

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

7. Jahrgang

März 3/1996



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Termine für Fahrradfreunde

- So 03.03. Dresden 09.00 Uhr, Kurhaus Bühlau, Radwanderung "Zum Borsberg",
geführt von K. Jenert, ca. 35 km
- Mo 04.03. Dresden 19.00 Uhr, Galerie Rähnitzgasse 8, Diskussionsabend
des Entwicklungsforums und der Grünen Liga zum Thema
"Dresden hat das CO₂ im Griff?"
- Mi 06.03. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, offenes Treffen
der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden,
Thema: "Interview-Antworten des Oberbürgermeisters
in der Diskussion" u.a.
- So 10.03. Dresden 13.00 Uhr, Augustusbrücke/Hofnarr-Denkmal, Anradeln
nach Pillnitz (Kamelienblüte!)
- Mo 11.03. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei
J. Meusel), Diavortragsabend "Immer am Strom entlang:
Elbradweg von Schmilka bis Dessau und von Hamburg bis Stade
- ein Frühjahrstip!"
- Mi 13.03. Dresden 19.30 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Diavortrag
"Tips für die Radreise"
- Do 14.03. Dresden 17.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Treffen der
Arbeitsgruppe Radverkehrsplanung
- So 17.03. Dresden 09.00 Uhr, Kurhaus Bühlau, Radwanderung zur "Schönen Höhe"
bei Dittersbach, geführt von G. Wutscherk, ca. 45 km
- Mi 20.03. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Arbeitsrunde der IG Radverkehr
(Ortsgruppe des ADFC) Dresden
- So 24.03. Klotzsche 09.00 Uhr, Langebrücker Straße, Radwanderung
"Nach Pulsnitz", geführt von C. Rabis, ca. 55 km
- Mi 27.03. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Treffen der Vorbereitungsgruppe
des 8. Dresdner Radfahrtags
- So 31.03. Dresden 09.45 Uhr, Buswendeplatz Kaditz (Am Vorwerkfeld),
Radwanderung mit dem RFV Weinböhla "Zur Kaditzer Linde und
in den Zschonergrund", geführt von W. Heybey, ca. 45 km
- Vorschau**
- Di 02.04. Dresden 08.30 Uhr, Palaisteich, Saisonöffnung mit dem 1. Radsport-
verein Dresden e.V., Seniorenradwanderung
- Mi 03.04. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, offenes Treffen
der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe) Dresden
- Kar-
Fr 05.04. Dresden 08.30 Uhr, Alaunplatz, Radwanderung mit dem 1. RSV
"Zur Hofewiese"
- So 14.04. Klotzsche 09.00 Uhr, Kurhaus Bühlau, Radwanderung "Zu den Saugärten in
der Dresdner Heide", geführt von St. Frotzschner, ca. 35 km
- So 14.04. Dresden 10.00 Uhr, Umweltzentrum, Radwanderung "Zur Windkraftanlage
Tharandt Opitzhöhe", ca. 30 km
- Mo 15.04. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei
J. Meusel), Diavortragsabend "Der Wind kommt immer von vorn:
Sächsische Mühlentour (Vom Elbtal in die Oberlausitz)"
- Di 16.04. Dresden 08.30 Uhr, Postplatz, Senioren-Radpartie mit dem 1. RSV
"Über Plaunschen Grund nach Roßtal/Gorbitz"

Unsere Geschäfts-
stelle befindet sich
jetzt im Umwelt-
zentrum, 2. Stock,
Schützengasse 16.
Wir sind zu errei-
chen über
Telefon: 4943321
Fax: 4943400

Post: ADFC Dresden
Schützengasse 16
01067 Dresden



Jeden Mittwoch von
18.00 - 19.00 Uhr
Radlersprechstunde
im Umweltzentrum,
Schützengasse 16.

Literatur
rund ums Fahrrad
(Radverkehrs-Politik,
Planung, Karten,
Technik, Tourentips,
Zeitungen)

Unsere ADFC-Fahrrad-
bibliothek ist zur
Radlersprechstunde
mittwochs geöffnet.

