

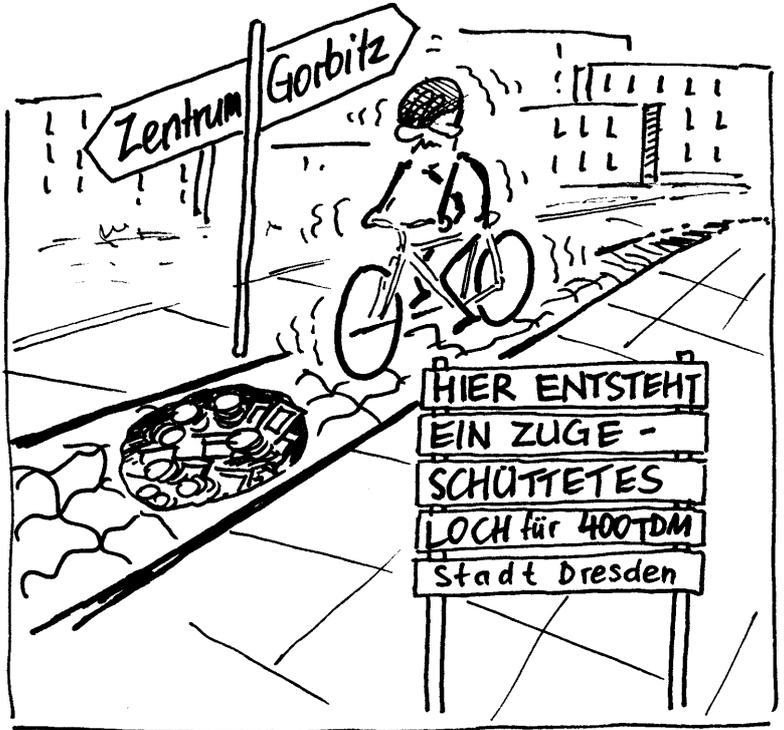
Juli + August 7/98

Effektive Radverkehrsförderung

„Wir möchten den Radverkehr ja gerne fördern, aber bei der vorhandenen Mittelknappheit können wir nicht viel tun“. So oder ähnlich klingt es ADFC-Aktiven und Radfahrern in Dresden immer wieder in den Ohren, wenn sie Vorschläge machen, wie etwas verbessert oder überhaupt hergestellt werden könnte. Kürzlich erst beim Radfahrtag haben wir Oberbürgermeister Wagner so erlebt. Aber auch aus der Verwaltung ist dies immer wieder zu hören.

Tatsache ist: Das Geld ist knapp, und der Radverkehrsetat in Dresden ist geschrumpft. Doch wer genau hingehört und gesehen hat, was der ADFC in den letzten Jahren so gefordert hat, wird feststellen: Es ging zu einem guten Teil um den sinnvollen Umgang mit vorhandenen und verfügbaren Mitteln. Denn Dresdens Verwaltung arbeitet weder effektiv noch en-

gagiert an der Verbesserung der Verhältnisse. Dies liegt zu einem guten Teil an den gegenwärtigen Strukturen. Darum hat der ADFC auf dem letzten Radfahrtag einen Radverkehrsbeauftragten für Dresden gefordert (vergl. letzte Speiche-Ausgabe). Denn einen Neuanfang in der Verwaltung hat Dresden nötig. Einige Beispiele zur bisherigen „Arbeit“ der Zuständigen:



Beispiel 1: Karcherallee, Ecke Tiergartenstraße

Vor etwa einem Jahr wurde die Kreuzung umgestaltet. Der am Großen Garten entlangführende Radweg wird über eine Ampel in Richtung Basteiplatz weitergeführt. Für Radfahrer und Fußgänger wurde ein Druckschalter angebracht, damit diese sich Grün anfordern können (man stelle sich das für Autos vor!). Der Druckschalter befindet sich praktisch unerreichbar etwa 3 m neben dem Radweg auf der rechten Seite des Gehweges (siehe Bild). Alle diese Baumaßnahmen werden zunächst geplant und gezeichnet und in den Ämtern diskutiert. Nutzergerechte Anlagen für den Radverkehr scheinen keine Rolle zu spielen.



Beispiel 2: Veloroute Gorbitz – Stadtzentrum

Nachdem das Projekt jahrelang nicht recht vorankam, hat die Politik nun ca. 400.000 DM für den ersten Bauabschnitt bereitgestellt. Die Planungen hat der ADFC schon vor einem Jahr im Rahmen der Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung anschauen können — und heftig kritisiert. Was dort auf dem Papier stand, erfüllte zum Teil nicht einmal die Grundanforderungen an Radverkehrsanlagen. Zudem waren Maßnahmen konzipiert, welche das Ganze unnötig verteuerten. Das Straßen- und Tiefbauamt versprach, die Planungen noch einmal kritisch durchzusehen. Wer sich anschaut, was zur Zeit gebaut wird, sieht, daß dies nur zum Teil geschehen ist. Das ärgste jedoch: Am A.-Dietrich-Platz wurden auf einer Strecke von vielleicht 200 m gute, große Betonplatten gegen Betonpflaster ausgetauscht (Foto). Betonpflaster der schlechten Art — die Steine haben Kantenabschrägungen, welche den Rollwiderstand erhöhen und für Radwege in dieser Form längst out sind. Von der Braunsdorfer Straße kommend muß ein 3–4 cm hoher Bord gequert werden — Neubau an einer Haupttroute des Radverkehrs! Für die Querung der an dieser Stelle wenig

