

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

7. Jahrgang

Oktober 10/1996



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Termine für Fahrradfreunde

- Di 01.10. Dresden 08.30 Uhr, Albertplatz, Seniorenfahrt zu den Albrechtschlössern
- Mi 02.10. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, offenes Treffen der IG Radverkehr/ADFC-Ortsgruppe Dresden
- Mi 09.10. Dresden 19.00 Uhr, Café Topinambur, Schützengasse, Radlerstammtisch
- Do 10.10. Dresden 18.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Treff der AG Radverkehrsplanung, Thema: Konzept fürs Stadtzentrum
- So 13.10. Dresden 08.00 Uhr, ehem. Olympiokino, Radwanderung des RFV Weinböhla in die Tissaer Wände und zum Deciner Schneeberg (Tschechien) Rückfahrt S-Bahn, geführt von C. Rabis, ca. 45 km
- So 13.10. Dresden 10.00 Uhr, Nürnberger Ei, Radwanderung des ADFC durch das Erzgebirgsvorland (ca. 50 km, verantw. W. Schütze)
- Di 15.10. Dresden 08.30 Uhr, Palaisteich, Senioren-Radwanderungen-Halali
- Mi 16.10. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Arbeitsrunde der IG Radverkehr/ADFC-Ortsgruppe Dresden
- Fr 18.10.-
So 20.10. Herbsttreffen des ADFC auf Burg Ludwigstein - Infos in der Geschäftsstelle
- So 20.10. Klotzsche 09.00 Uhr, Langebrücker Straße, Radwanderung des RFV Weinböhla ins Hüttertal, geführt von G. Wutscherk, ca. 40 km
- Mo 21.10. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei J. Meusel), Dia-Vortrag "Der Wilde Westen Europas: Radwandern Bretagne (Frankreich)"
- So 27.10. Dresden 09.00 Uhr, Alaunplatz, Gaststätte Kamenzer/Nordstraße, Radwanderung des RFV Weinböhla "Zu Denkmälern in und um die Dresdner Heide", geführt von St. Frotzscher, ca. 40 km
- Mo 28.10. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei J. Meusel), Dia-Vortrag "Berge und Burgen - Radwandern in Böhmen zwischen Iser und Elbe"
- Vorschau**
- Mi 06.11. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, offenes Treffen der IG Radverkehr/ADFC-Ortsgruppe Dresden
- So 10.11. Wehlen 08.00 Uhr, Bahnhof, Fußwanderung des RFV Weinböhla durch den Uttewalder Grund zur Bastei, Hinfahrt: 7.21 Uhr ab Bhf. Coswig; 7.56 Uhr ab Dresden-Hbf. Geführt von W. Grützner
- So 10.11. Dresden 10.00 Uhr, Nürnberger Ei, Radwanderung des ADFC nach Podemus zum Hotel de Bücke dich (durch den Zschonergrund, ca. 30 km)
- Mo 18.11. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei J. Meusel), Dia-Vortrag "Fahrradtrekking im Erzgebirge" (vom Fichtelberg auf dem Erzgebirgskamm und ins Zschopautal)
- So 24.11. Coswig 09.00 Uhr, Bahnhof, Fußwanderung des RFV Weinböhla in den Friedewald, geführt von C. Rabis

Unsere Geschäftsstelle befindet sich im Umweltzentrum, Schützengasse 16, 2. Stock. Wir sind zu erreichen 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.

In eigener Sache: Redakteur(in) gesucht

Mit Jahresende werden wir den redaktionellen Vorsitz an diesem Monatsblatt für Dresdens Radler abgeben. In fast drei Jahren haben wir viele Erfahrungen gesammelt, jedoch auch einigen Schwung zugunsten von Routine eingebüßt. Für die Erhaltung dieses Sprachrohrs für die Radverkehrsbelange ab Anfang 1997 müßten sich ein oder mehrere Radbegeisterte mit Faible fürs Schreiben und Gestalten einen Ruck geben und sich bei uns (Tel. dienstl. 0351/8299233) bzw. der ADFC-Geschäftsstelle möglichst frühzeitig melden, um den Übergang zu erleichtern.

