

Dezember/Januar 12/97, 1/98

Winterzeit – Zeit für Pläne

Der nächste (Rad)Urlaub kommt bestimmt: Guter Rat ist nicht teuer, aber wertvoll – kostenlose Ausleihe und Beratung gibt es in der Fahrradbibliothek Dresden

Bereits seit 1992 existiert in Dresden in der Wilhelm-Franke-Straße 26 eine Bibliothek besonderer Art – die „Fahrradbibliothek Dresden“. Die in einer Privatwohnung untergebrachte Bibliothek entstand damals als Ableger der Friedens- und Ökobiliothek des Ökumenischen Informationszentrums in Dresden. Seitdem wird sie von Johannes Meusel mit viel Liebe zum Detail und großem persönlichen Engagement geführt. Durch die großzügige Unterstützung von Verlagen, Fremdenverkehrsämtern und Fahrradorganisationen in Deutschland, Österreich und der Schweiz umfaßt die Bibliothek inzwischen mehr als 350 Radwanderführer, über 400 Radwanderkarten, Mountainbike-Touren, Stadtpläne für Radfahrer, weiterhin Fahrradzeitschriften, Informationen über Ausrüstung und Technik, Reiseführer, Sprachführer, Videos sowie Fahrrad- und Umweltspele. Neben der Möglichkeit zur Ausleihe (bei 3,- DM Anmeldegebühr) ist die Fahrradbibliothek regelmäßig Treffpunkt für Diavorträge radfahrender Weltenbummler. Speiche informiert darüber regelmäßig in der Terminalspalte.

Radwanderkarten: Was gibt es Neues?

Wer in einschlägige Buchhandlungen geht und nach Radwanderkarten fürs Ausland fragt, wird sicher oft von den Verkäufern belächelt. Selbst Fachgeschäfte für Reisen und Trekking wie Globetrotter und das Internationale Buch haben außer Radkarten vom Österreichischen Nachbarn kaum etwas zu bieten. Oft sind auch Verkäufer ausgesprochen ahnungslos und wissen überhaupt nicht, was sie im Regal stehen haben (z.B. Wanderkarten mit Radrouten aus heimischen Verlagen wie dem Barthel-

verlag oder Seegerverlag, da diese auf dem Titel oft keinen Hinweis auf Radrouten haben. Wichtig ist also immer ein Blick auf die Legende der Karten.

Dabei hat sich das Angebot in den letzten Jahren erheblich erweitert. So gibt es inzwischen Radwanderkarten von Belgien, Luxemburg, Niederlande, Frankreich, Großbritannien, Dänemark, Schweden, Schweiz, Österreich, Tschechien, Slowakei und Ungarn.

So hat der SHOCartverlag in Tschechien eine herrliche Kartenserie für

Radler herausgebracht; ca. 12 der 18 geplanten Karten sind bereits erschienen. Die Slowakei hat auch eine flächendeckende Radkartenserie begonnen

Sogar an die deutschen Radler hat man bei der dreisprachigen Legende und einem Beiheft mit touristischen Informationen und Streckenprofilen gedacht.

Außerdem sind diese Karten in den osteuropäischen Ländern natürlich durch den günstigen Wechselkurs unwahrscheinlich billig. In Bratislava konnte ich für 20 DM vier Radkarten kaufen!

Aber auch in England haben zwei Verlage begonnen, herrliche Radkarten zu erarbeiten. Sustrans, eine Organisation die sich der Realisierung eines nationalen Rad-

routennetzes in Großbritannien widmet, hat ca. 15 Radkarten herausgebracht (Maßstab 1 : 100 000 oder 1 : 60 000) und der Goldeney Verlag 8 Radkarten mit einer wasserabweisenden Beschichtung (Maßstab 1 : 126 000).

In Frankreich hat sich das Nationale Geographische Institut dazu entschlossen, Radwanderkarten für bestimmte Regionen (Maßstab 1 : 100 000) herauszubringen. Zumeist kann man diese Radkarten nur bei den nationalen Fahrradorganisationen oder

Fremdenverkehrs-

ämtern bestellen.

Doch Dresdner können auch die Möglichkeit der Ausleihe von Rad-

wanderkarten und Radfahrern in der Fahrradbibliothek Dresden nutzen.

Oft ist es aber Zufall,

daß man auf ausländische Radkarten oder Radführer aufmerksam wird: z.B. durch einen Bummel durch ein Buchgeschäft auf einer Radreise im Ausland. So wäre es gut, wenn Radler auf ihren Reisen auch Karten für andere mitbringen und sie dem ADFC oder der Fahrradbibliothek zur Verfügung stellen können, so daß sie von vielen Radlern genutzt werden können.

Ausleihe Fahrradbibliothek Dresden nur nach telefonischer Voranmeldung (0351/44 11 611)



Radwandern zwischen Bergen und Seen – Radeln in der Heimat von Wilhelm Tell

Die Schweiz ist als Radreiseland noch wenig bekannt, obwohl sie schon sehr viel für die radelnden Eidgenossen getan hat.

Schweizer Radfreunde haben phantastisch genaue Velo-Karten (Radwanderkarten) über die Alpenrepublik erarbeitet. Liebevoll und mit großer Sorgfalt wurden diese Karten von Radlern erstellt: außer Höhenlinien und Steigungspfeilen werden auch Wegqualitäten unterschieden und manchmal gibt es sogar eine Eintragung „Velo stoßen“ (Fahrrad schieben) – für den Radler in der Eidgenossenschaft ist es also keine Schande, auch mal das Rad zu schieben, um eine besonders reizvolle Route zu erkunden und die Aussicht von einem der hohen Berge zu genießen.

Neben 16 Radkarten im Maßstab 1 : 60 000 des Verlag Kümmerly und Frey gibt es auch eine Übersichtskarte mit Radrouten im Maßstab 1 : 275 000.