Elbradweg nimmt Gestalt an

Riesa ist mit Bahn und Rad aus Leipzig gut zu erreichen, weil durchlaufende S-Bahnwagen eingesetzt werden. Kann man eine Radwanderung von Riesa nach Dresden bereits empfehlen? Das fragten wir uns, hier die Ergebnisse:

Riesa - Nünchritz

Wenn man in Riesa die Brücke überquert, dann lädt auf dem rechten Ufer der Elbe der Elbradweg zu einer Radwanderung ein. Leider währt die Freude nicht lange, denn in Grödel und Nünchritz fehlt noch ein Stück. Die Arbeiten an diesem Teil sollen in diesem Jahr begonnen werden. Leider sind nicht alle Bürger der Anrainergrundstücke begeistert, weil sie (wahrscheinlich nicht zu unrecht) befürchten, daß die Asphaltpiste für Motorradrennen mißbraucht werden könnte.

Merschwitz

In der Nähe des Dorfes Merschwitz ist ein bedeutendes Stück des Radweges fertig.

Diesbar-Seußlitz

Hier konnten wir noch nichts bemerken.

Zadel

Mehrere Kilometer Radweg sind im Bau, man wartet auf wärmeres Wetter, um den Deckenbelag aufzubringen.

Meißen

Kurz vor Meißen, wo eine neue Elbrücke gebaut werden soll, existiert bereits ein Weg, den man als Elbradweg bezeichnen könnte. Er wird zur Straßenbrücke zu immer holpriger. Zwischen Straßen- und Eisenbahnbrücke ist ein

Fahrradrundparkhaus im Bau. Der Parkkartenautomat ist schon montiert: Für 6 Stunden Fahrradaufbewahrung 1 DM erschien uns nicht zu teuer.

(In der nächsten Speiche berichten wir darüber ausführlicher.)

Nach Unterqueren der Eisenbahnbrücke, die man auch mit dem Fahrrad passieren kann, geht es noch einen Kilometer an der Elbe entlang, dann muß man leider ein kurzes Stück stark befahrene Straße benutzen.

Sörnnewitz

Unterhalb des Spaargebirges ist dann der Elbradweg bis Sörnnewitz fertiggestellt. Die Fortsetzung ist im Bau.

Brockwitz - Coswig

Weite Strecken des Elbradwegs sind soweit fertiggestellt, daß die Deckschicht aufgebracht werden kann. Man wartet auch hier nur auf wärmeres Wetter. Am Industriegebiet endet vorläufig der Radwegbau. Es sind dann noch etwa 1,5 km bis zur Eisenbahnbrücke Niederwartha, der vorhandene Weg ist einigermaßen befahrbar.

Niederwartha - Stetsch-Cotta

Die Niederwarthaer Eisenbahnbrücke kann mit dem Fahrrad befahren werden. Am linken Brückenkopf muß man sich entscheiden: Entweder kann man einen holprigen Weg nördlich am unteren Staubecken des Pumpspeicherwerks vorbei benutzen oder ca. 1.5 km auf der stark befahrenen Straße in Kauf nehmen. In letzterem Fall gibt es längs der B6 einen neuen Radweg, der bis nach Cotta führt. Benutzt man hingegen den ersten Weg, muß man spätestens

an der im Bau befindlichen Autobahnbrücke wieder auf die Straße (B6).

Cotta - Stadtzentrum

Befahrbar wird der Elbradweg ab dem Theater der Jungen Generation. Man muß von dort einen schmalen Weg zur Elbe benutzen. Nach Unterqueren der Flügelwegbrücke muß man ein kleines Stück zurück, um auf die Hafenstraße zu gelangen. Unterhalb des Hafens führt ein Weg ziemlich geradlinig bis zur Eisenbahnbrücke. Dann gelangt man zwischen Eisenbahnbrücke und Marienbrücke hindurch zur Elbe und kann dann am Elbufer bis zum Theaterkahn radeln. Durch die Bauarbeiten an der Marienbrücke ist mit Behinderungen zu rechnen. Das Stück Radweg zwischen Cotta und Stadtzentrum soll in diesem Jahr gebaut werden.

