



SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

7. Jahrgang

November 11/1996



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Termine für Fahrradfreunde

- Mi 06.11. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, offenes Treffen der IG Radverkehr/ADFC-Ortsgruppe Dresden; u.a. referiert Fahrradmechanikermeister Herre über pfllegeleichte Fahrräder
- Do 07.11. Dresden 18.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Treff der AG Radverkehrsplanung
- 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)
- Mi 13.11. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Café Topinambur, Radlerstammtisch
- Do 14.11. Dresden 18.00 Uhr, Gambrinusstraße 3 (bei M. Strey), Zusammenkunft der bisherigen und künftigen *SPEICHE*-Redakteure
- Sa 16.11. Leipzig 10.00 Uhr, Haus der Demokratie, B.-Görling-Str. 152, ADFC-Landesdelegiertenversammlung
- 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
- Mi 27.11. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Aktiventreff der IG Radverkehr/ADFC-Ortsgruppe Dresden

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

Literatur rund ums Fahrrad

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

Unsere ADFC-Fahrradbibliothek ist zur Radlersprechstunde mittwochs geöffnet.

Vorschau

- Mi 04.12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Weihnachtsfeier der IG Radverkehr Dresden
- So 08.12. Königstein 08.45 Uhr, Bahnhof, Fußwanderung des RFV Weinböhla zum Pfaffenstein. Hinfahrt: 7.21 Uhr ab Bhf. Coswig; 7.56 Uhr ab Dresden-Hbf. Geführt von W. Heybey
- Mi 11.12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Café Topinambur, Radlerstammtisch
- Mi 18.12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Aktiventreff der IG Radverkehr/ADFC-Ortsgruppe Dresden

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

Meißen: Fahrrad-Parkhaus eingeweiht

Seit einem guten Monat gibt es in Meißen das erste automatische Fahrradparkhaus Deutschlands. Der als Pilotprojekt im Auftrag der Stadtverwaltung von der Firma Fördertechnik Kühne aus Lommatzsch entwickelte Pavillon bietet nach Münzeinwurf - vorerst eine Mark pro Tag - per Computer eine von 32 karussellförmig angeordneten Boxen zur Einstellung des Drahtesels an. Der Parkschein enthält eine zum Abholen nötige vierstellige Geheimzahl (Foto: dpa/Matthias Hiekel).



Spezialräder

Aktiv das Leben erfahren, gemeinsam mehr erleben oder die Motorik verbessern - Rehabilitationsfahrzeuge erfüllen wichtige Aufgaben im Leben Behinderter. Vor allem der aktiven Freizeitgestaltung kommt im Leben unselbständig oder eingeschränkt beweglicher Menschen große Bedeutung zu. Spezialfahräder tragen dazu bei, Mobilitätsfeld wie auch Erlebniswelt zu erweitern. Dabei spielen Art der Behinderung oder Alter kaum eine Rolle, denn die Vielfalt an Fahrzeugen deckt einen breiten Bereich ab.

Werden Behinderte mobil, kommt ihre Integration buchstäblich ins Rollen. Gemeinsame Merkmale von Behinderten-Spezialfahrädern sind ein überaus stabiler Rahmenbau, eine umfangreiche Sicherheitsausstattung mit Feststellbremse sowie die Möglichkeit zur Montage von Sonderzubehör wie Fußhalter mit Beinführung (damit der Fuß beim Treten nicht abrutzsch), Seiten- und Rückenstützen, Tretkurbelverkürzern oder Stockhalter.

Räder für Selbstfahrer

Einfache **Therapieräder** für Kinder und Jugendliche sind mit besonders kräftigen Seitenstützrädern versehen, damit auch schwerere Personen mit Gleichgewichtsstörungen sicher fahren können. Lenkerzusätze sowie Hand-, Fuß- oder Körperfixierungen ermöglichen das Radfahren auch schwerbeweglichen Kindern (Preis: ca. 1500 bis 3000 DM). Für Erwachsene eignet sich jedoch besser ein Dreirad wie das holländische **T-Bike**.

