

SPEICHE

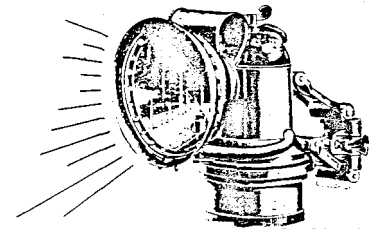
Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

4. Jahrgang

Oktober 10/1993

Termine für Fahrradfreunde

- 01.-03.10. Burg Ludwigstein ADFC-Herbsttreffen, Info: Geschäftsstelle
- 02./03.10. Dresden Stallhof, **Freiluftausstellung**
von ca. 50 historischen Fahrrädern
aus den Jahren von 1870 - 1950
- bis 04.10. Münster 5. Münsterische Fahrradtage
- 03.10. Dresden Volksfest am Körnerplatz mit ADFC-Infostand
- 06.10. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes
Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden
- 10.10. Tharandt 8.30 Uhr, Bahnhof, Zum **Saisonausklang** - ADFC-Radtour
zum Wielisch und Umgebung (ca. 50 km)
- 13.10. Dresden 19.00 Uhr, Maternistraße, Raum 121, Vortrag "Radver-
kehrsplanung in Dresden", Refrent: Herr Ritscher,
Abtlg.-Ltr. Verkehrsplanung im Stadtplanungsamt
- 14.10. Dresden 16 - 20.00 Uhr, Fahrradgeschäft AVANTI, Wallstraße
Eröffnung der Fahrrad-Beleuchtungsaktion 1993
- 14.10. Dresden 19.00 Uhr, Gemeindesaal Lukaskirche, Gesprächsrunde mit
Vertretern des Wirtschaftsministeriums zur **Autobahn**
Dresden - Prag
- 16./17.10. Magdeburg Tagung des ADFC-Hauptausschusses
- 17.10. Radeberg 8.00 Uhr, Heidehäuser, öffentliche Radtour in den
Tharandter Wald
- 22.10. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek Johannes Meusel, Wilhelm-
Franke-Str.26, Tel.: 5985306
Dia-Vortrag "Vierländertour: Österreich, Lichtenstein,
Schweiz, Deutschland (Euroregion Bodensee)"
- 31.10. Radeberg 9.00 Uhr, Marktplatz, öffentliche Jahresabschlußtour
in die Lausitz



Licht macht mich an!

Im Monat Oktober werden auch in diesem Jahr die ADFC-Beleuchtungswochen durchgeführt. Ziel der Aktion ist die Erhöhung der Sicherheit der Radfahrer.

Der ADFC-Kreisverband Dresden führt am Donnerstag, 14. Oktober, in der Zeit von 16 - 20 Uhr gemeinsam mit dem Fahrradgeschäft AVANTI auf der Wallstraße eine Informationsveranstaltung durch und bietet kostenlose Beratung und Kontrollen zur Fahrradbeleuchtung an.

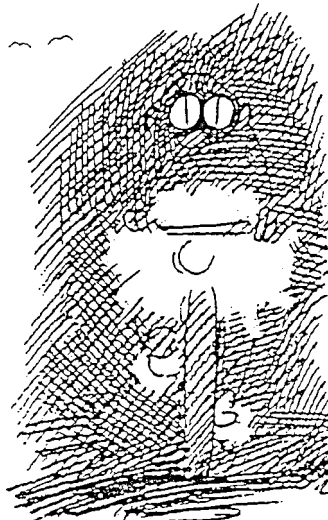
Bis 31.10.1993 führen folgende **Händler und Mechaniker** - ebenfalls kostenlos - Tests und Beratungsgespräche durch und halten Sonderangebote zur Fahrradbeleuchtung bereit:

