

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
IG Radverkehr Dresden
Schützengasse 18

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

4. Jahrgang

Februar 2/1993

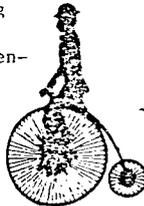
Termine für Fahrradfreunde

- 03.02. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, offenes Treffen der IG-Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe) Dresden Tagesordnung u.a.: Foto-Motivsuche von Mißständen und unzumutbaren Stellen auf neugebauten Radwegen (wer solche kennt, bitte anwesend sein, schreiben oder in der Geschäftsstelle anrufen, Tel.:2811959)
- 09.02. Dresden Ideenkonferenz für die o.g. Foto-Aktion
19.00 Uhr, Schützengasse 18
- 09.02. Dresden 19.00 Uhr, Dresdner Klub (Bautzener Str.132)
"Reiseeindrücke einer Radtour durch Norwegen" weitergeben von Herrn Prof. Dr. S.Sommer
- 10.02. Dresden 19.30 Uhr, Schützengasse 18, Dia-Vortrag zu einer Reise
"Mit dem Fahrrad durch China"
- 13./21.02. Hamburg Reisen '93, Tourismusmesse
- 26./28.02. Würzburg DJH, Tagung des ADFC-FA Tourismus, Info über Gabi Bangel
Bundesgeschäftsstelle, PF 107747, W-2800 Bremen 1

Nach der Ausstellung "Alptraum Auto" zeigt das Hygienemuseum im Februar ein weiteres Ausstellungsprojekt aus dieser Serie "Grün kaputt".

Seit kurzem öffnen die Mitglieder der AG Fahrradgeschichte jeden Mittwoch, von 17.00 - 19.30 Uhr die Pforte zu ihrer Ausstellung "Historischer Fahrräder" im Dresdner Umweltzentrum, Schützengasse 18

Unsere Geschäftsstelle, sowie die IGR-Bibliothek sind jeden Mittwoch von 18.00 - 19.00 Uhr geöffnet.
Ort: Umweltzentrum Dresden
Schützengasse 18



Zur Diskussion um den Entwurf des Dresdner Verkehrskonzeptes

In Diskussionen zum Verkehrskonzept wurde betont, daß der Entwurf des Verkehrskonzeptes einen Kompromiß darstelle, der nicht glücklich mache. Auch die IG Radverkehr, Ortsgruppe des ADFC, hat frühzeitig Kritik am Entwurf geübt. Was sollte verändert werden?

1. Als erstes fällt uns ein, - wir haben uns dazu bereits schriftlich an den Oberbürgermeister gewandt - daß das Vorwort geändert werden sollte. Es wird darin bedauert, daß Dresdens Straßennetz noch auf dem Stand der 60er Jahre beruhe. Auch der Versuch, wie es heißt "Verkehrsströme in geordnete Bahnen lenken" zu wollen, dürfte, was den individuellen motorisierten Verkehr betrifft, längst gescheitert sein. Westdeutsche Stadtplaner schlagen die Hände über dem Kopf zusammen, wenn sie von dem großräumigen Ausbau des 26er Stadtrings hören.

2. Erst kürzlich hatte die IG Radverkehr darauf aufmerksam gemacht, daß integriert in ein Verkehrssicherheits- und Umweltkonzept sich die positiven Zielstellungen des Verkehrskonzeptes leichter verwirklichen ließen. Das böte auch Gelegenheit, die Interessen des Umweltdezernates besser zu berücksichtigen.

3. Einige Großprojekte sollten fallen gelassen werden, sie belasten nur den Bundeshaushalt und leisten keinen ausreichenden Beitrag zur Senkung der Arbeitslosigkeit und - zerstören die Stadt. Der vierspürige Ausbau des 26er Rings müßte unterbleiben, wir deuteten das schon an. Auch der Ausbau des Stadtrings durch TU-Gelände und das Zentrum der Südvorstadt wäre eine unverzeihliche Sünde. Das haben wir bereits zur Honneckerzeit gesagt.