Stadtzentrum - Heidenau

Zwischen Augustusbrücke und Carolabrücke muß man die Straße benutzen (Terrassenufer). Hier sind beidseitige Radstreifen geplant. Ein Baubeginn ist noch nicht in Sicht. Hinter der Carolabrücke beginnt der ausgebaut Teil des Elbradwegs, der bis nach Heidenau führt. Nur am Blauen Wunder ist noch eine Rampe im Bau, die wegen des Frostwetters noch nicht vollendet werden konnte.

Fazit

Bis zum Radfahrttag (9.Juni) dürften weite Strecken des Elbradwegs zwischen Riesa und Dresden befahrbar sein. Wer sich nicht scheut, ab und zu die Straße zu benutzen, dem kann diese Strecke wärmstens empfohlen werden.

Ich stehle mein eigenes Fahrrad!

Daß ein gutes zuverlässiges Velociped sehr nützlich ist, muß an dieser Stelle sicher nicht betont werden. Täglich fahre ich mit einem Bicigletta zur Uni und dann auch noch zum Einkaufen, in die Bibliothek oder mal zu Freunden usw. Vor einem Gebäude der TU (Pfortner um die Ecke) wurde mein Rad mir aber gestohlen. Zur Anzeige lief ich dann auch zur Polizei und wurde als Zeuge vernommen. Es ist sehr ärgerlich, daß man dann soviel Mühe hat und sich sowieso um ein neues Bicycle kümmern muß. Die Gedanken dazu sind ein weites Feld und guter(s) Rat(d) war teuer.

Vor einem anderen Gebäude der TU fand ich aber 4 Wochen später mein eigenes Fahrrad wohlgesichert wieder. Wieder verbrachte ich eine Stunde auf der Polizei und wurde zwar freundlich angehört, hatte aber das Gefühl,

daß ein gestohlenes Fahrrad eigentlich nur wegen der Versicherung gemeldet wird und niemanden vom Hocker hebt. Mich schon. Ich habe mein Becane auch nicht in Einzelteilen auf dem Flohmarkt wiederentdeckt, sondern nur mit einem anderen Sattel nahe am "Tatort". In Zukunft werde ich auch 1,5 kg Schloß mitnehmen - inzwischen war ja Weihnachten (leider muß nun das neue Bill Gates Buch warten, aus dem ich doch erfahren wollte, wie alles besser wird). Letztendlich habe ich mein eigenes Fahrrad unbehelligt mitgenommen, nicht ohne vorsorglich eine Nachricht am Fahrradständer zu hinterlassen. Dazu noch 2 Tips:

1. Fahrrad intelligent anschließen,
2. Rahmennummer, Codierung, Rechnungen oder Fotos als Beweis aufheben.

Forderungen des ADFC zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Dresden - konkrete Sofortmaßnahmen

M

Meißner Landstraße

- gesamte Länge (NEU!)

Problem: Der Bordsteinradweg ist an Grundstückszufahrten so ausgeführt, daß die wenigen ein-/ausfahrenden Kfz eine ideale Rampe vorfinden, infolgedessen der durchgehende Radverkehr aber mit einem ständigen, ruckartigen Auf und Ab des Weges konfrontiert wird.

Vorschlag: Umbau der entsprechenden Stellen so, daß der Radweg ohne Unebenheiten verläuft.

- an Alter Meißner Landstraße (NEU!)

Problem: Behinderung des Radverkehrs auf der Gefällestrecke durch Verschwenken um den Lichtmast.

Vorschlag: Geradeausführung als Radstreifen vor dem Lichtmast mit Farbmarkierung an der Straßeneinmündung.

