

Neuer Magnet für Radfreunde

ADFC-Infoladen „Fahrradpunkt“ in Dresden eröffnet

Am Sonnabend, 18. Januar, war es endlich soweit. Nach einigen Wochen Testphase konnten wir auf der Wallstraße, mitten im Dresdner Altstadtzentrum, mit einem Pressetermin unseren Infoladen „Fahrradpunkt“ offiziell eröffnen. Der kleinen Zeremonie wohnten etwa 20 Menschen bei – Journalisten, Fotografen, Vorstandsmitglieder, Freunde grüner Politik... Um 10.15 Uhr eröffnete Ortsvorsitzender Dr. Manfred Zweynert den Laden. Er erinnerte an zwei Jubiläen 1997: zum einen an 10 Jahre Städte-Partnerschaft Hamburg-Dresden, zum anderen an 10 Jahre IG Radverkehr Dresden (damals noch dem Kulturbund zugeordnet, heute eine aktive Ortsgruppe im ADFC). Ein Schwerpunkt der Arbeit '97 wird der Elbradweg sein, auch ein neuer Prospekt ist in Arbeit. Die Kontakte zur Stadt konnten intensiviert werden, gute Bande knüpfen wir zu Dresdner Hotels und zu den Tourismus-Verbänden.

ADFC-Landesvorsitzender Matthias Hinz erhob dann gemeinsam mit den Anwesenden das Glas (trockener Sekt) auf einen guten Erfolg des „Fahrradpunktes“. Bis in die letzten Stunden hinein waren Schaufenster und Sichtflächen gestaltet worden; ein historisches Fahrrad „Saturn“ – Baujahr 1897/98, hergestellt in Kamenz – gibt einen freundlichen Blickfang. Wir können mit diesem Infoladen nun unsere



Arbeit erheblich intensivieren und hoffen, noch mehr Öffentlichkeit gewinnen zu können.

Die Medien reagierten unterschiedlich. SZ, DNN, MDR 1-Radio Sachsen und Sächsischer Bote informierten vorab, die „Sächsische Zeitung“ brachte zusätzlich schon in ihrer Sonnabend-Ausgabe auf Seite 1 einen Bildbericht zur Eröffnung. Am Montag, 20.1., folgten die Morgenpost mit einer Bildnachricht und die Bild-Zeitung mit einem Beitrag – leider stimmten dort die Öffnungszeiten nicht und auch sonst war der Text recht oberflächlich. Unsere Pressemappen mit vielfältigen Informationen werden weiterhin Interessierten zur Verfügung gestellt. Am Donnerstag, dem 23.1., codierten im Laden Kolleginnen der Verkehrswacht Fahrräder. Bis zum 20.2. besteht diese Möglichkeit diebstahlsicherer Vorsorge hier jeden Donnerstag ab 14 Uhr.

Allen Lesern rufen wir zu: **Kommt von Mittwoch bis Freitag 14 - 17 Uhr ins Fahrradgeschäft auf der Wallstraße 19/21** und besucht unseren ADFC-„Fahrradpunkt“. Hier kann sich jedermann intensiv und mit Ruhe rund ums Rad informieren...

N.L.

Hinter dieser Meldung stecken mehr als 5 Jahre ADFC-Arbeit!

Was vor einigen Jahren noch nur von einzelnen Fahrrad-Aktiven in Leserbriefen aufgrund ihrer täglichen Erfahrungen andiskutiert wurde, wird nun juristische Wirklichkeit: Eine bessere Berücksichtigung des Fahrradverkehrs in der ansonsten stark autolastigen Straßenverkehrsordnung (StVO)!

Schon zu Ende der 80er Jahre war den Radverkehrsplanern im ADFC (und bald auch weiteren Experten) klar, daß eine wirkungsvolle Förderung des Radverkehrs vor allem mit einer anderen Flächenaufteilung der Fahrbahnen und einer radverkehrsfreundlichen Beschilderung zu machen ist, da beides kosten-

günstige Maßnahmen sind und Radfahren auf der Fahrbahn gegenüber dem auf Bordsteinradwegen i.allg. sicherer und schneller ist (wie in der SPEICHE auch mehrfach erläutert). Kommunen, die mit Radverkehrsförderung wirklich ernst machen wollten, entwickelten auf Grundlage der bestehenden StVO schon in der Vergangenheit ideenreiche Varianten zugunsten des Velos (z.B. Fahrradstraßen, Radfahrstreifen, unechte Einbahnstraßen u.ä.).