Man muß sich schon wundern, mit welchen Milchmädchenrechnungen die sogenannte Südumfahrung längs der Eisenbahn als zu teuer zurückgewiesen wird und statt dessen versucht wird, unter dem Mantel des Umweltschutzes ("Das Schlimmste für die Umwelt sei der Stau." Dr. Schumacher, Verkehrsexperte CDU) den Ausbau des Hauptstraßennetzes zu forcieren. Bereits Ende November vergangenen Jahres beschlossen die Stadtverordneten den Weiterbau des "Millionen verschlingenden" Tunnels am Hauptbahnhof. Nun müssen dort einige Bäume weichen, die zwar geschädigt sind, aber im vergangenen Sommer noch grün waren. Übrigens könnte man sich für die Südumfahrung einige Provisorien vorstellen, die ohne große Kosten den Bewohnern am Nürnberger-Ei Erleichterung schaffen dürften.

4. Für den Radverkehr erwarten wir noch einige planerische Aussagen, z.B.:
- Wie man die Nord-Süd-Querung realisieren will,
 - wie die Radtrasse von der Lingnerallee direkt zum Rathaus geführt werden soll (die Querung des entstehenden Stadtmauerboulevards ist sicher noch nicht angedacht!),
 - welche Lösung für den rechten Elbradweg in der Höhe der Leipziger Straße angestrebt wird und
 - wie die Streckenführung eines Grünzuges nach Gorbitz aussehen soll.

5. Natürlich sollten klare Aussagen gegen den Autobahnbau formuliert werden. Wenn man sich zu einem Park- und Ride-Knoten in Deutschenbora bei Nossen entschließen könnte, wäre der Ausbau der Autobahn nach Dresden vielleicht überflüssig. (Die Reichsbahn könnte bereits jetzt in 40 Minuten den Transport über Meißen in das Stadtzentrum bewältigen, eine Zeit, die mit dem PKW - Park-

(Fortsetzung Seite 3)

Parkplatzsuche eingerechnet - nur mit Mühe unterboten werden kann.)
Gegen die die Stadt abschnürende, wirtschaftlich und touristisch den Aufschwung
bremsende stadtnahe Autobahn sollten klare Aussagen getroffen werden.

6. Manche hoffen noch auf Wunder:

Daß der motorisierte Individualverkehr stadtverträgliche gemacht werden könnte,
daß neue Brückenstandorte vielleicht helfen könnten.

Die Erfahrungen bei der autogerechten Zerstörung westdeutscher Städte besagen:
Laßt alle Hoffnung fahren dahin.

M. Zweynert

Radler Recht und Un-Recht

Obwohl es manchmal so schön praktisch ist, ist es hoffentlich allen Lesern be-
wußt, daß das Befahren linker Radwege gefährlich ist - egal, ob diese für den
Zweirichtungsverkehr offiziell freigegeben sind oder nicht. So hat z.B. eine
schwedische Untersuchung ergeben, daß das Passieren einer Kreuzung auf dem
linken Radweg/ der linkern Radfahrerfurt fast zwölfmal so riskant ist wie das
regelgerechte Geradeausfahren auf der Fahrbahn und noch mehr als dreimal so
gefährlich wie das Queren auf dem rechten Radweg.

Fuhr man bisher auf der Fahrbahn und ignorierte den mit dem blauen Radfahrer-
Symbol gezeichneten linken Radweg, hatte man, wenn einen eine Polizeistreife
anhielt, eine spitzfindige Ausrede, warum man diesen Radweg nicht benutzen
mußte: In der StVO heißt es nämlich "linke Radwege dürfen sie (die Radfahrer)
nur benutzen, wenn diese für die Gegenrichtung freigegeben sind." Und da "dür-
fen" nun mal nicht "müssen" bedeutet, fuhr man in dieser Gesetzeslücke recht
komfortabel.

Nun hat ein Oberlandesgericht aber entschieden, daß das "Muß" auch für linke
Radwege gilt. Die Begründung wurde aus einem alten Rechtskommentar abgemes-
sen, der dem "Entmischungsgrundsatz" absoluten Vorrang gibt. Dieser Grundsatz
basiert auf der Annahme, daß die Trennung von Rad- und Autoverkehr die größt-
mögliche Sicherheit erbringt. Ein flüchtiges Studium des Lokalteils einer
Zeitung beweist schon das Gegenteil.

