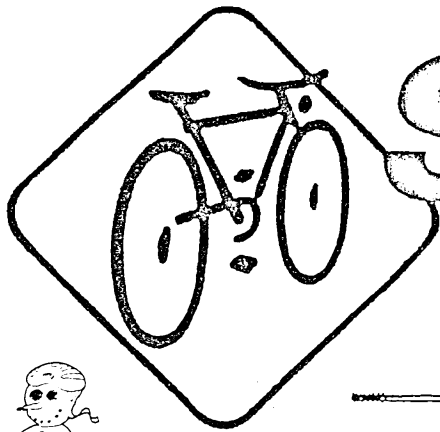




SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

7./8. Jahrgang Dezember 12/1996 - Januar 1/1997



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Termine für Fahrradfreunde

Dezember '96

- Mi 04.12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Weihnachtsfeier der IG Radverkehr Dresden - bringt bitte Tasse, Teller, Kerze/Tischschmuck und was zum Knabbern mit!
- Do 05.12. Dresden 18.00 Uhr, Umweltzentrum, AG Radverkehrsplanung
- 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
- Mo 16.12. Dresden 15.30 Uhr, TU Dresden, Fakultät Soziologie und Verkehr, Gastvortrag Herr Göhler, Tiefbauamtsleiter Hannover, zu Fragen des Radverkehrs
- Mi 18.12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Aktiventreff der IG Radverkehr/ADFC-Ortsgruppe Dresden

Januar '97

- Sa 04.01. Dresden 10.00 Uhr, Fahrradgeschäft Eichler, Schandauer Str. 90/92, Auftakt zum Winterradeln im Stadtgebiet, "Erinnerung an die Befreiungskriege": Durch den Großen Garten und die Altstadt zum Schloß, geführt von Dr. Zweynert
- Mi 08.01. Dresden "Mit neuem Elan in's neue Jahr" - die Interessengemeinschaft Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe) Dresden trifft sich wie gewohnt 19.00 Uhr im Umweltzentrum, Schützengasse 16
- Do 09.01. Dresden 18.00 Uhr, Gambrinusstraße 3 (bei M. Strey), Zusammenkunft der neuen SPEICHE-Redaktion
- Fr 10.01. Dresden 10.00 Uhr, Radsporthaus Päperer, Körnerplatz, Winterradeln im Stadtgebiet - "Gräber von Malern" - nach Johannstadt
- Sa 18.01. Dresden 10.00 Uhr, Radsport-Kotyrbá, Cossebauder Str. 34, Winterradeln im Stadtgebiet: "Wasserleitungen" in Dresden-Plauen
- Mi 22.01. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Aktiventreff der IG Radverkehr/ADFC-Ortsgruppe Dresden
- Fr 24.01. Dresden 10.00 Uhr, Fahrradgeschäft Riemer, Geblerstraße 4, Winterradeln auf dem Elberadweg zum Terrassenufer
- Mo 27.01. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei J. Meusel), "Fotoernte" - Radreisen 1996 mit Dias der Besucher
- Mi 29.01. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Vorbereitung des 9. Radfahrtags

Februar '97

- Sa 08.02. Dresden 10.00 Uhr, Zweirad-Hastreiter, Glasewaldstraße 34, Winterradeln auf Schleichwegen zum Nürnberger Ei
- Mi 12.02. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Café Topinambur, Radlerstammtisch
- Fr 14.02. Dresden 10.00 Uhr, Fahrradgeschäft Pietzsch, Tharandter Str. 21, Winterradeln "Begutachtung von Radverkehrsanlagen" zum Umweltzentrum
- Sa 22.02. Dresden 10.00 Uhr, Zweirad-Center Herre, Großenhainer Str. 184, Winterradeln "Dichter in Dresden" zur Landesbibliothek
- Mo 24.02. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei J. Meusel), Dia-Vortrag "Radeln auf königlichen Wegen" (Burgen- und Schlösser-Tour Osterzgebirge und Elbtal)
- Fr 28.02. Dresden 10.00 Uhr, Fahrradgeschäft Müller, Altstrehlen 13, Winterradeln "Heinrich Schütz" zum Café Donnersberg

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

Winterradeln

Wie schon in den Jahren zuvor veranstaltet der ADFC in der kalten Jahreszeit unter diesem Stichwort Radtouren durch das Stadtgebiet. Bei günstigen Bedingungen (kein Glatteis, kein hoher Schnee) werden u. a. Radverkehrsanlagen ausprobiert, neue Geschäfte in der Stadt angefahren, Ergebnisse der Denkmalpflege in Augenschein genommen sowie an bedeutende Personen erinnert und natürlich auch über Aktivitäten des ADFC informiert. Die Fahrten beginnen jeweils an einer Fahrradwerkstatt.

Öffnungszeiten des ADFC Dresden

Mo 08.00 - 10.00 Uhr
Mi 15.00 - 19.00 Uhr
im Umweltzentrum,
Schützengasse 16.

Literatur rund ums Fahrrad

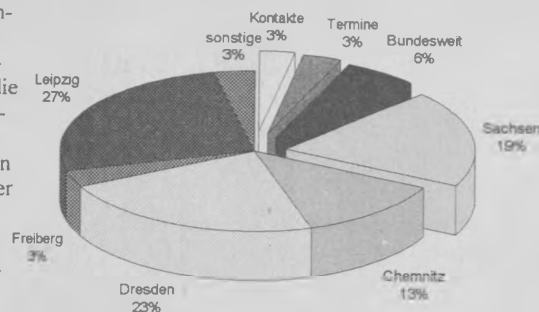
(Radverkehrs-Politik, Planung, Karten, Technik, Tourentips, Zeitungen) steht in unserer ADFC-Fahrradbibliothek zur Verfügung.

Radreport kontra SPEICHE ?

Auf der November-Versammlung der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe Dresden) wurde u. a. zur bevorstehenden Landesdelegiertenversammlung beraten. Hauptdiskussionspunkt waren die sehr hohen Ausgaben für die Zeitschrift des ADFC-Landesverbandes Sachsen, den "Radreport". Im laufenden Kalenderjahr wurden fast die gesamten Einnahmen des Landesverbandes dafür verbraucht, d. h. für Druck (90%) und Porto über 12.000 DM. Alle Anwesenden stimmten darin überein, daß dies ein unhaltbarer Zustand ist. Den Dresdner Delegierten wurde die Forderung mit auf den Weg gegeben, die Ausgaben für den "Radreport" auf 8.000 DM im Jahr zu begrenzen. Die Landesdelegierten folgten dieser Betrachtungsweise nicht. Die Leipziger Delegierten, zu denen auch der Radreport-Redakteur Andreas Boos gehörte, verteidigten vehement die Zeitschrift: sie sei in der bisherigen Form einmalig, genau das Richtige und ihr Geld wert. Angriff ist die beste Verteidigung, schien man sich zu sagen, und schob den schwarzen Peter den Dresdnern zu: sie sollten lieber die SPEICHE aufgeben, als immer nur uninteressante Beiträge an den Radreport zu liefern. Es wäre sowieso ein Unding, daß sich der ADFC in Dresden selbst Konkurrenz macht, indem eines der beiden Blätter am Infostand bevorzugt Interessenten findet. Diese Anwürfe klingen doch irgendwie vertraut: lieber ein teures dickes Pamphlet als ein kostendeckendes schmales Info-Blatt, aber wem nützt das?