An vielen anderen Orten aber wurde nicht nur keine Phantasie in dieser Richtung entwickelt, sondern sogar die Übernahme von inzwischen bewährten Lösungen mit dem Hinweis abgelehnt, dies stünde nicht ausdrücklich in der StVO - obwohl diese es zuläßt! (Ganz nebenbei: Gibt es ein Gesetz, daß man regelmäßig ein- und ausatmen solle? Nein? Warum tun Sie's dann trotzdem?) Beispiele dafür gibt es auch in Dresden - die Einrichtung der Fahrradstraße Alaunstraße wurde kontrovers diskutiert (und vom Regierungspräsidium das Anbringen der Bezeichnung „Fahrradstraße“ untersagt), generell die Radverkehrsinvestitionen viel

zu stark auf die Bordsteinradwege statt auf Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn gelenkt und durch unsinnige Einbahnstraßenregelungen das Radverkehrsnetz weiter dezimiert.

Im Jahr 1994 hat der ADFC einen Katalog von 25 notwendigen Änderungen

der StVO erarbeitet und an die zuständigen Bundesbehörden weitergereicht. Intern und in Expertenrunden wurden daraufhin verschiedene Entwürfe zur Änderung der StVO diskutiert - und leider auch viel verwässert. Ein erster Erfolg war das Inkrafttreten der neuen Planungsempfehlungen für den Radverkehr, ERA 95, die z. T. schon auf angestrebte Neuregelungen der StVO Bezug nehmen. Im Herbst 1997 sollen nun endlich Teile der StVO-Veränderungen in Kraft treten. Was fehlen

wird: die Abschaffung der Radwegbenutzungspflicht und eine günstige Regelung zur Benutzung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung durch den Radverkehr.

SPEICHE wird, sobald der genaue Termin des Inkrafttretens feststeht, ausführlich über die Veränderungen der StVO und der zugehörigen Verwaltungsvorschriften (in denen auch einige Mindestanforderungen zu Radwegen stehen sollen) berichten.

So „fördert“ Dresden den Elbradweg

Am Körnerweg an der Elbe zwischen Wasserwerk Saloppe und verlängerter Waldschlösschenstraße wurden jetzt Verkehrsschilder „Radfahren verboten“ aufgestellt. Gleichzeitig verzögert sich die Ausstattung des Elbradweges mit Wegweisungsschildern (vor allem auch dort, wo der Weg noch nicht gebaut ist und demzufolge vorläufige Routen ausgeschildert werden müßten) im Dresdener Stadtgebiet weiter - wie es heißt aus Geldmangel. Wiedermal ein toller Streich der lahmen Dresdner Verwaltung.

„Freud und Leid“ bei der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn

Neue Regelungen bei der DVB

Lola B. fährt regelmäßig mit der Straßenbahn und hat deshalb ein Monatskarten-Abo bei der DVB. Ab und zu nimmt sie ihr Fahrrad in der Bahn mit. Sie ist hoch erfreut über die seit 01. Dezember 96 geltenden Bestimmungen bei der DVB. Ab jetzt kann sie ihr Fahrrad kostenlos in Bus und Bahn mitnehmen. Dies gilt auch für Inhaber von 9-Uhr-Monatskarten, Halbjahreskarten und Jahreskarten.

Kollege Klaus hat zwar ebenfalls eine Monatskarte, freut sich aber doch nicht über die neue Regelung. Der Sonntagsausflug mit der Familie mit Benutzung der Elbfähre kostet jetzt Geld. Die unentgeltliche Beförderung von Fahrrädern auf Bergbahnen und Fähren ist weggefallen. Pro Monatskarte können zwar am Wochenende 2 Erwachsene und 4 Kinder fahren, jedoch wird nur ein Fahrrad kostenlos mitgenommen. Für die Velos von Frau und Kindern muß nun gezahlt werden.

Rudi R. trennt sich kaum vom Sattel seines Fahrrades. Dementsprechend selten nutzt er die Kombination Öffentliche-Fahrrad. Für ihn ist die Mitnahme billiger geworden, da das Fahrradticket jetzt 1,00 DM kostet (egal ob in Bus, Bergbahn, Fähre oder Straßenbahn). Vorher hat er mit Einzelfahrschein 1,60 DM und mit Streifenkarte 1,40 DM zahlen müssen. Für die Benutzung der Bergbahn muß er nun jedoch ebenfalls bezahlen.