Deutlich wird bei diesem Urteil der politische Wille, nämlich an möglichst
vielen Stellen die Radler von der Fahrbahn zu nehmen, damit diese dem Auto-
verkehr nicht im Wege sind. Aber auch die Wertschätzung des Radverkehrs wird
ersichtlich: Da die StVO für Fahrzeuge vorschreibt, rechts zu fahren, scheint
das Gericht Fahrräder nicht als Fahrzeuge einzuschätzen. (OLG Düsseldorf,
15.4.92, VD 92/185)

(Berliner Radler Nr.19/92)

Das Radfahrer im Straßenverkehr keine Narrenfreiheit haben, mußte sich ein
Radler vom Oberlandesgericht (OLG) Karlsruhe sagen lassen. Er war während
der verbotswidrigen Benutzung, einer für den allgemeinen Verkehr gesperrten
Straße an einer Kreuzung mit einem Pkw kollidiert und hat nun mehr als die
Hälfte des Fahrzeugschadens von 8000,-DM zu erstatten.

Da sich eine Vorfahrtsregelung nicht nur auf die erlaubterweise eine Straße
benutzenden Fahrzeuge bezieht (in diesem Fall die Straßenbahn), sondern auf
alle Verkehrsteilnehmer, hätte der Autofahrer zwar nach Ansicht der Richter
auch gegenüber dem Radfahrer die Vorfahrt beachten müssen, sie ließen jedoch
keinen Zweifel daran, daß die überwiegende Schuld beim Radfahrer liegt, der
die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bewußt in Kauf genommen hatte.

(SZ 14.1.93)



Konfliktfrei, billig, attraktiv und umweltfreundlich - Fahrradstraßen

Die Geschichte der Fahrradstraße begann vor 15 Jahren in den Niederlanden. In Tilburg und anderswo legte man Achsen durch die Stadt an und verband die Zentren mit den Vororten mit mehrspurigen Radwegen. Auf die Achse folgte die Fläche. Ähnlich den Fußgängerzonen entstanden Konzepte für Fahrradzonen, so geschehen in Gladbeck. Der Trend, oder besser: die Vernunft geht zur Zeit dahin die Straßenverkehrsordnung in eine Straßennutzungsordnung umzuwandeln, die dem Autofahrer seinen grundsätzlichen Vorrang nach der StVO nimmt. Neben den verkehrlichen Funktionen sollen auch die übrigen Möglichkeiten der Straßen und Plätze dem Menschen in der Stadt wieder offenstehen.

„Eine Innenstadt ist so lebendig und attraktiv, wie sie für den Fahrradverkehr erreichbar ist.“ Diese These stellt Dr. Werner Draeger vom Bonner Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung seinem Konzept voran. Dr. Heiner Monheim, der Fahrradexperte vom NRW-Verkehrsministerium, sieht das ähnlich und setzt noch einen drauf: Neben komfortablen Bedingungen für den Fahrradverkehr darf man auch dem Fußgänger das Recht auf seinen Gehweg nicht beschneiden. „Infolge der intensiven Nutzungsmischung bei gleichzeitig beengten Straßenverhältnissen ist eine Anlage separater Radwege oder gemeinsamer Rad-Gehwege häufig nicht möglich, bzw. würde weder den Ansprüchen der Radfahrer noch der Fußgänger gerecht. In solchen Fällen ist die Fahrbahnbenutzung durch die Radfahrer die adäquate Lösung. Gleichzeitig wären aber zu ihrem Schutze niedrigere Geschwindigkeiten des Verkehrs angebracht“, heißt es im Draeger-Entwurf für die „Hinweise zur Einrichtung von ‚Fahrradstraßen‘ oder ‚Fahrradzonen‘“. Folgerichtig schlägt Monheim beispielsweise vor, die Tempo-30-Zonen vor Schulen in Fahrradzonen umzuwidmen, weil hier regelmäßig große Mengen von Radfahrern aufkommen und so am besten vor den Autos geschützt sind.