Birgit und Karsten

Literatur rund ums Fahrrad

(Radverkehrs-Politik, Planung, Karten, Technik, Tourentips, Zeitungen)

Unsere ADFC-Fahrradbibliothek ist zur Radlersprechstunde mittwochs geöffnet.

Der neue Fahrradkalender ist da! Außer dem Kalendarium enthält er Adressen von Fahrradvereinen in Europa, Rad-Reise-Tips, Termine für Radfahrer u.v.a.m. Er ist in der Geschäftsstelle erhältlich und kostet 10,50 DM für ADFC-Mitglieder, Nicht-Mitglieder bekommen ihn für 12,- DM.

Radweg Leipziger Straße

Leider passiert es fast immer, wenn in Dresden Radverkehrsanlagen neu entstehen, daß man nicht weiß, ob man sich über die Verbesserungen freuen oder über frisch gebaute Mängel ärgern soll. So auch in der Leipziger Straße. *SPEICHE* bietet ihren Lesern beide Versionen an und läßt sie selbst entscheiden.



Eine wichtige Lücke im Dresdner Radverkehrsnetz ist jetzt mit dem Bau des stadteinwärtigen Radweges in der Leipziger Straße zwischen Oschatzer Straße und Puschkinplatz geschlossen worden. Radfahrer aus Pieschen und Mickten finden damit zwischen Ballhaus Watzke und Marienbrücke eine durchgehend angenehm zu befahrende Strecke mit Anschluß an die Brücke und den Elbradweg vor. Auch für Radtouristen, die zukünftig den Elbradweg aus Richtung Radebeul nutzen (und gegenwärtig noch durch die Scharfenberger Straße, Böcklinstraße und Kötzschenbroder Straße mit ihrem zum Teil schlechten Belag fahren müssen, vergleiche Radfahrstadtplan), ist zumindest die vielbefahrene Leipziger Straße deutlich entschärft worden. Stadtauswärts gibt es noch keine Lösung an der Leipziger Straße. Viele Radler fahren hier ebenfalls auf dem stadteinwärtigen Radweg, was zwar angenehmer als auf der Straße, jedoch auch nicht ganz ohne Risiko ist, weshalb dieses Problem vom ADFC schon mehrfach an die Stadtverwaltung herangetragen wurde. Wir hoffen, daß es mit dem Bau des Elbradweges parallel zur Leipziger Straße gelöst, vorab aber eine provisorische Sicherung für stadtauswärtige Radler realisiert werden kann.

Auf der Leipziger Straße zwischen Oschatzer Straße und Puschkinplatz wurde jetzt die Umgestaltung des in stadtwärtiger Richtung rechten Seitenraumes abgeschlossen. Wie auf dem Foto rechts oben zu erkennen ist, wurden etwa viereinhalb Meter des einst großstädtisch breiten Gehweges zu Pkw-Stellflächen umgewandelt.

Holland - das Radlerparadies

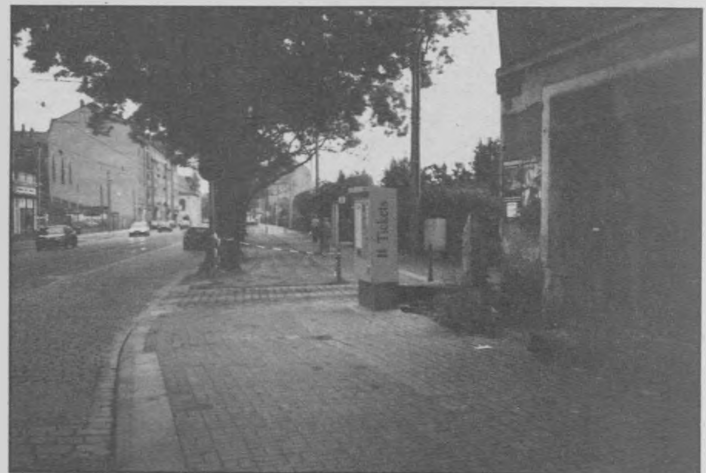
Vorrang für Radfahrer in der StVO geregelt