Dresdner Studenten können nach Auskunft der DVB mit ihren Drahteseln weiterhin kostenlos auf den Elbfähren übersetzen. Das Semesterticket deckt aber derzeit nicht die Mitnahme in Bus, Bahn und Bergbahn ab. Eine entsprechende Regelung wäre zwischen Studentenrat und Verkehrsbetrieben zu verhandeln.

Margit Nützel

Fahrradmitnahme bei der DVB Neue Regelung ab 01.12.96

- * 1,00 DM pro Fahrrad
- * 1 Fahrrad kostenlos für Inhaber von Monatskarten, 9-Uhr-Monatskarten, Halbjahreskarten, Jahreskarten

Ulf Thämelt baut als Hobby Lastenräder und Pedersens – und SPEICHE interviewte ihn



Ulf Thämelt, 23 Jahre, ist, falls er nicht gerade wieder in Südamerika unterwegs ist, auf der Heidenauer Straße 12 in 01259 Dresden zu erreichen (Tel. 0351 / 2039354).

SPEICE: Wir haben gehört, daß Du eine Fahrradmanufaktur in Dresden hättest – stimmt das?

Ulf Thämelt: Ja.

Wie kommt es, daß Deine Manufaktur in keinem Branchenbuch zu finden ist?

Ich baue eben nur so Fahrräder. Bin gelernter Stahlbauschlosser und habe nach der Lehre aus Lust und Laune angefangen, Pedersens und Lastenfahrräder zu bauen.

Woher wußtest Du, wie man das macht?

Habe mir halt die Patentzeichnungen vom originalen Pedersen von 1893 besorgt. Dieses Rad wurde vom Dänen Pedersen erfunden und später in England als Militärfahrrad gebaut. Heute ist es wegen seines Fahrkomforts (der angenehm gefederte Sattel) in Kopenhagen Alltagsrad, wenn auch ziemlich teuer. Das Material zum Bau habe ich mir im Stahlhandel beschafft.

Aber da braucht man doch Spezialwerkzeuge?

Na ja, es reichen Feile, Hammer,

Schraubstock und Autogenschweißgerät.

Und die Räder fahren dann wirklich?

Alle fünf Pedersens sind noch in Betrieb. Eins fahre ich selbst, die anderen haben Freunde. Ein Pedersen hatte nach 2 Benutzungsjahren einen behebbaren Rahmenbruch. Es sind keine fabrikmäßigen Räder, jedes hat halt seinen eigenen „Stil“, und es ist wie bei fabrikmäßigen Rädern auch manchmal ein Problem, verschiedene Teile aufeinander abzustimmen. Das Pedersen hat eine gute konstruktive Stabilität, das ist sein Vorteil. Was mich stört: Die Rahmen der Räder geraten noch etwas windschief, die Toleranzen liegen bei 5 mm. Um wirklich exakt gefertigte Rahmen bauen zu können, müßte man eine Serie von vielleicht 80 Pedersens herstellen, dann würde sich auch der Bau einer Lehre für das Schweißen der Rahmen lohnen.

Woher nimmst Du die entsprechenden Zubehörteile?

Vom Schrott. Vieles kann ich auch selber machen. Zudem gibt es Fahrradläden.

Und die Verarbeitung?

Für die Oberfläche nehme ich Ölfarben, grün selbstverständlich, wie das Original. Die Holzschutzbleche sind selbst aus Furnieren gebogen (die halten gut). Die Schutzblechstreben mache ich aus Kupfer, das sieht gut aus. Für ein Exemplar habe ich Holzfelgen (150 DM das Stück) dazugekauft. Der Sattel, der ja auf einem gespannten Lederriemen montiert ist, wurde mit Schurwolle gestopft. Insgesamt wird jedes Rad ein Unikat.

Du scheinst ja ziemlich vielseitig zu sein.

Ja, ich mache Holzarbeiten, auch Silberschmuck – und natürlich Stahlarbeiten.

Hast Du noch andere Räder gebaut?