Nicht zu vergessen sind Karten des Kompaßverlag und des RV-Verlag sowie einige Bücher welche Radtouren in der Schweizer Bodenseeregion und am Hochrhein zwischen Konstanz und Basel vorstellen. Auch für die großen Flüsse Rhein, Rhone und Inn, welche ihre Quelle in der Schweiz haben, findet man schon mehrere Radwanderführer auf dem Büchermarkt. 1998 hat sich die Schweiz das Ziel gesetzt, die Alpenrepublik zum Veloland umzugestalten. So werden bis Frühjahr 1998 9 attraktive Radfernwandererouten mit einer Länge von insgesamt 3300 km ausgeschildert.

- Rhone-Route (90 km)
- Rhein-Route: Andermatt - Chur - Buchs - Romanshorn - Schaffhausen (279 km)
- Nord-Südroute: (300 km)
- Alpenpanorama-Route: (450 km)
- Mittelland-Route: (320 km)
- Graubünden-Route: Martina - Albula - Chur (130 km)
- Jura-Route: Basel - Genf (240 km)

- Aare-Route: Meiringen - Thun - Bern - Solothurn - Brugg (270 km)

- Seen-Route: (500 km)

Natürlich führen diese Routen nicht nur über ausgebaute asphaltierte Wege, sondern oft über Naturtrassen, teilweise auch

republik Schweiz 1992 nur ein einziges Mal Landsleute im Fahrradsattel getroffen habe. Unsere Route führte uns von Lenk im Berner Oberland durchs Zweisimmmental zum Thuner See, an den Ufern des Thuner und Briener See zur berühmten Aare-Schlucht nach Querung des Brüning-Paß mit der Bahn nach Luzern, Zürich und an den

Greifensee und Pfäffikersee.

Die zahlreichen Seen der Schweiz sorgen auch für die notwendige Abkühlung und Badespaß nach anstrengender Radtour sorgen. Die Temperaturen können aber auch in der Schweiz im Sommer durchaus bis auf über 30°C steigen, nur bei Bergtouren muß man sich auch auf Wettersturz und kalten Wind einstellen.

Freilich gibt es in der Schweiz hohe Berge bis über viertausend Meter. Es gibt aber auch Flußtäler und sanfte Talmulden, durch die gut planierte Wanderwege oder

sogar schöne Radwege führen. Zusätzlich entlasten Autobahnen und Schnellstraßen die eher gemütlichen Anliegerstraßen von Ort zu Ort. Selbst einige Kantonsstraßen sind hervorragende Radlerpisten. Und ein Radwegenetz befindet sich ständig im Ausbau.

Eine Broschüre des Schweizer Rad- und Motorradfahrerverbandes SRB stellt über 65 markierte Radrouten vor.

Auch mit Kindern kann man viele Routen entlang der zahlreichen Seen und langen Flußtäler erkunden. Die Schweizer Bundesbahn verfügt über eines der dichtesten Eisenbahnnetze Europas. Fast jedes Tal ist durch eine Bahn erschlossen und die Fahrradmitnahme im Zug durch Gepäckwagen bzw. Fahrradabteile für mind. 4 Fahrräder zumeist gut möglich. Ein attraktives Angebot bei Selbstverladung in Regionalzügen ist die Tageskarte für 6 Franken, welche eine unbeschränkte Anzahl von Radtransporten an einem Tag ermöglicht.

Ein Land für Biker und Biker und Eisenbahnfans

über holprige Wanderwege – überwiegend aber über autofreie und verkehrssarme Nebenstraßen.

Die Eröffnung dieses nationalen Radroutennetzes wird im Frühsommer 1998 erfolgen. Dazu soll auch ein Radführer erscheinen.

Anfragen und Bestellungen sind möglich bei:

Veloland Schweiz, Schweizer Tourismusverband, Finkhubelweg 11, Postfach 8275, CH-3001 Bern, Tel. 41 31 302 1641, FAX: +41 31 302 33 57

Reizvolle Touren gibt es an den großen Flüssen der Schweiz: 375 km am Rhein, 295 km an der Aare und 270 km an der Rhone oder 90 km am Inn sowie Umrundungen der großen Seen (Genfer See, Zuger See, Vierwaldstätter See, Zürichsee, Luganer See, Neuenburger See u.a.) Merkwürdig, daß ich bei meiner Radtour durch Neuseeland mit meiner Tochter im Dezember 1995 fast täglich deutschen Radlern begegnet bin, aber bei unseren deutschsprachigen Nachbarn in der Alpen-

So ist es problemlos möglich, mit dem Zug den höchsten Punkt zu erreichen und mit der Schwerkraft und Muskelkraft im Fahrradsattel talwärts zu rollen. Größere Bahnhöfe wie Bern, Basel oder Zürich haben außerdem meist schiefe Ebenen oder Großraumliften für Rollstühle und Fahrräder als Zugang zu den Bahnsteigen, die schweißtreibendes Abladen und Beladen der Räder beim Umsteigen ersparen. Übrigens ist die Schweizer Bahn besonders kinderfreundlich. Mit einem Familienpaß für wenige Franken können Kinder ein ganzes Jahr lang kostenlos mit Bahn und Bus in der gesamten Alpenrepublik fahren und auch bei den meisten Schiffen und Seilbahnen wird dieser Paß anerkannt.



Die Schweiz ist nicht nur für Mountainbiker ein attraktives Reiseziel

Literatur:

- Schweiz per Rad (Kettlerverlag 1992) mit 75 Etappen für das gesamte Alpenland
- Radwanderführer Schweiz, Deutsche Wanderverlag mit einem Radwanderführer Schweiz (78 Etappen)
- Ute Fischer/Bernhard Siegemund: Schweiz, Verlag Moby Dick (Band 1: 1994 mit 50 Touren und Band 2 1995 mit 30 Touren)
- Christina Sieg: 40 Velotouren mit Mietvelos der Schweizerischen Bahn, Werd Verlag Zürich 1990

Radwandern im Land der Eidgenossen ist ein echtes Vergnügen. Längst hat es sich herumgesprochen, daß die Schweiz nicht nur Gebirgsspezialisten etwas zu bieten hat. Die einzigartige Natur läßt sich im Fahrrad-

sattel intensiv „erfahren“. Doch ist auch in jedem Fall eine Kombination von Bergwanderungen und Radwandertouren sinnvoll.