- AVANTI, Wallstr.19/21, 01067 Dresden
- Rudolf Päperer, Kirschauer Str.2
01324 Dresden
- Zweiradhaus P.Städtler, E.-Andre-Str.33,
01257 Dresden
- Fahrrad-Eichler, Schandauer Str.90/92,
01277 Dresden
- Zweirad-Bieberstein, Cl.-Zetkin-Str.14
01796 Pirna
- Fahrradhaus Liebsch, Sebnitzer Str.14,
01844 Neustadt
- Fahrrad-Technik GbR, Rauschwalder Str.17,
03581 Görlitz
- Parcher & Partner GmbH, Kleinwolmsdorfer
Str.30, Arnsdorf, mit den Filialen in
Dresden Borsbergstr.18a, 01309
Schweriner Str.42, 01067
- Bautzen, Bischofswerda, Dippoldiswalde,
Freital, Görlitz, Großenhain, Heidenau,
Großharthau, Löbau, Meißen, Wilsdruff,
Niesky, Pirna, Radeburg, Schirgiswalde
und Zittau, sowie die
Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt im Um-
weltzentrum, Schützengasse 18,
01067 Dresden

Literatur rund ums Fahrrad
(Radverkehrs-Politik, -Planung, Tech-
nik, Karten, Tourentips, Zeitungen)
Unsere ADFC-Fahrradbibliothek ist zur
Radlersprechstunde mittwochs geöffnet.

Unsere Geschäftsstelle ist erreichbar
unter:
ADFC Dresden
PSF 120509
01007 Dresden
Telefon: 2810175 / 2811959

Jeden Mittwoch von 18.00 - 19.00 Uhr
Radlersprechstunde
im Umweltzentrum, Schützengasse 18.



Fallensteller

Die mangelnde Berücksichtigung der Interessen von Radfahrern bei der Einrichtung und Absperrung von Baustellen in unserer Stadt, bewies die zweite Umfrage zu speziellen Radverkehrsproblemen im "Sächsischen Boten". In den Einsendungen wurden u.a. die Dauersperrung am Hauptbahnhof, die ein Befahren der Straßenbahngleise verbietet, was jedoch kaum von den Radfahrern ge- und beachtet wird, sowie die Baustellen auf der Hoyerswerdaer

Daß sich trotz zahlreicher Gespräche bislang nichts getan hat, liegt wohl am Desinteresse der verantwortlichen Mitarbeiter des Ordnungsamtes. Eine Auflage seitens der Stadt wie in Basel, den Radverkehr auch neben Baustellen zu ermöglichen, wäre bei den bundesweit fehlenden Richtlinien, ein Schritt in die richtige Richtung, wie nachstehender Artikel aus dem Berliner Radler Nr.16/92 beweist.

Eigentlich ist die Sachlage klar: Ist der Radweg wegen einer Baustelle nicht benutzbar, müssen/können die Radler auf der Fahrbahn weiterfahren. Stattdessen treffen Radfahrer aber vor Baustellen auf Radwegen auf die unterschiedlichsten Verkehrsmaßnahmen, denen sie Folge leisten sollen. Im folgenden sind einige Möglichkeiten aufgeführt:

* Das Gefahrenschild "Baustelle" nach § 40 Absatz 6 Straßenverkehrsordnung (StVO) ist eigentlich nur auf der Fahrbahn gebräuchlich. Das Zeichen verlangt kein spezielles Verhalten vom Radfahrer.

* Häufig wird dagegen das blaue Zeichen 237 ("Radweg") mit dem Zeichen 241 ("Fußgänger") kombiniert. Das bedeutet schlicht, daß der Rad- auf den Gehweg verlegt wird, wo Fußgänger Vorrang haben. Diese Anordnung beläßt den Fußgängern und Radfahrern meist keinen ausreichenden Platz mehr nebeneinander. Daher müssen Radler oft absteigen.

* Beliebte ist bei den Behörden das Radfahr-Verbotsschild Zeichen 250. Das bedeutet eigentlich runter vom Radweg und einordnen Richtung Fahrbahn. Zeichen 250 wird aber oft kombiniert mit dem Zusatz "Radfahrer absteigen". Dieser Zusatz ist in der StVO nicht vorgesehen; seine Nichtbeachtung damit auch keine strafbare Ordnungswidrigkeit.