Ja, Lastenfahrräder. Die bekannten „Long Johns“, wo ein langer, tiefsitzender Kasten eine ganze Menge Lasten (bis 100 kg) aufnehmen kann. Der Kasten aus Sperrholz ist abnehmbar. Von diesen Rädern habe ich übrigens noch zwei oder drei da stehen – falls das jemand von den Lesern interessieren sollte. Ich habe mal ziemlich viel gebaut – eine halbe Tonne Stahl hatte ich mir von Mannesmann besorgt. Jedes Rad, was in meiner „Manufaktur“ entsteht, bekommt, wie es sich gehört, eine Manufaktur-Plakette. Früher gab es eine große Vielfalt von Herstellern. Allein in Dresden gab es etwa 30 Schmieden, die Räder bauten. Da war die Plakette schon nützlich. Auch Liegeräder sind schon entstanden – die sind im Winter günstig. Wenn man mal schlittert, fällt man nicht so tief. Außerdem interessieren mich historische Fahrräder. Die Wiederanfertigung. Da gibt es sehr interessante Rahmengenometrien.

Sag mal, Ulf, kannst Du auch ein Auto zu Fahrrädern umbauen?

Kein Problem. Gib mir einen Amboß und 'nen Hammer, los geht's.

Interview: Michael Haase

Speiche

Informationen der IG Radverkehr, Ortsgruppe des ADFC, Landesverband Sachsen e.V. im Umweltzentrum Dresden, Schützengasse 16, 01067 Dresden
email: michael.strey@sz-online.de

Erscheinen: monatlich

Redaktion & Vertrieb: M. Strey, M. Haase, D. Rohark, J. Meusel, N. Landsberg, U. Hultsch

Preis: siehe GRUNHORN-Impressum (für ADFC-Mitgl. Jahresabo DM 15,-)

Bankverbindung:

Kto-Nr. 343 05 1659, Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 551 42), ADFC Dresden

Redaktionsschluß: jeweils der 4. Monat im Monat. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Februar

Mittwoch, 5.

19.00 Umweltzentrum
IG-Versammlung

Sonabend, 8.

10.00 Zweirad-Hastreiter,
Glaserwalder Str. 34

Winterradeln „Auf Schleich-
wegen zum Nürnberger Ei“

Sonntag, 9.

9.10 Bhf. Schöna
Fußwanderung des RFV
Weinböhla zu Zirkelstein u.
Kaiserkrone

Mittwoch, 12.

18.00 Umweltzentrum
AG Radverkehrsplanung
19.00 Café aha, Kreuzstr.
Radler-Stammtisch

Donnerstag, 13.

19.00 Umweltzentrum
AG Touristik

Freitag, 14.

10.00 Fahrradgeschäft
Pietzsch, Tharandter Str. 21
Winterradeln „Begutachtung
von Radverkehrsanlagen“,
Ziel: UZ

Mittwoch, 19.

19.00 Umweltzentrum
Aktiventreff

Sonabend, 22.

10.00 Zweirad-Center
Herre, Großenhainer Str. 184
Winterradeln „Dichter in
Dresden“, Ziel: Landes-
bibliothek

Sonntag, 23.

9.00 Kurhaus Bühlau
Fußwanderung des RFV
Weinböhla in die Dresdner
Heide

Montag, 24.

19.30 Fahrradbibliothek J.
Meusel, W.-Franke-Str. 26
Dia-Vortrag „Radeln auf Königl-
ichen Wegen“, Burgen u.
Schlösser in Ostergeb./ Elbtal

Mittwoch, 26.

19.00 Umweltzentrum
AG Vorbereitung Radfahrtag

Freitag, 28.

10.00 Fahrradgeschäft
Müller, Altstrehlen 13
Winterradeln zum Café
Donnersberg, Thema:
„Heinrich Schütz“

Mittwoch, 5.

19.00 Umweltzentrum
IG-Versammlung

Sonabend, 8.

10.00 Zweiradhaus
Städtler, Bismarckstr. 33
Winterradeln „Auf dem
Elbradweg zum Schiller-
platz“

Sonntag, 9.

9.00 Bhf. Coswig
Radtour des RFV Weinböhla
60km zum Schloß Neuhirtstein
13.00 Augustusbrücke /
Hofnarrendenkmal
Anradeln „An der Elbe nach
Pillnitz“

Mittwoch, 12.

18.00 Umweltzentrum
AG Radverkehrsplanung
19.00 Café im UZ
Radler-Stammtisch

März

Sonntag, 2.