Die SPEICHE wendet sich speziell an Dresdner Radfahrer. Durch die monatliche Erscheinungsweise bedeutet sie natürlich für

die ehrenamtlichen Redakteure ein gehöriges Stück Arbeit, aber damit ist sie auch relativ aktuell. Ihre Leser sind Abonnenten des Grünhorns, ADFC-Mitglieder und andere, die bereit sind, einen Unkostenbeitrag von 1,- DM zu bezahlen. Den Radreport erhalten alle sächsischen ADFC-Mitglieder (ca. 1300) kostenlos viermal im Jahr, d. h. er wird anteilig aus Mitgliedsbeiträgen (im laufenden Geschäftsjahr von ca. einem Viertel, nämlich dem Anteil, der dem Landesverband zur Verfügung gestellt wird) finanziert. Er sollte einen regionalen Überblick der Ereignisse geben. Die bisherige Einteilung



ist dafür wenig geeignet und aus Dresdner Sicht nur dadurch zu erklären, daß Städte wie Chemnitz und Leipzig lieber hier ihre Beiträge plazieren, statt ein eigenes Blatt herauszugeben. Das daraus resultierende Ungleichgewicht zwischen Themen von regionalem und örtlichem Interesse führt dann zwangsläufig dazu, daß dieses Heft für sehr viele Leser nur

in Teilen interessant ist. Der Rest ist ein Beitrag zur allgemeinen Papierflut. Dies wird dadurch verstärkt, daß die Auslieferung in diesem Jahr fast immer unpünktlich erfolgte. Eine direktere finanzielle Leserbeteiligung (z. B. 0,50 DM für Nichtmitglieder, wie beim "Thüringer Pedalritter" praktiziert) würde nicht nur die Kosten verringern helfen, sondern auch Aufschluß darüber geben, ob und um wieviel (bei einer derzeitigen Auflage von 4.000, der Th.Pd.R. hat 2.700) am Bedarf vorbeigedruckt wird. Im "Radreport" werben auch die einzelnen Ortsgruppen für sich, auch dies sollte bei einem Übergewicht der Städtebeiträge berücksichtigt werden. Ob irgendwo in Chemnitz, Dresden oder Leipzig auf der Kreuzung XYZ ein baulicher Mangel besteht oder ein Erfolg gegenüber der Stadtverwaltung erzielt wurde, dürfte für Leser in "Restsachsen" zweitrangig sein.

Die Landesdelegierten beschlossen, daß alle Ortsgruppen eine Projektgruppe unterstützen, die auf Inhalt und Gestaltung des "Radreport" Einfluß nehmen soll. Der Etat wurde mit 9.500 DM festgelegt (die Leipziger hatten 10.000 DM vorgeschlagen). Es gab zwei Gegenstimmen, jedoch nur eine aus Dresden: von dort kamen gar fünf Stimmen dafür und eine Enthaltung! Was war der diesbezügliche Delegiertenauftrag wert? Der Landesverband kann nun sein Ziel, Rücklagen für andere Ausgaben zu bilden, im kommenden Jahr in den Wind schreiben, zumal die finanziellen Belange nunmehr in Leipzig geklärt werden.

Karsten Preuß

Paris.

Paris? Ja, Paris!

Die heimliche Hauptstadt Europas tut seit einem Jahr das, was viele Städte vor ihr getan haben: Sie legt Fahrradrouten quer durch die Stadt, zweigt beidseitige Radfahrstreifen von einer Brückenfahrbahn ab und beginnt auch sonst, sich (zaghaft noch) in Richtung Fahrrad aufschwung zu entwickeln. Vielleicht ist ja der Streik vom vorigen Jahr schuld, der wochenlang Metro und Busse lahmlegte und

zu einer Wiederentdeckung des Fahrrades führte. Bemerkenswert scheint mir vor allem die Konsequenz und Professionalität, mit der die wenigen Maßnahmen einhergehen. Da ist nichts von einem hilflosen Agieren der Stadtverwaltung á la Alaunstraße zu spüren, da werden Nägel mit Köpfen gemacht.

Beispiel 1:

Vorzeigeroute Rue Beaubourg. Der Gehweg ist mit Pollern gegen Zuparken gesichert, auf Fahrbahnniveau wurde ein Radfahrstreifen abmarkiert, daneben folgt eine Busspur und dann erst die Kfz-Spur. Die Markierung wurde mit Rückstrahlern unterstützt, damit auch nachts klare Verhältnisse herrschen. Und weil Radfahrstreifen neu und ungewöhnlich in dieser Stadt sind, tut man genau das, was in der Alaunstraße (Dresdens erster Fahrradstraße) zwar gefordert, aber versäumt wurde: man erklärt den Leuten, wozu das ganze dient und wie man sich verhalten soll. Am Straßenrand stehen in Abständen farbige Schilder (wie auf dem leider mangelhaften Foto zu sehen),

darauf eine freundliche Radfahrerin und folgender Text:

Stadtverwaltung Paris
RESPEKTIEREN WIR DIE VELOSPUREN
 Das Befahren, Halten und Parken durch alle anderen Fahrzeuge ist strikt untersagt.
 Und weiter in Beamten-Französisch:
 Lieferwagen: Lieferwagen mit Berechtigung zwischen 20.30 und 13.00 Uhr auf der Busspur.
 Zweiräder: Radspuren ausschließlich für nichtmotorisierte Zweiräder

Beispiel 2:

Paris, Ostbahnhof. Eine Firma bietet ankommenden Touristen Fahrradverleih an. Wie auf dem Foto zu sehen, geschieht das nicht irgendwo in einer dunklen Ecke, sondern dort, wo die Reisenden ankommen: in der Empfangshalle, wo auch der Zeitungskiosk, die Fahrpläne und die Schließfächer sind. Ganz billig ist der Verleih natürlich nicht, aber was ist schon billig in dieser Stadt ...

Michael Haase



Ist es schwer, in Dresden eine Fahrradzeitung zu machen?

Ein Interview mit der scheidenden SPEICHE-Redaktion

Frage: Wie kamt Ihr dazu, SPEICHE-Redakteure zu werden?

Karsten: Anfang 1994 erfuhren wir, daß Roman Rabe, der bis zum Februar 1994 die Speiche betreute, jemand zur Verstärkung sucht. Ursprünglich war es Birgit, die eine Mitarbeit in Erwägung zog. Es stellte sich jedoch heraus, daß Roman die Redaktionsarbeit vollständig abgeben wollte. So wurde es eine runde Sache für uns beide. Ich hatte bis dahin noch keine Artikel für die Speiche geschrieben und große Lust, durch die Gestaltung dieses Blattes auch meine Gedanken über das Radfahren als Alternative zum Autoverkehr in die Öffentlichkeit zu tragen.

Frage: Hat die Redaktionsarbeit Spaß gemacht?

Birgit: Ja und nein - Spaß und Streß wechselten einander stets ab. Am Anfang benötigten wir viel Zeit, weil uns die Praxis fehlte. Die ersten Ausgaben fertigten wir am Wochenende bei Karsten auf Arbeit an. Einmal sind wir erst früh um drei mit dem Kinderwagen quer durch die Stadt gezogen. Das war der Auslöser für den Kauf eines Laserdruckers - auf eigene Rechnung, denn der ADFC war zur Übernahme der Kosten nicht in der Lage. Damit verbesserten sich unsere Arbeitsbedingungen, insbesondere im Hinblick auf unsere Vorgänger, die noch mit einer elektronischen Schreibmaschine der IGR auskommen mußten, erheblich. So konnten wir uns nach durcharbeiteter, -drucker und -klebter Nacht wenigstens gleich an den Frühstückstisch setzen. Durch den monatlichen Rhythmus bestimmte die SPEICHE das ganze Jahr lang unsere Planung - z. B. war aufgrund des Sommerdoppelheftes ein Urlaub im Juni von vorneherein ausgeschlossen. Die permanente Artikelknappheit und der Ehrgeiz, das Heft bis zum Druckereitermin möglichst ohne Niveauverlust "voll zu kriegen", hat uns ganz schön zu schaffen gemacht. Irgendwann hat sich dann eine Routine dafür entwickelt. Die bevorstehende Geburt unseres zweiten Kindes hat uns bewogen, einen Schlußpunkt zu setzen.

Frage: Hat sich in den drei Jahren, die Ihr jetzt die SPEICHE betreut habt, etwas für Radfahrer in Dresden verändert?