Im Unterschied zu den üblichen Erwachsenen-Dreirädern hat das T-Bike zwei Vorderräder. Dadurch wird das Fahrverhalten sicherer, weil die Fahrzeugbreite klar erkennbar ist und die kleineren Vorderräder



das Rad in Kurven kippstabiler halten. Eine clevere Achsenkonstruktion mit Lenkungsdämpfer stellt beim Lenken die Räder schräg - ein zusätzliches Sicherheitsplus. Angetrieben wird das T-Bike am Hinterrad mit einer 5-Gang-Nabenschaltung, gebremst mit einer Rücktritt- und zwei Trommelbremsen, die auf die Vorderräder wirken und über einen Doppelzug gleichzeitig betätigt werden. Es kostet ca. 4000 DM.

Für sportlich orientierte Menschen mit Gleichgewichtsproblemen gibt's das **Trio-Sesseldreirad**. Im Trio sitzt man im Liegen, bequem auf einem federnd gespannten Sessel. Als einziges Modell bietet das Trio eine Kettenschaltung mit Dreifachkettenblatt und ist damit auch voll tourentauglich, selbst für Fernreisen. Die hydraulische Bremsanlage wirkt am Hinterbau auf zwei Scheibenbremsen, der Lenker ist entspannt unterm Sitz zu greifen. Der breite Gepäckträger zwischen den Hinterrädern bietet Platz für viel Gepäck, Einkäufe etc. - das alles zu einem Preis von um die 7000 DM.



Querschnittsgelähmte Rollstuhlfahrer greifen zum **Handbike**, einem Handkurbeladapter, der vorne am Rollstuhl angekoppelt wird. Mit dem Handbike können beingelähmte Menschen kraftsparend und sportlich "Fahrradfahren", Herz, Lunge und Muskeln trainieren. Der Antrieb zur Shimano 7-Gang-Nabe erfolgt über einen Zahnriemen. An einen grobstollig bereiften Rollstuhl gekoppelt wird man damit sogar off-road-tauglich. Preis: ab ca. 3500 DM.

Mehrsitzer mit Fahrgast

Das klassische Behindertenschubfahrzeug ist das in Holland entwickelte **RollFiets**. Es ist die durchdachte Kombination eines Schalenrollstuhls, der mit Schnellverschluss an ein Rest-Fahrrad angekoppelt wird. Der Fahrgast wird angeschnallt und ab geht die Post. Mit elektronisch bedienter Sachs-7-Gang-Nabenschaltung, integriertem Tacho und Trommelbremsen fährt das RollFiets trotz seiner großen Masse (25 kg Rollstuhl + 80 kg Fahrgast) sicher und flatterfrei. Nicht zuletzt durch die mögliche Ausstattung mit Akku und Elektroschwungscheiben-Zusatzantrieb zur Fahrerunterstützung ist es das ideale Fahrzeug für Ausflüge mit unternehmungs-



doch dank des breiteren Lenkers bei der Begleitperson. Bei Ermüdungserscheinungen oder Koordinationsproblemen läßt sich der Antrieb des vorderen Tretlagers abschalten, so daß der Copilot alleine das Rad antreiben kann - ein sicheres Doppel zum Preis von ca. 5000 DM.

Eine besondere Form des Zweirades zeigt das dänische **Doppel-Dreirad**. Damit ist all jenen geholfen, die auf ein kräftig mittretendes Paar Beine angewiesen sind, aber größere Stabilität in der Balance benötigen. Zwei ergonomisch geformte Sitzschalen nebeneinander ermöglichen Komfort und Kommunikation. Jedes der zwei Hinterräder wird unabhängig voneinander über eine Dreigangnabe angetrieben, so daß beide Fahrer in unterschiedlichen Gängen treten können. Zwei Lenkstangen, von denen aber nur eine lenkbar ist, geben Halt. Stabile speichenlose 20"-Laufräder, eine zusätz-

lustigen, kommunikativen aber bewegungsgehemmten Menschen. Es kostet ca. 8500 DM.

Tandemfahren

Ein Tandem ist die logische Konsequenz, wenn es um das gemeinsame Erlebnis von Behinderten und Nichtbehinderten auf dem Rad geht. Während normale Tandems für Fahrten mit Blinden gut geeignet sind, brauchen teilaktive Behinderte besondere Zweier-Räder. Ein solches ist das **Co-Pilot**. Während der behinderte Fahrer vorne sitzt und freie Aussicht genießt, schaltet, bremst und lenkt der hinten sitzende Copilot. Dank des kleinen Vorderrades ist das Spezialtandem leicht zu manövrieren, wahre Genialität findet sich jedoch in den Details. So kann der vordere Lenkervorbau wahlweise starr oder lenkbar montiert werden, damit der Behinderte das Gefühl hat, selbst den Weg zu bestimmen. Die Kontrolle bleibt je-



liche Scheibenbremse und eine Trommelbremse vorne garantieren die Sicherheit des bei Vollbesetzung locker 200 kg schweren Fahrzeuges, das für ca. 8500 DM zu haben ist.