Unter einer Fahrradstraße ist übrigens ein Radweg zu verstehen, der sich über die gesamte, ggf. reduzierte Fahrbahnbreite von 3 bis 3,50 Metern erstreckt. Autos ist die

Mitbenutzung als Gast durch ein Zusatzschild gestattet, weil die Radfahrer die Straße auch nebeneinander in voller Breite nutzen dürfen und die Autofahrer zu angemessenermäßiger (25 km/h) Geschwindigkeit angehalten sind, ist ihnen Überholen in der Regel nicht möglich.

Fahrradstraßen als Sonderwege nach § 41, Nr. 5f StVO erfüllen verschiedene Funktionen. So sorgen sie dafür, den Fahrradverkehr auf Hauptverbindungen vom Außenbezirk zum Zentrum oder zwischen Außenbezirken sicher und komfortabel fließen zu lassen. Auf weniger belasteten Wohnstraßen und Wirtschaftswegen (bis zu 500 Kfz pro Stunde) geben Fahrradstraßen dem Radfahrer Sicherheit vor Rasern und Autofahrern, die riskante Überholmanöver für ihr gutes Vorrecht halten. In Tempo-30-Zonen weisen Fahrradstraßen oder Fahrradzonen dem Autofahrer seine Grenzen. Schließlich haben sich sogenannte Umweltstraßen bewährt, eine Kombination aus Bussonderspur und Fahrradstraße, wenn der Kfz-Verkehr auf andere Straßen verlagert werden kann.

Einbahnstraßen, ursprünglich eingerichtet, weil zwei Autos nicht mehr nebeneinander paßten, unababhängig ob für Fahrräder noch genügend Platz bleibt, zwingen Radfahrer häufig zu erheblichen, unnötigen Umwegen oder verleiten zur rechtswidrigen Nutzung des Bürgersteigs. Ein Netz von Einbahnstraßen und eventuell noch Fußgängerzo-

nen läßt nicht nur den Ortsfremden häufig die Orientierung in der Stadt verlieren. Darum plädieren Fachleute für die Öffnung der Einbahnstraßen, wo immer dies möglich ist.

Die Stadt Köln ließ untersuchen, wie sicher oder unsicher das Befahren einer Einbahnstraße gegen die (Auto-)Fahrtrichtung ist. In 24 Einbahnstraßen ohne Zulassung beobachtete man, daß 39% des gesamten Fahrradverkehrs sich nicht an das Verbot hielt und vornehmlich über den Gehweg fuhr. Eine Einbahnstraße ist umso unattraktiver für gegen die Richtung fahrende Radler, je höher das Verkehrsaufkommen ist. Eine Öffnung der Einbahnstraße führt zu Verkehrsverlagerungen zu Lasten von als gefährlicher eingestuften Routen. In benachbarten Einbahnstraßen ohne Öffnung wurde ein Anstieg des regelwidrigen Verhaltens um 33% festgestellt, übrigens eine Parallele zum „Hüftparken“ auf dem Gehweg. Die Anlage eines Radstreifens führte zu einem Rückgang des Fehlverhaltens um 98%.

In Bremen analysierte man in den Jahren 1985/86 die Unfallstatistik und kam zu dem Ergebnis, das Radfahren gegen die Richtung in Einbahnstraßen führte nicht zu Verkehrsunfällen. In Hannover gab es im Jahre 1985 rund 1 400 Radverkehrsunfälle, aber keinen durch Radfahren gegen die Einbahnstraße. In Bonn, Braunschweig und Münster liegt der Anteil Einbahnstraßenbedingter Fahrradunfälle seit Jahren unter einem Prozent. In Köln belegt die Statistik, daß das unerlaubte Radfahren auf Gehwegen dreimal häufiger zu einem Unfall führt.

Zur Sicherheit an Ausfahrten etc. sorgen in freigegebenen Einbahnstraßen verschiedene Möglichkeiten, die von der Markierung über die Beschilderung bis hin zum ausgebauten Radweg reichen. Ob echte oder unechte Einbahnstraße, das Sicherheits-Gegen-Argument zählt nicht mehr in den Augen der Experten. Dennoch ist Heiner Monheim gegen die pauschale Freigabe

aller Einbahnstraße, möchte jeden Einzelfall einzeln entschieden wissen. Wegen der unterschiedlichen Akzeptanz der Fahrradstraßen in Einbahnstraßen bei den Regierungspräsidenten und Kommunen bereitet das NRW-Ministerium derzeit einen Erlaß dazu aus.