befahrenen Braunsdorfer Straße soll der Radfahrer übrigens Stoppschilder vorgesetzt bekommen. Bisher ging es ohne. Viel Geld wird ausgegeben, doch wirklich grundlegende Verbesserungen sind nicht entstanden. Die weiter in Richtung Stadtmitte gelegene Freiburger Straße mit ihrem schlechtem Belag ist ein viel größeres Hindernis auf dem Weg von Gorbitz ins Stadtzentrum. Die Malterstraße, die die Velo-Route mit der Kesselsdorfer Straße verbindet, ist als Einbahnstraße ausgeschildert, um Kfz-Schleichverkehr zu verhindern. Für Fahrradfahrer ist sie immer noch nicht geöffnet. Wie wenig Dresden ein geldsparendes koordiniertes Vorgehen hinbekommt, sieht man an der Haltestelle A.-Dietrich-Platz. Diese wurde vor kurzem im Zuge der Pilotlinie 2 umgebaut. Damals schon war klar, daß die Veloroute dort die Gleise queren muß. Gebaut wurde nicht etwa ein extra verbreiteter Übergang, damit es keine Konflikte zwischen Fahrgästen und Radfahrern gibt. Nein, es wurde gedankenlos die schmale Standardlösung hingesetzt.

Beispiel 3: Kesselsdorfer Straße

Der Radweg stammt aus der Wendezeit und ist recht übel. Je ein Vertreter von Ordnungsamt, Straßen- und Tiefbauamt und Stadtplanungsamt sowie zwei ADFC-Mitglieder trafen sich 1997 vor Ort, um Abhilfe zu beraten. Die Stadtverwaltung in der Dienstzeit, die ADFC-Vertreter in ihrer Freizeit. U.a. wurde festgestellt, daß stadteinwärts der Radweg unmittelbar hinter dem Haltestellenhäuschen Bünastraße entlangführt. Kommt jemand hinter dem Unterstand hervor, kann er sehr leicht mit einem Radfahrer kollidieren. Man stellte fest, daß sich das Problem entschärfen läßt, wenn beim nächsten Erneuern der Radwegmarkierung diese einfach ein Stück nach rechts versetzt wird. Die einschlägigen Richtlinien schreiben einen solchen Sicherheitsabstand vor.

Das Stadtplanungsamt fertigte von dem Treffen eine schriftliche Notiz für alle Teilnehmer an. Ein richtiges Protokoll war wohl nicht vorgeesehen.

Kürzlich wurde die Radwegmarkierung mit viel roter Farbe erneuert. Genau an der alten Stelle. Das Problem wurde nicht entschärft. Haben die Verwaltungsmitarbeiter den Vor-Ort-Termin nur als kleinen Ausflug an die frische Luft verbucht?

Beispiel 4: Stadtratsbeschlüsse

Das vom Stadtrat beschlossene Verkehrskonzept enthält einen Plan der Fahrrad(haupt)routes. Für das Ordnungsamt kein Anlaß, ihn zu beachten. Sowohl an der Dürerstraße/Fetscherstraße als auch an der Lübecker/Fröbelstraße wurden per Einbahnstraße Fahrtbeziehungen, die in diesem Plan enthalten sind, gekappt (Speiche berichtete).

Auch der Beschluß des Ausschusses Stadtentwicklung und Bau, die Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung einzurichten, wurde inzwischen still und heimlich beerdigt. Von dem einst dreiwöchentlich tagenden Gremium, dessen Beratungen in Protokollen festgehalten wurden, ist inzwischen nur mehr eine unverbindliche „Gesprächsrunde“ mit anschließender unstrukturierter „Gesprächsnotiz“ übriggeblieben. Wenn gar nicht erst richtig festgehalten wird, was besprochen wurde, braucht man sich hinterher auch nicht dran zu halten.

Details? Einzelbeispiele? Nicht repräsentativ? Die Beispiele könnten um Dutzende andere ergänzt werden. Radverkehrsförderung ist erfolgreich, wenn die Details stimmen. Es ist bekannt, daß Radverkehrsanlagen pro Investitionssumme einen höheren Planungsaufwand erfordern als andere Maßnahmen. Eben weil es auf die Details ankommt. Und diese Aufgabe erfordert gut ausgebildete Mitarbeiter, die regelmäßig geschult werden, um auf dem Stand der Technik zu sein. Das Umweltbundesamt schätzt, daß für eine wirksame Radverkehrsförderung pro 100.000 Einwohner etwa zweieinhalb radverkehrsbezogene Verwaltungsstellen nötig sind. In Dresden müßten sich demnach etwa 7 Mitarbeiter nur dem Radverkehr widmen. Die für Radverkehr in den Ämtern Zuständigen haben gegenwärtig alle noch andere Aufgaben. Somit kommt man für Dresden auf vielleicht zwei Radverkehrsstellen. Extra Stellen sind nötig, denn in der allgemeinen Planung kommt der Radverkehr zu kurz. Nötig ist ein Check aller Planungen vor ihrer Umsetzung bezüglich ihrer Radverkehrsfreundlichkeit. Wenn dies die Planer und Projektanten eines Projektes nicht selbst können (und das hat sich in Dresden gezeigt), so muß ein extra Radverkehrsbeauftragter mit seinem Team das tun. Dieser Erkenntnis Rechnung tragend wurden die Radverkehrsbeauftragten in vielen Großstädten bereits eingerichtet. In Hannover muß der Radverkehrsbeauftragte alle Projekte gegenzeichnen, der „Check“ ist faktisch institutionalisiert. Entsprechend verbindliche Verwaltungsstrukturen hat Dresden nötig. Die Praxis zeigt es.