Die gebirgige Schweiz bietet neben reizvoller Landschaft („Be-rauschende Wasserfälle, faszinierende Gipfel und Bergseen, schroffe Felsabstürze, stille Wälder und eine grandiose Berglandschaft) auch eine Vielfalt touristischer Sehenswürdigkeiten: ehrwürdige reizvolle Bergdörfer und romantische alte Städte, Freilichtmuseen (z.B. Ballenberg), alte Holzbrücken, majestätische Burgen, imposante Schauhöhlen u.a. Auch Eisenbahn- und Technikfreaks kommen in der Schweiz voll auf ihre Kosten: alte Dampfisenbahnen, Zahnradbahnen zum Jungfrauoch, Säntis u.a. Gipfeln und die Dampfzahnradbahn zum Rothorn sowie alte Dampfschiffe auf dem Thuner See, das Verkehrshaus in Luzern u.a. Sicher, die Schweiz als selbstbewußte Insel in der EG, hat zum Schutz ihrer eigenen Landwirtschaft vor den Niedrigpreisimporten der EG relativ hohe Preise für Lebensmittel bzw. landwirtschaftliche Produkte. Doch durch sehr günstige Übernachtungsmöglichkeiten (preiswerte Campingplätze einfacher Kategorie unter den ca. 500 Campingplätzen) und kostenlose Schlafplätze für Radler über den Velo-Dachgeber oder die Broschüre „Schlafplatz für Unkomplizierte“ ist auch eine mehrwöchige Radreise für Familien mit mittlerem Einkommen gut möglich.

Auf 10 Anfragen bei kostenlosen Quartiergebern fand ich 1992 mit 3 Kindern freundliche Aufnahme bei 8 Familien und häufig wurden wir noch als Gäste reich bewirtet. Natürlich ist auch Übernachtung in 91 Jugendherbergen und Naturfreundehäusern möglich.

Das Beispiel der Schweiz kann zeigen, wie trotz ungünstiger topologischer Verhältnisse ein bergreiches Land attraktive Lösungen für umweltfreundlichen Verkehr und sanften Tourismus entwickelt hat. Radfahrer-Stadtpläne gibt es für Basel, Bern, Thun, Zürich u.a. Städte.

Zum größten Problem für Radler gehört im vereinigten Europa immer noch die fehlenden oder spärlichen Möglichkeiten der grenzüberschreitenden Fahrradmitnahme.

Folgende Fernzüge nehmen grenzüberschreitend Fahrräder zum Preis der internationalen Fahrradkarte von 16 DM zum Bahnhof Basel SBB mit: DN 202/203, 350/351, 358/359, IC 500/501.

Obwohl es inzwischen internationale Fahrradkarten (Preis 16 DM) nach Belgien, Dänemark, Holland, Italien, Luxemburg, Österreich u. Schweden gibt, ist bei der Schweiz die grenzüberschreitende Fahrradmitnahme noch schwierig.

Durch die noch sehr beschränkte grenzüberschreitende Fahrradmitnahme muß man in manchen Fällen noch direkt mit dem Fahrrad einreisen, wenn man den geliebten Drahtesel nicht für teures Geld als Kurier-Gepäck (ca. 46 DM) etwa 1 Woche voraus zum Startpunkt in der Schweiz schicken will. (Preisangaben Stand 1996) Doch gibt es relativ bequeme Anreisemöglichkeiten von Dresden mit Interregio nach Kempten und Anschlußzug mit Gepäckwagen Kempten - Lindau - Friedrichshafen - Basel oder ab Dresden 6.48 mit dem Interregio 2484 Dresden - Bitterfeld und Interregio 2656 Bitterfeld - Offenburg mit Anschluß Regionalexpreß Offenburg - Basel (Ankunft Badischer Bahnhof 18.28). In Basel kann man am Badischen Bahnhof durch die Zollabfertigung und mit Rad durch die fahrradfreundliche Metropole im Dreiländereck (mit sehenswerter Altstadt) zum Bahnhof der SBB fahren, um mit anderen Zügen weiterzufahren.

Vom Bodensee aus kann man in Friedrichshafen mit der Fähre (stündlich!) zu Schweizer Seite nach Romanshorn übersetzen, in Konstanz kann man direkt über die Rheinbrücke nach Kreuzlingen radeln. Aber auch alle anderen Schiffe der Bodenseeflotte befördern Räder zum Schweizer Ufer.

Die Züge auf den Strecken Waldshut - Koblenz (Schweizer Bahnhof) und Basel (Badischer Bahnhof) - Erzingen - Schaffhausen (Schweiz) - Singen (Deutschland) können zum DB-Binnentarif benutzt werden. Für die Regionalzüge Konstanz - Kreuzlingen (Schweiz) - Wil (Schweiz) gilt die internationale Fahrradkarte (16 DM).

Die Interessen der Radfahrer vertritt in der Schweiz der Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Bahnhofstraße 8, CH-3360 Herzogenbuchsee. In einigen Städten (z.B. Basel und Bern) gibts eine IG Velo. Weitere Infos gibt es beim Schweizer Verkehrsbüro in Frankfurt/M., Kaiserstraße 23, 60311 Frankfurt/M., Tel.: 069/256001-24

Interessierte Radler sich in der Fahrradbibliothek Dresden über das umfangreiche Material für Radreisen in der Schweiz informieren.

jm

Beobachtungen am Gardasee

von Reiner Hultsch

Mich hat sehr beeindruckt, wie man miteinander umging. Ich erkläre es. Auch am Gardasee fahren zu viele mit Autos, auch dort weichen Radfahrer dem Gedränge aus und fahren deswegen im Fußgängerreservat, auch dort wird im historischen Ortskern mit dem Auto gefahren,

-ich habe diese Sätze geschrieben, -ich erbitte Ihre Vorschläge an die Speiche-Redaktion oder den Autor.