Karsten: Licht und Schatten liegen dicht beieinander. Gebaut worden ist natürlich vieles, aber meist nicht in der Weise, wie wir es uns aus Radfahrersicht vorgestellt haben. Zwar wurden einige Kilometer



Radweg neu geschaffen (nicht nur als Elbradweg), aber z. B. die Radverkehrsführung an Einmündungen und Knotenpunkten wird heute noch genauso umständlich (Prinzip der "starrten Schiene") geplant und umgesetzt wie eh und je. Vor drei Jahren wurden noch regelmäßige Ortsbegehungen mit der Stadtverwaltung durchgeführt. Das wurde eingestellt, weil man "mit der Umsetzung nicht nachkomme". Seitdem habe ich noch mehr den Eindruck, daß an uns gezielt vorbeigearbeitet wird. Die noch zu Zeiten von Dr. Dietze im Straßen- und Tiefbauamt eingeforderte und formal auch zugesicherte Transparenz hinsichtlich anstehender für Radfahrer relevanter baulicher Veränderungen ist aus meiner Sicht nie richtig in Gang gekommen. Insbesondere größere Projekte (Rosa-Luxemburg-Platz, Schillerplatz, Dohnaer Straße) sind nie mit der IG Radverkehr abgestimmt worden. Die Ergebnisse sind unterschiedlich: Während an einigen Stellen sauber gearbeitet worden ist (Rekonstruktion der Radwegführung auf der Teplitzer Straße in Höhe C.-D.-F.-Straße, Radspuren auf dem Güntzplatz) entstehen andernorts teilweise Verschlechterungen, wenn Radfahrer von asphaltierten breiten Straßen auf schmale und hindernisreiche "kombinierte Rad-/Gehwege" verdrängt werden (z. B. Güntzplatz, am Eliasfriedhof). Eine Bewußtseinsänderung zugunsten des Radverkehrs ist für mich weder bei den Behörden, noch in der Dresdner Bevölkerung spürbar geworden.

Frage: Wie sollte die SPEICHE weitermachen?

Birgit: Möglichst optimistisch und kritisch zugleich, nicht engstirnig und bierernst und schon gar nicht ein Blatt für Vereinsmeierei. Auch eine breitgefächerte Auswahl, die angrenzende Themen auslotet, erscheint mir wichtig. Keinesfalls sollte alles GANZ ANDERS gemacht werden.

(die Fragen stellte Michael Haase)

Birgit und Karsten haben fast drei Jahre die SPEICHE gemacht. Das verdient ein großes Dankeschön!

Zukünftig soll die SPEICHE von einem Team gestaltet werden - mehr wird noch nicht verraten. Wer sich für eine Mitarbeit interessiert (und sei es mit einer klitzekleinen Aufgabe) kann zum nächsten SPEICHE-Treff (9.1.97, siehe Termine) gern dabei sein.

Fahrrad-Kinderbücher unterm Weihnachtsbaum

Ein schönes Weihnachtsgeschenk für Jung und Alt ist immer wieder ein Buch. Der ADFC-Buchhandel bietet für die kleinen Fahrrad-Fans u. a. folgendes an:

Tiger und Bär im Straßenverkehr (Bestell-Nr. 462) und *Der kleine Tiger braucht ein Fahrrad* (Bestell-Nr. 467) zum Vorlesen für Kinder ab 4 Jahren. Wie geht man in der Stadt über die Straße? Und wozu braucht ein Tiger ein Fahrrad? (Preis 22,80 DM)
Das Traumfahrrad (Diogenes, Bestell-Nr. 622, Preis 24,80 DM)
 Eine traumhafte Geschichte für Träumer ab 5 Jahren.
Fahr' Rad! (Kinderbuchverlag Luzern, Bestell-Nr. 577, Preis 26,80 DM)
 Dieses Buch gibt ausführlich Antwort auf allerlei Fragen zum Fahrrad. Die Bücher können bestellt werden bei ADFC-GmbH, PF 10 77 47, 28077 Bremen oder per Fax: 0421/346 3960

SPEICHE-Geschenk-Abonnement

Der Abo-Preis beträgt für Zustellung im Raum Dresden für 1 Jahr/ 12 Monate (10 Ausgaben, davon 2 Doppelhefte) 15 DM.

☐ für das Kalenderjahr 1997 ☐ 10 Ausg. von bis
 Geschenk-Abo-Empfänger: Auftraggeber:

Name, Vorname Name, Vorname

Straße, Haus-Nr. Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort PLZ, Ort

Datum, Unterschrift:

Gewünschte Zahlungsweise:

☐ Abbuchung von meinem Konto

Bankleitzahl Konto-Nr. Geldinstitut

☐ Ich zahle mit beiliegendem Verrechnungsscheck

☐ Ich habe den Betrag auf das Konto des ADFC Dresden überwiesen (Stadtparkasse Dresden, BLZ 850 551 42, Kto-Nr. 343 05 1659)

Meine heutige Bestellung kann ich innerhalb von 2 Wochen schriftlich widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum: Unterschrift:

Linolschnitte

BIKE CULTURE

"Von Fahrradsüchtigen für Fahrradsüchtige: Das Magazin 'Bike Culture' ist der Stoff, aus dem die Träume sind. Vier Mal jährlich gibt's Reportagen über noble Reiseradler, clevere Fahrradkonstrukteure, technische Innovationen und skurrile Erfindungen. Historische Berichte, Fahrradkunst, Verkehr, Umwelt und was sonst noch alles zu Fahrradkult und -kultur gehört runden das Themenspektrum ab." So beschreibt der österreichische Drahtesel das Magazin "Bike Culture Quarterly", welches ab 1997 auch in der Dresdner ADFC-Geschäftsstelle gelesen werden kann. Die vorliegende Seite soll einen kleinen Eindruck von dieser Zeitschrift vermitteln.

Jane Smiths Linolschnitt vom Radfahren in der Stadt zeigt, wie die Städte eines Tages verwandelt werden könnten.

Unten: Der schattenlose Glitzer-effekt von Borin Van Loons Bild eines Radfahrers auf dem Lande vermittelt dagegen einen intensiven Eindruck von Geschwindigkeit und Lust an der Bewegung.



Übernachtung bei Radtouren Angebote für Radler

Routenplanung für Radreisen ist neben vielen anderen Faktoren wie Anzahl der Teilnehmer, Alter, Interessen (Kultur, Natur, Erholung u. a.) auch von den gewünschten bzw. zur Verfügung stehenden Übernachtungsmöglichkeiten abhängig. Die Quartierwahl wird außerdem von den verfügbaren finanziellen Mitteln bestimmt. Die *Reisedauer* ist aber auch abhängig von der Übernachtung. Eine Ferienwohnung kann man kaum unter 1 Woche mieten; in Pensionen, Hotels oder auf Zeltplätzen kann man selbst die Anzahl der Übernachtungen festlegen. Beim *Radfahrer-Dachgeber* bzw. *Reiseradlers Übernachtungsverzeichnis* ist die kostenlose Beherbergung in der Regel auf 1 Nacht beschränkt. Auf Anfrage bzw. nach Vereinbarung kann man jedoch auch mal 2 - 3 Nächte bleiben. Dies ist besonders wichtig bei Reisen mit Kindern, denn mit ihnen sollte man möglichst nicht täglich das Quartier wechseln, da sie Zeit zum Eingewöhnen brauchen bzw. Freundschaften mit den Kindern der Gastgeber knüpfen. Bei mehrwöchigen Radtouren sollte man Ruhetage einplanen, wo man Ausflüge zum Baden oder in die Berge macht und weitgehend auf das Fahrrad verzichtet.

Entstehung des Dachgebers

Radwanderfahrer genießen den Ruf, meist nicht zu den wohlhabendsten Schichten zu gehören. Daraus entwickelte sich auch eine gewisse Solidarität untereinander. So entstanden in verschiedenen Ländern sogenannte Fahrrad- oder Velodachgeber, die auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit kostenlose Übernachtung (i. d. R. für 1 Nacht) anbieten. Der ADFC-Dachgeber entstand in Deutschland 1988 auf Initiative von Wolfgang Reiche in Bremen und erschien 1995 in 8. Ausgabe. Die Adressverzeichnisse können gegen eine Schutzgebühr von ca. 18 DM, für ADFC-Mitglieder 12 DM, angefordert werden, wenn man selbst seine Adresse zur Verfügung stellt. Für Übernachtungen auf Radwandertouren ist darum eine Mitgliedschaft im ADFC-Dachgeber zu empfehlen, die eine kostenlose Übernachtung bei allen Mitgliedern in Deutschland (ca. 3000), Schweiz (200), Niederlande (300), Österreich (70) ermöglicht. Weitere Verzeichnisse mit kostenlosen oder billigen Übernachtungsunterkünften sind z. B. "Schlafbuch" für Deutschland und Europa, "Bike and Bed" in den Niederlanden, "Schlafplätze für Unkomplizierte" in der Schweiz, "Lagerplatz" für Radwanderer in Oberösterreich, "Naturlagerplätze" in Dänemark, "Campingwegweiser" u. a. Eine Besonderheit in Niedersachsen sind die sogenannten Heu-Hotels als preisgünstige Alternative.