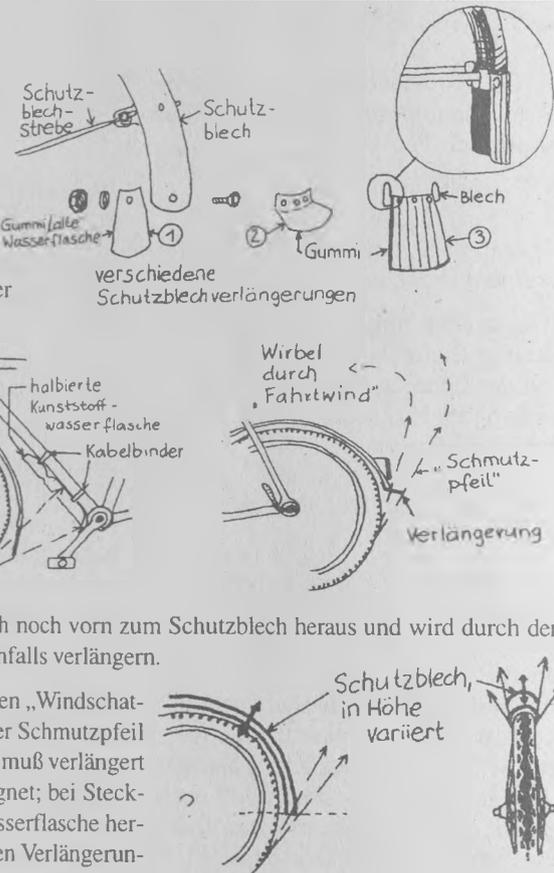
10.00 Kurhaus Bühlau
Radtour des RFV Weinböhla
zum Borsberg (35km)

Schutzbleche – aber richtig!

Nahezu jeder Allwetterradler kann ein Lied singen von durchnäßen Hosenbei-
nen, schmutzspritzerverzierten Jacken sowie Rädern, die sich aufgrund ange-
sammelten Schnees kaum noch drehen lassen...

Um auch gediegenere Lokalitäten als den Biergarten mit dem Fahrrad aufsu-
chen zu können, sind vorhandene Schmutzfänger aller Art evtl. zu ergänzen.
Schwachpunkt Nr. 1 ist das Vorderradschutzblech, das nicht weit genug her-
unterreicht und so dem „Gassenkot“ freien Weg zu Hosenbeinen und Tretlager
läßt. Abhilfe können verschiedene Mittel schaffen: Aus einer Kunststoff-
Wasserflasche (1) geschnittene oder käuflich zu erwerbende Schmutz-
lappen (3) werden so montiert, daß der tangential abspitzende Dreck
höchstens die Tretlagergehäuse-Unterkante erreicht, das schont die
Hose und vor allem das hochbeanspruchte Tretlager vor eindrin-
gendem Dreck. Schutzblechunwillige Mountainbiker können sich
statt teurer „Mud-Catcher“ eine längs halbierte Plastikwasserflasche
mit Kabelbindern ans Unterrohr montieren. Steckschutzbleche wer-
den ebenfalls mit diesem edlen und einfach mit Schere und Messer
zu bearbeitendem Sekundärrohstoff verlängern, alles andere wäre
zu schwer und würde störende Schwingungen verursachen. Dreck spritzt auch noch vorn zum Schutzblech heraus und wird durch den
Fahrtwind in Richtung Lenkungslager und Fahrer befördert, deshalb gegebenenfalls verlängern.

Am Hinterrad heraussprühender Dreck kann bei zu kurzem Schmutzfänger in den „Windschat-
ten-Wirbel“ geraten und so Jacke und Ränzlein verunzieren. SPEICHE-Tip: Der Schmutzpfel
sollte nicht senkrecht nach oben zeigen, sondern nach hinten geneigt sein, sonst muß verlängert
werden. Hierfür ist besonders der abgewinkelte Gummi von „Giant“ (2) geeignet; bei Steck-
schutzblechen muß meist ob der größeren erforderlichen Länge wieder die Wasserflasche her-
halten. Die käuflich angebotenen durchsichtigen oder schwarzen selbstklebenden Verlängerun-
gen haben sich aufgrund mangelnder Haltbarkeit nicht bewährt. Was kann nun den gefürchteten
Schneeaufbau zwischen Rad und Schutzblech verhindern? Da hilft nur eins: Maximaler Abstand zwischen Rad und Schutzblech! Das
begrenzt zudem noch die tangential Versprühung. Da aber dann leider die seitliche Schutzwirkung nachläßt, muß man entweder möglichst
breite Schutzbleche oder einen guten Kompromiß der Höhe wählen. Noch ein Detail sei bei wintertauglichen (Steck-) Schutzblechen
beachtet: Es sollte sich nirgends verjüngen (oft im Gabel- und Sitzstrebenebereich der Fall), andernfalls baut sich genau dort der Schnee auf.
Viel Spaß beim Basteln!



Daniel