„Radfahrer bitte absteigen!“ muß nicht sein; denn erstens steht diese Beschilderung nicht in der StVO. Und zweitens ist der Hinweis nach StVO. Nr. 138, daß mit Radfahrern zu rechnen ist, die bessere Empfehlung an die Bauunternehmer.

Unterm Strich sieht Dr. Heiner Monheim in der Fahrradstraße die Straße der Zukunft. „Sie ist eine ganz besonders charmante Form des Kompromisses, weil sie dem Autofahrer nichts nimmt außer der Dominanz.“

„Immer mehr Städte setzen auf den Umweltverbund von Öffentlichem Personennahverkehr, Fußgängern und Radfahrern“, berichtete Folkert Kiepe, zuständiger Beigeordneter des Deutschen Städtetages. Nur 13% aller Verkehrsteilnehmer benutzten derzeit ihr Fahrrad mindestens einmal täglich, im Vergleich mit anderen europäischen Ländern sei eine Steigerung darum möglich. Die schwersten Hindernisse stellen nach Angaben der Radfahrer Gefährdung und Belästigung durch Kraftfahrzeuge dar, die Autos rücken den Radfahrern einfach zu dicht und zu schnell auf die Pelle.

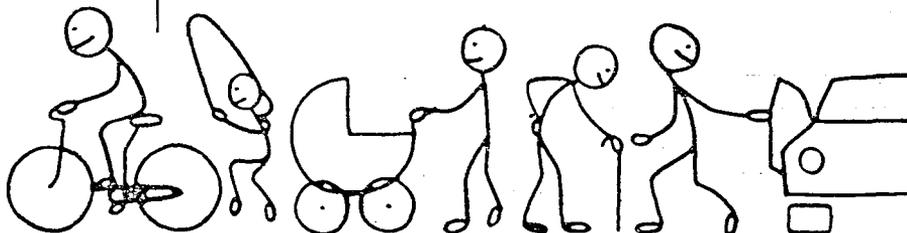
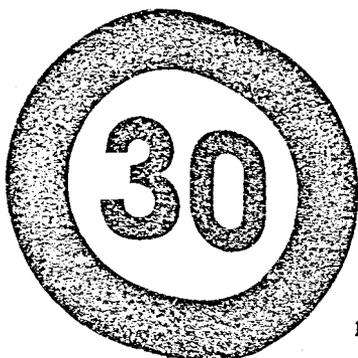
Der Vereinigung der kommunalen Spitzenverbände ist bewußt, daß die mangelnde Fahrrad-Infrastruktur sich nicht durch weiteren Neubau beheben läßt. Einerseits fehlt die Fläche, andererseits das Geld. „Wir müssen darum vorhandene Möglichkeiten intelligent nutzen“, sagte Kiepe. Allerdings sei z.B. erst ein Fünftel des innerörtlichen Radwegenetzes in Hauptverkehrsstraßen eingerichtet. Die Akzeptanz fürs Fahrrad wie die tatsächliche Sicherheit für den Radfahrer steige, je mehr sich die Geschwindigkeit von Rädern und Autos angleiche, was für Fahrradstraßen spricht.

TEMPO 30 in Graz

Am 1. September wurde in Graz Tempo 30, ausgenommen auf Vorrangstraßen, als Modellversuch über einen Zeitraum von zwei Jahren eingeführt.

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit, Landesstelle Steiermark untersuchte kurz vor und ein Monat nach Einführung dieser Maßnahme die Akzeptanz der Grazer Bevölkerung, da angenommen werden kann, daß das tatsächliche Geschwindigkeitsverhalten sehr wesentlich von der Einstellung zu dieser Regelung abhängt. Eine dritte Erhebung ist nach 6 Monaten geplant.

Die Befragung kurz vor Einführung der Maßnahme ergab 44,1% Befürworter, 41,5% Gegner, 14,4% machten keine Angabe. Ein Monat Erfahrung mit Tempo 30 brachte eine deutliche Zunahme der Akzeptanz: sie stieg auf 60,2%, gegen die Maßnahme sprachen sich nur mehr 34,8% aus, der Anteil der Unentschlossenen sank auf 5%.



