

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

4. Jahrgang

Januar 1/1993

Termine für Fahrradfreunde

- 06.01. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe) Dresden
- 13.01. Dresden 19.30 Uhr, Schützengasse 18, Dia-Vortrag "Mit dem Rad durch Norwegen"
- 15./17.01. Erlangen "Wie halte ich Technikkurse" Seminar für ADFC-KursleiterInnen und solche die es werden wollen (Kosten 98,-DM)
Info: Traudl Schröder (ADFC Bayern) Tel. 089/7252860
- 16./17.01. Koblenz Hauptausschußsitzung des ADFC
- 20.01. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, IGR-Leitungssitzung
- 23./24.01. Kassel FA Verkehrsplanung und FA Öffentlicher Verkehr tagen
Info: Bundesgeschäftsstelle, W-2800 Bremen, PF 107747
- 27.01. Dresden 18.00 Uhr, Schützengasse 18, Treff der Vorbereitungsgruppe zum 5.Radafahrtag
- 29.01. Dresden 18.00 Uhr, Schützengasse 18, Vorstandssitzung des ADFC-Landesverbandes Sachsen, Interessenten willkommen!
- 03.02. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe) Dresden
- 29./31.01. Erfurt Seminar für Radfahrerinnen mit Vorträgen zu folgenden Themen: - Möglichkeiten und Schwierigkeiten von Frauen, ihre Vorstellungen und Interessen in die Männerdomäne Verkehrspolitik und -planung einzubringen
- Der "kleine" Unterschied beim Fahrrad für Frauen
- Frauenarbeit im ADFC etc.
Anmeldeschluß 10.01.93, weitere Infos: Bundesgeschäftsstelle, Frauenforum, PF 107747, W-2800 Bremen 1



Die Speiche-Redaktion wünscht allen Lesern
eine gesegnete Weihnacht
und ein unfallfreies und abgasarmes neues Jahr !

Vor Ort in Dresden-Leuben / Kleinzschachwitz

Mitte Oktober '92 fand in den Bereichen Dresden-Leuben/Kleinzschachwitz eine Ortsbegehung zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen in diesen Gebieten statt. Anwesend waren Vertreter der Stadtverwaltung, des Ortschafts und der IG Radverkehr. Folgende Festlegungen wurden getroffen:

1. Bahnhofstraße/Zufahrt zum Bahnhof Niedersedlitz

Die früher gesperrte Zufahrtsstraße wurde im Zuge von Bauarbeiten als Sackgasse ausgeschildert und damit für Radler (Pendler DR) frei. Diese Beschilderung soll nach Beendigung der Bauarbeiten beibehalten werden.

2. Stephensonstraße/Hennigsdorfer Straße
2. Stephensonstraße/Hennigsdorfer Straße

Von der IGR wurde kritisiert, daß mit der Rekonstruktion der Stephensonstr. keine Verbesserungen für den Radverkehr geschaffen wurden. Dem Wunsch nach entsprechenden Änderungen (Radweg o. Radstreifen) konnte wegen der zu geringen Straßenbreite nicht stattgegeben werden.

Es wurde eindeutig zum Ausdruck gebracht, daß, wenn eine Möglichkeit zur Einfügung eines Radstreifens in den Fahrbahnquerschnitt besteht, diese auch genutzt wird.

3. Reisstraße/Hertzstraße

Diese Einbahnstraße wird für Radfahrer in Richtung Pirnaer Landstr. geöffnet.

4. Pirnaer Landstraße /ca. 50m vor Kreuzung Bahnhofstraße (stadtwärts)
/in Höhe Kaufhaus Günther/Tankstelle

An beiden Stellen endet der Fuß-/Radweg und der Radfahrer muß auf die Straße zurück. Um bei diesem Vorgang die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird in beiden Fällen eine "geschützte Einfahrspur" eingerichtet, welche aus einem roten Fahrradstreifen und einer vorgelagerten, markierten Sperrfläche besteht.

5. Pirnaer Landstraße/Grasweg

Der von der Pirnaer Landstr. stadtwärts abgehende Grasweg Richtung Bahnhofstr. wird als Radweg legalisiert.