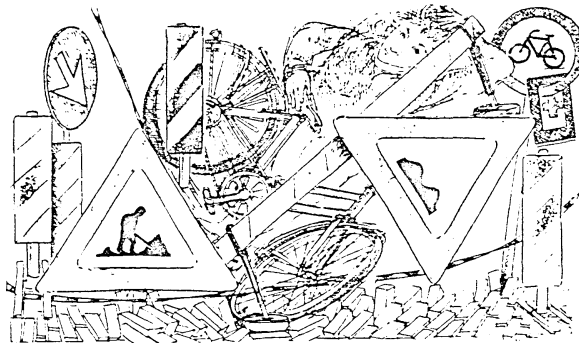
* Immer noch sehr häufig gibt es gar keine Warnung für Radfahrer vor Baustellen. Das ist erstens gefährlich, zweitens nimmt es den Radfahrern die Möglichkeit, sich rechtzeitig in den fließenden Verkehr einzuordnen. Diese Variante dürfte es eigentlich gar nicht geben, da die Straßenverkehrsbehörde die Beschilderung und Sicherung von Baustellen genehmigen muß. Aus Personalmangel kommt es selten zu Überprüfungen, oft ist der zuständige Stelle noch nicht einmal bekannt, wo es innerhalb ihres Bereiches überhaupt Baustellen auf Radwegen gibt.

Auf die Bauarbeiter und ihre Vorgesetzten kann man im Grunde nicht böse sein: In der Broschüre "Verkehrssicherheit und Baustellenverkehr", die die Sicherheitsbeauftragten auf Baustellen rechtlich und praktisch anleiten soll, werden Radwege kein einziges Mal erwähnt. Nach dieser Broschüre gibt es nur Baustellen auf der Fahrbahn und auf dem Gehweg.

In den bundesweit gültigen "Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen" ist vorgesehen, daß auf der Fahrbahn durch Planken etc. gesichert ein Notweg für Radfahrer eingerichtet wird. Es dürfen nach diesen Richtlinien nur Zeichen verwendet werden, die laut StVO erlaubt sind. (Daher leider auch nicht: Autofahrer aussteigen und Schieben!)

In der Praxis richtet sich kaum ein Radler nach den Anordnungen, die nach dem Zufallsprinzip aus der Schilderkiste der Bauarbeiter geholt werden. Das ist wohl gut so, denn selbst in den Richtlinien sorgt man sich nicht um die Sicherheit der Radler, sondern um die Interessen der Autofahrer: "Die Sicherheitsmaßnahmen von Baustellen auf Fahrbahnen sind auf die möglichst flüssige Abwicklung des Verkehrs abzustimmen." Also rechtzeitig auf die Fahrbahn, denn hier wird für einen gesorgt.

Zeichnung: Tom Eyzenbach



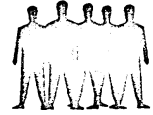
Licht ins Dunkel

Zum dritten Mal startet der ADFC in die sem Herbst seine vom Bundesverkehrsministerium und Sponsoren unterstützte Fahrradbeleuchtungsaktion. Auch die Dresdner (IGR) ADFC-Ortsgruppe beteiligt sich gemeinsam mit den auf der Titelseite aufgeführten Fachgeschäften an der Aktion.

Ist nun wirklich immer der kaputte Dynamo, die durchgebrannte Birne oder das abgerissene Kabel schuld an den radelnden Geisterfahrern oder haben einige schlicht keinen Bock aufs Treten mit Dynamo? Wenn Letzteres stimmt, erinnert

Unfallrisiko bei Nacht

Fußgänger:
Risikofaktor
2,5



PKW-Insassen:
Risikofaktor
1,5



Radfahrer:
Risikofaktor
1,3



Radfahren ist nachts noch am sichersten

dieses Verhalten fatal an "Russisches Roulette" und ist auf jeden Fall eine Form von Aggressivität von Radlern. Ganz ähnlich handelt hier aber der Gesetzgeber: Falsch und zu locker angebrachte Dynamos und Scheinwerfer, schlecht verlegte Kabel, rostanfällige Verschraubungen... was sich an einem deutschen DIN-Rad als Lichtanlage befindet, führt unweigerlich zur Bocklosigkeit. Und selbst wenns funktioniert, tut sich nicht viel.