- an G.-Merbitz-Straße (NEU!)

Problem: Unnötiger Verschwenk des Radweges behindert Radfahrer

Vorschlag: Geradeausführung Radfahrstreifen vor dem Geländer, Roteinfärbung

- an Merbitz Straße (NEU!)

Problem: "Bordabsenkung" auf ca. 5 cm Höhe gefährdet Radverkehr

Lösung: niveaugleiche Bordabsenkung

Mockritzer Straße, an Teplitzer Straße (NEU)

Problem: Die Durchfahrt ist unnötigerweise (in beiden Richtungen) für den Radverkehr gesperrt.

Vorschlag: Anbringen von Zusatzschildern "Radverkehr frei"

N

Nord-Süd-Verbindung (Albertplatz bis Georgplatz)

Problem: Radfahren ist auf dieser wichtigen Achse aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der fehlenden Radverkehrsanlagen stellenweise sehr gefährlich. Im Auftrag der Stadtverwaltung erarbeitete Planungsvorschläge werden bisher vom Ordnungsamt mit dem Argument blockiert, sie seien nicht verkehrssicher.

Vorschlag: Es ist grundsätzlich zu erwarten, daß die Verbindung sicherer wird, wenn die Planungen realisiert werden, da diese eigene Radverkehrsanlagen vorsieht. Sie sollten daher schnellstens umgesetzt werden. Viele Teile der Planung enthalten Vorschläge, gegen die keine Bedenken bestehen, so daß es keinen Grund gibt, nicht zumindest Teile zu realisieren.

(wird fortgesetzt)

Gedanken zu Fahrradunfällen

Leserzuschrift

Die Unfälle mit Radfahrern im vergangenen Jahr sollten zum Nachdenken anregen, denn sie passieren zu meist von Rad- u. Kraftfahrern ungewollt. Besondere Gefahrenquellen sind Rad- u. Fußwege. Fußgänger sind unberechenbar, wenn sie von zu rasant fahrenden Radlern erschreckt werden. Autofahrer, die aus Grundstücken herausfahren, konzentrieren sich in erster Linie auf den Autoverkehr, übersehen dabei die schnellen Radfahrer, und schon ist es passiert. Besonders auf der Leipziger Straße macht das Radfahren zwischen Anton- und Oschatzer Straße auf dem Radweg besonders Spaß, da Wohngebäude auf der anderen Seite stehen. Trotzdem ist große Vorsicht geboten, weil die Ausfahrten der anliegenden

Radwege auf der Königsbrücker Straße

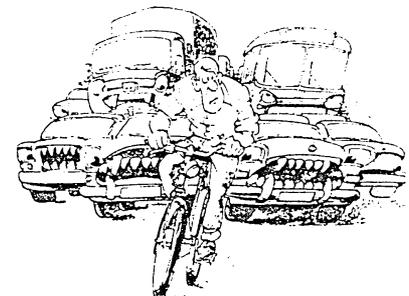
In der Sitzung am 1.3.96 beschloß der Stadtrat die Planungsziele für die Aufstellung eines Bebauungsplanes entlang der Königsbrücker Straße. Demnach soll der vorhandene Baumbestand möglichst erhalten und durch Neupflanzungen verdichtet werden. Für den öffentlichen Verkehr ist ein eigenständiger Gleiskörper vorgesehen. Auch der Radverkehr wird nun profitieren: Nach einer kontroversen Diskussion um einen Änderungsantrag der CDU stimmte die parlamentarische Mehrheit nicht für die vorgeschlagenen 4 Kfzspuren, sondern für beidseitig durchgängige Radwege und Straßengrün.

Die Antragsteller hatten den Standpunkt vertreten, die Königsbrücker Straße sei wichtige Zuführung zum Flughafen und deshalb zu erweitern (laut Verkehrskonzept ist jedoch die Hansastraße Flughafenzubringer), und die parallel verlaufende Alaunstraße sei ohnehin als Fahrradstraße ausgewiesen. Der ADFC vertritt jedoch die Auffassung, daß eine radfahrgerechte Lösung an dieser verkehrsreichen Geschäftsstraße die Attraktivität dieses Stadtteiles verbessern hilft und dankt der Stadtratsmehrheit für diese Entscheidung.