6. Fußweg Bahnhofstraße/zur Rathener Str. (SPAR-Kaufhalle)

Auf dem Fußweg wird ein getrennter Fuß-/Radweg eingerichtet.

7. Meußlitzer Straße/Kleinzschachwitzer Ufer

Bei der Rekonstruktion der Meußlitzer Str. im kommenden Jahr können wegen der zur Verfügung stehenden Querschnittsbreite keine Radstreifen geschaffen werden. Im Zuge des linkselbischen Radwegbaus wird nördlich der Straßenbrücke über den Lockwitzbach eine separate, 4m breite Brücke gebaut. Zugleich wird der Weg zwischen Gaststätte "Elbterasse" und vorgelagertem Knotenpunkt ausgebaut.



Erfolgreiche Aktion Gratisvelos in Zürich

Die in der Februar-Speiche vorgestellte Aktion hat ihre Probezeit erfolgreich bestanden. Die Citybikes waren vom ersten Tag an ein absoluter Renner. Meist waren schon morgens um halb zehn Uhr alle Velos ausgeliehen. Im Sommer standen die Leute sogar frühmorgens Schlange, um sich ein Gefährt zu ergattern! Zu den täglichen Gästen zählten Schülerinnen und Schüler, Geschäftsleute, TouristInnen aus aller Welt, Rentner und RentnerInnen; neben zufälligen Passanten hatten die Velobusse auch bald ihre Stammkundschaft.

Jedes Velo wurde über die ganze Aktionsdauer täglich von durchschnittlich zwei Personen gefahren. Weil immer wieder sämtliche Räder ausgeliehen waren, kam es zu einer spontanen Unterschriftensammlung an den Ausgabestellen für mehr Aktionsvelos.

Von den insgesamt 102 Velos fehlen nach Aktionsende nur 3 Fahrräder. - Die Kripo der Stadt Zürich hatte auf den Verlust von monatlich 100 Velos gewettet - und verlor. Und das Erfreulichste: Es gab insgesamt nur 3 gemeldete Unfälle, darunter kein gravierender.

Schon alleine das Engagement aller Beteiligten würde eine Weiterführung der Aktion im Jahre 1993 rechtfertigen. Der Hauptgrund ist jedoch das durchwegs positive Echo auf die Gratisvelos. Dies Bestärkte die Verkehrsbetriebe Zürich, den Tages-Anzeiger und die Werbe-Agentur Promos L+F in der Absicht, die Velo-Aktion im nächsten Jahr weiterzuführen. Vorsehen sind wiederum 100 Velos. Nachdem dieses Jahr nicht alle Sponsorinteressen berücksichtigt werden konnten, wäre sogar eine Ausweitung auf bis zu 150 Velos denkbar.

Die Initiatoren haben den Wunsch, daß dies keine isolierte Einzelaktion bleiben soll. Sie soll Vorbildcharakter haben, nachgeahmt werden und Impulse für einen neuen Umgang mit städtischer Mobilität setzen.

(Katzenauge 16/92)

Die IGR sucht Quartiergeber

für die vom 21. bis 23.05.1993 in Dresden stattfindende Bundeshauptversammlung des ADFC. Da nicht alle Delegierten in Hotels und Herbergen untergebracht werden können, suchen wir noch Übernachtungsmöglichkeiten. Wer ein Quartier zur Verfügung stellen möchte und kann, sendet bitte das untenstehende Formular an die IGR, PF 509, O-8012 Dresden.

Name:

Datum

Anschrift:

Telefon:

Ich stelle zur Bundeshauptversammlung Quartier zur Verfügung

Ja (...)

Nein (...)

für die Nächte 21./22./23.05. (...) 22./23.05. (...)

für ... (Anzahl) Delegierte ... männlich

... weiblich

Frühstück: Ja (...)

Nein (...)

Kurze Wegbeschreibung mit Bahn/Bus/Fahrrad

Unterschrift

Die Rubrik Fahrradtechnik kommt in der SPEICHE oft zu kurz, da zum einen die ADFC-Mitgliederzeitschrift RADFAHREN diese zur Genüge bedient und zum anderen gerade in den radfahrfreundlichen Monaten im Frühjahr und Sommer solche Beiträge von aktuellen Meldungen verdrängt werden. Inzwischen hat sich jedoch einiges interessantes Material angesammelt, was nun in dieser SPEICHE endlich Platz findet.