Die Prominentenradtour der ADFC-Ortsgruppe Dresden brachte in diesem Jahr ca. 20 Teilnehmer auf die Räder. Im Mittelpunkt der geführten Tour durch das Stadtzentrum stand vor allem die Nord-Süd-Verbindung Neustadt-Carolabrücke-St. Petersburger Str.-Hauptbahnhof sowie die Verhältnisse am Postplatz. Nach der Fahrt auf der Schießgasse entstand am Pirnaschen Platz eine spontane Diskussionsrunde (die anschließend planmäßig im Verkehrsmuseum weitergeführt wurde). Auf dem Bild u.a. zu erkennen: Die Stadträte Wolfhardt Pröhl (Grüne) und Barbara Lässig (PDS), Umweltdezernent Klaus Garber und der Leiter des Straßen- und Tiefbauamtes Herr Koettnitz sowie die ADFC-Ortsgruppen-Vorsitzende Dr. Carmen Hagemeister. Weitere Teilnehmer, u.a. Stadträte der FDP und der CDU sowie eine Landtagsabgeordnete, haben die Tour aus Termingründen nur im ersten Abschnitt begleiten können.



Ca. 200 Teilnehmer waren zum 10. Dresdner Radfahrttag am 21. Juni gekommen, um unter dem Motto „Mehr Rechte für Radler“ im großen Zug durch die Stadt zu fahren. Einen ersten Halt gab es am Großen Garten, bei dem eine direkte Durchfahrsmöglichkeit über den Comeniusplatz gefordert wurde. Eine symbolische Verkehrsampel verdeutlichte, wo die Veränderung vorgenommen werden muß.

Einen zweiten Halt gab es an der Königsbrücker Str./Louisenstraße in der Neustadt (Foto). „Kein Ausbau der Königsbrücker Straße ohne Radverkehrsanlagen“, „Kein organisiertes Gehwegparken auf der Königsbrücker zu Lasten der Fußgänger“ und „Freie Fahrt für Radfahrer aus der Louisenstraße in die Löbnitzstraße“ waren hier die konkreten Forderungen. Nach der Rad-Demo lockten die Radtour nach Moritzburg oder einfach das Treiben in der „Bunten Republik Neustadt“.

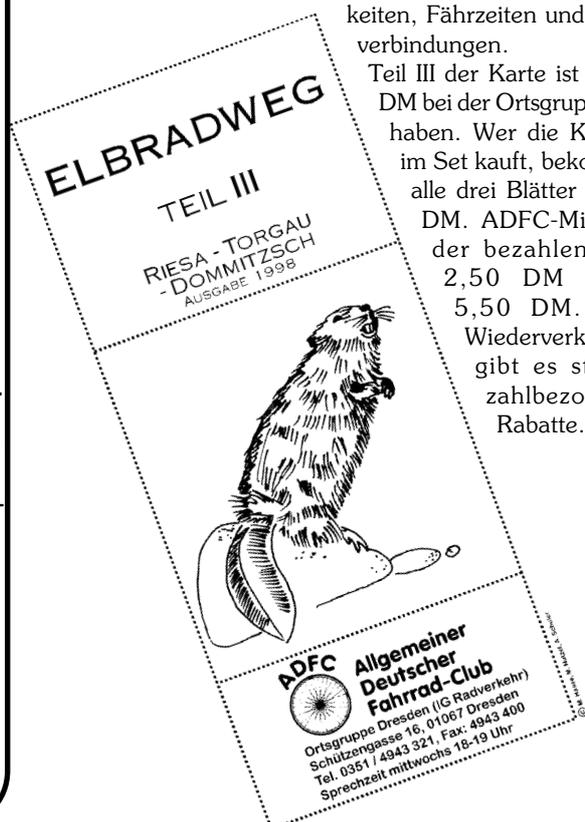
VHS und ADFC

Zwei Abkürzungen- ein Gedanke, zumindest, was das Werkeln am Fahrrad betreffen wird. Exklusiv für Speiche-Leser sei an dieser Stelle schon vorab verraten, daß das Herbstprogramm der Dresdner Volkshochschule ein Fahrradreparatur-Wochenendseminar (nie wieder über die Speiche Technik-Tips rätseln...) und einen Fahrradlernkurs für Erwachsene enthalten wird! Im Kapitel „Büro / EDV / MNT“ werden sich voraussichtlich diese Kurse befinden. MNT heißt übrigens „Mathematik - Naturwissenschaft - Technik“, oder wolltet Ihr etwa im Büro Fahrrad basteln? Wäre ja vielleicht eine gute Ausgleichstätigkeit, wenn man zudem bedenkt, daß Räder einspeichen einen höheren therapeutischen Wert als Korbflechten haben soll... dr