In der niederländischen Straßenverkehrsordnung gibt es einen Paragraphen, der besagt, daß Radfahrer zum "langsamen Verkehr" zu zählen sind und sich gegenüber dem "schnellen Verkehr" (sprich: Automobile) im Nachrang befinden. Das bedeutet, daß Radfahrer auf Kreuzungen gleichwertiger Straßen gegenüber Kraftfahrzeugen immer im Nachrang sind (auch wenn sie von rechts kommen)! Diese Bestimmung - zum Schutz der Radfahrer erlassen - ist nicht unumstritten, da sie von den Vorrangbestimmungen anderer Staaten abweicht und nicht den internationalen Verkehrsverträgen entspricht. Trotzdem hält die niederländische Gesetzgebung daran fest und möchte dies Bestimmung erst streichen, wenn die Vorrangverhältnisse an nahezu allen Kreuzungen mittels Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen (Haifischzähne) eindeutig geregelt sind. Eine andere Bestimmung (§31) aber ist noch erstaunlicher: "Falls bei einem Unfall mit einem auf der Straße fahrenden Kraftfahrzeug Personen oder Gegenständen, die nicht mit diesem Kraftfahrzeug befordert wurden, Schäden zugefügt werden, so haftet der Besitzer des Kraftfahrzeuges für die entstandenen Schäden, es sei denn, es ist anzunehmen, daß die Unfall eine Folge von höherer Gewalt war."



Die verbleibenden zwei bis drei Meter Restfläche müssen sich Fußgänger und Radfahrer teilen. Die Fußgänger kommen dabei schlechter weg, weshalb die Maßnahme vermutlich unter Radverkehrsförderung abgebucht wird. Oft ist bei den Gehwegen sogar die geforderte Mindestbreite nicht vorhanden, was dazu führen dürfte, daß der Radweg durch Fußgänger mitbenutzt werden muß. Stadtauswärts gibt es für Radler offiziell noch immer keine Lösung. Der ADFC hatte vor anderthalb Jahren angeregt, provisorisch die Mitbenutzung des stadteinwärtigen Radweges zu gestatten (wie auch von vielen praktiziert) und diesen entsprechend abzusichern.

Eine Meisterleistung ist der auf dem unteren Foto erkennbare Übergang vom existierenden Radweg zum neugebauten Teilstück - hoffentlich nur ein Provisorium.



Dieser Paragraph der niederländischen StVO ist 1924 (!) zum Schutz nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer gegenüber dem motorisierten Verkehr entstanden und bis heute beibehalten worden. Für Kraftfahrer bedeutet dies, daß sie gegenüber Fußgängern und Radfahrern einer verschärften Haftung unterliegen. Unumstritten ist auch dieser Paragraph nicht, denn der Begriff "höhere Gewalt" stiftet einige Verwirrung. Rechtlich ist dann von höherer Gewalt die Rede, wenn einem Autofahrer bei einem Unfall mit einem nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer "nichts vorgeworfen werden kann" - z. B. ein Autofahrer stößt einen Fußgänger nieder, weil ihm ein anderer Autofahrer hinten auffährt und ihn nach vorn schiebt. Ein Radfahrer, der bei Rot über eine Kreuzung fährt, ist nicht unbedingt eine Form von "höherer Gewalt", da Autofahrer mit Fehlern anderer Verkehrsteilnehmer zu rechnen haben. Bei Unfällen mit Kindern unter 14 Jahren ist höhere Gewalt fast immer ausgeschlossen.

Ist es jetzt klar, warum sich niederländische Autofahrer gegenüber Fußgängern und Radfahrern besonders rücksichtsvoll verhalten?