Finanzierung

Fahrzeuge für spezielle Bedürfnisse sind Nischenprodukte und damit teurer als Technik für die Massen. Immerhin sind Rehabilitationsfahrzeuge allgemein mit einem verminderten Mehrwertsteuersatz belastet, und der Kaufpreis wird oft gänzlich von den Krankenkassen übernommen.

(aus "Drahtesel", 5/96)

Mängelanzeige

Möglichst genau angeben:
Wo ist der Ärger?

Mangel festgestellt am:
Name, Adresse, Tel. (für Rückfragen):

Klassifizierung: Die bezeichnete Stelle/Strecke ist:

- gefährlich
 überlastet
 eine unzumutbare Behinderung
 verbesserbar
 ein Schulweg

Art des Mangels

Hindernisse auf Radwegen:

- an unübersichtlicher Stelle, in Kurve
 Mülltonnen
 Plakate, werbende Organisationen:
 im geraden Verlauf
 hereinragende Zweige
 am Rand (Mauern, Schilder, etc.)
 Glasscherben, Split, Unrat
 Sonstiges:
 Umlaufbarrieren
 parkende Fahrzeuge

Radwege, Verlauf:

- zu schmal
 gefährliches Ende
 zu enge Kurve
 Markierung, Beschilderung unklar/fehlt
 zu starker Versatz
 unübersichtlich
 fehlender Schutzstreifen
 Radweg ist überflüssig

Belag von Radweg Straße

- Schachtdeckel zu hoch/tief
 Schlaglöcher, Wasserpfützen
 Eisplatte, abgeladener Schnee
 seitlicher Rand zu hoch/tief
 Pflaster, Bodenwellen, holprig
 Sonstiges:
 ungenügende Bordabsenkung
 nicht wetterfest
 zu glatt
 an Grundstückszufahrt gepflastert

Konfliktzone:

- behinderte Sicht zum Quer-/Parallelverkehr
 Fußgänger auf Radweg
 fehlender Aufstellraum (z.B. für Abbieger)
 Sonstiges:

Radverkehrsverbindung:

- fehlt zwischen:
 Wegweisung fehlt nach:
 unterbrochen durch:
 falsch beschilderte Sackgasse
 Querungsmöglichkeit fehlt bei:
 Einbahnstraße in Gegenrichtung benutzbar
 Wegweisung nicht eindeutig

Ampelanlage:

- Ampelschaltung für Radfahrer gefährlich
 Wartezeit zu lang
 Induktionsschleife löst nicht aus
 Ampel für Radfahrer schlecht erkennbar
 Druckknopf nicht erreichbar
 Grünphase zu kurz

Sonstiges:

- Vorfahrtsregelung unklar für Radverkehr
 gefährliche Straßenbahnschienen
 Vorfahrtsregelung unklar für Kfz-Verkehr
 Engstelle zwischen Schienen und Randstein

Neue "AG Radverkehrsförderung" bei der Stadtverwaltung - der ADFC ist dabei!

Am 9. Oktober war es endlich soweit. Die Auftaktitzung der vom ADFC seit anderthalb Jahren geforderten ämterübergreifenden Arbeitsgruppe zum Radverkehr in Dresden fand im Technischen Rathaus statt. Bereits im April diese Rathausgruppe. Bereits im entsprechenden Anreger des ADFC auf einer Anhörung vor zwei Ausschüssen des Stadtrates vom Stadtentwicklungsdezernenten Just zugesagt worden. Zur ersten Sitzung waren Vertreter des Stadtrates, des Ordnungsamtes und des Umweltamtes sowie Manfred Zweyner, Wolfgang Schütze und Michael Haase vom ADFC erschienen.