Elbradwegkarte, Teil III erschienen

Als Ergänzung zu den im vorigen Jahr erschienen Teilen I und II der Elbradwegkarte ist jetzt der Teil III Riesa-Torgau-Dommitzsch von der ADFC-Ortsgruppe Dresden herausgebracht worden. Infolge der eifrigen Bautätigkeit der Gemeinden in den letzten Jahren kann man auch in diesem Abschnitt sehr bequem auf dem Elbradweg fahren. Die Karte bzw. das Beiblatt enthält außerdem Hinweise auf den Zustand des Weges, Gaststätten, Übernachtungsmöglichkeiten, Fahrzeiten und Zugverbindungen.

Teil III der Karte ist für 3 DM bei der Ortsgruppe zu haben. Wer die Karten im Set kauft, bekommt alle drei Blätter für 7 DM. ADFC-Mitglieder bezahlen nur 2,50 DM bzw. 5,50 DM. Für Wiederverkäufer gibt es stückzahlbezogene Rabatte.



Dresdner Polizei auf dem Rad

Bei der Fahrraddemo hatten wir uns — wie schon seit Jahren — gewünscht, daß uns die Polizei auf Fahrrädern begleitet. Wie schon seit Jahren wurde dieser Wunsch nicht erfüllt. Aber Fahrräder gibt es bei der Polizei. Seit etwa 2 Jahren fährt die Dresdner Polizei auch Fahrradstreife. Presse-rummel gab es am Anfang, aber da waren Fotos wohl wichtiger als die Vermittlung des Anliegens. Das hat mich mehr interessiert.

So habe ich mich mit zwei PolizistInnen im Polizeirevier Striesen unterhalten. Das Revier liegt im Vogesenweg, nicht allzu weit vom Elbradweg nahe dem Blauen Wunder. Welche Rolle spielen die Fahrradstreifen im Dienstalltag, wollte ich wissen. Was will die Polizei damit erreichen? Wie unterscheidet sich der Dienst per Rad von dem im Auto oder zu Fuß?

Die Fahrradstreifen haben Dienst an Orten, an die PolizistInnen per Auto nicht kommen würden oder damit nicht willkommen wären, z.B. im Großen Garten oder in der Kleingartenanlage am Käthe-Kollwitz-Ufer. Hier gehört zu den Aufgaben unter anderem die Diebstahlsprävention. Ein Einsatzschwerpunkt außer Grünanlagen sind Wohngebiete, vor allem, wenn irgendwo häufiger mal was passiert ist in der vorangegangenen Zeit.

Hier zeigt sich der Vorteil der radelnden Polizei besonders deutlich: Die Personen, die sich lieber nicht erwischen lassen, halten nur nach einem Streifenwagen Ausschau. PolizistInnen auf dem Rad können sich unauffällig annähern. Auch manche andere, die die Polizei nicht fürchten, würden lieber nicht mit ihr im Gespräch gesehen. Wer sich mit einem Polizisten, der mit dem Streifenwagen gekommen ist, unterhält, fällt im Wohngebiet auf; da ist ein Gespräch mit einem Polizisten auf dem Rad angenehmer.

Die Tatsache, daß PolizistInnen mit dem Rad unterwegs sind, wird von vielen mit Erstaunen bemerkt. Manche halten die Polizisten auf dem Rad sogar für einen Gag. Wenn sich herausstellt, daß es sich wirklich um Polizisten handelt, kommen oft Gespräche zustande. „Bürgernähe“ ist das Stichwort, und die erreicht man ohne Pkw einfacher. Die Themen seien meist dieselben wie bei den Fußstreifen, das Fahrrad ist oft nur der Anknüpfungspunkt. Auch wenn es brenzlig ist, kommt die Fahrradstreife leichter mit den Bürgern ins Gespräch und kann die Situation leichter entschärfen als PolizistInnen im Auto.

Eine Fußstreife gibt es in jeder Schicht, eine Fahrradstreife nur, wenn die Zeit es erlaubt im Striesener Revier. Der Vorteil der Fußstreife ist die schnellere Rückrufbarkeit: Der



Weg vom Ende des Reviers zur Wache ist mit dem Auto, das die Fußstreifen in der Nähe abstellen, schneller zurückzulegen. Wenn in einer Stadt mehr Stau herrsche als in Dresden, sei das Rad sicher noch geeigneter, meinten meine GesprächspartnerInnen.

Die Polizisten auf dem Rad fallen wenig auf: spezielle Fahrradkleidung gibt es nicht; das Barett, das als Kopfbedeckung dient, ist derzeit keine seltene Hutmode. Deshalb erleiden PolizistInnen oft die gleichen Schikanen wie andere RadlerInnen auch. Allerdings haben sie bei manchen die Möglichkeit, schnell zuzugreifen: Man steigt kurz vom Rad und schreibt eine Knolle für den, der das Radwegende zugeparkt hat. Einer Fußstreife würde das wahrscheinlich nicht so schnell auffallen, beschrieb man als Vorteil der Fahrradstreifen.