Planung von Radreisen mit dem Dachgeber

Ich selbst bin seit 1990 Mitglied im Dachgeber, als dies auch für Radler der damaligen DDR möglich wurde. Auf Radreisen in Holland, Österreich, der Schweiz und Neuseeland konnte ich inzwischen etliche Adressen des Dachgebers nutzen. Als kinderreichem Vater mit nur mittelmäßigem Einkommen war es für mich immer wichtig, die Ausgaben für Übernachtungen bei Radreisen mit 5 und mehr Personen möglichst gering zu halten. Dabei habe ich jedoch mit dem Dachgeber sehr gute Erfahrungen gesammelt und möchte allen dazu Mut machen. Die Nutzung des Dachgebers ist aus mehreren Gründen eine tolle Sache:

- * Außer der kostenlosen Übernachtung kann man meist wie in Jugendherbergen die Küche nutzen und durch eigene Zubereitung warmer Mahlzeiten Geld für Gaststättenbesuche sparen.
- * Manchmal wird man vom Gastgeber sogar zum Essen eingeladen und kann dadurch in anderen Bundesländern oder im Ausland hautnah die landesspezifische Küche kennenlernen.
- * Häufig ist es auch möglich, nasse Kleidung oder Campingausrüstung zu trocknen oder Schmutzwäsche zu waschen.
- * Oft ergeben sich nette und interessante Gespräche und man erhält Tips für lohnende Ausflugsziele oder reizvolle Schleichwege mit dem Rad, die anders nicht zu finden sind.

- * Manche Gastgeber stellen ihren Gästen übertragbare Zeitkarten für Nahverkehrsmittel oder Jahreskarten für Museen zur Verfügung bzw. unternehmen selbst mit ihnen Ausflüge.

Eine wichtige Grundregel sollte sein, daß man in jedem Fall Rücksicht auf die jeweiligen regionalen bzw. nationalen Besonderheiten Rücksicht nimmt und nicht eigene Standards und Lebensgewohnheiten erwartet. In manchen Fällen erwachsen aus der Übernachtung für eine Nacht Freundschaften, die über Jahre hinweg bestehen. Wer dies selbst erlebt hat, wird solche Geste der Gastfreundschaft auch an seine Gäste weitergeben, wenn er selbst zum Gastgeber wird. Die "Erfolgsrate" bei den Quartiergebern ist nach meinen Erfahrungen bei zeitiger Anfrage recht groß, Absagen sind selten. Bei einer Schweiztour mit 3 Kindern im August 1992 habe ich auf 10 schriftliche Anfragen 8 Zusagen bekommen. Nicht immer liegen die Orte des Dachgebers direkt an der geplanten Radroute, doch sind 5 oder 10 km Umweg aus meiner Sicht ein vertretbarer Aufwand, wenn man dafür eine kostenlose und trockene Unterkunft hat. Besonders in den Ferienmonaten ist eine rechtzeitige Anmeldung wichtig, da auch Quartiergeber verreisen. Routenänderungen sind aber kurzfristig oft nicht möglich, wenn man bereits feste Zusagen von anderen Quartiergebern hat. Aus meiner Sicht hat es sich bewährt, möglichst bereits am Jahresanfang schriftlich anzufordern und die geplante Radroute mitzuteilen. Man kann in einem Brief die Familie und sich selbst kurz vorstellen und die Dachgeber zugleich zu einem Gegenbesuch einladen. Nach einer Zusage sollte man kurz vor der Reise noch einmal den geplanten Übernachtungstermin bestätigen und unterwegs auf der Radtour wenigstens 24 Stunden vor Ankunft anrufen, um die voraussichtliche Ankunftszeit oder unvorhersehbare Verspätungen kurzfristig mitzuteilen, da es für die Gastgeber unangenehm ist, auf Gäste zu warten und nicht zu wissen, ob und wann diese eintreffen. Wenn man ein Quartier überhaupt nicht aufsuchen kann, sollte selbstverständlich sein, daß man dies dem Quartiergeber mitteilt.

Auch wenn die Gastgeber es nicht erwarten und Radfahrer wenig Platz im Gepäck haben, kann eine kleine Aufmerksamkeit oder ein kleines Geschenk (möglichst mit landestypischen Inhalten oder Motiven aus der Heimat des Gastes, z. B. ein Postkartenkalender, ein schönes Buch, Kartenspiel oder Spielzeug) den Dank zum Ausdruck bringen. Problematisch kann die Routenplanung mit dem Dachgeber werden, wenn man eine bereits festgelegte Route hat, z. B. einen bestimmten Fernradweg radeln oder einem Fluß folgen möchte. Dann ist es (insbesondere bei Dachgebern aus dem Ausland) erst einmal wichtig, diejenigen Adressen herauszufinden, welche in zumutbarer Entfernung zur geplanten Radroute liegen. Leider haben die meisten Radkarten kein Ortsverzeichnis, und in einem Autoatlas oder anderen großmaßstäbigen Karten (1:400000 und größer) findet man kleinere Orte nicht. So habe ich bei der Planung meiner Schweiztour ca. 5 Stunden zugebracht, um die Orte der Dachgeber auf der Karte ausfindig zu machen. Hilfreich für die Planung mit dem Deutschen Dachgeerverzeichnis ist die Übersichtskarte aller verzeichneten Orte, sowie daß die Adressen nach Postleitzahlen geordnet sind. Auch selbst Gastgeber zu sein, ist eine feine Sache, denn man erfährt durch die Gäste etwas über andere Länder und weitet damit den Horizont über die eigenen Probleme hinaus, übt bei ausländischen Gästen wieder einmal seine Fremdsprachenkenntnisse, lernt improvisieren, sich etwas zu beschränken und auf andere Rücksicht zu nehmen. So war es mir ein Vergnügen, Hamburger ADFCler, einen sehr schwachen Radler aus Norddeutschland, ein junges Mädchen auf der Durchreise nach Prag sowie zwei junge Amerikaner auf Europa-Tour bei mir aufzunehmen. Viele scheuen sich, ihre Adresse in den Dachgeber aufnehmen zu lassen, weil sie befürchten, daß dann jede Woche

mindestens 2 Radler vor ihrer Tür stehen. Diese Angst ist zumeist völlig unbegründet, da aufgrund der Adressenvielzahl (ca. 3000 in Deutschland) die Chance relativ klein ist, daß Radler um Quartier bitten. So habe ich in 5 Jahren Mitgliedschaft im ADFC-Dachgeber nur 4 Übernachtungen von Radlern gehabt, obwohl ich den Dachgeber schon ca. 20 mal genutzt habe. Außerdem kann man bei der Eintragung etliche Einschränkungen machen: nur Zelt im Garten, die Anzahl der Personen in der Wohnung (z. B. nur eine Person), nur Frauen, nur Nichtraucher, keine Hunde.

Kritisch könnte es werden, wenn man die einzige eingetragene Adresse an einem vielbefahrenen Fernradweg ist. Doch auch dann wird es wohl kein Radfahrer übelnehmen, wenn man ihm auf Anfrage mitteilt, daß man schon 4 oder mehr Übernachtungen in den letzten Wochen hatte und ihn bittet, sich ein anderes Quartier (z. B. Jugendherberge) zu suchen. In den Benutzerhinweisen von Reiseradlers Übernachtungsverzeichnis (ADFC-Dachgeber) steht ausdrücklich: "Ein Rechtsanspruch auf Gewährleistung eines Schlafplatzes besteht nicht. Grundlage des Verzeichnisses ist vielmehr die freiwillige Entscheidung seiner Mitglieder, eine Unterkunft zu gewähren." Jeder Gastgeber hat außerdem das Recht, den persönlichen Berechtigungsnachweis zu prüfen (Aufkleber auf dem Adressverzeichnis) und ggf. Personen, die keine Mitglieder sind, abzuweisen. Damit wird zugleich ein Mißbrauch des Verzeichnisses weitgehend ausgeschlossen!