Geleitet wird die Arbeitsgruppe von Herrn Ritscher, Chef der Abteilung Verkehrsplanung beim Stadtplanungsamt. Zunächst waren die Modalitäten der Arbeit und die Ziele der Arbeitsgruppe zu klären. Relativ schnell war man sich einig: Etwa alle 4 Wochen soll sich die Gruppe treffen. Teilnehmer sollen die oben genannten Ämter, der ADFC, evtl. weitere Verkehrsinitiativen und bei Bedarf auch weitere Ämter sein. Ziel der Arbeitsgruppe soll in breiterer Form die Förderung des Radverkehrs in einer zunehmend fahrradfreundlich umzugestaltenden Stadt Dresden sein, weshalb auch der Name auf

"Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung" festgelegt wurde. Die Themen sollen dabei nicht nur Verkehrsbauvorhaben betreffen, sondern z. B. auch Öffentlichkeitsarbeit, Wegweisung, Verkehrssicherheit u.ä. Natürlich soll nicht sondern Schritt für Schritt fahrradfreundliche Maßnahmen konzipiert und durch ein abgestimmtes Handeln der Stadtverwaltung umgesetzt werden. Damit die neue Gruppe den Erfolg ihrer Aktivitäten kontrollieren kann, hat der ADFC einen jährlichen öffentlichen Bericht zur Situation des Radverkehrs und zur Arbeit der Gruppe an die Dezernenten und den Stadtrat vorgelegt.

Die nächsten Treffen der AG Radverkehrsförderung sind am 26. November und am 12. Dezember '96. Thematisch wird es dabei um eine Übersicht zu laufenden Straßenbauvorhaben und zu den gegenwärtigen Straßenbaumöglichkeiten für Radverkehrsmöglichkeiten, um die Ergebnisse einer Diplomarbeit zum Radverkehr in Dresden und um bisherige Erfahrungen einer ähnlichen Arbeitsgruppe in Leipzig gehen. Ganz wichtig ist, daß mit dem ADFC nun der Sachverstand der betroffenen Radfahrer in die Arbeit einbezogen wird. Natürlich schmoren bei den "Aktiven" des ADFC viele Ideen und Forderungen, die nun

herübergebracht und qualifiziert diskutiert werden können. Andererseits kann ein kleiner Kreis der Aktiven die Schwerpunkte auch falsch setzen, wenn er nicht die tatkräftige Unterstützung die Alltagsradfahrer erhält. Es geht also die Aufforderung an alle:

Schreibt/Schreiben Sie uns!

Wichtig sind dem ADFC Hinweise, welche Verbesserungen sich Dresdens Radfahrer vorrangig wünschen und wo die größten Verkehrsunsicherheiten gesehen werden. Aber auch ganz konkrete Hinweise auf Mängel in Radwegen/Radfahrerverbindungen sind gefragt. Das Projekt einer Mängeldatenbank, die beim ADFC eingerichtet ist, ist ja schon in der Juli-SPEICHE vorgestellt worden. Dort wurde bereits der umseitige Mängelbogen abgedruckt. Leider gab es darauf bisher relativ wenig Resonanz. Wenn auch das Ausfüllen des Bogens zu aufwendig ist, dann ist uns die bei keine Reaktion! Wir hoffen auf das Mitdenken und die Beteiligung vieler, damit auch weiter in der SPEICHE über konkrete Fortschritte der AG Radverkehrsförderung berichtet werden kann.