Ansonsten eignet sich das Fahrrad nicht so gut zum Beobachten der Umgebung: Wenn man zu zweit im Streifenwagen sitzt, kann sich einer auf den Verkehr konzentrieren, der andere kann sich rundum umschaun. Auf dem Rad muß jeder auf den Verkehr achten. Aus diesem Grund nehmen PolizistInnen im Streifenwagen Radfahrer, die sich verkehrgefährdend verhalten, besser wahr als Radstreifen.

Verfolgungsfahrten per Rad nimmt man nur dann auf, wenn ein Radfahrer andere stark gefährdet.

Immer wieder fiel der Begriff der „Eigensicherung“: Streifenwagen sind nicht nur eine Gesprächsbarriere zwischen unbescholtenen Bürgern und Polizisten, sondern auch eine Wand zwischen weniger wohlmeinenden Bürgern und der Polizei. Deshalb werden nachts generell keine Fahrradstreifen eingesetzt, auch nicht zur Kontrolle von Radfahrern ohne Licht.

Die üblichen Uniform-Hosen eignen sich zum Radfahren weniger. Irgendwann wird es Fahrrad-Dienstkleidung geben. Eine richtig warme Hose für den Winter wird nicht dabei sein: Da die Radstreifen bürgernah sind, folgt auf die Wärme beim Radfahren die Kälte beim Stehen beim Gespräch mit dem Bürger und dann die nächste Erwärmung auf dem Rad. So bleiben die Radstreifen der wärmeren Jahreszeit vorbehalten. Gegen Regen gibt es den üblichen Dienst-Regenmantel, der zum Radfahren zu lang ist.

Die Wartung der Räder (ein Damenrad mit Rücktritt und Nabenschaltung und ein Herrenrad mit zwei Felgenbremsen und ein paar mehr Gängen) übernimmt der Hausmeister.

Ein Grinsen war die erste Antwort auf meine Frage, wie beliebt denn die Fahrradstreife im Revier sei. Die PolizistInnen seien da unterschiedlicher Meinung. Als prinzipiell sinnvoll sehen alle die Fahrradstreifen an. Manche kommen regelmäßig mit dem Rad zur Arbeit und fahren auch gern Fahrradstreife. Aber es ist keineswegs so, daß die Fahrradstreifen nur von Begeisterten gefahren werden. Wenn eine Streifenwagenbesatzung nicht viel festgelegte Termine hat und es die Arbeit erlaubt, wird sie für die Fahrradstreife eingeteilt. So sollen auch die Polizisten, die sich diese Arbeit nicht aussuchen würden, lernen, welche Vorteile sie hat: Bürgernähe und Überraschungseffekt.

Carmen Hagemeister



Interessantes Detail am Polizeirad:
ein Schmidts-Original Nabendynamo

Vorsicht an Bahnübergängen!

Bei schräg verlaufenden Schienen droht Gefahr

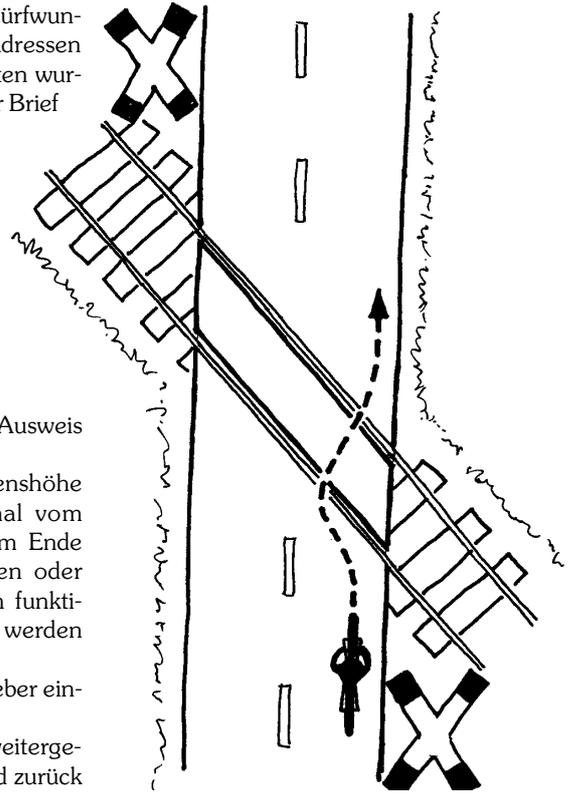
So sollte der Sonntag eigentlich werden: Bestes Wetter hatte uns auf die Räder gelockt, und flott rollten wir über die Landstraße dahin. Nach dem Straßennahkampf auf der Hansastraße freuten wir uns über den geringen Verkehr, bald würden wir in Radeburg sein. Kurz hinter Bärnsdorf tauchte dann der Bahnübergang der Schmalspurbahn auf. Eingedenk schlechter Erfahrungen mit solchen schrägen Schienen (siehe Skizze) war ich gerade dabei, eine Ausweichkurve in Richtung Straßenmitte zu fahren, als es hinter uns kurz hupte. Das verwunderte mich nicht sehr, da Automobilisten solche Situationen oft nicht erkennen und, da sie links überholen wollen, erschreckt sind. Also gebe ich ein kurzes Handzeichen nach links, was meistens dazu führt, das ich erst nach dem Bahnübergang überholt werde, wenn ich wieder am rechten Straßenrand fahre. Wie gesagt, meistens. Der Autofahrer, sagen wir besser Autoraser, wollte mich rechts überholen! Inzwischen war ich aber auch schon wieder nach rechts geschwenkt, was zur Folge hatte, das mich das Auto von hinten