Die stärkste Zunahme an Befürwortern ist bei den Radfahrern festzustellen (1. Befragung 47,6%, 2. Befragung 72,9% - höchster Zustimmungsgrad aller Verkehrsteilnehmer!). Diese hohe Befürwortung stimmt mit der gestiegenen subjektiven Sicherheit bei Radfahrern und Fußgängern als Folge von Tempo 30 überein. 23,3% der Befragten geben nämlich an, sich als Fußgänger bzw. als Radfahrer seit Einführung von Tempo 30 sicherer zu fühlen.

Interessant ist, daß mehr als 80% der Befragten den Zustimmungsgrad niedriger einschätzen als er tatsächlich ist! Dies dürfte damit zusammenhängen, daß sich die Gegner von Tempo 30 in der Öffentlichkeit sehr lautstark artikulieren. Die Befürworter vermuten sich in der Minderheit, obwohl sie mittlerweile in Graz eine Mehrheit bilden.

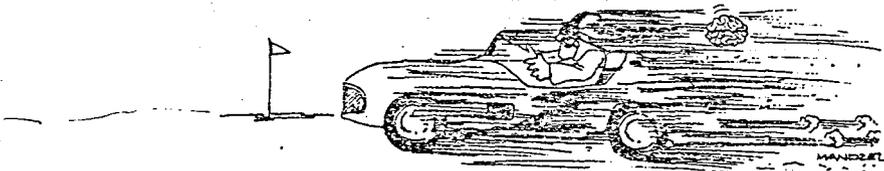
(Drahtesel Dezember 92; Quelle: "Einstellung zu Tempo 30 - ausgenommen Vorrangstraßen in Graz", 1. und 2. Erhebung, A. Schützenhöfer, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Landesstelle Steiermark)

"Tempo 30 - nur eine Vision?"

In der jüngsten Tourismus-Information des Fremdenverkehrsvereins Dresden wird berichtet, daß Dresden einst auch mit dem Slogan "das Graz Norddeutschlands" für sich werben konnte. Wer heute an diese Tradition anknüpfen will, kommt an der in der DNN vom 2.9.92 verkündeten Nachricht nicht vorbei, nach der im gesamten Stadtgebiet von Graz "Tempo 30" eingeführt worden ist. Angesichts dieser interessanten Neuigkeit wurde in Österreich daran erinnert, daß 1938 durch den "Anschluß an das Reich" alle früheren österreichischen Tempolimits beseitigt worden waren, denn Hitlerdeutschland hatte sich bereits 1934 vom bis dahin geltenden Tempo 30 verabschiedet und alle Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgehoben. Später gab es allerdings kriegsbedingte Restriktionen (Benzinknappheit).

Heute wissen wir, daß es bei Tempo 30 nur noch halb so viele Tote und nur zwei Drittel der Verletzten und deutlich weniger Blechschäden gibt, daß weniger Lärm und weniger Abgase entstehen und daß der Fahrradverkehr gefördert wird, wenn vielen die Angst vor schnellen Autos genommen ist - vielfach könnte der Bau teurer Radwege dann überflüssig werden. Etwa 60 Jahre mußten vergehen, ehe menschliches Maß und ökologische Einsicht im Sinne von Tempo 30 vehement wurden. Die entscheidungsfreudigen Grazer Stadtväter können sich auf den "überwiegenden Teil der Bevölkerung" stützen und fürchten offenbar auch den Denkzettel nicht, der ihnen bei den nächsten Wahlen verpaßt werden könnte. Wer wagt Prognosen für Dresden? Ich fürchte, wir kommen angesichts des in Graz vorgeführten "europäischen Modells" immer mehr ins Hintertreffen, wenn ich daran denke, daß andernorts schon heute Stadtplaner und Verkehrsökologen ganz selbstverständlich mit "Fahrradstraßen", mit "Umweltstraßen" (Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel haben Vorrang) oder mit kombinierten Bus- und Radspuren umgehen können, während hierzulande - besonders bei Kraftfahrern - dafür zunächst Überzeugungsarbeit geleistet werden muß.