Zum Ausleuchten eines Radwegs, z.B. um bei einer "plötzlichen" Kurve nicht im Blumenbeet zu landen, reichen selbst die gerühmten Halogenscheinwerfer selten, also kann man nur hoffen, daß man mit funktionierendem Licht von den Autofahrern früher als ohne Licht gesehen wird. Jeder 45. Radler-Unfall, meint die Polizei, ist auf technische Mängel an der Fahrradbeleuchtung zurückzuführen. Aber zu einem Unfall gehören im Schnitt zwei Beteiligte. Wie sieht's bei den Nebelscheinwerfer-Fahrern denn so aus?

Auffällig ist zumindest eins: Nachts fahren Autofahrer schneller als im dicken Verkehr) am Tage. Da kommen ihnen auch die Bemühungen der Reflektorproduzenten entgegen, die Blinkis herstellen, die von einem Autofahrer schon aus 100 - 200 Meter Entfernung gesehen werden können. Beim langsamen Autofahren braucht man solche Reflektionskraft nicht, denn der Anhalteweg bei Tempo 30 beträgt 17 Meter. Ist technischer Fortschritt bei der Fahrradbeleuchtung eventuell eine Einladung für Autofahrer zum Rasen?

Da die flächendeckende Einführung von Tempo 30 im Dresdner Stadtgebiet wohl ein Wunschtraum bleiben wird, und obwohl das Unfallrisiko für Radfahrer nachts ob der geringen Verkehrsdichte relativ niedrig ist, empfehlen wir jede(r)m Radler(in) seine(Ihre) Lichtanlage regelmäßig zu überprüfen.

Während der Beleuchtungswochen bieten die genannten Fachhändler diesen Service kostenlos.

175 Jahre Zweiradpatent

Am Anfang des modernen Individualverkehrs stand eine Erfindung, die längst in Vergessenheit geraten ist: die Laufmaschine. Am 17. Februar 1818 erhielt Karl von Drais, Sohn des Mannheimer Oberhofgerichtspräsidenten, das französische Patent für sein Velocipede. Diese noch heute gebräuchliche, meist mit Velo abgekürzte, französische Bezeichnung für Fahrrad bedeutete ursprünglich im übertragenen Sinne "sich aus dem Staub machen". Und tatsächlich konnte man mit dieser Laufmaschine, wie Drais in seinem Patent angibt, eine für damalige Zeiten erstaunliche Geschwindigkeit erreichen: auf der Ebene bei trockenen Fußwegen wie ein Pferd im Galopp, was 12,8 km/h entspricht.

Bereits am 30. Januar 1818 war das badische Erfindungspatent ausgestellt worden, mit dem Drais aber in dem politisch und wirtschaftlich zersplitterten deutschen Staatenbund wenig ausrichten konnte. In Frankfurt und Österreich verweigerte man ihm die Patentierung, so daß seine Laufmaschine ohne seine Lizenz nachgebaut wurde, ebenso wie in England und den USA, wo Raubpatente genommen wurden.

Das Zweiradpatent markiert den Beginn des Individualverkehrs ohne Pferd. Drais hatte herausgefunden, daß ein Zweirad einen geringeren Fahrwiderstand besitzt als Drei- oder Vierräder. Da er mit Hinterrad-Kurbelwellen als Antrieb schlechte Erfahrungen gemacht hatte, stießen sich die Zweiradfahrer mit den Füßen direkt vom Boden ab. Auch wenn die Draisine, wie die Laufmaschine bald genannt wurde, nur ein paar Jahre Furore machte und dann wieder außer Mode kam, war sie schon ein recht pfiffiges Verkehrsmittel.

Mit 22 Kilo ein Leichtgewicht aus Steilmachershand hatte sie Messingbüchsen in den Radnaben zur Reibungsminde- rung und schon eine Handbremse, während die deutschen Fuhrwerke damals noch allein von den Pferden gebremst werden mußten. Die Abstützung der Unterarme auf dem Balancierbrett wurde beim modernen Triathlonlenker wieder aufgenom-

men, ebenso die ablaßbaren Parkstützen beim Vorderradständer mancher Motorräder. Allerdings war es nicht leicht auf der Laufmaschine Balance zu halten, so daß sich hauptsächlich junge Männer, darunter der junge Bismarck, diesem Wagnis aussetzten.