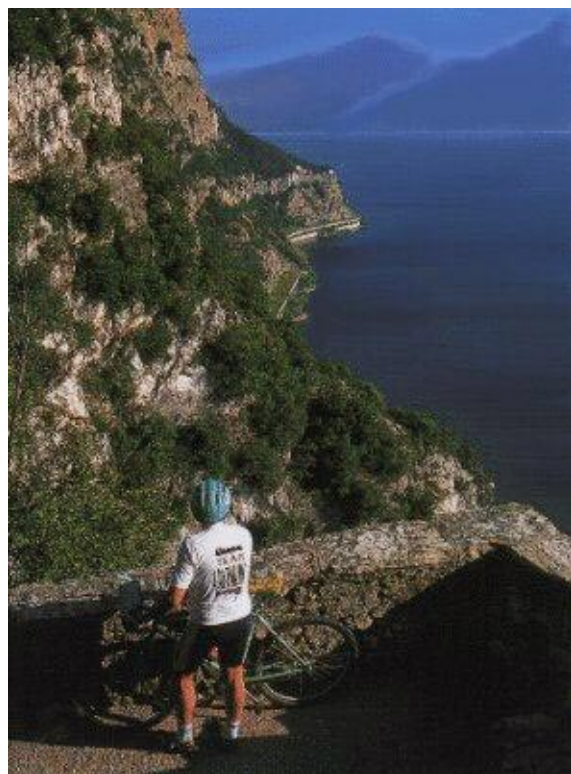
oder Bus) und Verona. Überall kann man „beim Italiener“ essen gehen, in jedem Dorf und in großer Auswahl in jedem Kurort. Etwa nördlich von Garda sind West- und Ostufer mit Hochgebirge, südlich von Mittelgebirge begrenzt. Nur das Südufer grenzt an die Ebene.

auch dort..., auch dort... -ist soweit alles wie bei uns. Den übermäßigen Autogebrauch und die Regelverstöße kann man natürlich nicht billigen. Mir ist aber etwas dabei aufgefallen: Das alles geschieht nämlich ganz friedlich. Einwohner wie Urlauber fahren wie selbstverständlich mit dem Fahrrad zu ihrer Arbeit, zum Baden an der für Fahrzeuge gesperrten Strandpromenade, sie bleiben hinter der Fußgängertraube bis sie bemerkt werden, dann aber werden sie auch immer durchgelassen, man grüßt einander, man dankt, man lächelt sich zu. Wo anders hat sich die Gaststätte etwas weit auf den Radweg vorgewagt, da stehen die Tische und Stühle, dicht am Schanktisch ist Platz, dort fährt man (im Schritt) vorbei, man grüßt, man lächelt. Die Autofahrer beachten, wo es eng ist, auch keine Mindestabstände. Sie lassen aber Platz, wenn sie genügend haben. Ich bin dort an vier Tagen ausgiebig Rad gefahren und dabei nicht einmal an den Rand gedrängt, beschimpft oder angehupt worden. Das ist eigentlich normal, wieso ist es mir dann aufgefallen? Ja, Sie haben richtig geraten, sicher sind Sie auch von hier, es ist nicht überall so. Was soll man tun, damit auch hier alle Menschen im Straßenverkehr friedlich bleiben? Mir ist nur wenig eingefallen: -ich will mich selbst friedlich verhalten,



Wie es dort ist? Wir waren da im niederschlagsärmsten Monat September. Es war nur noch warm, nicht mehr heiß. Der Hauptanstrich war vorbei, alle Dienste waren noch im Gang. Der Fahrradverleih in Garda ist an der Durchgangsstraße, gleich neben der Tankstelle. Man spricht deutsch. Eigene Räder kann man in der Eisenbahn mitbringen; bei Anreise ab und nach München laut Fahrplanauskunft per 17.11.97 in D 288 / D 289. Wir haben es selbst nicht ausprobiert! Ab Verona fährt man das letzte Stück auf eigenen Rädern. Die Schiffe auf dem Gardasee haben uns mit Rädern immer mitgenommen. Man kann Bergsteigen, Wandern, Radfahren, Bootfahren, Schiff-Fahren, Schwimmen. Man kann sich mit der alten Architektur und der wechselvollen Geschichte des Landes beschäftigen. Lohende Tagesausflüge sind zu empfehlen nach allen Orten am Ufer, in die angrenzende Alpenregion, nach Venedig (Bahn

Literatur:
Lindenberg,
Das Europa Bike
Buch; Mairs Geographischer Verlag, Gardasee (Marco-Polo-Reihe). Kompass, Carta turistica 102, Lago di Garda, Monte Baldo.



Mit Rad und Bahn in Sachsen unterwegs**Auf einsamen Wegen von Holzhau über Rehefeld nach Geising**

Am 10.10.97 berichten die Sächsische Zeitung und DNN über die geplante Stilllegung zahlreicher Nebenstrecken der Deutschen Bahn in Sachsen. Schon in den letzten Jahren gab es Streckenstilllegungen. So z.B. im Mai 1997 die Bahn durchs Cunnewalder Tal zwischen Löbau und Bautzen. Die Verantwortlichen scheinen nicht zu wissen, daß sie mit der Stilllegung dieser unrentablen Bahnstrecken auch dem Tourismus einen schweren Schaden zufügen, denn es gibt im Osterzgebirge und der Oberlausitz ein dichtes Netz an ausgeschilderten Radrouten. Doch wer fährt im Erzgebirge Fahrrad, wenn man nicht die Ausgangspunkte mit der Bahn erreichen kann?

In der Speiche sollen bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1998 nun einige reizvolle Radrouten vorgestellt werden, zu denen man mit der Bahn anreisen kann, solange noch Züge auf den von der Stilllegung bedrohten Strecken rollen.

Auch wenn wichtige Investitionen bei den Gleiskörpern ausgeblieben sind, gibt es doch inzwischen erfreuliche Erneuerungen bei den Wagen. So wird z.B. auf den Strecken Freiberg-Holzhau (Muldental) oder Flöha-Neuhaus (Flöhatal) ein neuer Wagentyp mit Rollstuhlteil und großem Fahrradabteil mit Sitzmöglichkeiten direkt beim Fahrrad eingesetzt.