Die Unfallbilanz für Dresden

wurde jetzt vom Amt für Informationsverarbeitung, Statistik und Wahlen veröffentlicht. Demnach gab es 1995 insgesamt 18290 Unfälle. Von den 2111 Unfällen mit Leichtverletzten betrafen 329 die Radfahrer, 1177 Pkw und 296 die Fußgänger. Weiterhin gab es 589 Schwerverletzte, darunter 74 Radfahrer, 272 Pkw-Insassen und 166 Fußgänger. Erschreckend ist die Zahl der bei Unfällen Getöteten: 6 Radfahrer starben im vergangenen Jahr. Das ist gegenüber den Vorjahren eine deutliche Zunahme. Insgesamt wurden 36 Menschen getötet, 11 davon als Fußgänger, 13 als Pkw-Insassen.

Einen Rückgang gab es bei der Beteiligung schulpflichtiger Kinder an Verkehrsunfällen (463 im Jahr 1994, 395 im Jahr 1995). Wie schon im Vorjahr wurden Schulkinder am häufigsten auf dem Rad in Unfälle verwickelt (175 mal). Der größte Teil aller Unfälle mit Schulkindern passiert dabei nicht auf dem Schulweg, sondern im Freizeitbereich (291 mal). Es ist also nicht der regelmäßige, "genormte" Schulweg (der auch relativ leicht zu sichern ist) das größte Problem, wenn auch hier gerade in der Frage "Radfahren auf dem Schul-



weg" noch viel Handlungsbedarf besteht. Vielmehr gerät das berechtigte Bedürfnis der Kinder nach freier Bewegung in ihrem Lebensumfeld mit dem herrschenden Verkehrssystem in Konflikt. In über der Hälfte der Fälle wird ein anderer Verkehrsteilnehmer als das Schulkind als Hauptverursacher des Unfalls angegeben. Grund genug, Änderungen am gegenwärtigen Verkehrsverhalten (vor allem wohl an den gefahrenen Geschwindigkeiten sowie dem lockeren Umgang mit Alkohol) einzufordern. Für Radfahrer besonders interessant ist immer die Frage, wo denn die meisten Unfälle im Radverkehr passieren (schließlich kennt man selbst Stellen, die als gefährlich einzuschätzen sind): Diesem Aspekt werden wir uns in einer der nächsten Ausgaben zuwenden.

Betriebe von Rad- wie Kraftfahrern beachtet werden müssen. Auch auf Radwegen, die in beiden Richtungen genutzt werden, kommt es zu Frontalzusammenstößen, die ebenfalls hohen Material- und Gesundheitsschaden nach sich ziehen. Wenn beiderseitig der Straße Radwege vorhanden sind, müssen diese in der gleichen Fahrtrichtung benutzt werden, da Autofahrer an Kreuzungen und Einmündungen mit Falschradfahrern in Kollision kommen. Es muß von beiden Verkehrsteilnehmern Rücksicht und Vorsicht an erster Stelle stehen. Oder wie soll ein Autofahrer einen Radfahrer im Dunkeln bemerken, wenn das Rad weder mit Blinker, Lichtanlage oder Leuchtbalken ausgestattet ist? Es kommt auch öfters

vor, daß Bremsen nicht funktionieren, da weder Bremsgummi noch Zugseil vorhanden sind. Fahren im Dunkeln ohne Licht, auf Straßennitte um links abzubiegen, kann tödliche Folgen haben (Radebeul: Leipziger Straße - Meißnerstraße). Abrupter Richtungswechsel ohne die Fahrtrichtung anzuzeigen, plötzlich aufgehende Autotüren von parkenden Fahrzeugen, besonders LKW, wenn der Autofahrer den Radfahrer im Rückspiegel nicht bemerkt hat. Also - Augen auf und gegenseitige Rücksichtnahme! Der Tod lauert überall. Dabei kann Radfahren so schön sein.