(aus "Drahtesel" 3/96)

Des Zöglings Sänfte

Kinder sitzen im Anhänger besonders sicher

Institutionen, die der Autoindustrie nahe stehen, wettern gegen Fahrradanhänger für den Personentransport, denn die bunten Leichtgefährte werden immer beliebter und ersetzen so manchen Zweit-, wenn nicht gar Erstwagen. Harte Geschosse müssen gelegentlich dafür herhalten, die umweltfreundliche Variante des Kindertransports in Mißkredit zu bringen: So ließen Dekra und Bruderhilfe verlauten, daß ein in einen Fahrradanhänger rasendes Auto tödlich wirken kann. Daß Autos besonders gefährlich sind für jeden ohne Knautschzone, ist auch ohne solche Selbstoffenbarungen der Autolobby hinlänglich bekannt.

Es gibt Versicherungen, die die Abschätzung von Risiken objektiv angehen. Das Allianz-Zentrum für Technik (AZT) machte sich im vergangenen Jahr erstmals die Mühe, Kinderanhänger und herkömmliche Fahrrad-Kindersitze hinsichtlich ihres Gefahrenpotentials für die kleinen Mitfahrer zu vergleichen. 27 Crashtests (Abbiegeunfall, Aufprall gegen eine geöffnete Autotür, Kollision eines Pkw seitlich gegen das Fahrrad) sprechen eine deutliche Sprache: Im Anhänger mit Hosenträger

gurgelt und Überrollbügel sitzen Kinder erheblich sicherer als auf dem Fahrrad. Als AZT-Geschäftsführer Dr. Dieter Anselm die Ergebnisse am 21. März 1996 in München vorstellte, bezeichnete er sie als "überraschend positiv" - mit gewissen Vorbehalten war also auch das AZT an die Testreihe herangegangen. Subjektiv wirken Kinder in Anhängern besonders verletzlich, befinden sie sich doch auf Höhe der Pkw-Stoßfänger. Genau dies kann jedoch im Falle einer Kollision Leben retten: Ein Auto schiebt den Anhänger lediglich vor sich her, während (Mit-)Radler "hoch zu Roß" erst aufs Auto und dann auf die Straße geschleudert werden. Besonders gefährlich ist der Transport von Kindern auf Sitzen im Lenkerbereich; hinter dem Sattel können vor allem Auffahrunfälle glimpflicher verlaufen. Der Anhänger kippt längst nicht so leicht um wie ein Fahrrad - und wenn, dann ist die Fallhöhe und damit das Verletzungspotential deutlich niedriger. Mit Kindersitzen können schwere Unfälle schon beim Beladen stattfinden - ein Anhänger mit Kupplung in Achshöhe bleibt sogar dann ungerührt stehen, wenn das Zugfahrrad

umfällt.

Das AZT betont die Wichtigkeit einer stabilen Anhängerkonstruktion mit breiten Hosenträgergurten und des Einsatzes von Helmen, damit die Kinder nicht mit der Stoßstange in Berührung kommen. Es fehle leider noch an verbindlichen Richtlinien für Anhänger; die vorhandenen Modelle seien allesamt weiter zu verbessern. Überdies bewegen sich die Anbieter und Käufer von Anhängern auf rechtlich unsicherem Terrain: Die StVO verbietet in §21 den Personentransport auf der "Lade-fläche" eines Anhängers, was zwar nicht direkt auf Fahrrad- oder gar spezielle Kinderanhänger bezogen ist, aber Zweifel offen läßt. Nach Ansicht der Allianz ist das bedauerlich: "Den Herstellern der Fahrradanhänger muß ein klarer gesetzlicher Rahmen geboten werden, damit sie dieses - wie wir feststellen konnten - zur Zeit wohl sicherste Transportmittel für Kinder weiterentwickeln und damit zu einem besseren Schutz der Kinder im Straßenverkehr beitragen können."