Von Dresden kann man folgende Zugverbindung nutzen:

ab Dresden: SE 4554 6.39 oder 9.39
(gültig ab 1.1.98)

an Freiberg: 7.28 10.28

ab Freiberg: RB 8445 8.19 oder RB 8449 10.35

an Holzhau: 9.11 oder 11.24

Die Route führt über den Erzgebirgskamm und hat nur wenige größerer Steigungen.

In Holzhau startet die Erzgebirgskammroute am Bahnhof. Leider ist der Fernradweg Bayreuth - Hof - Zittau 1996 noch nicht ausgeschildert gewesen. Bis zum Teichhaus kann man die wenig befahrene Straße nach Neuhermsdorf nehmen. Mit Kinder kann man aber auch auf dem ausgeschildertem Wanderweg links der Mulde flüßaufwärts fahren.

Im Gasthof Teichhaus ist eine erste Rast möglich (gute Küche!), und wenn man Glück hat, liegt hier auch kostenloses Material des Fremdenverkehrsamtes aus, in dem ich im letzten Jahr u.a. eine gute Karte mit zwei Radtouren in der Freiburger Region gefunden habe. Also mal nachschauen oder nachfragen lohnt sich unter Umständen.

Nur einige hundert Meter hinter dem Gasthof „Teichhaus“ muß man in einer scharfen Linkskurve die Straße verlassen und geradeaus weiterfahren. Man unterquert eine alte Brücke der ehemaligen Bahnlinie nach Moldava (ohne Oberbau) und fährt ständig in der Nähe eines heute ungenützten Bahndammes. Im Frühjahr sind die Waldwiesen an der Grenze besonders schön.

An der Einmündung eines Wanderweges (blauer Strich) kann man erstmals einem Radwegweiser begegnen. Nach ca. 500m erreicht man den ehemaligen Bahnhof Neuhermsdorf und kann hier ebenfalls einkehren oder auch übernachten. Eisenbahner haben hier liebevoll in einem kleinen Steingarten historische Eisenbahnzeugnisse zusammengetragen.

Vor dem ehemaligen Bahnhof links Richtung Neuhermsdorf, doch bereits nach ca. 100 m wieder rechts in den Grenzweg einbiegen.

In Rehefeld Neuhaus gibt es einen neuen Grenzübergang, und man kann natürlich auch die bömische Seite des Erzgebirgskamm erkunden.

Wer auf sächsischer Seite bleiben möchte, muß in Neuhaus links fahren. Ab Neuhaus gibt es übrigens ein interessantes Kuriosum: eine mit farbigen Rollstuhlsignet markierte Route für Körperbehinderte (Vermutlich Gäste und Patienten des Rehabilitationszentrums Raupennest in Altenberg). Natürlich muß eine solche Route für Rollstuhlfahrer eine hohe Wegqualität aufweisen und darf kaum Steigungen haben, so daß sie auch ideal für Radfahrer geeignet ist. Nun rollt man ein kurzes Stück bergab bis zur nächsten Kreuzung. Dort im spitzen Winkel wieder rechts und auf der mäßig befahrenen Straße mit herrlichem Blick auf Rehefeld-Zaunhaus talwärts.

Im Ort (abweichend von der Routenführung der Seegerkarte) wieder rechts und beim Abzweig der Straße nach Altenberg einer Wandermarkierung folgend auf unbefestig-

tem, aber gut befahrbarem Weg entlang des Kleinen Warmbach mit mäßiger Steigung Richtung Kahleberg.

Die Route führt nach einem kurzen Linkschwenk um den Wüsten Teich herum. Die Wegweiser zum Kahleberggipfel ignorieren, der Schneise 28 folgen und auf asphaltierter Langlauftrainingspiste Richtung Zinnwald-Georgenfeld. Die Route führt vorbei an einem Hochmoor und um die Südseite des Lugstein (893 m ü. NN) herum, vorbei an der Jugendherberge nach Georgenfeld. Dort die Fernverkehrsstraße B 170 überqueren und auf der Neuen Straße bis zum Schaubergwerk fahren. Lit. (1) Eine Führung durch den Besucherstollen vermittelt interessante Einblicke in die Geschichte des Bergbaus im Erzgebirge und das schwere Leben der Bergleute. Ebenso lohnend ist eine Führung in der alten Zinnwäsche – ein eindrucksvolles technisches Denkmal. Herrliche Ausblicke über den Erzgebirgskamm und zur Pinge belohnen die Mühen.

Wem es hier reicht, der kann auf dem mit rotem Strich markierten Wanderweg nach Altenberg fahren und die Müglitztalbahn für die Rückfahrt nach Dresden nehmen.

Reizvoll ist aber auch die Weiterfahrt nach Geising. Der Fernradweg führt in Grenznähe (zunächst unbefestigt, später asphaltiert) auf ruhigen Wegen südlich der Kohlhaukuppe (768 m, Aussichtsturm und Gaststätte). An der nächsten T-Kreuzung den Fernradweg verlassen und gemütlich nach Geising hineinrollen, um mit der Müglitztalbahn nach Dresden zurückzukehren. Unermüdliche können aber auch der Fernradroute weiter folgen über Fürstenau, Fürstenwalde, Liebenau, Börnchen, Waltersdorf, Döbra, Liebstadt nach Pirna (S-Bahn-Anschluß). Lit. (4)

Kartenempfehlung:

(1) Wander- und Radwanderkarte Osterzgebirge, Seegerverlag

(2) ADFC-Radtourenkarte Nr. 14 Lausitz/Östliches Erzgebirge 3. Auflage 1995

Buchempfehlung:

(3) Lutz Gebhard/Jens Ulrich Groß: Fahrradtrekking vom Thüringer Wald bis zur Sächsischen Schweiz, BVA 1993

(4) Radwanderungen

jm

Ein Jahr AG Radverkehrsförderung bei der Stadtverwaltung

die ADFC-Aktiven ziehen Zwischenbilanz

Es war ein schöner Schleichweg für Radfahrer, um von Strehlen nach Gruna zu kommen und sich die Karcherallee zu sparen. Er lief von der Tiergartenstraße in die Basteistraße und dann weiter durch die Nebenstraßen. Eines Tages war der Schleichweg zu. Dicke Betonelemente standen auf dem Durchlaß des Mittelstreifens. Verkehrsberuhigung ohne einen Gedanken an die Radfahrer. Schieben war angesagt. Zum Glück, dachten sich die ADFC-Aktiven, haben wir jetzt die Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung bei der Stadt. Beim nächsten Treffen im Januar 1997 wurde die Sache angesprochen...