Irene Riemer, Mechanikermeisterin

FahRadStadtplan Dresden - wie steht's?

Noch im Frühjahr soll er erscheinen, der speziell für Radfahrer und Radfahrerinnen herausgegebene Stadtplan Dresden. Er wird ein Netz (relativ) gut befahrbarer Verbindungen für ganz Dresden zeigen und seinen Besitzern helfen, auch bei Fahrten in bisher unbekannte Stadtgebiete einen günstigen Weg zu wählen. Unterschieden wird dabei einerseits nach Radwegen/ Radfahrstreifen, günstigen Radrouten und

unumgänglichen Hauptverkehrsstraßen, andererseits (in drei Stufen) nach der Wegequalität. Ein Beiheft wird viele notwendige Sekundärinformationen zum Radfahren in Dresden enthalten: Fahrradmitnahme in Bus und Bahn, Händler, Ansprechpartner, Entfernungen u.a. Während das Manuskript zum Beiheft kürzlich dem Verlag übergeben worden

ist, wird die vom ADFC erstellte Vorlage für die Hauptkarte bereits seit Ende Dezember kartographiert. So bleibt lediglich die Anfertigung einiger Fotos - das winterliche Wetter der letzten Wochen verhinderte dies bisher. Vielleicht hat jemand aus der Leserschaft noch sommerliche Archivbilder (Dias!) zum Radfahren in Dresden?

Radroute Gorbitz - Stadtzentrum

Am 5. Mai 1994 hatte das Stadtparlament den Beschluß Nr. 2901-87-94 zum Bau der Radroute Gorbitz - Stadtzentrum gefaßt. Damit soll das Radfahren zwischen dem großen Wohngebiet und der Innenstadt sicherer und attraktiver und ein Anschluß an andere Radrouten hergestellt werden. Seit dem Mai 94 warten Dresdens Radfahrer auf die Umsetzung dieses Beschlusses, und seit Beginn diesen Jahres hat sich das Warten in ein ungeduldiges Warten verwandelt, denn laut Verkehrskonzept der Landeshauptstadt soll die Realisierung in den Jahren 1995/96 stattfinden. Nunmehr stand "Beschlusskontrolle" seitens des Stadtrates an - und die Ergebnisse fallen ernüchternd aus. In drei Bauabschnitten soll die Route realisiert werden: Höhenpromenade (Merianplatz) bis Conertplatz, Conertplatz bis Löbtauer Straße und Löbtauer Straße bis Stadtzentrum (Postplatz). Für den ersten Bauabschnitt stellte sich bei der Ausführungsplanung heraus, daß das Ordnungsamt die Planung aus Sicherheitsbedenken ablehnt. Nun war Umprojizieren angesagt, und Grundstücksschwierigkeiten stellten sich ein, da die Verkehrsflächen an der Höhenpromenade verbreitert werden müssen. Dies hat, so informiert die Verwaltung, den Baubeginn auf das Jahr 1996 verzögert. Und weiter heißt es: "Aufgrund ungeklärter Finanzierung der

Bauabschnitte 2 und 3 sind die weiteren Planungen vorerst eingestellt".