Eine jährliche Rückmeldung am Jahresende auf einem Formular in dem Adressverzeichnis gewährleistet eine Aufnahme im Verzeichnis auch für das nächste Jahr. Adressen ohne Rückmeldung werden aussortiert, um das Verzeichnis auf aktuellem Stand zu halten. Doch auch innerhalb eines Kalenderjahres ist ein Beitritt zum Dachgeber jederzeit möglich, indem man das Antragsformular an die Zentrale in Bremen schickt. Die eigene Adresse wird dann erst ins nächste Heft aufgenommen, aber man kann nach Zusendung des Adressverzeichnisses sofort alle Quartiere nutzen.

J. Meusel

Ausländische Übernachtungsverzeichnisse

Schweizer "Velodach"

Auslieferung Schweiz: bei Jan Boruvka, Alpenstrasse 45, CH-3073 Gümmlingen oder Mary Schiesser, Länggasse 30, CH-3360 Herzogenbuchsee, 10 DM

Großbritannien

U.K. Cyclists Directory, Lindsey Cole, CTC, Cotterell House, 69 Meadow, Goldaming, Surrey, GU7 3HS, Great Britain (ca. 24 Adressen), 3 DM

Neuseeland

New Zealand Cyclists Accommodation Directory, (nur 13 Adressen), Bruce O' Halloran, 40 Amy St., Ellerslie, Auckland, NZ, 2 DM

Niederlande

Logeer - en Kampeeradressen ("Hets fiets-Logeer-Boekje"), ca. 240 Adressen, Fietsverbond enfb., Postbus 2150, NL-3440 DD Woerden, Niederlande, 10 DM

Österreich-Dachgeber

Herausgeber: ARGUS-Fahrradbüro, Frankenberggasse 11, A-1040 Wien, 10 DM

USA und Kanada

Touring Cyclists Hospitality Directory, ca. 500 Adressen, John Mosley, 7303 Enfield Ave, Reseda, CA 91335, USA, 6 DM

ADFC-Mitglieder können diese Verzeichnisse gegen die o.g. Versandgebühr (Verrechnungsscheck) bestellen bei ADFC-Dachgeber, Wolfgang Reiche, Mathildenstraße 89, D-28203 Bremen, Telefon 0421/75890, Sonderkonto DACHGEBER, Postgiro Hamburg 5591 01-200 (BLZ 200 100 20)

Der Zusammenhang von Licht und Fahrradgewicht

Neue StVZO zu batteriebetriebenen Fahrradlampen in Kraft

Welcher Verkehrspolizist führt eine Waage mit? Die müßte er einsetzen, um festzustellen, ob Radlers Batteriebeleuchtung denn nun rechtens sei. Meines Wissens (ich lasse mich gerne korrigieren!) gilt immer noch die 11-kg-Grenze; wessen Rad schwerer ist, der muß zur Beschleunigungsarbeit des Stahlrohr-vehikels noch die Arbeit in den Dynamo investieren. Der ist natürlich gedrosselt, damit ja nicht mehr als 3 Watt Leistung erzeugt werden. Diese Grenze gilt auch für Batterielichter! Das Lamento über die x-te Bremsleuchte am Auto oder die wunderhellen Xenon-Lichter einer bayerischen Automarke ersparen wir uns mal ...

Kleiner Trost: die Dynamos leisten in Wirklichkeit viel mehr, so daß eine nicht Z-Dioden geschützte Halogenglühlampe gleich durchbrannte, als ich sie exklusiv mit Dynamosstrom versorgte, und daß mit einem billigen, gebrauchten Seitenläufer! Die batteriebetriebenen Frontleuchten warten inzwischen auch mit ganz brauchbaren Lichtstärken auf, und viele von ihnen sind nunmehr zugelassen - das ist das Neue.

Im großen und ganzen äußert sich die StVZO-Zulassung darin, daß eine leuchtende grüne oder rote Leuchtdiode uns über das Absinken der Batteriespannung und mithin der Leuchtwerte unter das vom Gesetzgeber geforderte Niveau unterrichtet; das gilt gleichermaßen auch für zugelassene Batterie-Rückleuchten.

Was für Batteriegeleuchte ist nun mit amtlichen Segen erhältlich und welche Eigenschaften besitzt es? Fast überall zu bekommen sind zwei Modelle von Cateye, das eine davon mit zwei Helligkeitsstufen. Das Immerlicht von S.u.M. ist akkubetrieben und wurde bereits in der "Aktiv Radfahren" vorgestellt. Basta hat ebenfalls zwei Modelle im Programm, die batteriebetrieben sind, und bietet meines Wissens das derzeit einzige zugelassene leistungsstarke Licht mit externem Akku an.

Der Lichtkegel der meisten Batterielampen ist sehr scharf gebündelt, das heißt, es wird nur eine geringe Fläche ausgeleuchtet (diese aber recht hell). Das ist zum "Gesehenwerden" ausreichend, läßt aber ohne städtische Straßenbeleuchtung des nächtens auf Landstraßen nur eine sehr verhaltene Geschwindigkeit zu.

Allgemeine Wintertips

Der Fachverband Fahrrad- und Krafttradteil-Industrie (FTV) und der ADFC weisen aus jahreszeitlichem Anlaß darauf hin, daß Licht und Bremsen am Fahrrad bei Regen, Eis und Schnee fehlerhaft arbeiten können. Die von beiden Verbänden im vergangenen Winter durchgeführte Umfrage zur Wintertauglichkeit von Fahrrädern ergab bei 37,7% der knapp 5000 Befragten, daß sie Probleme mit der Lichtanlage hatten. Bei 20,3% arbeiteten die Bremsen nicht einwandfrei. Hier einige Tips, wie man sicher durch die kalte Jahreszeit kommt.

Selbst neue Fahrräder sind nicht immer mit den besten Lichtanlagen ausgerüstet, man sollte gleich Nachbesserung verlangen. Bei älteren Rädern lohnt sich die Nachrüstung. Empfehlenswert sind Halogenscheinwerfer und Rücklichter, die im Stand nachleuchten. Um zu verhindern, daß bei Nässe "alle Lichter ausgehen", ist es sinnvoll, einen wetterunab-

leistungsstarke Lichtsysteme mit externem Akku, die z. B. für nächtliches Mountainbiken gedacht sind, erlauben da einen flotteren Fahrstil - jedoch irgendwann ist der Akku alle und kann auf mehrtägigen Touren schlecht aufgeladen werden. Diese Leuchten eignen sich eher für's Bike-Training oder zum sportlichen Pendeln auf Arbeit, wo dann der Brötchengeber den Ladestrom sponsort.

Batterien hingegen, auch Alkaline-Batterien (bei Halogenlicht ein Muß) gibt es auch meist "On Tour" käuflich zu erwerben, so daß, auch in Tschechien beispielsweise, immer für Ersatz gesorgt ist - hier setzen dann der Geldbeutel und das "Öko"-Gewissen Grenzen.

Weicht man dann auf nachladbare Akkus aus, ist die Betriebsdauer wesentlich geringer und auf Reisen das Nachladen schwierig. Kompromiß: für den täglichen Stadtverkehr Akkus und auf großer Fahrt ein Satz Alkaline-Batterien.

Weiterhin ist es möglich, die vorhandene Lichtanlage mit einem Akku nachträglich auszurüsten, der je nach Modell nicht nur extern, sondern auch per Dynamo aufladbar ist und bei Langsamfahrt und im Stand die Leuchten mit Strom versorgt.