D. Buschbeck



Der ADFC kritisierte aufs schärfste, die Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr in den neuen Bundesländern ab Januar dieses Jahres von 80 km/h auf 100 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften. Da die neuen Bundesländer außerorts über keine Radverkehrsinfrastruktur verfügen, befürchtet der ADFC, daß die Zahl der verletzten und getöteten Radfahrer, die bereits 1991 dramatisch um 69,8% gegenüber 1990 gestiegen ist, weiter anwächst.

Vor kurzem wurde der 100. InterRegio mit Fahrradabteil in Dienst gestellt, so daß jetzt sämtliche im Netz der DB fahrenden IR-Züge mit diesem Angebot ausgestattet sind. Im Frühjahr kommen weitere 30 Zuggarnituren dazu. Wegen der ab Juni '93 geplanten Streichung der D-Züge mit Gepäckwagen und der ohnehin bereits im vergangenen Sommer ausgebuchten IR-Fahrradplätze fordert der ADFC von beiden deutschen Bahnen Angebote für Fahrrad-Gruppenreisen und außerdem auf besonders gefragten Strecken zwei Fahrradabteile im IR-Zug.

Eine Fahrrad-Pannenhilfe rund um die Uhr bietet Werner Burkhardt in seiner Radebeuler Werkstatt in der Karlstr.11a, Tel. (0351) 73204 .



Impressum

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Jana Pleiß, Leisniger Straße 66

Vertrieb: Jens Rudolph, Behfelder Straße 33
beide 8023 Dresden

Preis: Jahresabonnement 10,- DM

Bankverb.:

(Bankkontozahl: 85055142)

Konto-Nr.: 343 05 16 59

Konto-Inh.: ADFC Dresden

Nachdrucke sind bei genauer Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.

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

Das "Rostige Ritzel" verlieh der Verbund selbstverwalteter Fahrradbetriebe dem Bundesinnungsverband für das Deutsche Zweiradmechaniker-Handwerk als Belohnung für seine aufopferungsvolle Lobbyarbeit - angesiedelt zwischen Nichtstun und Verhindern - in Sachen Fahrradmechaniker- und -meisterausbildung..

Bis zu 7000 Leihräder werden in der Kopenhagener Innenstadt und im Stadtteil Frederiksberg Kostenlos verliehen. Das "Cityfahrrad" soll helfen, den Straßenverkehr zu entlasten. Der Benutzer zahlt zwanzig Kronen als Pfand. Während der Fahrt sitzt die Münze fest in einem kleinen Automaten am Fahrrad. Sobald das Leihrad an einem der zahlreichen Ständer abgegeben wird, erhält der Benutzer die zwanzig Kronen zurück. An Informationsständen erhält man Auskunft über den jeweiligen Stadtteil.

Zum Preis von 2950,-DM (komplett ab Lager) können bei der Hessischen Waldjugend, Hersfelder Str.25, in W-3579 Neukirchen/Knüll Original-Thailand-Fahrrad-Rikschas bestellt werden. Im Preis inbegriffen sind: Batterie für die Beleuchtung, Regenschutz für Fahrgräste und ein kostenloses Probefahren. Auch zu günstigen Mietpreisen (Tag, Wochenende, Woche) sind die Fahrrad-Rikschas zu haben.

Aufgrund des regen Interesses an Reisezielen in Osteuropa hat das Velomobil-ADFC-Reiseprogramm neben den bereits beliebten Routen entlang der Donau von Wien nach Budapest und durch die Masurische Seenplatte in Polen neue Reisen von Kaliningrad durch den Naturpark Kurische Nehrung nach St.Petersburg, durch Böhmen und Mähren sowie von Dresden nach Prag aufgenommen. Wie bereits in den letzten Jahren sind wieder viele Reiseziele und -routen in Deutschland und im europäischen Ausland dabei. Das vollständige Programm kann gegen 1,70DM Rückporto angefordert werden, bei:ADFC, Kennwort Reiseprogramm, PF 107747, W-2800 Bremen 1 oder ist einfacher in der IG-Geschäftsstelle erhältlich.