(aus "HannoRad", 3/96)

Rhein - Fahrradführer von den Quellen bis Mainz

von Herbert Lugschitz, Verlag Moby Dick, Kiel 1995

Radwanderführer erleichtern Tourenvorbereitungen, indem sie die aufwendige Informationssuche abnehmen. Die interessante Buchreihe "Am Strom entlang" des Moby-Dick-Verlags hat sich in den letzten Jahren zu einem schönen Outfit gemauert.

Radwandern an Flüssen wird immer beliebter. Flußläufe eignen sich aufgrund der meist geringen Höhenunterschiede sehr gut für Radtouren, besonders für Familien mit Kindern. Längst hat sich herumgesprochen, daß auch die Alpenländer nicht nur für Gebirgsspezialisten etwas zu bieten haben, wenn man im Fahrradsattel dem Wasserlauf folgt. Die einzigartige und abwechslungsreiche Natur am Rhein läßt sich im Fahrradsattel intensiv "erfahren". Herbert Lugschitz beschreibt in zwei Büchern den gesamten Lauf des Rheins mit seinen ca. 1320 Flußkilometern von den Quellen im Schweizer Graubünden bis zur Mündung in Hoek van Holland. Auf 175 Seiten will der Autor dem Leser Appetit auf anspruchsvolle Touren mit teilweise höheren Anforderungen an Kondition und Kraft machen. Die Schweiz ist gewissermaßen der Wasserturm Mitteleuropas. Neben dem Rhein entspringen mehrere recht bedeutende Flüsse Europas dem eidgenössischen Boden, so z. B. die Rhone und der Inn. Nach der Donau gilt der Rhein als wasserreichster Fluß Mitteleuropas und hat ebenso kulturelle wie wirtschaftliche Bedeutung. Bis zu 130 m breit, ist sein Gefälle bis Basel von mehreren Flußkraftwerken genutzt, welche zugleich Radfahrern einen Wechsel des Ufers ermöglichen.

Nachdem die lokalen Radfahrer immer zahlreicher werden, entstehen markierte Radrouten, die Dorf mit Dorf verbinden. Am Rhein läßt sich dieses Radwege-Stückwerk sehr gut ausnützen. In weitblickenden Gemeinden markiert man sogar entfernte Ziele wie Fernradwege. Ein gutes Beispiel dafür ist der Bodenseeradweg. Mehrheitlich werden verkehrsfreie Wege auf Flußdämmen und landwirtschaftlich genutzte Feldwege einbezogen. In Bereichen, in denen links und rechts des Rheins geradelt werden kann, ist in diesem Buch zwischen Haupt- und Nebenroute unterschieden. Als Hauptroute wurde immer die verkehrsrärmere und besser markierte Strecke ausgewählt.

Die Tour beginnt in den Dreitausendern der Schweiz und endet im 1. Band vorerst in Mainz. Der weitere Verlauf bis zur Nordsee ist dann im 2. Band beschrieben. Die einzelnen Kapitel des Rhein-Radführers folgen der geographischen Einteilung des Flusses in Vorderrhein (68 km), Hinterrhein (51 km), Alpenrhein (92 km), Bodensee (Südseite 176 km, Nordseite 87km), Hochrhein (133 km) und Oberrhein (350 km).

Zunächst wird die Anreise zu den Rheinquellen beschrieben. Die Quelle des Vorderrhein ist leicht mit der Bahn von vier Seiten aus zu erreichen. Schwieriger ist es, zum Hinterrhein zu gelangen. Die Route führt vom Süden über zwei Pässe (aus dem Misox oder von Italien über Chiavenna). Die Schweizer Bahnen transportieren Räder völlig unbürokratisch in fast jedem Zug. Inklusiv aller Ausflüge zu den Quellflüssen umfaßt die beschriebene Strecke ca. 980 Radkilometer. In kurzen Abschnitten werden die Besonderheiten der Anliegerländer des Rheins (Schweiz, Liechtenstein, Österreich, Frankreich und Deutschland) dargestellt. Zu jedem Kapitel findet man eine Karte mit der groben Routenführung. Die Länge des Flusses und der Rahmen dieses Buches gestatten leider keine detailliertere Karteninformation. Darum enthält das Buch im Info-Teil Hinweise auf geeignete Radkarten.

