

Qualität für RadfahrerInnen

Auch in Dresden müssen Qualitätsstandards bei Radverkehrsanlagen erreicht werden – ADFC legt Planungsgrundlagen vor

Radwegschilder in Dresden sollte man als Warnhinweis interpretieren, irgendetwas lauert da immer: „Reicker Straße – den ‘Radweg’ benutze ich nie“. „St. Petersburger Straße, ab Bürgerwiese Richtung Pirnaischer Platz: Radweg – und plötzlich stehe ich vor den Tunneltreppen. Ein Unding!“. „Eine Aneinanderreihung von Schlammlöchern in der Stübelallee ist auch als Radweg ausgeschildert. Diese Benutzungspflicht ignoriere ich.“

Fragt man Alltagsradfahrer in Dresden, wie gern sie die für sie vorgesehenen Wege benutzen, wird schnell deutlich, daß da etwas nicht stimmt. Während dem Autoverkehr ebene, gute Fahrbahnen angeboten

Das Problem ist längst erkannt und die Radwegbenutzungspflicht im ADFC stark diskutiert. Das Ergebnis führt, wie in Speiche 2/97 berichtet, im Herbst diesen Jahres zu einer geänderten Straßenverkehrsordnung (StVO). Unter anderem werden in

den zugehörigen Verwaltungsvorschriften Mindeststandards für Radwege festgeschrieben. Danach müssen Radwege eine gut befahrbare Oberfläche und klare und sichere Linienführung (besonders auch an Kreuzungen) haben. Zudem müssen sie ausreichend

breit sein (Mindestmaß 1,50 m befestigte, lichte Breite). Das blaue Radwegschild, welches die Benutzung vorschreibt, darf dann nur noch an solchen Radwegen stehen. Neue Radwege dürfen die Mindeststandards nicht unterschreiten.

Auf Dresden wird also das große Schilderabschrauben zukommen, denn die meisten Radwege erfüllen die Standards nicht. Das Abschrauben muß uns nicht traurig stimmen. Erstens bleiben die Wege ja wahlweise benutzbar. Zweitens gibt es in Form auf der Straße abmarkierter Radfahrstreifen deutlich vorteilhaftere Lösungen. Außerdem kann das (heute leider noch nicht) ganz normale, rücksichtsvolle Miteinander von Kfz und Radfahrern auf der Fahrbahn wieder etabliert werden.

Radfahrer wollen sicher, schnell und bequem von A nach B kommen. Es werden also Verbindungen gebraucht – nicht unbedingt Radwege. Genau dafür hat der ADFC in Dresden jetzt eine Ausarbeitung vorgelegt, welche beschreibt, wie wir in unserer Stadt zu einem solchen Netz von Verbindungen kommen können, und welche Qualitätskriterien gelten sollen. Das 11-seitige Papier kann man sich ab sofort in der Geschäftsstelle und im Fahrradpunkt durchlesen.

siehe auch Kasten auf S. 2



Foto: M. Haase

Alltag in Dresden: Von der Stadtverwaltung unbemerkt hat sich ein tückischer Wandermast bis mitten auf den Radweg vorgearbeitet. Zur Tarnung trägt er ein Werbeplakat, während er auf sein argloses Opfer lauert. Fotografiert an der B 172.

Mai

5/97

werden, sind die danebenliegenden Radwege oft zu schmal, hucklig, mit Hindernissen zugestellt oder anderweitig gefährlich. So wird das Logischste getan – auf der Straße geradelt. In anderen Fällen führen eine holprige Fahrbahn und ein mit Platten ausgelegter Gehweg genau zu umgekehrten Verhältnissen. Und an den Kreuzungen dann zu überraschenden Fahrmanövern.

Das Alltags-Radverkehrsnetz Dresdens soll eine dreistufige Netzhierarchie aufweisen. Jede Hierarchiestufe hat ihre spezielle Funktion.