Diese "Standlichtfunktion" ist natürlich das große Plus aller Batterie- und Akkuleuchten. Wer einmal nachts als Linksabbieger inmitten des Verkehrs stand, weiß dies zu schätzen (Ausnahme: "Busch und Müller"-Halogen-Vorderscheinwerfer MIT Standlichtfunktion durch umweltfreundlichen Kondensator). Zudem lassen sich solcherart Lichter an nahezu jedes Fahrrad anbringen, ohne zusätzlich Tretenergie abzuverlangen! Egal, ob Matsch, ob Schnee, das Batterielicht brennt immer, bis die Stromquelle erschöpft ist. Zweites Manko: durch das Dresdner Rüttelpfaster bedingt, wird der Kontakt der Batterien mit den Klemmen beeinträchtigt, wodurch sich öfteres Nachbiegen erforderlich macht (1. Maßnahme bei Lichtausfall!), die Hersteller wädhnen Radler wohl nur auf aalglatten Asphaltplisten. Letzte Anmerkung: Dioden-Frontlichter sind derzeit nicht zugelassen. Allerletzte Anmerkung: Mir ist kein Fall bekannt, daß jemand mit einem funktionierendem, aber nicht zugelassenem Batterielicht Probleme bekommen hätte.

hängigen Speichen- oder Nabendynamo zu verwenden. Bei nasser Fahrbahn verdoppelt sich der Bremsweg. Umso wichtiger ist es, daß die Bremsen tadellos funktionieren. Bremszüge müssen gut gefettet sein, damit sie nicht einfrieren. Vorsicht bei Felgenbremsen: Unter Umständen greifen die Bremsklötze bei Feuchtigkeit nicht richtig. Beschichtete Bremszüge und Hydraulikbremsen sind gegen Nässe und Kälte unempfindlich. Schwierigkeiten hatten einige der Befragten im Winter auch mit Reifen und Kette. ADFC und FTV raten, Reifen mit abgefahrenem Profil nicht erst im Frühling auszutauschen, denn Reifen mit ausgeprägtem Profil sorgen für bessere Bodenhaftung, genau wie ein reduzierter Reifendruck. Da die Kette besonders unter Schmutz und Wasser leidet, sollte sie öfter als andere Teile gereinigt und eingefettet (bzw. hartgewachst - d.R.) werden. Um mit dem Rad sicher durch den Winter zu

Nachfolgend eine Auflistung mir verfügbarer Info's über zugelassene Batterie- und Akkuleuchten:



Frontleuchten

Cateye HL-1500G

Halogenbirne 4,8 V/0,5 A (2,4 Watt); 4 Minozellen (LR6, AA); Sparmodus: 6 Std. Leuchtdauer, Hochleistungsmodus 3 Std.

Cateye HL-500

Halogenbirne 2,5 V/0,5 A (1,25 Watt); 2 Baby-C-Zellen (LR14, AM 2); Ca. 8 Std. Leuchtdauer

Basta Digi-Vision

Halogenbirne 2,8 V/0,85 A (2,38 Watt); 2 Alkaline-Zellen (vermutlich LR14); Abblendlicht mit 20% weniger Energieverbrauch, Leuchtdauer: k. A. (< 8 Std.)

Basta Laser

Halogenbirne vermutl. wie "Digi-Vision", 2 Babyzellen, 6 Lux Leuchtstärke

Basta Nighthawk

Halogenbirne (3 Watt, 12 Lux); externer Akku in wetterfester Tasche; max. 6 Std. Leuchtdauer

Immerlicht von S.u.M.

Halogenbirne (keine Angaben); fest eingebauter Akku mit integriertem Ladegerät incl. Stecker, dynamoaufladbar, 60 - 80 Min. Leuchtdauer

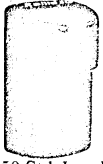
Rückleuchten

Busch und Müller Relite D

Diodenlicht, 2 LR6 Zellen

Cateye TL-LD 300

Diodenlicht, 2 LR6 Zellen, 50 Std. Leuchtdauer



Akku's

Nickel-Metall-Hydrid-Akkus NiMH:

ohne Cadmium, Blei, Quecksilber: LR 6: 1100/1200 mAh (je nach Marke); 1,2 V; Ladegerät muß dafür ausdrücklich geeignet sein, soll auch in LR 14-Größe erhältlich sein

Alkali-Mangan wiederaufladbare Batterien:

1,5 V, 1500 mAh; nicht so oft aufladbar wie NiCd/NiMH-Akkus; Spezialladegerät erforderlich, nicht tiefentladen (gibt's bei Waschbär-Versand, teilw. in großen Kaufhäusern); auch in LR 14-Größe erhältlich (von AccuCell?)

NiCd Profi - Akku:

1,2 V, 750 mAh

Daniel Rohark

kommen, fehlt jetzt nur noch eine Portion Überwindung und der Glaube an die eigenen Fähigkeiten. Wen hoher Schnee und Glatteis abschrecken, der sollte sich überlegen, daß selten beides zugleich auftritt. Die Hauptsache bei derart widrigen Bedingungen ist, gemächlich zu beschleunigen und vor allem zu bremsen (Rollreibung ist immer besser als Gleitreibung = Wegrutschen!). Nie in Kurven, schon gar nicht mit der Vorderradbremse - also vorausschauend vorher, gleichmäßig und vorsichtig vorn und hinten - bremsen. Deutlich geringere Kurvendurchfahrtschwindigkeiten als bei trockener Fahrbahn sind insbesondere bei Pflasterstraßen sehr ratsam. Übrigens besteht für unberäumte Radwege keine Benutzungspflicht - daneben auf der schnee- und eisfreien gefahrenen Straße ist das Fahren ohnehin meist sicherer. Helle, reflektierende Kleidung, und ein richtig getragener Helm erhöhen in jedem Fall die passive Sicherheit.

Britische Radverkehrsrichtlinie erschien

Die erste in Großbritannien erschienene Richtlinie zur Radverkehrsplanung entstand in Kooperation zwischen dem britischen Verkehrsministerium, dem Verband der Fahrradindustrie, dem Fahrradverband CTC und der Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Zwar hat sich in den letzten 25 Jahren die Zahl jährlich verkaufter Fahrräder vervierfacht und mittlerweile verfügt jeder dritte Erwachsene über ein Fahrrad, aber der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr beträgt derzeit erst 2,5%. Mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung soll dieser Anteil bis 2005 auf 10% gesteigert werden. Außerdem wird angestrebt, die Zahl getöteter Radfahrer zu senken, in allen innerstädtischen Gebieten zusammenhängende Fahrradroutennetze anzubieten, die nicht über Hauptverkehrsstraßen verlaufen, und sichere Fahrradparkmöglichkeiten an allen Bahnhöfen einzurichten.

Für den Radverkehr sind nicht Radwege an sich wichtig, sondern geeignete Strecken. Radfahrer haben mit ihrem Fahrzeug dieselben Rechte, öffentliche Straßen zu benutzen, wie andere Straßenbenutzer auch. Das öffentliche Straßennetz ist das Grundangebot für Radfahrer. Ein Schwerpunkt in der Richtlinie liegt deshalb darauf, Straßen, bei deren Entwurf der Fahrradverkehr keine Rolle gespielt hat, wieder attraktiv zum Radfahren zu machen.

Das zweite Kapitel der Richtlinie ist der Verkehrsreduktion und Verkehrsberuhigung gewidmet. Zahlreiche Lösungen für deutliche Verbesserungen der Situation für Radfahrer, wie autofreie Zonen, Umgehungsstraßen, Parkplatzrestriktionen für Kraftfahrzeuge, Aufpflasterungen bis hin zu Lichtsignalanlagen, die verkehrsabhängig Radfahrern Vorrang einräumen, werden ausführlich behandelt. Desweiteren enthält die Richtlinie Empfehlungen zur Führung des Radverkehrs auf Straßen und zur Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen. Bei letzteren werden vorgezogene Haltelinien für Radfahrer an Ampeln favorisiert. Außerdem finden sich Planungsgrundsätze für Fahrradstände, für die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln, für eine fahrradfreundliche Fahrbahntwässerung und zur Wegweisung. Damit Radfahrer bei allen Straßenplanungen berücksichtigt werden, wird ein "Cycle-Audit" empfohlen, das zur größtmöglichen Fahrradfreundlichkeit beitragen soll, indem entweder spezielle Radverkehrsanlagen eingerichtet oder wenigstens die fahrradunfreundlichsten Elemente eines Entwurfs beseitigt werden. Dabei sollten alle Phasen einer Planung (Vorstudie, Entwurf, Nachbewertung) und in jeder Phase die folgenden fünf Benutzeransprüche berücksichtigt werden: Kohärenz (leichte Erkennbarkeit und gute Logik der Route), Direktivität, objektive und subjektive Attraktivität, Sicherheit und Komfort.