Verschleißteile - ade ?

7-Gang-Naben

Gleich zwei Hersteller brachten zur IFMA 7-Gang-Innenschaltungen auf den Markt, Sachs und Shimano. Während Sachs auf dem Gebiet der Schaltungsnaben viele Jahrzehnte Tradition hat, ist es für Shimano eine Premiere. Innenschaltungen sind bei Alltagsradlern sehr beliebt, da sie wegen ihrer Kapselung praktisch wartungsfrei sind, im Stand geschaltet werden können, in der Regel ein nässeunempfindliche Rücktrittbremse haben und sich problemlos mit einem Kettenschutz kombinieren lassen. Nachteilig sind - besonders bei 3-Gang-Naben - das bescheidene Schaltvermögen und die grobe Abstufung. Das soll mit den 7-Gang-Naben vorbei sein. Fertigungsqualität und Lebensdauer werden sie erst noch im Einsatz beweisen müssen, hier also die ersten Eindrücke von beiden Konkurrenten:

Die 'Sachs Torpedo Super 7' bietet eine Gesamtübersetzung von 284%. Das würde bei einer Kettenschaltung einen Zahnkranz 12-34 entsprechen. Allerdings erreicht die Abstufung der 'Super 7' nicht ganz die Harmonie einer vergleichbaren Kettenschaltung. Im Gegensatz zu ihrer 5-gängigen Schwester 'Pentasport' führt nur ein einziger Seilzug vom Schalthebel zur Nabe, genauer gesagt zur Klick-Box. Diese Box ist im Bereich der rechten Radmutter montiert und dient der Übertragung der Schaltinformation vom Seilzug auf die Nabe. Der Schalthebel ist leichtgängiger als bei der 'Pentasport'; er zeigt den eingelegten Gang durch die

Hebelstellung an, Die Bremse liegt im Kraftfluß hinter dem Getriebe. Die Folge ist eine mit der Gangstufe veränderliche Betätigungskraft der Rücktrittbremse.

Die 'Shimano SG-7' hat eine Gesamtübersetzung von 244%. Das entspricht etwa einem Zahnkranz 13-32. Durch die geringere Gesamtübersetzung wirkt Shimanos SG-7 hinsichtlich der Abstufung ausgewogener als das Produkt von Sachs. Auch Shimano benötigt zwischen Schalthebel und Nabe nur einen einzigen Seilzug. Sein Anschluß an die Nabe wirkt wesentlich eleganter als bei Sachs; er stört auch bei grazil gestalteten Rädern nicht die Ästhetik. Grundsätzlich anders als bei Sachs arbeitet der Schalthebel: pro Daumendruck wird je eine Stufe hinauf oder hinabgeschaltet. Den eingelegten Gang kann man an einem kleinen Zeiger ablesen. Der Schalthebel ist leicht zu betätigen, die Schaltvorgänge erfolgen mit Präzision. Die Vorstellung, nach einem Ampelstopp bis zu sechsmal drücken zu müssen, dämpft allerdings die Freude. (Drahtesel 10/11 1992)

Mountain-Drive

Am Anfang war die Idee, ganz gewöhnliche Dreigänger bergsteigfähig zu machen. Eine einfache Rechnung zeigte, daß ein Übersetzungsverhältnis von 1:2.5 eine schöne Stufenleiter an Gängen ergab. Ohne Lücken, aber auch ohne Überschneidungen, wie sie allen anderen Systemen eigen sind (s. Abb.S.). 1987 startete der erste Prototyp, der auf Anhieb die Stärken des Systems bewies:

- hoher Schaltkomfort (während der Fahrt oder im Stillstand läßt sich genauso leicht schalten; durch einen Schaltknopf an der Tretkurbel; also immer dann wenn man die kleinen Gänge braucht, am Berg oder an der Ampel)
- leichter Einbau in jedes Velo möglich
- geringes Gewicht (1265g)
- hoher Wirkungsgrad des Planetengetriebes (Fortsetzung S.5)

Ob hinten eine Dreigang-, Fünfgang-, Siebengangschaltung montiert ist - der Übersetzungsbereich ist so bemessen, daß sich immer eine echte Verdoppelung der Gänge ergibt.