Vier Ämter am Tisch und zwei Verkehrsclubs. Letztere können die Sicht der Nutzer einbringen (ADFC und Verkehrsclub Deutschland VCD). Viele der Akteure kennen sich schon länger, waren doch bis 1995 regelmäßig Ortsbegehungen mit Stadtverwaltung und ADFC durchgeführt worden. Herausgekommen war weniger als erwartet. Ab Oktober 1996 deswegen ein neuer Anlauf mit der regelmäßig tagenden AG

nach Leipziger Vorbild. Seitdem gab es 18 Tagungen, d.h. alle drei Wochen eine. Der ADFC ist meist mit drei bis vier Aktiven vertreten, welche sich zuvor meist in einem extra Termin vorbereiten. So kommen pro Woche summiert etwa fünf ADFC-Stunden zusammen. Wie läuft so eine Beratung ab? Am Anfang wird das Protokoll der letzten durchgegangen, am Ende können die Teilnehmenden unter dem Punkt „Aktuelle Anfragen“ beispielsweise auf Probleme hinweisen, die ihnen beim Radfahren in der Stadt aufgefallen sind. Dazwischen liegt die Bearbeitung weiterer, vorher gemeinsam festgelegter Tagesordnungspunkte.

Die Protokollkontrolle zieht sich oft genug über die Hälfte des zweistündigen Abends hin, da gleich in ihr z. B. die unter „Aktuelle Anfragen“ zu lesenden Probleme fachlich diskutiert werden. Auch die in den regulären Tagesordnungspunkten behandelten Themen wurden meist von den „Aktuellen Anfragen“ initiiert. Ausnahmen bilden von der Stadt vorgestellte, den Radverkehr berührende Planungen (Pilotlinie

2, Grundstraße) und allgemeine Themen (wie Radverkehrsnetzgestaltung, Unfallstatistik, Radfahren auf linken Radwegen und an Baustellen etc.), von denen fast alle durch den ADFC eingebracht wurden.

Damit zeigt sich, daß die Gruppe hauptsächlich über zufällig aufgebrachte Themen berät, unabhängig von deren Bedeutung. Hat das Jahr aber etwas gebracht? Ein Rückblick auf die Baumaßnahmen für den Radverkehr war in der letzten Speiche zu finden. Daneben gab es einige weitere Pluspunkte:

- Mit ca. 15 Maßnahmen wie z.B. an der H.-Lindner-Str., der Freigabe von Durchfahrverboten u.ä. konnten einige schnelle Erfolge erreicht werden. Das ist mehr als früher.
 - Informationen zu neuen Entwicklungen im Radverkehr können in der AG gegenseitig ausgetauscht werden. Das bildet fachlich weiter.
 - Die meisten der an der AG Beteiligten fahren selbst Fahrrad.
 - Einige geplante Maßnahmen wurden aus Sicht aller Beteiligten nochmals kritisch durchgegangen, um Fehler zu vermeiden. Kein Thema wurde von vornherein abgelehnt.
 - Die Diskussion grundsätzlicher Dinge, z.B. nach welchen Gesichtspunkten das Radverkehrsnetz in Dresden entwickelt werden soll, welche Standardlösungen für Radwegenden und Grundstückszufahrten optimal sind, und wie mit dem Problem linksfahrender Radfahrer umzugehen ist, hat den Handlungsbedarf in Dresden verdeutlicht.
- Der ADFC muß kritischer Partner der Verwaltung sein. Voila! Wir kritisieren:
- 16 von 53 Themen wurden nicht erfolgreich zum Abschluß gebracht (30 %); weitere 11 Themen waren Ende Oktober noch offen.
 - Die Bereitschaft, neue Lösungen zu suchen, könnte stärker sein. Wenn sich bei einer Maßnahme neue Probleme auftun, müssen diese gelöst werden und nicht als Grund erhalten, nichts zu verändern.
 - Es ist der AG noch nicht gelungen, zu verhindern, daß im Zuge von Straßenumbauten u.ä. sich Radfahrbedingungen

verschlechtern. Beispiele sind die Kreuzung Dürerstr./Fetscherstr. (=neue Einbahnstraßen) oder die Radwegenden Budapester Str. an der Hahnebergstr., (=schräge Borde mit 1 ...2 cm Kante statt bisher kantenlos). Außerdem entstehen noch immer Radverkehrsanlagen, die nicht dem Stand der Technik entsprechen (Fröbelstr. stadtwärts).

- Zu den umgesetzten Maßnahmen gab es bisher noch keine Öffentlichkeitsarbeit, welche die Akzeptanz erhöht.

Die Gruppe muß demnächst zu einem neuen Arbeitsstil finden:

- Abgeleitet von einem Radverkehrskonzept werden eine Prioritätenliste erstellt und die wichtigsten Themen zuerst behandelt.
 - Wird keine Lösung gefunden, muß weitergesucht werden.
 - Unter „Aktuelles“ eingebrachte Themen werden in die Liste eingereiht, vermeintlich einfach zu lösende können vorgezogen werden.
 - Nur unwichtige Themen können bei Schwierigkeiten vorerst gänzlich fallen gelassen werden.
- Die bisherige Ichhabdawasgesehen-Arbeitsweise ist geeignet für den Anfangszeitraum, in dem es noch keine Prioritätenliste gibt. Inzwischen muß es der Gruppe aber möglich sein, zu wichten und an den wesentlichen Themen dranzubleiben. Aber nicht alles kann die Verwaltung lösen. Für die Politiker gibt es auch einiges zu regeln:
- Es ist ein Programm zur professionellen Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr notwendig. Vielleicht müßte dazu das Presseamt in die AG einbezogen werden.
 - Der Stadtratsbeschuß zur Veloroute Gorbitz – Stadtzentrum von 1994 wurde noch immer nicht umgesetzt, da keine Finanzmittel zur Verfügung gestellt wurden.
 - In den Ämtern braucht es mehr Personal für den Radverkehr. Die Umsetzung der Novelle der Straßenverkehrsordnung (Überprüfung der Radwege bezüglich der nach Verwaltungsvorschrift zur StVO jetzt geforderten Kriterien) umfaßt mehr Arbeitsstunden, als zur Zeit dafür zur Verfügung stehen.