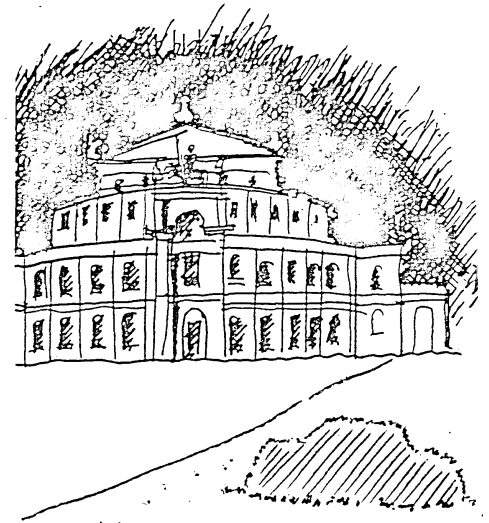
Das Drais'sche Patent umfaßte eine ganze Palette von Zweirädern: Neben dem Grundmodell nach Maß gab es die ergonomisch höhenverstellbare Laufmaschine, so daß verschieden große Fahrer sie anpassen konnten. Und in dieser Ausführung beschreibt es sogar ein Tandem, von dem leider kein Bild oder Exemplar erhalten ist.

Zwischen der Geschichte des Zweirads und des Automobils gibt es einige interessante Berührungspunkte, die kaum bekannt sind. So gehen die - inzwischen längst nostalgische Sammlerobjekt - Fahr- und Motorrad-Steuerkopfschilder und Auto-Kühlermarken auf die Drais'sche Lizenzmarke auf dem Lenker zurück. Der deutsche Automobilpionier Karl Benz war in Mannheim der erste, der ein Hochrad mit Vorderradpedalantrieb fuhr. Die Hochräder stellen ein Zwischenstadium auf dem Weg zum modernen Fahrrad dar, dessen Prototyp, das Sicherheits-Bicycle mit Kettenantrieb aus Coventry, seit Ende des 19. Jahrhunderts über die Straßen rollte. Karl Benz war es auch, der sich für die Konstruktion seines Motorwagens von den zeitgleichen Pedaldreirädern, wie sie zum Beispiel Queen Victoria fuhr, inspirieren ließ. Da verwundert es nicht, daß der Stahlradwagen Gottlieb Daimlers im damaligen Brockhaus unter "Fahrräder" rubriziert.

Bei wem wir mit diesem Beitrag das Interesse an historischen Fahrrädern geweckt haben, der sollte sich die Fahrradausstellung der Dresdner Fahrradveteranen-Freunde am 02./03. Oktober im Stallhof am Verkehrsmuseum nicht entgehen lassen oder einmal die "Historische Fahrradgalerie" im Dresdner Umweltzentrum auf der Schützengasse 18 besuchen, die jeden Mittwoch von 17.00-19.30 Uhr geöffnet ist.

Mehr Grün in Städten ist kein Problem, sondern eine Frage der Einstellung ...