Haupttrouten

großräumige Verbindungen, höchste Qualität, Maschenweite 500...1000 m (evtl. auch bis 2000 m), in jedem Fall mit Wegweisung zu versehen

Verbindungsrouen

Zubringer und Ergänzung zu Haupttrouten, gute Qualität, Maschenweite 200 ... 300 m, mit Wegweisung zu versehen

Nachbarschaftsnetz

lokale Verkehrsfunktion, fahrradfreundlich gestalten, gesamtes Straßen- und Wegenetz, Wohnumfeldgestaltung

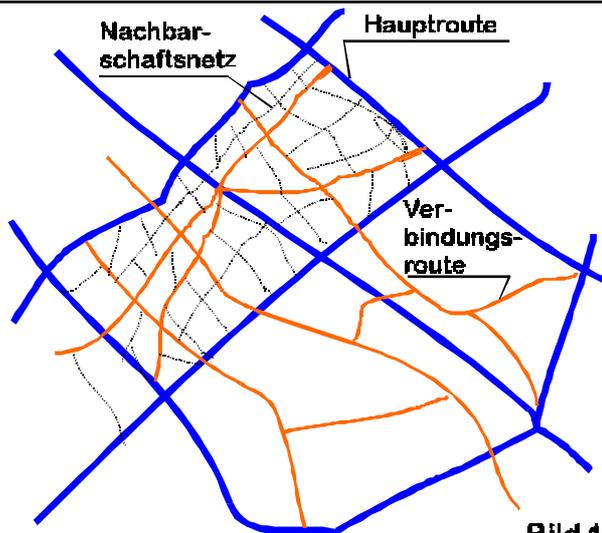


Bild 1

Für die Gestaltung dieser Routen werden fünf Hauptforderungen abgeleitet:

Zusammenhang: Die Infrastruktur stellt eine zusammenhängende Gesamtheit dar und erschließt alle Quellen und Ziele des Radverkehrs.

Direktheit: Die Radverkehrsinfrastruktur bietet ihrem Nutzer immer eine möglichst direkte Route; Umwege bleiben auf ein Minimum beschränkt.

Attraktivität: Die Radverkehrsinfrastruktur ist derart gestaltet und in die Umgebung eingepaßt, daß Radfahren attraktiv ist.

Sicherheit: Die Radverkehrsinfrastruktur gewährleistet die Sicherheit von Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern.

Komfort: Die Radverkehrsinfrastruktur ermöglicht einen zügigen und komfortablen Verkehrsfluß des Radverkehrs.

Diese Hauptforderungen können aufgeteilt werden in Kriterien, wozu wieder Parameter und Grenzwerte gehören. Die Parameter und Grenzwerte nehmen für Netzteile mit verschiedener Funktion (Netzhierarchie) unterschiedliche Werte an.

So kann z. B. aus einer Tabelle des von der AG Radverkehrsplanung des ADFC erarbeiteten Papiers die Forderung abgelesen werden, daß auf Haupttrouten der mittlere Wartezeitverlust, d. h. die Zeit, die man durch Warten an Ampeln usw. verliert, nicht größer als 15 s pro km sein darf. Daraus könnte z. B. die Forderung abgeleitet werden, daß auf Haupttrouten keine Ampeln mit Anforderungstasten einzusetzen sind.

Stadtgefühl statt Verkehrsgewühl

Aus der TU geplaudert

Stellen sie sich eine Straße mit 4 m breiten Gehsteigen vor, am Fahrbahnrand befinden sich 1,50 m breite Radstreifen, und wo früher 10.000 Fahrzeuge pro Tag die Umwelt verpesteten, bimmelt jetzt die Straßenbahn... Leider aber nicht in Dresden, sondern in Innsbruck in Österreich ist diese uns fast schon unerreichbar scheinende Vision Wirklichkeit geworden! Ein Mitarbeiter der Stadt Innsbruck war so freundlich, uns angehenden Verkehrsingenieuren im schönsten österreichischen Dialekt zu erläutern, wie man durch sinnvolle Konzepte, mit ausreichend Finanzmitteln und

gewillten Kommunalpolitikern aus einer auto- eine menschengerechte Stadt formt. Während in zurückliegenden Jahren bei Inversionswetterlage die Luft für Atemzwecke nahezu unbrauchbar war, hat man nun durch konsequente Parkraumbewirtschaftung, Straßenrück- und -umbau, Attraktivierung des Umweltverbundes, offensive Öffentlichkeitsarbeit usw. einen Stand erreicht, den selbst die zuvor ärgsten Kritiker nicht mehr missen möchten. Der Slogan „Stadtgefühl statt Verkehrsgewühl“ ist sinnfälliger Ausdruck dafür, daß „Weniger“ oft „Mehr“ ist, vor allem, wenn früher Autofahrten im Bereich von einem Kilometer einen zweistelligen prozentualen Anteil am Innenstadtkverkehr ausmachten! Aber in Dresden ist natürlich alles ein bißchen anders...