Es ist der AG noch nicht gelungen, zu verhindern, daß im Zuge von Straßenumbauten u.ä. sich Radfahrbedingungen verschlechtern.

Viele der Akteure kennen sich schon länger

Radfahren 1998 - was erwartet uns?

Kleine Jahresvorschau für alle Terminplaner

- Wegen der StVO-Novelle muß bis Oktober 98 mehr Geld bereitstehen, um Radwege in einen rechtlich einwandfreien Zustand zu versetzen und an Vorfahrtsstraßen die Radfahrerfurten abzumarkieren. Die generellen Finanznöte wurden in der letzten Speiche schon behandelt.

Die Betonelemente in der Tiergartenstraße sind kein Hindernis mehr. Es war ein harter Kampf. Mitte Januar brachte der ADFC das Thema ein. Bis Mitte April hatte die Verwaltung herausgefunden, weshalb die Teile an dieser Stelle aufgestellt wurden, einen Ortstermin gemacht und sich darauf geeinigt, einen provisorischen Durchlaß zu schaffen. Dazu sollten die Teile ein wenig beiseite gerückt werden. Als im Juli noch nichts passiert war, brachte der ADFC das Thema wieder in die Arbeitsgruppe ein und konnte im August feststellen, daß jetzt tatsächlich eine Lücke frei ist. Weiter so?

Eike & Michael

Welche Termine sollte man sich für gemeinsame Veranstaltungen vormerken?

Noch bevor unser Radtourenprogramm erscheint, wollen wir Ihnen schon vorab die Vorfreude auf vielfältige Fahrradveranstaltungen ermöglichen.

Am 8. März wird die Radfahrersaison mit einer Tour durch die Hellerauer Gartenstadt eingeleitet. Eher sportlich orientierte Radfahrer sind am 19. April zu einer Fahrt durch die Böhmisches Schweiz eingeladen, so daß dann alle fit sind für einen ersten Höhepunkt der Saison: Das 7. Sächsische Radlertreffen am 9./10. Mai, in Colditz an der Mulde.

Ein Wochenende vorher ist voraussichtlich wieder „Tal total“ im Mülsengrund bei Zwickau angesagt, ehemals Ziel des vorletzten Radlertreffens. Im Mai ist zudem noch die Eröffnung des „Veloland Schweiz“, ein hoffentlich hochwertiges Fernroutennetz wird dann „in Betrieb“ genommen.

Eine Sternfahrt gibt es nicht nur zum Sächsischen Radlertreffen, sondern auch in kleinerem Maßstab zu unserem allseits beliebten und von Petrus immer wieder in besonderer Weise bedachten, naaaa? -RADFAHRTAG! Gemeinsam mit der Aktion „Mobil ohne Auto“ am 21. Juni muß es uns diesmal gelingen, für einen besseren Verkehr etwas auf die Beine, resp Räder zu stellen! Nach der Demo radeln wir dann

gemütlich nach Moritzburg, denn nicht nur fordern, sondern auch „Machen“ und dabei Freude am Leben haben soll unser Motto sein.

Die Freude steigert sich dann auf einer Ausfahrt an der Elbe nach Königstein (12. Juli) und kommt auch auf romantischen Wegen ins Seifersdorfer Tal am 9. August auf.

Kulinarische Freuden schließlich dann am 13. September während einer Kneipentour, und wem auch ein wenig Berge, vor allem bergab, Freude bereiten, der sei auf den 11. Oktober und das Schönfelder Hochland verwiesen. Für den radfahrer-mäßig perfekten Wochenanfang sorgen 1998 Carmen und Kerstin, denn am 2. und 4. Montag des Monats gibt es das Abendradeln, wo auf geruhsame Art und Weise die Stadt und möglicherweise auch ein Biergarten erkundet wird (Termine: 27.04.; 11.05.; 25.05.; 08.06.; 22.06.; 13.07).

Der Tag der Sachsen ist diesmal in Hoyerswerda, am 1. Septemberwochenende – sicher ein lohnendes Ziel per Bahn und Rad. Genaue Informationen zu Anfangszeiten, Anmeldemodalitäten, Entfernungen usw. usf. gibt es wieder auf Faltschlägern, Plakaten, in der Speiche; vielleicht schaffen es diesmal auch andere Zeitungen, darüber zu berichten...

dr

Tip fürs Winterradeln: „Mit Bahn und Rad zur Schitour“ - das neue Wunderding aus dem Argus-Fahrradshop in Wien: ein am Fahrrad aufsteckbarer Skiträger (gesehen in „Drahtesel - das Journal für RadfahrerInnen“ Heft 5/6 1997 S. 24)

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, 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.



Dezember

Mittwoch, 3.

19.00 Umweltzentrum
Offenes Treffen der Ortsgruppe - Weihnachtfeier
bitte Teller, Tasse/Becher, Gebäck o.ä., Kerze mitbringen!

Mittwoch, 17.

19.00 Umweltzentrum
Aktiventreffen

Januar 1998

Mittwoch, 7.

19.00 Umweltzentrum
Offenes Treffen der Ortsgruppe.
ab 20 Uhr Thema: StVO-Novelle

Montag, 26.

19.30 Fahrradbibliothek
Wilh.-Franke-Str. 26 bei Meusel
„Fotoernte 97“ - Kurzvorträge über Radreisen mit Dias der Besucher

Mittwoch, 21.