anfuhr und ich dadurch stürzte. Treffer. Nachdem ich mich wieder aufgelesen hatte, verbanden wir erstmal die Schürfwunden und dann tauschten wir die Adressen aus, das Begleichen der Unfallkosten wurde mir zugesichert. Gestern kam der Brief ungeöffnet zurück, Adresse unbekannt...

Schlußfolgerungen:

1. Bei Personenschaden immer die Polizei holen! Egal wer vermeintlich Schuld hat, egal, ob es „nur“ Schürfwunden sind. Nachher ist es doch schlimmer, ich war bis jetzt ca. 6 Mal beim Arzt, Verband wechseln!
2. Beim Austausch von Adressen Ausweis zeigen lassen!
3. Am Unfallort nicht die Schadenshöhe aushandeln! Das Fahrrad erstmal vom Fachmann begutachten lassen, am Ende ist dann doch die Gabel verbogen oder Lenker und Vorbau, obwohl noch funktionsfähig, müssen ausgetauscht werden (Dauerbruchgefahr).
4. Vorsicht an Bahnübergängen, lieber einmal zuviel gebremst...

P.S. Wir sind dann doch noch weitergefahren, bis auf den Keulenberg und zurück nach Dresden. Davon wird aber in der Septemberspeiche berichtet...



dr

Vom Leistungswahn auf zwei Rädern oder: Wenn ich komme, bin ich da.

nach Renz-Polster, Dorothea und Herbert: Radfahren mit Kindern — vom Fahrradkauf bis zur Tourenplanung, Rowohltverlag Reinbeck 1994

Sicher hat Ihnen Ihr Nachbar, Marke dynamischer Mittelfünziger, auch schon berichtet, wie zu „seiner“ Zeit Fahrrad gefahren wurde: 200 km am Tag (mindestens und ohne Gangschaltung), durchschnittlich nicht unter 40–50 km pro Stunde.

Imposant, oder, wo Ihr Fahrradcomputer nach 70 km „Tagespensum“ wieder mal „nur“ 18 km pro Stunde Durchschnittsgeschwindigkeit anzeigt?

Unser Rat in Sachen Mittelfünziger: Zollen Sie erheblichen Beifall doch glauben Sie kein Wort. Solche Zahlen gehören in die Rubrik „Jugenderinnerungen“, denen aus psychologischen Gründen eine gewisse Unschärfe zu eigen ist. Die versöhnlichen Tachometer Marke „Saus-wie-der-Wind“ aus der Nachkriegszeit, die auch im Stehen schon mal 20 km pro Stunde anzeigten, taten ein Übriges, um den Ruhm des stolzen Besitzers zu festigen.

Geschwindigkeiten über 30 km pro Stunde auf der Ebene sind nur kurzzeitig und nur für geübte Radfahrer zu schaffen; stellt man die Gegebenheiten der Geographie und des Windes in Rechnung, sind Durchschnittswerte über 20 km pro Stunde für Nichtrennfahrer schon „traumhaft“.

Aber warum geht es auf dem Sattel immer nur um Kilometerleistungen, Höchstgeschwindigkeiten, Pedalfrequenzen? Gerade das Fahrradreisen erlaubt es doch, einmal einen Kontrapunkt zu setzen zu der üblichen Rennelei nach Zielen und Terminen. Es geht doch um die Erlebnisse am Rande des Weges, und was die Ankunftszeit angeht, so kann man sich leicht und lässig bescheiden: „Wenn ich komme — bin ich da“.

Johannes

Speiche

Informationen der IG Radverkehr, Ortsgruppe des ADFC, Landesverband Sachsen e.V. im Umweltzentrum Dresden,

Schützengasse 16, 01067 Dresden

Tel. 0351 / 49 43 321

Fax 0351 / 4943 400

Redaktion

Tel. 0351 / 49 00 471

Fax 0351 / 49 00 475

E-mail michael.strey@sz-online.de

<http://www.geocities.com/RainForest/3966>

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

Redaktion & Vertrieb: M. Strey, M. Haase, D. Rohark, J. Meusel, U. Hulstsch

Erscheinen: monatlich

Preis: DM 25,- mit GRÜNHORN

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.