Einige auch beschriebene Radwege verlaufen in kurzen Bereichen auf Straßen. Diese Abschnitte sowie solche mit starken Steigungen erschienen dem Autor für radelnde Familien mit kleineren Kindern wenig geeignet. In der Rubrik "Streckencharakter" zu Beginn jedes Kapitels wird darauf hingewiesen.

Das Buch ist für Radfahrer konzipiert, gibt also in erster Linie Informationen zum Streckenverlauf, zu vorhandenen Radwegen und ihrer Beschaffenheit. Zu jeder Tour findet man in den Etappenbeschreibungen Angaben zu geeigneten Karten, Verkehr und Straßenzustand, Schwierigkeitsgrad der Tour und Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Touren. Ferner wird Wissenwertes zu Geschichte, Kunst, Natur und Geologie der jeweiligen Gegend vermittelt. Die Routen sind so gewählt, daß sie die wichtigsten kulturellen Stätten am Weg verbinden. In kompakter Form sind die wichtigsten historischen Details wiedergegeben - den etablierten Kunst- und Kulturführern soll und kann jedoch nicht nachgeeifert werden.

Ein Anhang bietet wichtige Informationen zum Bahntransport, Radverleih, Adressen von Fremdenverkehrsämtern, preisgünstigen Übernachtungsmöglichkeiten (Camping und Jugendherbergen) sowie charakteristischen Speisen und Getränken - also all das, was man auf einer Radreise benötigt, da man allein vom Sehen der Naturschönheiten nicht satt wird und nicht immer sein müdes Haupt ins Gras betten möchte. Farb- und Schwarz-Weiß-Fotos liefern einen Vorgeschmack auf die beschriebenen Radtouren. Für 24,80 DM ist dieses Buch ein wertvoller Reisebegleiter.

J. Meusel

Weltneuheit: Der Helm Spiegel

Sich als Radfahrer (besonders, wenn man nicht täglich fährt - d. R.) einfach umzublicken ist gefährlich - keine Sicht mehr nach vorn und Lenkabweichungen sind die Folge. Die Alternative heißt Rückspiegel. Ein solcher erfüllt seine Funktion aber nur dann, wenn man darin zweifelsfrei erkennen kann, daß von hinten nichts kommt. Herkömmliche Fahrradspiegel bieten ein dafür zu kleines Sichtfeld, und eine Anpassung an die während der Fahrt wechselnden Sitzpositionen ist praktisch nicht machbar. Diese Nachteile hat der von Herrn Schubert aus Dresden erfundene Helm Spiegel nicht, sondern:

- Er bietet ein großes Sichtfeld, ähnlich wie der Panoramaspiegel eines Pkw. Mit ihm ist eindeutig erkennbar, was hinten geschieht, z. B. ob man von einem Rechtsabbieger übersehen wird oder auch an einem Hindernis gefahrlos nach links ausgesichert werden kann.
- Bei Gruppen- und Familienfahrten sind die anderen zu sehen, ohne daß man sich ständig umblicken muß.
- Beim Blick in den Helm Spiegel bleibt die Fahrbahn vorn im Nebenblickfeld. Andersherum bleibt beim Blick nach vorn das Geschehen hinten im Nebenblickfeld - ein nicht zu unterschätzender Sicherheitsgewinn, denn es können Bewegungen anderer bemerkt werden, auch wenn sie im Verkehrslärm oder auf schnell befahrenen Landstraßen nicht zu hören sind.