Die Präsentation an der Genfer Erfindermesse 1991 brachte dann den Durchbruch und war zugleich Startsignal für die Aufnahme der Serienproduktion. Mittlerweile haben auch Biker den Mountain-Drive entdeckt; denn der Übersetzungsbereich wird noch größer, das Handling der Gänge noch optimaler, wenn man die vordere Dreifach-Kettenblattgarnitur durch ihn ersetzt. (s. Berechnungsbeispiel)

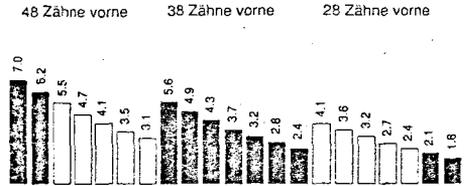
Allerdings ist diese Schaltung, ebenso wie die 7-Gang-Naben, nicht ganz billig, was sich jedoch durch die hohe Lebensdauer wiederum bezahlt macht.

Weitere Informationen sind beim Hersteller erhältlich:

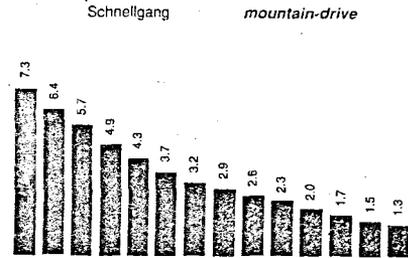
Florian Schlumpf Masch. Ing. HTL
Ing.büro & Spezialmaschinenbau

Dorfstr.10 CH-7324 Vilters
Tel. (0041) 85/ 28009

Als Vergleich die Entfaltungen eines Mountain-Bikes mit vorne 48, 38, 28 Zähnen und hinten 32, 28, 24, 21, 18, 16, 14 Zähnen und einem Radumfang von 2.05 Metern. - Mehrere Übersetzungen des Mountain-Bikes sind doppelt oder dreifach vorhanden (siehe leere Balken), der Übersetzungsbereich insgesamt aber ist wesentlich kleiner.



Ersetzt man die vorderen drei Kettenblätter eines Mountain-Bikes durch ein 50-zähiges Blatt und *mountain-drive*, so ergeben sich folgende Entfaltungen (in Metern):



$$\left(\text{Entfaltung} = \frac{\text{Radumfang des Hinterrades} \times \text{Anzahl Zähne des vorderen Kettenblattes}}{\text{Anzahl Zähne des hinteren Kettenritzes}} \right)$$

Neuer Pneu

Einem innovativen, englischen Unternehmen ist es gelungen, einen Reifen ohne Luft mit vergleichbarem Fahrverhalten wie bei der herkömmlichen Bereifung herzustellen.

Platt, sei es durch lausbubenhaftes "Lüfteln", bösesartiges Pneustechen, einen zerplatzten Schlauch oder einen ganz normalen Platten, gehört beim Velo der Vergangenheit an. Beim revolutionären Greentyre bilden Mantel und Füllung eine Einheit. Felgenband, Schlauch mit Ventil, Velopumpe und Flickzeug werden nicht mehr gebraucht. Der neue Reifen wird wie der herkömmliche Mantel mit wenigen Handgriffen auf die Felge montiert. Kein spitzer

Stein, kein Splitter, ja selbst ein Nagelbrett können dem Greentyre etwas anhaben.

Die Füllung besteht aus Polyurethanschaum. Mantel und Füllung sind vollständig recyclebar. Die Reifen gibt's in den gebräuchlichen Dimensionen für Fahrräder, Bergvelos und Citybikes.

Der Widerstand des Greentyrereifen entspricht dem eines korrekt gepumpten Reifens, und das Fahrverhalten ist ebenfalls identisch. Erhältlich sind die Pneus vorerst in Schwarz, farbige werden folgen. Der Preis entspricht dem Preis für eine herkömmliche Bereifung mit Schlauch und Mantel. Betreffend Lebensdauer weist der neue Reifen klare Vorteile auf.