Radwege



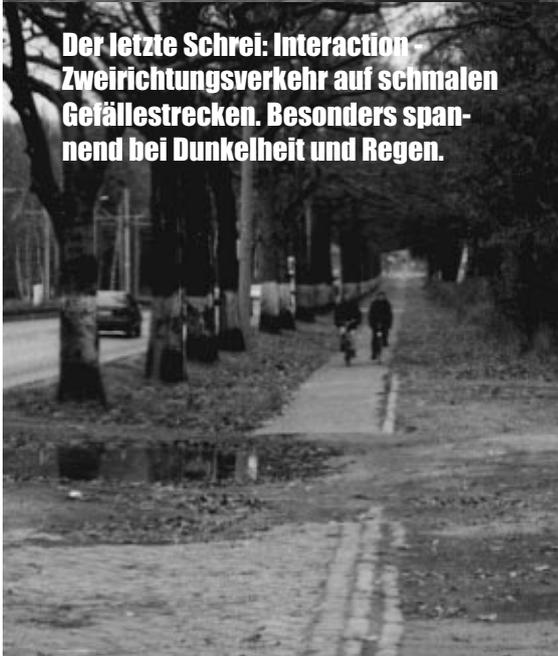
Oben: Mit Knobbies kommst du hier nicht weit, den richtigen Grip auf eng verschwenkten Kopfsteinpflaster-Passagen bieten nur feinprofilerte Reifen mit weicher Gummimischung.



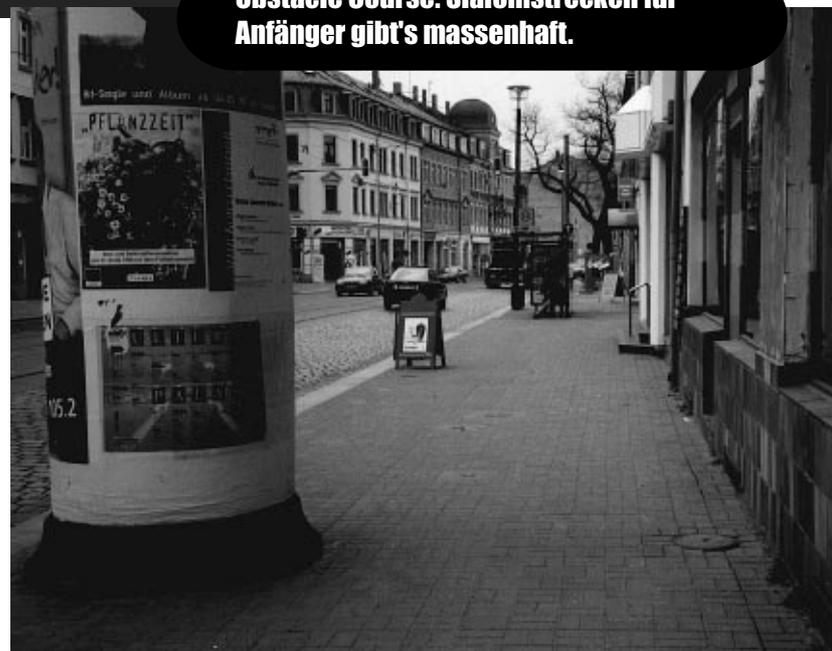
Cooler right angle Turn auf der Dohnaer Str.



Links: Hier kommen die Trial-Spezies voll auf ihre Kosten. Aber Vorsicht: Mit Gegenverkehr ist zu rechnen, der Weg ist als Zweirichtungsradweg ausgeschildert.



Der letzte Schrei: Interaction Zweirichtungsverkehr auf schmalen Gefällestrecken. Besonders spannend bei Dunkelheit und Regen.



Obstacle Course: Slalomstrecken für Anfänger gibt's massenhaft.

Offroad und Downhill sind out. *Radweg-Riding* gilt in der Scene als trendy und verspricht den ultimativen Kick.



Hardcore: Was hier so harmlos aussieht, wird für Anfänger durch den rechtsabbiegenden LKW zur Todesfalle.



Radwege halten immer noch eine Überraschung bereit. Was gestern noch gerade mal für ein warm-up gut war, kann sich heute schon als der härteste Trial entpuppen.



Was dem Biker das Radweg-Riding ist dem Fußgänger das Radweg-Walking. Auf ihre Kosten kommen beide. Große Walker-Gruppen, wie hier im Bild, trifft man aber selten.

Die meisten Parcours enden noch mit einer besonderen Schikane: dem Sprung auf die Fahrbahn. Hier geht's noch mal richtig zur Sache — manchmal auch über's Geländer. (nix für Anfänger!)



Das Beste daran: Das Abenteuer Radweg lockt direkt vor deiner Haustür. Alle hier vorgestellten Pisten sind in den letzten Jahren in Dresden für euch angelegt worden.

Juli

Mittwoch, 1.

19.00 Umweltzentrum
Offenes Treffen der Ortsgruppe

Dienstag 7.

8.30 Postplatz
Senioren-Radwanderung des 1. RSV auf Radwegen durch Dresden (nur bei passendem Wetter)

(Alle Achtung, die Oldies ham's drauf!!! Vgl. Beitrag „Radwege“ im Innenteil. — der Sätze)

Mittwoch, 8.

18.30 Umweltzentrum
Arbeitsgruppe Radverkehrsplanung

Sonntag 12.

10.00 Uhr Schloßplatz
Radtour nach Königstein (Elberadweg) - 30 km

7.00 Klotzsche, Langebrücker Str.

Radtour des RFV Weinböhla nach Panschitz-Kuckau (Kloster Marienstern) - 95 km

Montag 13.