Keine guten Nachrichten also, und berechtigte Fragen stellen sich: Warum hat die Bauleitplanung die Grundstücke nicht rechtzeitig gesichert, so daß die gegenwärtigen Grundstücksschwierigkeiten nicht aufgetreten wären? Schließlich lagen die Vorplanungen zur Fahrradroute bereits seit Ende 1992 vor! Und warum wurde die Finanzierung für die vom Stadtrat beschlossene Route nicht in der Haushaltsplanung festgeschrieben? Wie kommt es, daß Hunderttausende von DM vom Bundesbauministerium in ein Projekt "Experimenteller Wohnungs- und Städtebau" in Gorbitz fließen, dort geforscht und geforscht wird, aber so offensichtlich für das Großwohngebiet notwendige Dinge wie eine Radroute zum Stadtzentrum nicht vorankommen? Warum wurde noch nicht einmal die Malterstraße in Einbahngegerichtung für den Radverkehr freigegeben, damit dieser die Kesselsdorfer Straße erreichen kann (von der IG Radverkehr u.a. auf dem letzten Fahrradtag gefordert)? Ableiten könnte man natürlich noch eine andere Frage: Macht es überhaupt Spaß, in einer so wenig erfolgreichen Verwaltung zu arbeiten? Aber das ist wohl schon ein anderes Thema.

Technik-Test

Nabendynamo "Enparlite" von Renak

Teil 1: "Knack" - und dunkel war's

Die Dresdner Straßen sind schon ein hartes Pflaster, ein ideales Testfeld für Roß und Reiter gewissermaßen. Wenn aber der Proband nach einer Woche Einsatz den Dienst quittiert (siehe Überschrift), ist das Testergebnis nichts weniger als gut zu nennen.

Der mit viel Vorschußlorbeeren versehene und sogar ausdrücklich für den MTB-Einsatz geeignet sein sollende Nabendynamo sollte für mich Anlaß sein, die hohe Kunst des Laufradeinspeichens zu durchdringen. Nun wird ja bekanntermaßen die Freude über einen Lernerfolg dadurch gesteigert, indem die Ergebnisse des Lernprozesses einer praktischen Verwendung zugeführt werden. Also baute ich das so entstandene Rad ein und hätte mich, trotz geringerer Lichtausbeute bei (im Vergleich zu anderen Dynamos) höherem Tritt Widerstand, über die Zuverlässigkeit dieses Energieversorgers freuen können. Doch da kam jener denkwürdige, neblig-trübe Winterabend, ich hatte gerade ein eher größeres Pflaster unter den Reifen, mein Lichtkegel irrte zwischen den Pflasterfugen umher - da machte es "KNACK", rasselte seltsam und das Licht verlosch. Mir aber ging ein Licht auf, nämlich, daß die anderen bis dato erhältlichen Nabendynamos wohl doch nicht ohne Grund über 300 Mark kosten. Billigerweise muß hier freilich eingeräumt werden, daß die Reparatur noch aussteht und das Versagen auch ein Einzelfall sein könnte. Wie diese Geschichte weitergeht, erfahrt ihr demnächst.

Daniel Rohark

Impressum

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Birgit u. Karsten Preuß, Karl-Laux-Str. 18, 01219 Dresden

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)
Kontonr.: 343-05-1659
Konto-Inh.: ADFC Dresden

Redaktionsschluss ist jeweils der 4. Montag im Monat. Nachdrucke sind bei genauer Quellenangabe und Belegexemplar gestattet. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion wieder.

Galosen

"Es gibt große Unterschiede, ob man einen Ort aktiv oder passiv erkundet. Eine Umwelt, die ein Fußgänger oder ein Radfahrer "erfahren", unterscheidet sich stark von der eines Bus- oder Auto-passagiers. Wichtig ist dabei nicht nur die Fortbewegungsart, sondern auch die Möglichkeit, die räumliche Aufeinanderfolge und Ablaufgeschwindigkeit einer Erfahrung zu kontrollieren. Wenn wir nicht imstande sind, unsere Neugier zu befriedigen und um die Ecke zu schauen, gewinnen wir nur einen sehr einseitigen Eindruck von einem Ort. Den meisten Leuten sind Teile ihrer Umwelt nur aktiv, andere hingegen nur auf passive Weise bekannt. In der passiven Welt heißt es: immer geradeaus schauen und keinen Blick verschwenden; in der aktiv erlebten Welt aber fühlen wir uns zu Hause."

(Roger M. Downs, David Slea "Kognitive Karten: Die Welt in unseren Köpfen", New York 1992)