Runter vom Fußweg! Die Fahrbahn gehört uns!

angemerkt von Michael Strey

Der Frühling ist da und mit ihm viele Radfahrer. Manche kennen wir schon vom vergangenen Jahr, andere sind offensichtlich neu dabei. Schön, sehr schön, je mehr Radfahrer, desto sicherer wird das Radlerleben, wenn wir uns nicht gerade gegenseitig auf's Korn nehmen. Weniger schön ist aber der Trend zum Fahren auf dem Fußweg. Die Kinder müssen's ja – das haben sie fein eingefädelt, die um die Sicherheit der Kinder besorgten Vertreter der Automobilisten, die sich gegen jede Geschwindigkeitsbeschränkung sperren, die Jugendlichen haben's folglich nie anders gelernt und auch viele Erwachsene fühlen sich offenbar so unsicher oder werden von Kopfsteinpflaster verschreckt, daß sie den Fußweg der Fahrbahn vorziehen.

Feiglinge!!!

Fahrzeuge gehören auf die Fahrbahn, dafür ist sie da und deshalb heißt sie so! Dort gibt es Regeln, die den Geschwindigkeiten von Radfahrern angepaßt sind, und die verhindern, daß zwei Radfahrer zusammenstoßen. Zusammenstöße mit Fußgängern sind auf der Fahrbahn ebenfalls fast ausgeschlossen. Es ist meist genügend Platz – sogar zum Nebeneinanderfahren, und man kann so schnell fahren wie man will. Und wer schneller fahren will, der kann überholen... oder es lassen, wenn nicht genügend Platz dafür ist.

Angst vor bösen Autofahrern? Nur Mut, die erwischen euch auch, wenn ihr auf dem Fußweg oder einem dieser putzigen roten Radwege fahrt... spätestens beim Rechtsabbiegen an der nächsten Kreuzung. Richtig böse Autler sind übrigens selten, die meisten träumen nur, und nur ganz wenige Radfahrer werden auf offener Strecke von hinten überfahren. Ordentlich auf der Fahrbahn gefahren ist allemal sicherer als dieses unsägliche Durchgeschlängele auf Fuß- und Radwegen.

Die Fußgänger sollten uns abschrecken- des Beispiel sein: eingeschüchtert, immer am Rand, an jeder Ampel brav den Knopf drückend, manchmal vier mal zum Überqueren einer Kreuzung. Selbst alte Leute sieht man vor Autlern, die ihre Kinder sein könnten, über die Straße hasten, rennen, daß nur keiner von den Herrschaften die Bremse seines Wagens benutzen muß.

Wer als Radfahrer auch so enden will, der rollere weiter auf dem Fußweg. Alle anderen – **Rauf auf's Rad und rauf auf die Fahrbahn!**

dr

Nächtliche Schatten...

Poller als gefährliche Hindernisse

Eines späten Abends auf dem linkselbischen Radweg unterwegs von Pirna nach Kleinzschachwitz. Ich habe für die Heimfahrt sicherlich nicht gerade das beste Wetter erwischt – es regnet ausgelassen. Nachdem der zu diesem Zeitpunkt noch katastrophale Heidenauer Abschnitt ohne Schaden passiert ist, geht es zügig an der Elbe entlang Richtung Dresden. Bei solcherart gut ausgebautem Radweg (zu nicht freizeitrelevanten Zeiten ist diese Bezeichnung vollauf berechtigt) kreisen meine Gedanken eher um meine trockene Behausung denn um mögliche Hindernisse. Zumal ich mir durchaus zutraue, im Scheinwerfer-Lichtkegel auftauchende Hindernisse zu umfahren.

Vielleicht war ich mit meinem Licht zu optimistisch, vielleicht habe ich aber auch einfach nicht in gebührendem Maße mit der Arglist städtischer / regionaler Verkehrsplaner gerechnet – in jedem Falle muß ich mich eines besseren belehren lassen: Schemenhaft tauchen schlanke Schatten auf, die zu allem Überfluß auch noch mehr Licht

„schlucken“ als es diffus zu reflektieren. Nur gut, daß um diese Zeit i.d.R. kein Radverkehr herrscht. So kann ich mich mit viel Glück rutschender Weise zwischen zweien dieser ‘Schatten’ durchmogeln und lande lediglich mit einem gewaltigen Schreck im nassen Gras.