Selbstklebeflop

Die vor etwa einem Jahr vorgestellte Neuheit von Parktool und 3M, der Klarsichtflicken, ist auf lange Sicht doch nicht so gut wie euphorisch angepriesen wurde: Nicht nur die Folie altert, sondern besonders auch die Klebeschicht. Nach einem halben Jahr zeigt ein bis dahin gut dichtender GP-1-Flicken deutliche Knitter, Kriechspuren und Randablösungen. Noch schlimmer ist, daß man nach einer ca. einjährigen Lagerung die englische Originalbezeichnung (glueless patch - "klebelloser Flicken") wörtlich nehmen darf. Tückischerweise ist insbesondere nicht erkennbar, wie lange die Flicken schon beim Händler liegen. Manche Radler haben sogar die Erfahrung gemacht, daß dort, wo einmal ein GP-1 geklebt hat, kein konventioneller Gummiflicken mehr haftet, auch nicht nach mehrmaligem Aufrauen.

(aus "Thüringer Pedalritter")

Bessere Fahrradmitnahme bei der DB

Die Bahn verbessert ihren Service für Radfahrer im Fernverkehr erneut. Bis zur Jahrtausendwende sollen alle IC- und EC-Züge genauso wie die IR mit Fahrradabteilen ausgestattet werden. 16 Räder sollen in den neuen Wagen Platz finden, doppelt soviel wie bisher. Dann haben, so verkündet die Bahn stolz, alle lokbespannten Züge ein festes Fahrradabteil. Alle 449 InterRegios und 117 der etwa 250 IC-, EC-, EN-, ICN- und D-Züge führen schon jetzt Fahrradabteile mit sich.

Nutznieser dieser Ankündigung wären vor allem Urlaubs- und Ausflugsreisende. Das Flaggschiff der Bahn, der ICE, bleibt bis auf weiteres für Radfahrer tabu. Er soll der Beförderung von Geschäftsreisenden vorbehalten bleiben, denen die Bahn das Fahrradfahren nicht zutraut. Wichtigstes Argument gegen den Fahrradtransport im ICE sind die Haltezeiten. Zu kurz um Fahrer ein- oder auszuladen, meint die Bahn. Schon einmal, beim InterRegio, hat der ADFC-Fachauschuß Öffentlicher Verkehr eine solche Theorie widerlegt. Kritisch ist nicht der Radfahrer, sondern die Technik, urteilt der Fachauschuß. Beim InterRegio zum Beispiel machen die kleinen Türen dem Fahrgast mit Rad das Leben schwer, ein Problem, das auch den 17 neuen IC-Waggons anhaftet.

- Auch bei wechselnden Sitz- und Griffpositionen (Hörnerlenker, Triathlonlenker u. ä.) bleibt die gute Sicht nach hinten unverändert.
- Durch einfache Kopfbewegungen kann das rückwärtige Sichtfeld erweitert werden.

Weitere Vorteile des Helm Spiegels liegen in der Handhabung (er ist leicht, mit wenigen Handgriffen abnehm- und durch spezielle Snap-In-Elemente zerlegbar und läßt sich für jede Augenhöhe und den gewünschten Sichtwinkel justieren) und den berücksichtigten Sicherheitsaspekten:

- Die Spiegel sind aus splittersicherem Kunststoff und besitzen keine scharfen Kanten.
- Bei Frontalaufprall klappt der vordere Spiegelhalter nach oben.
- Die Spiegelhalter sind aus weichem Aluminiumdraht, wobei alle Drahtenden zu großen Ösen geformt sind, um Verletzungen zu vermeiden. Darüberhinaus besteht dank der Verwendung von Weichaluminium bei unfalltypischen Einmalbelastungen kaum Bruchgefahr.

Bezüglich der technischen und gestalterischen Feinheiten bei der Serienfertigung laufen zwischen Herrn Schubert und einem Helmhersteller noch Verhandlungen.