Hermann Grub



Semper Grün

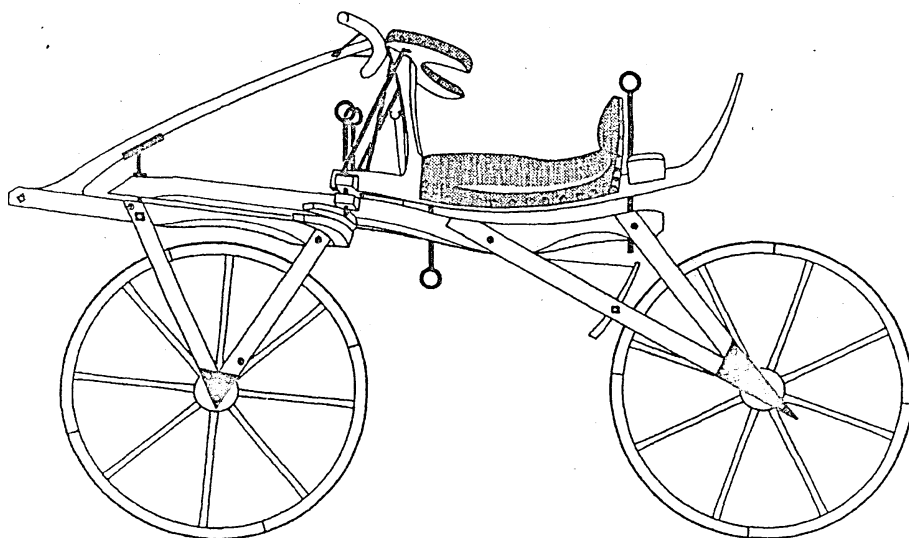
hieß eine Aktion des Münchner Architekten Herman Grub, bei der der Parkplatz vor der Semperoper für einen Tag in eine grüne Wiese verwandelt wurde. Ich empfand diesen Anblick als äußerst angenehm und war neben anderen Müttern, leidenschaftlich gern Parksünderin auf dieser Wiese, mit dem einzigen zu unserem Haushalt zählendem Wagen, dem Kinderwagen.

Umweltdezernent Johannes Pohl wollte mit dieser Aktion auf die zunehmende Flächenversiegelung und das ungerechte Verhältnis zwischen teuren städtischen Flächen und dem billigen "Wiesenbauland" am Stadtrand aufmerksam machen, bei dem der hohe ökologische Wert der Wiesen nämlich nicht mit in Betracht gezogen wird.

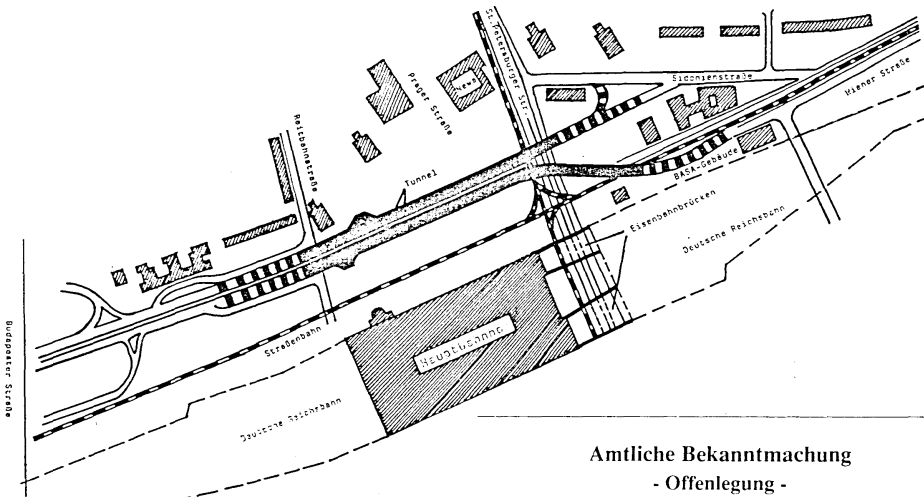
Der Vertreter der Hypo-Bank, die den Rollrasen für dieses Projekt gestiftet hat, nannte das Motto des Tages wie folgt: "Nicht nur Blech kann Grün, sondern Grün kann auch Blech überrollen". denn betrachtet man sich die folgenden Untersuchungsergebnisse des Münchner Socialdata-Institutes in Puncto Autoparken, sollten solch wirklich kostbare städtische Flächen, lieber der Natur zurückgegeben werden. An jedem Tag, an dem ein Auto benutzt wird, benötigt es etwa drei Parkplätze, was der Größe einer Zwei-Zimmer-Wohnung entspricht. Die meiste Zeit des Tages aber steht ein Auto herum, es wird nämlich im Durchschnitt nur 43 Minuten am Tag bewegt.

In diesem Sinne, "Laßt Gras darüber wachsen, was Autos und Asphalt in den Städten angerichtet haben".