19.00 Umweltzentrum
Aktiventreffen

Mittwoch, 28.

19.00 Umweltzentrum
Vorbereitungsgruppe Radfahrtag

Februar

Mittwoch, 4.

19.00 Umweltzentrum
Mitgliederversammlung:
Gründung des ADFC Dresden e.V.

A17

Seit Sommer läuft das Planfeststellungsverfahren zum 1. Abschnitt der A17 nach Prag zwischen der A4 und der B173. Wer während der Offenlegung der Pläne eine Einwendung geschrieben hat, erhält nun die Möglichkeit, in einem mündlichen Verfahren, zum Erörterungstermin, noch einmal seine Haltung zu erläutern und zu begründen.

Der Erörterungstermin wird ab 16. Dezember im Kulturpalast stattfinden und zwischen zwei Tagen und mehreren Wochen andauern. Die Einladung wird entweder schriftlich an jeden Einwender, wahrscheinlicher durch eine Anzeige in den Tageszeitungen eine Woche vorher erfolgen.

Für die Autobahnkritik ist von großer Bedeutung, daß möglichst viele Einwender an diesem Termin teilnehmen. Außerdem soll der Termin auch einen Bildungs- und Unterhaltungswert dadurch erhalten, daß prominente Personen und Experten die Kritik an der A17 unterstützen. Wer nicht kommen kann, hat die Möglichkeit, eine Vollmacht zu erteilen und sich durch Fachleute der GRÜNEN LIGA vertreten zu lassen. Formulare für die Bevollmächtigung können bei der GRÜNEN LIGA angefordert werden.

Im Vorfeld des Erörterungstermins werden durch die GRÜNE LIGA alle ihr bekannten Einwender angeschrieben und über den Termin und seinen voraussichtlichen Verlauf informiert sowie mit Vertretungsvollmachten versorgt. Wer sich in diesen Verteiler aufnehmen lassen will, wende sich bitte an die GRÜNE LIGA (Schützengasse 16-18, 01067 Dresden, Telefon 4943354, Fax 4943450, e-mail gl.dresden@IPN-B.comlink.apc.org).
aus SAX 12/97

Kein Winterfrust!

Tip des Monats einmal anders: Der Schreiber dieser Zeilen weigert sich beharrlich, diesmal irgendwelche Weihnachtsgeschenkempfehlungen zu geben. Oder brauchen Sie wirklich das Kryptonite Quadra Chain Fahrradschloß für 199,- DM? Das wiegt dann auch 2,6 kg – soviel zum Thema Leichtgewichtstuning. Im Bereich der Fahrradbeleuchtung gab es auf den letzten Messen auch wenig revolutionäres zu sehen; der von Busch und Müller entwickelte 12-V-Dynamo, angeblich schneetauglich, wird wohl frühestens nächstes Jahr auf dem Gabentisch liegen können. Nein, diesmal ist mein Tip anderer Natur: Warten wir, bis der erste Schnee gefallen ist. Und was machen wir dann? Erraten – eine Radtour! Vorher macht das ja keinen Spaß, da ist ja so blödes Schmuttelwetter. Aber auf frischem Schnee, zum Beispiel den Lauf der Prießnitz durch die Dresdner Heide verfolgen, mit einer Thermosflasche Tee im Rucksack... Zudem wirkt eine gewisse Schneedecke unge-



mein verkehrsberuhigend, was sich sogar in einer verminderten Zahl von Unfällen niederschlägt! Und sind wir dann ein Weilchen durch schneeverzauberte Landschaft pedaliert, stellen wir fest, daß im Winter die Gefahr des Schwitzens oft größer ist als die des Frierens, Hände und Füße einmal ausgenommen. Letzteren sollten wir zumindest extradicke Socken gönnen.

Hach, jetzt kann ich mir einen Geschenktipp doch nicht verkneifen, und das ist ein Buch von Sempé und das heißt „Das Geheimnis des Fahrradmechanikers“. Eine anrührende, überraschende Geschichte, versehen mit vielen großen Zeichnungen – kurzum, die richtige Lektüre am warmen Ofen nach einer gut überstandenen Winterradtour...

dr

Der Fahrradpunkt

in seiner bisherigen Form schließt Mitte Dezember vorerst seine Pforten, da die ABM von und mit Herrn Landsberg beendet ist. Wir möchten Ihm für die geleistete Arbeit danken und hoffen, zumindest noch eine Infoecke oder etwas Ähnliches beibehalten zu können. Interessenten, die sich hierbei engagieren möchten, sind herzlich willkommen.

Die Fahrradselbsthilfe-Werkstätten

seien meist geschlossen, wenn mensch mit 5 kaputten Felgen davor steht, ist immer wieder zu hören. Zumindest bei Rad i. O. ergab mein selbstloser Test die Einhaltung der angekündigten Öffnungszeiten (s. Speiche 11/97). Im Haus der Jugend bei Rad ab ist der Zivi tatsächlich nicht immer greifbar, weil er entweder eine wichtige Beratung hat, ein staatsbürgerliches Seminar besucht oder ähnliches, da hilft nur vorher anrufen und davor Nummer herausfinden bzw. direkt im Haus der Jugend (Wiener Straße 41b) den Sozialarbeiter ansprechen. Der müßte dann Bescheid wissen. Katharinenstaße 11: das sind leider nur ganz wenig Leute mit noch weniger Zeit, aber dafür mit ganz viel Ahnung. Hartnäckig bleiben und immer wieder freitags oder samstags versuchen! Für ganz Verzweifelte halten wir in der Geschäftsstelle ein (private) Telefonnummer bereit.

Öffnungszeiten

- Geschäftsstelle im Umweltzentrum, Schützengasse 16, 2. Stock: Mo 8–10 Uhr, Mi 15–19 Uhr
- Fahrradbibliothek J. Meusel, Wilhelm-Franke-Str. 26: Mo, Mi, Fr 18.30–21 Uhr, möglichst nach Voranmeldung (Tel. 44 11 611)