(Katzenauge 14/92)

Nach der von den Stadtverordneten zum Jahreswechsel beschlossenen Tarifänderung ist die Fahrradmitnahme auf Bergbahnen und Fahren ab Januar unentgeltlich.

Ab 1.1.1993 müssen auch in Ostdeutschland alle Fahrräder mit insgesamt 11 Reflektoren ausgerüstet sein. Diese sind: 1 weißer nach vorn, je ein gelb/oranger an jeder Pedale nach vorn und hinten (=4), je 2 gelb/orange in jedem Rad (=4), ein roter im Rücklicht und ein breiter roter nach hinten. Zumindest letzterer muß ein Prüfzeichen haben (liegendes "Z").

Der Landesvorstand des Sächsischen Städte- und Gemeindetages berief den Dresdner Dezernenten für Umwelt, Johannes Pohl, in den Umweltausschuß des Deutschen Städtetages (Köln). Gemeinsam mit dem Leipziger Stadtrat für Umwelt wurde er auch in den Landesbeirat für Umwelt und Landesentwicklung des Freistaates Sachsen gewählt, welcher das Sächsische Umweltministerium in Angelegenheiten des Umweltschutzes und der Landesentwicklung und ist gleichzeitig Ansprechpartner für außerparlamentarische Initiativen.



Impressum

Die SPEICHE, Informationsblatt der IG Radverkehr Dresden, Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, LV Sachsen e.V.

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Jana Pleil, Leisniger Straße 66
 Vertrieb: Jens Rudolph, Rehfelder Straße 33
 beide 8023 Dresden

Preis: Jahresabonnement 10,- DM

Bankverb.: Postgiroamt Leipzig
 (Bankleitzahl: 860 100 90)

Konto-Nr.: 163 95-906

Konto.-Inh.: R. Rabe

Nachdrucke sind bei genauer Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.

Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion wieder.

Bis Anfang April soll der Radweg auf der Südseite der Leipziger Straße, zwischen Uferstraße und Puschkinplatz, gebaut und somit legalisiert werden.

Die Fraktionsvorsitzende der Hamburger Grünen/GAL, Krista Sager, erhält kein offizielles Dienstfahrrad von der Verwaltung der Hamburger Bürgerschaft gestellt. Bereits seit Monaten hatte die Grüne mit der Verwaltung gestritten, weil sie auf den ihr zustehenden Mercedes 230E verzichtete und statt dessen ein Dienstrad bei der Finanzbehörde beantragte. Wie die Fraktion mitteilte, wurde jetzt der Antrag mit der Begründung abgelehnt, die Arbeitsmöglichkeiten der Fraktionsvorsitzenden "im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse" könnten nur durch einen Dienstwagen, nicht jedoch mit einem Fahrrad erweitert werden. Auf den Vorschlag, ein Dienststandem mit mobilem Telefon und Fahrer zu stellen, so daß die Fraktionsvorsitzende "ihren ungebrochenen Arbeitseifer" demonstrieren könne, sei nicht eingegangen worden (ddp 9/92)

In Naskov (Dänemark) fand das erste Treffen der Vereinigung "Cities for Cyclists" statt. Neben Vorträgen, einer Exkursion, bei der sich die Teilnehmer von den beachtlichen Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs überzeugen konnten, stand vor allem der Erfahrungsaustausch der Mitgliedsstädte und die Entwicklung des Städtetzwerkes im Vordergrund.

Ein Dankeschön allen Mitstreitern, die das Erscheinen der SPEICHE auch 1992 unterstützten, sei es finanziell durch Spenden oder ihren Abo-Beitrag, redaktionell durch Beiträge und Leserpost, durch die umweltfreundliche, pünktliche und preiswerte Zustellung und den schnellen Druck der Firma Hille !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Eine Weihnachtsüberraschung bereitete die Telekom unserer IGR-Geschäftsstelle. Ab sofort sind wir **telefonisch** unter der Nummer 2811959 erreichbar.