Wer das Umweltfest der Grünen Liga an der Kummelschänke besucht hat, konnte einen Teil des Rasens, nicht auf einem Parkhausgebäude, sondern auf dem noch nicht ganz fertiggestellten Stallgebäude wiederfinden.



Höhenverstellbare Laufmaschine



Amtliche Bekanntmachung
- Offenlegung -
Offenlegung des Bebauungsplanes
Dresden-Altstadt I, Nr. 102
„Unterführung des Wiener Platzes
durch einen Straßentunnel“

Im Interesse der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern hat der ADFC an den Bundesminister für Verkehr appelliert, seine Entscheidung für die Einführung des **Grünen Pfeils** zum 1. Februar 1994 noch einmal zu überdenken und zurückzunehmen. Der Grüne Pfeil dient einseitig der Beschleunigung des Autoverkehrs und wird zumindest das Konfliktpotential zwischen den ohnehin weit mehr gefährdeten nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern und dem motorisierten Verkehr erhöhen. Der ADFC tritt vielmehr dafür ein, die Ampelschaltungen an Kreuzungen so zu gestalten, daß die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern Vorrang hat, vor der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs und der sogenannten Leichtigkeit einer Kreuzung.

Der ADFC teilt mit, daß deutsche Touristen, die Polen mit dem Fahrrad besuchen, keine Fahrradführerscheine mitführen müssen, wie sie für Einheimische vorgeschrieben sind. Im Verkehr mit Polen gilt das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8.11.1978 (BGBl 1977 II S.809). In Artikel 3 Abs.5 ist festgelegt, daß Fahrradführerscheine im internationalen Verkehr nicht verlangt werden dürfen. Das ist dem ADFC vom Bundesverkehrsministerium bestätigt worden.

Die polnischen Behörden empfehlen, falls polnische Beamte Führerscheine verlangen und Strafen kassieren, sich unbedingt eine Quittung aushändigen zu lassen, damit die Beträge zurückgefordert werden können.

Impressum

Die SPEICHE, Informationsblatt der IG Radverkehr Dresden, Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), Landesverband Sachsen e.V.

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Jana Pleil, Hohnsteiner Str.1, 01099
Vertrieb: Jens Rudolph, Rehefelder Str.33,
01127 Dresden

Preis: siehe GRÜNHORN-Impressum
(für aktive Mitstreiter und ADFC-Mitglieder Jahresabonnement 15,-DM)

Bankverb.: Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 55 142)
Konto-Nr.: 343-05-1659
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.

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Dresden hat in ihrer Sitzung am 26. August 1993 beschlossen, den Entwurf des o. g. Bebauungsplanes mit der dazugehörigen Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist dem beige-fühten Übersichtsplan zu entnehmen. Die Offenlegung findet auf die Dauer eines Monats in der Zeit vom

17. September bis einschließlich 18. Oktober 1993 in der Stadtverwaltung Dresden, Foyer des Technischen Rathauses, Hamburger Straße 19, 01067 Dresden

während der Dienstzeiten statt:

Montag, Mittwoch.
Donnerstag 7.30-16.00 Uhr
Dienstag 7.30-18.00 Uhr
Freitag 7.30-14.00 Uhr

Während der öffentlichen Auslegung hat jedermann die Möglichkeit, Einsicht in den Entwurf zu nehmen. Bedenken und Anregungen sind innerhalb der Auslegefrist schriftlich im Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Dresden, Postfach 120020, 01001 Dresden, einzureichen oder während der Dienstzeiten im Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Dresden, Zimmer 3006 (3. Obergeschoß), Hamburger Straße 19, 01067 Dresden, zur Niederschrift vorzubringen.

Dresden, 6. September 1993

gez. Dr. Herbert Wagner
Oberbürgermeister

Es waren zwar nicht die Regierungschefs aber immerhin Vertreter von 18 Radfahrerverbänden und -initiativen aus 12 europäischen Ländern, die zum diesjährigen **Jahrestreffen** des Europäischen Radfahrerverbandes (ECF) nach Brno in die Tschechische Republik gereist waren.

