschlechterunterschied im Sport https://de.wikipedia.org/wiki/Geschlechterunterschiede_im_Sport 05.10.2020
- Wikipedia Geschichte des Fahrrads https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_des_Fahrrads 22.08.2020
- Wikipedia Fahrrad <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrrad> 22.08.2020
- Wikipedia Hochrad <https://de.wikipedia.org/wiki/Hochrad> 22.08.2020
- Wikipedia Dunlopventil Fahrradventil – Wikipedia 22.08.2020
- Wikipedia Schaltwerk (Fahrrad) [https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_\(Fahrrad\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Schaltwerk_(Fahrrad)) 22.08.2020
- Wikipedia Fahrradbremse <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradbremse> 22.08.2020
- Wikipedia Bund Deutscher Radfahrer Bund Deutscher Radfahrer – Wikipedia 26.10.2020
- Rad- und Kraftfahrtbund Solidarität Geschichte - soli-hessen (soli-hessen.de) 03.10.2020
- Wikipedia Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität Wikipedia 04.10.2020
- Hessischer Radfahrer Verband Über uns <https://www.hessen-radsport.de/> 04.10.2020
- Studie: Julia Ganterer, Radsport als Heterotopie von Geschlechtskörpern gedacht in Judith Conrads/Judith von der Heyde (Hrsg.): bewegte Körper-bewegtes Geschlecht: Interdisziplinäre Perspektiven auf Konstruktion von Geschlecht im Sport Opladen 2020
- Wikipedia Kunstradfahren, Kunstradfahren – Wikipedia 12.12.2020
- Jubiläumsschrift 100 Jahre Radsport in Wieseck, Kapitel: 100 Jahre Radsport in Wieseck
- Radfahrvereinigung 1904/27 Klein Linden e.V., Vereinsgeschichte, Vereinsgeschichte | www.rv-kleinlinden.de (rv-kleinlinden.de) 19.12.2020
- Deutsche Sporthilfe, Athletenförderung, Athletenförderung - Stiftung Deutsche Sporthilfe 23.01.2021
- Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat, Sportförderung, BMI - Sportförderung (bund.de) 23.01.2021
- Finanzgruppe Deutscher Sparkassen- und Giroverband, Sportförderung, Sportförderung: Breitensport, Nachwuchsförderung und mehr - DSGV.de 23.01.2021