18.00 Neue Mensa (Bergstr./ Zellescher Weg)
Abendradeln / Biergartentour (10 - 15 km)

Mittwoch 17.

19.00 Umweltzentrum
Aktiventreffen

Sonntag 19.

8.30 Elberadweg am Blauen Wunder
Radtour des RFV Weinböhla durch das Weesenitztal nach Stolpen - 100 km

Dienstag 21.

8.30 Körnerplatz
Senioren-Radwanderung des 1. RSV zum Badensee Birkwitz (nur bei passendem Wetter)

August

Sonntag, 2.

Fahrradfest der SZ

Dienstag 4.

8.30 Albertplatz
Senioren-Radwanderung des 1. RSV nach Hellerau -Wahnsdorf (bis 12 Uhr) (nur bei passendem Wetter)

Mittwoch, 5.

18.00 Umweltzentrum
„11 Jahre IG Radverkehr“ - Geburtstagsradtour

Sonntag, 9.

10.00 Kamenzer- /Ecke Nordstr.
Auf romantischen Wegen ins Seifersdorfer Tal (45 km)

Dienstag 18.

8.30 Postplatz
Senioren-Radwanderung des 1. RSV in den Plauenschen Grund (bis 12 Uhr und nur bei passendem Wetter)

September

Dienstag 1.

8.30 Bf Niedersedlitz
Senioren-Radwanderung des 1. RSV nach Rathen (Hinfahrt mit S-Bahn; nur bei passendem Wetter)

Mittwoch, 2.

19.00 Umweltzentrum
Offenes Treffen der Ortsgruppe

Sonntag 13.

13.00 Nürnberger Ei, vor der Sparkasse
Radtour ins Dresdner Südvorland

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. 472 19 20)

Die Werkstatt für die Satteltasche

Erste Hilfe für Mensch und Maschine: In unserer Geschäftsstelle kann jede Radtourenleiterin einen „ADFC-TourBag“ ausleihen, welcher diverse Pannengegenmittelchen bereithält. Bei der Zusammenstellung wurde darauf geachtet, möglichst allen Fahrradtypen, vom Dreigangrad bis zum neuen Bike, gerecht zu werden. Spezialprobleme, wie etwa ein lockeres Tretlager, können damit nicht gleich behoben werden, hier ist eher an eine „Grundversorgung“ gedacht. Das steckt nun drin in der roten Satteltasche:

Ist Aid Mensch (vorderer Reißverschluss):

- Anleitung zur 1. Hilfe
- 2 Wundkompressen
- 1 Verbandstuch
- 1 Dreiecktuch
- 2 Verbandpäckchen
- 1 Mullbinde

Zu ergänzen sind noch Wundpflaster und Leukotape, da diese Sachen nur begrenzt haltbar sind und deshalb lieber frisch gekauft werden. Die anderen Verbandmittel sind steril in unverletzten Pakungen verwahrt und deshalb länger lagerfähig.

Ist Aid Maschine (hinterer Reißverschluss):

- Kompaktwerkzeug mit +/- Schraubenzieher, 4/5/6 mm Innensechskant, 2 Nippelspanner (MTB/Normal), Kettennietdrücker
- 3 Reifenheber
- 1 Rollgabelschlüssel (s. Skizze)
- 1 Flickzeug mit Gummilösung
- dito, jedoch selbstklebende Flicker
- diverser Kleinkram (Rücklicht, Ventileinsatz, Kettenglieder...)

Hier ist noch ein passender Ersatzschlauch mitzunehmen, zwei gängige Größen in 26" und 28" liegen in der Geschäftsstelle (Normalventil).

Wird der Inhalt der Werkzeutasche noch durch eine „LuPu“ und eventuell ein Taschenmesser ergänzt, haben wir für eine Tages-tour wohl genug Werkzeug beisammen. Kabelbinder sind nie verkehrt, die sollten in keinem Radfahrer-Haushalt fehlen. Damit läßt sich wunderbar improvisieren — lockere Kabel bändigen, Schutzbleche befestigen... einfach ausprobieren!

Vorsicht ist beim Einsatz des Rollgabelschlüssels geboten, wenn dieser nicht nach jedem neuen Ansetzen richtig festgedreht wird, ist die Schraube schnell rund. Zusammen mit einem Satz Innensechskantschlüssel ergeben sich aber universelle Einsatzmöglichkeiten. Viele Miniwerkzeuge weisen ungünstige Hebelverhältnisse auf, was diese vor vielen Schrauben, z. B. einer versenkten Vorbau-Klemmschraube, kapitulieren läßt; einzelne Innensechskantschlüssel helfen da immer weiter.

Wer jetzt die Hände über dem Helm zusammenschlägt, der sei auf die Notiz „ADFC und VHS“ verwiesen! Darüber hinaus finden sich auf fast jeder ADFC -Radtour des Fahrradbastelns kundige Menschen, andernfalls helfen dann nur noch zwei Werkzeuge: Das eine ist leider aus PVC, dient aber zum Taxi bestellen (Telefonkarte), das andere ist eher länglich und flach, aus teurem Spezialpapier, mit bunten Mustern und Zahlen bedruckt und verbraucht sich nur halb so schnell, wenn mensch eine BahnCard besitzt...