Leider waren nur wenige Teilnehmer aus den östlichen Staaten Europas erschienen, so daß weiterhin die Verbände des Westens den Ton angaben. In der Diskussion ging es neben dem Rechenschaftsbericht des Vorstandes und den ECF-Projekten wie Velo-City-Kongreß und "Cities for Cyclists"-Netzwerk auch um die Organisationsstruktur des ECF, Finanzfragen und die Schwerpunkte der weiteren Arbeit. Der ECF hat seit Brno einen Präsidenten (Thomas Krag vom DCF in Dänemark) und 6 gleichberechtigte Vizepräsidenten. Der 8.Velo-City-Kongreß wurde 1995 nach Basel vergeben.

Die Kosten für die zu erarbeitende Verkehrslösung entsprechend dem Stadtverordnetenbeschluß betragen in etwa:

Grunderwerb	22.0 Millionen DM
Baukosten	119.8 Millionen DM
davon:	
Tunnel	101.0 Millionen DM
Straßenbau	17.5 Millionen DM
Gleisbau Straßenbahn	1.3 Millionen DM

Wehret euch redlich, jetzt ist die Zeit!

ADFC-Bundesvorsitzender Karl-Ludwig-Kelber hat sich mit einem Brief an die Koordinatoren des MoA-Trägerkreises gewandt. Darin kritisiert er, daß am 6.7. auf einer Sitzung nach seinem Verlassen erarbeitete Konzept sowie den später nachgereichten, völlig überdimensionierten Finanzplan. Die Vorstellungen des ADFC werden darin nicht berücksichtigt, das Konzept ist zu zentralistisch orientiert, ganz im Gegensatz zum ursprünglichen Konzept, das dezentral in der damaligen DDR vor allem von Umweltgruppen aus dem kirchlichen Bereich getragen wurde. Er bringt zugleich damit sein Bedauern zum Ausdruck, wie eine im Osten geborene Idee von westdeutscher Seite völlig unfunktioniert wird. Dies sind Gründe für den ADFC sich weder am Trägerkreis noch an der Finanzierung von **Mobil ohne Auto** (MoA) zu beteiligen. Er stellte aber eine Beteiligung des ADFC in Aussicht, wenn bei der nächsten Sitzung seine Bedenken aufgenommen, sowie der geplante Haushalt abgespeckt würde. Andernfalls wird der ADFC wie bereits im vergangenen Jahr nur das MoA-Ost Konzept unterstützen.

"Noch dieses Jahr wollen wir eine 'logische Radwegführung' erreichen, das heißt, überall die kürzesten Wege kennzeichnen und ausbauen, die die Studenten sowieso schon illegal benutzen." Diese Worte äußerte Heribert Pallas, Ltr. des Ortsamtes **Südvorstadt** Ende August gegenüber dem "Kurier".

Die besten Fahrradkuriere aus 16 Ländern ermittelten Ende August in Berlin ihren ersten **Weltmeister**. Die beiden Dresdner Teilnehmer vom "Im Nu" auf der Louisestraße schnitten mit dem 30. und 40. Platz unter 400 Startern hervorragend ab. Beim 16-km-Hindernissenrennen durch die Berliner Innenstadt mußte jeder Kurier als Clou ein rohes Ei transportieren. Der Sieger, Andy Schneider aus Köln, durfte sich über eine 14-tägige Reise nach Los Angeles freuen.

Der Ausschuß für Bauverwaltung und Vergabewesen beschloß bei der Rekonstruktion des **Körnerplatzes** eine Lichtsignalanlage zu installieren.

Wer in den Herbstferien und der Nachsaison einen **Radurlaub** in Österreich plant, kann sich an das "Austria-Radreise"-Unternehmen wenden, welche individuelle und begleitete Radtouren entlang von Donau, Inn, Mur, Isar anbietet.

Kontakt: Austria-Radreisen, Holzinger
Str. 546, A-4780 Schärding
Tel.: 07712/55 11

Der aktuelle Katalog kann auch in der ADFC Geschäftsstelle eingesehen werden.