‘Welcher Trottel läßt sein Gerümpel auf dem Radweg stehen!?!’ Die Ernüchterung – Absperrpoller, in (bei Sonnenlicht sicherlich recht dekorativem) Grau gehalten. Selbst Dinge, die eigentlich zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern vor Blech und Plastik gedacht sind, lassen sich in innovativer Weise zur massiven Bedrohung umfunktionieren. Nun liegt dieses Erlebnis mittlerweile ein reichliches Jahr zurück und wäre in meinem (viel zu oft sehr ernüchternden) Radleralltag aller Wahrscheinlichkeit nach untergegangen, wenn... ja wenn sich nicht tendenziell solcherart Berichte und Erlebnisse anderer Radfreunde häufen würden (mit der Zunahme des Einsatzes derartiger Sperr-einrichtungen?). Das Repertoire reicht von ‘Glück gehabt’ bis ‘ärztliche Behandlung’. Was muß noch passieren, damit sich hier etwas ändert?!

Schemenhaft tauchen schlanke Schatten auf...

Dem für die Bauausführung zuständigen Straßen- und Tiefbauamt soll an dieser Stelle nochmals gesagt sein, daß Reflektoren am oberen Ende eines Absperrpollers (siehe mittlerweile auch am Elberadweg) zwar recht schön aussehen, aber die Funktion selbiger nur bei Nachtwanderungen mit Taschenlampe zum Tragen kommt. Der Regelfall wird jedoch der Radfahrer sein, dessen Lichtkegel bei Dunkelheit den Reflektor erst erfaßt, wenn sie/er sich 1,5

m davorbefindet.

Sollen Reflektoren ihren Zweck erfüllen, dann sind diese am Fuß des Pollers anzubringen. Selbiges trifft natürlich auch auf in Radwegen positionierte Schilder und Pfähle jeder Art zu, wenn es denn gar keinen anderen Standort geben sollte.

Sicher wird an derartigen Pollern zur Abgrenzung von Verkehrsflächen auch in nächster Zukunft kein Weg vorbeiführt, aber bei der Ausführung sind ein paar zusätzliche Überlegungen seitens der Bauausführenden sicher gut angelegt – bevor die Klagen kommen.

Heiko Würsig

Breite Reifen – schmale Wege

Radfahren im Nationalpark Sächsische Schweiz – ein sensibles Thema

Bei der letzten Beratung des ADFC mit der Nationalparkleitung zum Thema „Radfahren im Nationalpark Sächsische Schweiz“ waren sich alle Beteiligten einig: Das Fahrrad stellt eine ökologische Alternative zur Anreise mit dem privaten PKW dar und soll deshalb, neben den traditionellen Nutzungsarten Wandern und Bergsteigen, in vernünftigem Umfang auch im Nationalpark möglich sein. Eine klare Absage wurde allen rein sportlich motivierten Radaktivitäten erteilt – dies widerspreche zutiefst dem Nationalparkgedanken, es gäbe zudem genügend andere Regionen, in denen Mountainbike-Sport möglich sei. Reichlich Diskussionsbedarf gab es freilich, als es um die Freigabe konkreter Wege ging, wobei nicht nur Naturschutz, sondern oftmals auch Eigentums- und Haftungsbelange eine Rolle spielen. Bei all dem wurde immer wieder das Spannungsfeld zwischen Naturnutz und Naturschutz deutlich: Einerseits ist der gegebene Naturraum höchst sensibel und nur begrenzt belastbar, das heißt, das Eindringen und der Einfluß des

Menschen in den als Nationalpark bezeichneten Lebensraum einer vielfältigen Flora und Fauna soll soweit wie möglich minimiert werden. Andererseits: Woraus soll die Liebe zur Natur als Grundstein umweltgerechter Lebensweise entstehen, wenn nicht aus dem Erleben, Begreifen und Erfahren von Natur? Hier gilt es sorgsam abzuwägen zwischen einer Attraktivierung des Radverkehrs, um den Autoverkehr zu vermindern und einer Überbelastung sensibler Nationalparkbereiche (sog. „Ruhezonen“), wenn ein Wegeangebot für Radfahrer etwa nur ein bloßes „mehr“ an Verkehr erzeugt, den Aktionsradius oder die Aufenthaltsdauer noch mehr verlängert. Hier wären