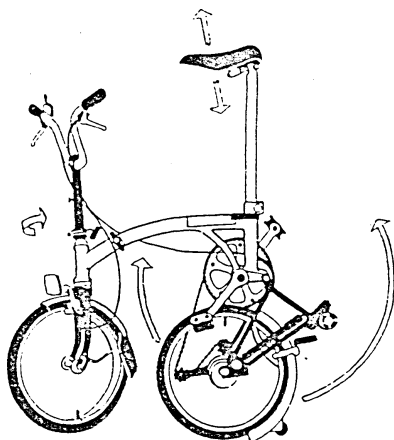
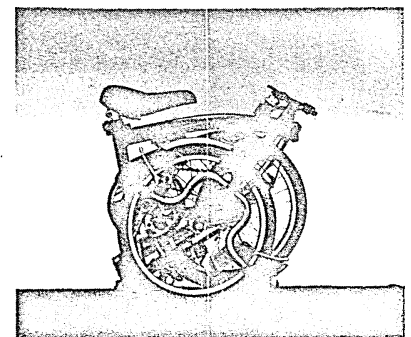
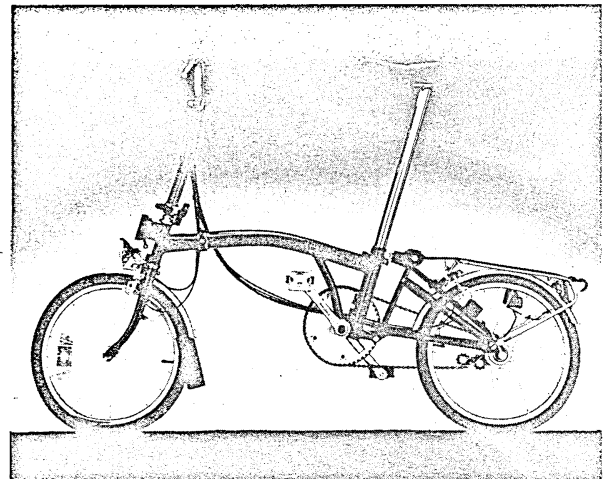
Michael Haase

ADFC-Fahrrad des Jahres 1997 - ein Faltrad

Wozu sind Falträder gut? Um sie notfalls in Bussen, Bahnen, Schließfächern und Hotels schnell und unproblematisch verschwinden zu lassen. Falträder ermöglichen also eine sehr flexible Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel in den verschiedensten Situationen - vorausgesetzt, sie funktionieren auch. Dieses herauszufinden (und das beste Rad zu küren) war Anliegen des diesjährigen ADFC-Wettbewerbs zum Fahrrad des Jahres 1997. Mitte August traf sich die Jury in Bremen und testete insgesamt 15 Wettbewerbsmodelle auf Alltagstauglichkeit, Fahrkomfort, schnelle und leichte Falteigenschaften, geringes Falmaß, Bedienungsfreundlichkeit beim Verpacken, Transporteigenschaften und günstiges Preis-Leistungs-Verhältnis. Gesucht wurde also die "eierlegende Woll-Milch-Sau" unter den Kandidaten. Klar, daß es nicht kein Wettbewerber zwischen billigen Klappädern aus den siebziger Jahren war, sondern raffinierte Konstruktionen zu vergleichen waren. Um es gleich

vorwegzunehmen: das ideale Faltrad gibt es (noch?) nicht, widersprechen sich doch vor allem die Forderungen nach geringem Gewicht, leichter Falbarkeit und Stabilität, und Fahrkomfort. Ganz unterschiedliche Fahrradkonzepte gingen an den Start - vom zerlegbaren Reiserad bis zum schnell faltbaren Kurzstreckenrad. Manchens technische Detail war zu bewundern, welches dem jeweiligen Rad vielleicht nicht die Siegeschancen brachten, aber an einem normalen Rad angebracht nützlich wäre, z. B. abmontierbare Hinterbaustrebe oder die Kraftübertragung mittels nicht schmutzender Zahnriemen oder leicht in Höhe und Länge verstellbare Vorbauten. Aber auch die besten Faltradmodelle hätten die Qualitäten eines gut ausgestatteten normalen Alltagsrades kaum erreichen. Falträder werden deshalb nicht die Lösung für die immer noch sehr mangelhaften Fahrradmitnahmemöglichkeiten bzw. Abstellmöglichkeiten bei Eisenbahn und öffentlichem Nahverkehr sein, zumal sich nur die wenigsten ein teures Zweirad zulegen werden. Wer jedoch viel mit der Eisenbahn durch die Lande reist und dann in den Städten oft nur kurze Wege zwischen Bahnhof und Ziel zurücklegen muß, für den könnte ein Faltrad in ihren Grund. Z. B. das Siegermodell "Brompton" - eine in ihren Grund. Z. B. das Siegermodell "Brompton" - eine in ihren Grund. Z. B. das Siegermodell "Brompton" - eine in ihren Grund. Z. B. das Siegermodell "Brompton" - eine in ihren Grund.

Michael Haase



Impressum
Die SPEICHE, Informationsdienst der IG Radfahrer Dresden 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.: Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 551 42)
Kontnr.: 343-05-1659
Konto-Inh.: ADFC Dresden
Redaktionschluß 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.