(aus FDF, Nr. 275)

Umweltverbund im Kurierdienst

Bundesweite Kooperation von Fahrradkurieren und Deutscher Bahn

Das Interesse der Werbebranche an den Fahrradkurieren bestätigt, daß diese ihrem Image als Verkehrsrüpel nicht gerecht werden - keine Versicherungsgesellschaft würde sie dann wohl versichern! Noch werden die Dienste der Kuriere zumindest von einigen Branchen nur zögerlich angenommen, doch allmählich werden sie "salonfähig". Eingeschränkt sind die Transportmöglichkeiten der Fahrradkurierdienste im regionalen und überregionalen Bereich: Nur durch die Kombination der Fahrradkurierdienste mit öffentlichen Verkehrsmitteln - insbesondere der Bahn - könnten sie erweitert werden. Dem

stehen jedoch die immer stärkeren Einschränkungen der Bahn beim Kleinguttransport entgegen: von starkem Personalabbau ist insbesondere der personalintensive Kleingüterverkehr betroffen, so daß mittlerweile sogar Luftfrachttarife z. T. günstiger als die Tarife der Bahn und Beförderungszeiten bei Pkw-Transporten attraktiver geworden sind.

Zwischen Großstädten funktioniert jedoch ein schneller Transport per IC-Kurierdienst, der in Kombination mit Fahrradkurierdiensten zu konkurrenzlos schnellen Gesamtbeförderungszeiten von Haus zu Haus genutzt werden kann. Das Transportpotential ist für die Fahrradkurierdienste längst nicht ausgeschöpft: Etwa 40.000 private Kurierdienste führen heute 95% der gefahrenen Kurierkilometer mit Motorfahrzeugen durch. Besonders tagsüber werden auch nur einzelne Packstücke, die problemlos mit Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln zu befördern wären, mit Pkw oder Motorrad gefahren. Ein hoher Leerfahrtenanteil ist dabei üblich.

Durch Ausbau der Fahrradkurierdienste könnte die Umweltbelastung gesenkt, könnten Verkehrsbehinderungen (durch Kurzparker beim Be- und Entladen) reduziert und Transportkosten eingespart werden. Dafür wäre die Transportkapazität der Kurierfahrräder (etwa 10 kg bei 5 - 10 km Reichweite) z. B. durch Lastenfahrräder (beispielsweise mit Elektrozusatzmotor als Starthilfe) oder Fahrradanhänger zu erhöhen, aber auch die effektive Vernetzung der Fahrradkurierdienste mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzustreben. So könnten attraktive Kurierangebote geschaffen werden: größere Transporte über 50 kg, "Overnight"-Sendungen per Lastenfahrrad, persönlich begleitete Eilsendungen in fast jeden Ort Deutschlands, Eilservice im "Mittagspausensprung" (bis 11 Uhr abgegeben, bis 14.30 Uhr ausgeliefert) oder gar gan-

ze Ringtransportketten in Ballungsgebieten. Ein effektiver Kurierdienst im Umweltverbund stellt hohe Anforderungen an die Disposition und an den Fahrdienst. Ein kleiner Kurierdienst ist daher nicht in der Lage, die Machbarkeit auf regionaler Ebene zu demonstrieren. Zumindest die Firma Ökourier ist jedoch bereit, mit ihrer Erfahrung und ihrem Engagement an einem künftigen regionalen Großkonzept mitzuwirken.

(aus FDF, Nr. 278)

Nach der Planung - die Resultate

Nach sechs Jahren läuft jetzt der niederländische Masterplan fiets aus. Fünf Schwerpunkte hatte sich die Masterplan-Projektgruppe zu Beginn ihrer Arbeit gesetzt.

1. Autofahrer zum Umsteigen auf das Fahrrad bewegen

Auch in den Niederlanden wird das Auto häufig im Kurzstreckenbereich genutzt. Die Erfahrungen des Masterplan fiets zeigen, daß der Bau hochwertiger Radverkehrsanlagen und -netze allein noch keine nennenswerten Umsteigeeffekte vom Auto auf das Rad bringt. Gleichzeitig sind Car-Sharing, gebührenpflichtiges Parken, autofreie Innenstädte usw. notwendig, um dann - mit Zeitverzögerung von mehreren Jahren - die erwünschten Effekte zu bekommen. Zusätzlich sollten durch betriebliche Radverkehrsförderung gezielt Pendler zum Umsteigen bewegt werden.

2. Wegeketten

Die meisten Wege werden nicht mit einem einzigen Verkehrsmittel zurückgelegt. So ist für den Fahrgast des ÖPNV die Fahrt von Haltestelle zu Haltestelle nur ein Teil seines Weges. Entscheidend ist für ihn die Gesamtstrecke von Tür zu Tür. Radverkehr und ÖPV können sich hier in ihren Vorteilen ergänzen.

Neben der Unterstützung von Pilotprojekten war die wichtigste Aufgabe der Projektgruppe die Überzeugung der Verkehrsgesellschaften vom Gewinn, den sie durch eine verstärkte Fahrradnutzung hätten. Die Bedeutung des Fahrrads für Bus und Bahn liegt insbesondere darin, daß sich der Einzugsbereich einer (Bahn-)Station durch Radfahrten im Vergleich zum Fußverkehr etwa verzehnfacht.

3. Radverkehrs-Sicherheit

Hier lag die Überlegung zugrunde, daß man auf das Verhalten des einzelnen Straßennutzers wenig Einfluß ausüben kann. Also sollte das Verkehrssystem dahingehend verändert werden, daß Konflikte zwischen Radverkehr und schnellem Autoverkehr weitgehend ausgeschlossen sind. Die Projektgruppe sieht die beste Lösung in der Trennung von motorisiertem Verkehr und Radverkehr sowohl auf der Strecke wie auch im Knotenpunktbereich. Wo diese Trennung nicht konsequent durchgehalten werden kann, sei eine drastische Reduzierung der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs notwendig. Die Prinzipien einer sicheren Radverkehrsplanung fanden Eingang in das Handbuch "Radverkehrsplanung von A bis Z".

4. Fahrradparken und Maßnahmen gegen Fahrraddiebstahl

Die hohe Zahl der Fahrraddiebstähle führt dazu, daß viele Menschen gar kein oder nur noch ein minderwertiges Rad besitzen. Diese oftmals erbärmlich aussehenden Vehikel werden scheinbar überall und wild abgestellt, da keine ausreichenden Stellplätze vorhanden sind. Dies chaotische Bild verhindert wiederum, daß die Verantwortlichen der Stadt gewillt sind, hochwertige Fahrradabstellanlagen zu errichten. Die Projektgruppe hat versucht, diesen Teufelskreis zu durchbrechen. Das geordnete Parken von

Autos sei allgemein akzeptiert, aber Radfahrer finden geeignete Plätze dieser Art kaum vor. Auch die Polizei mißt dem Fahrraddiebstahl eine geringe Bedeutung bei, da der finanzielle Schaden im Einzelfall relativ gering ist. Die negativen Folgen für die Verkehrssicherheit ergeben sich durch Nutzung minderwertiger Fahrräder oder allgemein geringere Fahrradnutzung.

5. Kommunikation

Fahrradpolitik ist eine kleine Sammlung von Maßnahmen, mit der ein komplexes System beeinflusst werden soll, das aus einer Vielzahl von Elementen besteht, die wiederum in vielfältigen wechselseitigen Beziehungen stehen. Diese Wechselbeziehungen sind oft wichtiger als die Einzelmaßnahmen selbst. Wenn die Handelnden mit den richtigen Argumenten und Instrumenten vertraut sind, wächst ihre Bereitschaft, die erforderliche Aktion auszuführen. Die Projektgruppe hat auf die Vermittlung dieses know-hows viel Wert gelegt und eine große Zahl von Zielgruppen direkt und möglichst individuell angesprochen.

Einer der Erfolge des Masterplan fiets liegt darin, daß heute viel mehr Maßnahmen als nur Radwegbau und eingeleitete Betrachtung der Radverkehrssicherheit bestehen. Es gibt viele neue Erkenntnisse und damit auch zahlreiche neue Maßnahmen, die den Radverkehrsanteil erhöhen können. Der wohl größte Erfolg des Masterplan liegt jedoch darin, daß viele Zielgruppen im Fahrrad das effiziente Verkehrsmittel mit geringen Kosten für seine Nutzer und die Gesellschaft im allgemeinen erkannt haben.