Woraus soll die Liebe zur Natur als Grundstein umweltgerechter Lebensweise entstehen, wenn nicht aus dem Erleben, Begreifen und Erfahren von Natur?

effektive Maßnahmen zur Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs dringend nötig, Konzepte und Studien gibt es zu Hauf, sie harren aber ihrer Realisierung... Die sehr konstruktiv verlaufene Diskussion wird fortgesetzt, nicht zuletzt um das Verständnis für die Position des jeweils Anderen zu vertiefen.

dr

Produkthaftungsfall vor Dresdner Gericht

Am 22.4. entschied das Dresdner Landgericht in einem Produkthaftungsfall (Vorderrad Gepäckträger mit verstecktem Mangel und Unfallfolgen 1 Jahr und 10 Monate nach dem Kauf) zu Gunsten des Radfahrers. Bei unserem nächsten Aktiventreffen am 21. Mai wird der Geschädigte berichten.

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

verantwortlich i. S. d. P. G.: Michael Strey

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

Erscheinen: monatlich

Preis: siehe GRÜNHORN-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. Montag im Monat.

Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Nachdruck unter Angabe der Quelle erwünscht.

Mai

Sa. und So. 03./04.

8.15 Dresden, Schloßplatz
11.00 Meißen, Parkhaus a.d. Eisenbahnbrücke
13.30 Riesa, Elberadweg rechtsehb. / Brücke

6. Sächsische Radsternfahrt nach Strehla

Mittwoch 07.

19.00 Umweltzentrum
Offenes Treffen der Ortsgruppe

Donnerstag 08.

9.00 Klotzsche Langebrücker Str.

Radtour des RFV Weinböhla zum Kamenzer Hutberg (70 km)

Sonntag 11.

8.15 Bf Meißen
Radtour des RFV Weinböhla zum Trebitscher Park „Kleinwörlitz“ (135 km)

Montag 12.

18.00 Umweltzentrum
AG Radverkehrsplanung

Mittwoch 14.

18.00 Nürnberger Ei
Treff zur **Biergartentour**, bei Regen Radlerstammtisch im Café im Uz

Donnerstag 15.

20.00 Umweltzentrum
AG Fahrradtouristik

Mittwoch 21.

19.00 Umweltzentrum
Aktiventreffen

Donnerstag 22.

16.00 Fähre Johannstadt
Zum Alt-Elbarm im Dresdn. Osten (30 km)

Sonntag 25.

8.30 Radeberg, Dresdner Str., Heidehäuser (RRTV)
8.45 Dresden, Olbrichtplatz (RFVW)

20. Moritzburger Radsternfahrt

10.00 Dresden Hbf, Bst.3
Mit **Rad und Bahn** zur Kleinbahnstrecke „Mutschemügeln-Mailand-Rom“, Radfahrt Nossen - Dornreichenbach (50 km)

Montag 26.

19.30 Fahrradbibliothek Wilh.-Franke-Str. 26 (Meusel)
DIA-Vortrag: Radwandern in Westsachsen und Vogtl.

Mittwoch 28.

19.00 Umweltzentrum
Vorbereitung **Radfahrttag**

Samstag 31.

9.30 Heidenau, Elbstr./Fähre
Fahrrad-Korso zur 850-Jahr-Feier von Heidenau

Juni

Sonntag 01.

7.00 Kurhaus Bühlau
Radtour des RFV Weinböhla in die Königshainer Berge (120 km); Rückf. Bahn ab Löbau
10.00 Dresden Hbf, Bst.3
Mit **Rad und Bahn** in den Tharandter Wald (Tiefergrund, Saubachtal), Radfahrt Tharandt - Niederwartha (40 km)

Mittwoch 04.

19.00 Umweltzentrum
Offenes Treffen der Ortsgruppe

Samstag 07.

Radsternfahrt anläßl. 100 Jahre Radsport in Weinböhla

Die Werkstatt in der Hosentasche

Natürlich ist das genau wie mit dem Regenschirm: Wenn man ihn dabei hat, bleibt der Himmel ungetrübt. Vergißt man ihn oder es (das Werkzeug) aber auch nur einmal...