BahnBike

In acht großen Städten hat die Bahn den eigenen Verleih mit neuen Rädern ausgestattet. Auffälligstes Kennzeichen: Sie sind so rot wie das Logo der DB. Der erste Eindruck ist gut. 7-Gang-Nabenschaltung mit Rücktritt, Cantileverbremsen und ein tauglicher Kettenschutz. Ein breiter Gelsattel sorgt für ein ansprechendes Sitzgefühl. Ein stabiler Gepäckträger hinten wird vorne durch einen fest montierten Korb ergänzt. Hier bleibt auch eine Tasche mit Wertsachen immer im Blick. Der Lenker wirkt etwas breit, und auch die Mountainbikebereifung gibt dem Rad einen klobigen Eindruck. Sie mag aber dem Bordsteinkanteneinsatz in den deutschen Großstädten angemessen sein. Bisher sind die Räder nur mit einem klassischen Damenrahmen erhältlich und eher klein. Ein brauchbares Stadterkundungsrad also, den jetzigen Standorten in Dresden, Emmerich, Frankfurt a. M., Hamburg, Karlsruhe, Oberhausen und Remagen sicher angemessen. Für Touren mit Gepäck ist der weiche Rahmen mit dem tiefen Durchstieg aber wohl weniger geeignet.

Die neuen BahnBikes übertreffen die bisherigen Räder an Komfort und Qualität und könnten den Verleih attraktiver machen, vorausgesetzt, daß ihnen auch die bisher oft fehlende Pflege zukommt. Neben dem Stadtrad gehören Tourenräder und sicher auch Kinderräder ins Programm. Die Schweizer, Österreicher oder Holländischen Bahnen zeigen, wie so etwas aussehen kann.

Nachtrag

In der vorletzten Speiche hatten wir über den Umbau der Radwege in der Sachsenallee berichtet. Inzwischen ist die Maßnahme erfreulicherweise durch Markierungen in der Güntzstraße in Richtung Brücke ergänzt worden. Von Richtung Brücke besteht nun quasi Benutzungszwang des Gehweges in der Güntzstraße - hier wäre es angebrachter gewesen, die Benutzung freizustellen. Spätestens an der Dürerstraße sind Konflikte mit Rechtsabbiegern, Linksabbiegern der Gegenspur sowie die Hauptstraße kreuzenden Kraftfahrzeuge vorprogrammiert.

Wer hat was, wer braucht was, wer verleiht's?

Es ist bestimmt auch in diesem Sommer wieder bei vielen so gewesen: Für den Radurlaub wurden spezielle Dinge wie große Radtaschen, Kinderanhänger, Kartenmaterial u. ä. benötigt, die entweder neu gekauft oder nach einem Jahr Nichtbenutzung aus irgendeiner Ecke hervorgekratzt wurden, um nach dem Urlaub wieder in dieser zu verschwinden. So richtig effektiv ist das nicht, und um dem "Wirtschaftsabschwung Deutschland durch Konsumverzicht" ein wenig nachzuhelfen, startet der Dresdner ADFC jetzt einen speziellen Service: Wir vermitteln Leihmöglichkeiten. Grundlage ist die Bereitschaft von ADFC-Mitgliedern oder SPEICHE-Lesern, bestimmte Sachen, die mit dem Radfahren oder dem Radurlaub zu tun haben, an andere zu verleihen. Die ADFC-Geschäftsstelle im Dresdner Umweltzentrum wird dazu eine Datenbank aufbauen, welche die Leihangebote enthält und bei Anfrage die Adresse oder Telefonnummer desjenigen angibt, der das gesuchte Stück verleiht. Die Bedingungen, unter denen ausborgt wird (z.B. Leihdauer, eventuelle Kostenerstattung etc.), müssen von den Partnern dann selbst ausgehandelt werden. Wer also einen Kinderanhänger, ein Lastenfahrrad, ein Faltrad, ein Liegerad, Gepäcktaschen oder ähnliches unter bestimmten Bedingungen verleihen würde, der schreibe (oder telefoniere) einfach seine Adresse, Telefonnummer und eine Beschreibung der Leihangebote an den ADFC Dresden, Schützen-gasse 16, 01067 Dresden, Kennwort "Leihangebote". Wir hoffen, ab November dann die vor allem in der Radlertsprechstunde immer wieder auftauchenden Nachfragen nach Verleihangeboten besser befriedigen zu können.

Impressum

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Birgit und 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.: Sparkasse Dresden (BLZ 850 551 42)
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.