(aus FDF, Nr. 277)



Mitradelbörse Sachsen

Der ADFC Sachsen möchte den Radlerinnen und Radlern, die nicht in großen Gruppen fahren möchten, die Gelegenheit geben, sich mit einzelnen Personen zum Radfahren zu verabreden. Die "Mitradelbörse Sachsen" soll im Frühjahr 1997 zum ersten Mal erscheinen; geplant ist, daß sie jährlich erscheint. Das Verzeichnis enthält Anschriften und Telefonnummern aller teilnehmenden RadlerInnen, so daß man sich auch kurzfristig verabreden kann. Zusätzliche Angaben sollen die Auswahl erleichtern. Ähnliche Verzeichnisse finden großen Zuspruch im ADFC Schleswig-Holstein und Franken. Wir hoffen, mit der Mitradelbörse Freizeit- und Tourenradler in Sachsen zusammenzubringen, die nicht gern allein, aber auch nicht in einem Pulk radeln möchten.

Einige Beispiele:

- Sie haben in Ihrem Bekanntenkreis keine Radfahrer und möchten gerne Feierabend-, Tages- oder Mehrtagestouren unternehmen und suchen an Ihrem Wohnort oder aus der Umgebung einen oder mehrere Mitfahrer.
- Sie sind neu zugezogen und möchten gern Ihre Umgebung per Rad kennenlernen.
- Sie möchten abseits von Hauptverkehrsadern verschiedene Landschaften in Sachsen erleben, und suchen jemand in der zu erradelnden Gegend, der diese Ihnen mit all ihren Schönheiten ausführlich zeigen kann. Natürlich wären Sie gern auch bereit, Ihren Wohnort und die

Kopfschutz richtig aufsetzen

Fahrradhelme sind keine Lebensretter

Gute Fahrradhelme haben schon bei manchem Unfall schwere Kopfverletzungen verhindert, ein umfassender Lebensretter sind sie allerdings nicht. Fahrradhelme schützen immer nur einen Teil des Kopfes, und das auch nur dann, wenn der Helm individuell angepaßt und richtig getragen wird. Der ADFC empfiehlt, sich beim Helmkauf beraten zu lassen, zu probieren und erst dann zu kaufen.

Modisch gestylte Fahrradhelme gehören heute längst zum lockeren Outfit der Radler. Der ADFC bedauert jedoch, daß Fahrradhelme immer häufiger völlig falsch getragen werden. So fahren Radfahrer mit offenen Trageriemen, stellen das Tragesystem falsch ein, tragen einen zu großen oder zu kleinen Helm oder setzen ihn falsch auf.

Wenn es "kracht", ist bei Radfahrunfällen neben den Beinen vor allem der Kopf betroffen. Dabei wirken oft Kräfte auf den Körper ein, die auch der beste Helm nicht abfangen kann - beispielsweise beim frontalen Zusammenstoß mit einem schnellen Auto. Fahrradhelme schützen richtig aufgesetzt - vor allem Gehirn, Schädeldecke, Schläfen und Stirn. Sie helfen aber nicht, Unfälle zu vermeiden. Dies erfordert vielmehr eine umsichtige und defensive Fahrweise (spätestens nach ein paar Stürzen sollte auch jeder "chaotische" Radler so weit sein - d. R.) mit einem technisch einwandfreien Fahrrad. Eine aktuelle Broschüre zu diesem Thema liegt in der ADFC-Geschäftsstelle aus.

Wir wünschen unseren Lesern alles Gute!

Jahresende - Zeit zum Spenden

Den Schwerverdienern unter den SPEICHE-Lesern sei vorsichtig wieder einmal angedeutet, daß eine (steuerabzugsfähige) Spende beim ADFC in guten Händen ist. Wir finanzieren darüber unsere Arbeit für eine menschengerechtere Verkehrspolitik und konkret z. B. die Fahrradbibliothek in der Geschäftsstelle. Und daß unsere Arbeit Erfolg hat, weiß man ja spätestens seit dem Erscheinen des Dresdner Fahrradstadtplanes im Frühjahr.

Für Spender, die unsere Arbeit mit 100 DM oder mehr unterstützen, haben wir uns etwas Besonderes einfallen lassen: Als Dankeschön gibt es (wenn gewünscht) ein Exemplar der auf 33 Stück begrenzten "Golden Edition" des Fahrradstadtplanes. Diese sind einzeln durchnummeriert und von allen, die an der Erstellung mitgewirkt haben, handsigniert. Na, wenn das kein Anreiz ist!

Die Spenden werden aus finanztechnischen Gründen durch die Stadt Dresden verwaltet und an den ADFC weitergereicht.

Kreditinstitut:	Stadtparkasse Dresden
Bankleitzahl:	850 551 42
Konto-Nr.:	01 40 000 130
Konto-Inhaber:	Stadtverwaltung Dresden
begünstigter Verein:	ADFC 334 (bitte unbedingt angeben!)

Umgebung Interessierten zu zeigen.

- Sie möchten nächstes Jahr einen mehrwöchigen Urlaub an der Ostsee mit dem Rad unternehmen und suchen aus Sachsen einen Radelpartner, mit dem Sie vorher Kennenlern-Fahrten unternehmen und alles in Ruhe besprechen können.
- Sie besitzen ein Rennrad oder Tandem, aber Ihnen fehlt ein Trainingspartner oder Mitfahrer.
- Sie radeln gerne und suchen gleichzeitig jemanden, der mit Ihnen ein Interessengebiet teilt.
- Sie wollen mit Ihrem Kind eine Radtour machen und suchen eine andere Familie mit Kindern in ähnlichem Alter.

Sicher gibt es noch weitere Beispiele, was mit der Mitradelbörse alles möglich ist. Nur eines sollten Sie bedenken: Wir wollen RadfahrerInnen helfen, mit anderen ihre Interessengebiete zu teilen, sind jedoch weder eine Single-Vermittlung noch ein Heirats-Institut. Sie können sich in das Radtourenpartner-Verzeichnis gegen eine geringe Gebühr (10,- DM für Nichtmitglieder, 5,- DM für Mitglieder) eintragen lassen. Das Anmeldeformular können Sie gegen Rückporto beim ADFC Dresden, Stichwort "Mitradelbörse", Schützengasse 16, 01067 Dresden anfordern. Anmeldeschluß für 1997 ist der 1. März.

Carmen

Kinder beim Radfahren nicht überfordern

Eltern sollten ihr Kind behutsam aufs Radfahren vorbereiten. Häufig benutzte Wege sollten mehrmals gemeinsam abgefahren werden, bis das Kind alle gefährlichen Stellen allein bewältigen kann. Eltern fahren am besten hinter ihren Kindern. Nur dann nämlich können sie Fehler erkennen und ihren Sprößling beim selbständigen Handeln im Straßenverkehr unterstützen.

Der ADFC hat beobachtet, daß Kinder immer häufiger zu früh aufs Rad gesetzt und dadurch überfordert werden. Für Kinder unter sechs Jahren ist Radfahren eine Meisterleistung. Lenken, Treten, Umschauen, Gleichgewicht halten und Bremsen stellen höchste Anforderungen an sie. Deshalb appelliert der Fahrradclub an Eltern, ihre Kinder frühestens in diesem Alter aufs Rad zu setzen. Einem Rad mit Stützrädern sollte lieber ein Roller vorgezogen werden. Stützräder sorgen für trügerische Sicherheit und beeinträchtigen das Gleichgewichtsempfinden. Auf dem Roller dagegen lernen Kinder fast alles, was sie zum Zweiradfahren brauchen. Ganz wichtig ist: Kinder sollten auffällige, bunte Kleidung tragen, die z. B. auch morgens in der Dämmerung auf dem Weg zur Schule gut erkannt wird. Ein Helm sollte selbstverständlich sein.

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: Ute Hultsch, Mockritzer Str. 8, 01219 Dresden

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

Bankverb.: Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 551 42)

Konto-Nr.: 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.