Was soll also „On the Rad“ nun die Päcktaschen füllen? Eins vorweg: Ob der Fülle der angebotenen Kompaktwerkzeuge kann hier keine spezielle Empfehlung gegeben werden, das hängt sehr stark vom Fahrrad und Geldbeutel ab. Benutzt man das faltwerkzeug auch für heimische Basteleien, ist auf gute Qualität und ausreichende Hebellängen bzw. Griffmöglichkeiten zu achten, im äußersten Notfall hilft auch preiswerteres Material weiter.

Eins sollte auf alle Fälle vor der Tour erledigt werden: Durch genaue Inspektion sind die am häufigsten resp. wichtigsten Werkzeuggrößen festzustellen. Haben die Ersatzspeichen wirklich die richtige Länge? Sind die Tretkurbeln mit einem 8 mm Innensechskant oder einer 14er „Nuß“ festzuziehen? Mit welchem Werkzeug kann ich die Bremschuhe justieren? Benötige ich Werkzeug zum Kontern (Steuerersatz!) etwa doppelt? Welches Werkzeug kann ich unterwegs eventuell ausleihen, welche Spezialwerkzeuge wie Nippelspanner (richtige Größe!) sind schlecht beispielsweise in Tankstellen zu bekommen?

Ist mensch sich darüber nun im Klaren, kann zuerst der Blick in die eigene Bastelkiste und dann der Gang zum Fachhandel erfolgen. Bei eventuellen handwerklichen Unsicherheiten erbettelt

man sich zum Beispiel ein altes Stück Kette vom Händler oder Fahrradpartner und übt bereits zu Hause das Auftrennen und Vernieten einer Kette, um so im Notfall (bei Nieselregen abends 9 Uhr) etwas Routine zu besitzen.

Was sollte immer zur Grundausrüstung, auch bei kurzen Touren, gehören? Luftpumpe, Ersatzschlauch und Reifenheber! Ergänzt mit etwas 1. Hilfe-Material und einem Notgroschen ist ein gewisser „Grundschutz“ gewährleistet.

Für lange Fahrten werden noch Kompaktwerkzeug, Draht, Ersatzschrauben, Ersatzbowdenzüge, Flickzacke, ein Döschen Fett und ein alter Lappen hinzugefügt. Statt eines Ritzelabziehers, den es auch in Unterwegsversionen gibt, leisten spezielle Ersatzspeichen bessere Dienste. Ob nun noch Ersatzbremschuhe, -Schläuche, -Ketten oder extra Kugellagerkugeln nötig sind, hängt stark von der Länge und Art einer Radtour ab, das muß im Einzelfall entschieden werden.

Ist man zu mehr unterwegs, kann das Werkzeug auch aufgeteilt werden, bis auf die Basisausrüstung, falls man sich verliert oder irgendwo trennt.

Einen speziellen Tip kann ich mir zum Schluß doch nicht verkneifen: Das Multitool von Parktool, eine Art moderner „Innensechskant - Maulschlüssel - Knochen“ ist nie verkehrt und mit 20 Mäusen auch erschwinglich...

dr

Öffnungszeiten

- Geschäftsstelle im Umweltzentrum, Schützengasse 16, 2. Stock: Mo 8–10 Uhr, Mi 15–19 Uhr
- „Fahrradpunkt“, Wallstraße 19/21, im Fahrradgeschäft „Avanti“: Mittwoch bis Freitag 14–17 Uhr.
- Fahrradbibliothek J. Meusel, Wilhelm-Franke-Str. 26: Mo, Mi, Fr 18.30–21 Uhr, möglichst nach Voranmeldung (Tel. 44 11 611)

Autobahn – Autowahn

Zeltlager in Zöllmen, an der B 173 bei Kesselsdorf

Wie wäre es mit einem Fahrradausflug zu einer zukünftigen Autobahnauffahrt? Dort, in Zöllmen in der Nähe des ehemaligen Möbelmarktes, könnte diese entstehen - und deshalb leistet ein Hütten - und Zeltlager

gewaltfreien Widerstand! Leider ist durch das (für das Planfeststellungsverfahren eigentlich unerhebliche) Bürgerbegehren die Sache scheinbar schon entschieden, die heiße Phase beginnt aber eigentlich erst jetzt. Die Adresse des Hüttenlagers: **Am Erlengrund 12, 01462 Zöllmen.**