

November 11/98

Schilderwald entrümpeln



Der ADFC schreitet in Person seiner Vorsitzenden selbst zur Tat. Dieser Radweg in der Tornaer Straße ist viel zu schmal und noch dazu fehlt ein Abstandsstreifen zur Straße. Wird bei einem parkenden Auto rechts die Tür geöffnet, ist der Radweg in seiner gesamten Breite gesperrt. Glück, wenn in solchem Moment gerade kein Radler kommt... Der ADFC hat seit vielen Jahren diesen unhaltbaren Zustand bemängelt. Hier gehört der Radverkehr auf die mäßig befahrene Fahrbahn. Da die Stadtverwaltung aber selbst nach der StVO-Novelle ihrer gesetzlichen Pflicht offensichtlich nicht nachgekommen ist, kam es Mitte Oktober zu dieser pressewirksamen Aktion.

Viele Städte und Gemeinden können jetzt ihren unübersichtlichen Verkehrsschilderwald entrümpeln. Seit 1. Oktober 1998 darf das blaue Radweg-Schild nur noch dort angebracht sein, wo Radwege in der Regel eine Breite von zwei Metern – mindestens 1,50 Meter – aufweisen und sich in einem ordnungsgemäßen baulichen Zustand befinden. Die ADFC-Aktiven haben sich für Euch umgeschaut, wie es mit der Umsetzung der StVO-Novelle in Dresden aussieht.

Wer trotz alledem der Meinung ist, der Radweg sei doch noch gut, und auf der Tornaer Straße sei ihm doch noch zu viel Verkehr, hier ein zwar nicht so prominentes, aber um so kurioseres Beispiel: Prohliser Allee kurz vor der Niedersiedlitzer Straße. Der Radweg ist hier in seiner gesamten Länge abgebildet. Beachtenswert auch Breite und Oberflächengüte – insbesondere im Bereich der auf dem kurzen Stück mehrfach angeordneten Einfahrten. Ein Radweg, den in einer Tempo-30-Zone niemand will und braucht. Und trotzdem zielt ihn ein neues Radwegschild, somit ist er benutzungspflichtig.

Viele ADFC-Mitglieder halten zum ersten Mal die Speiche in der Hand (obwohl es sie nun schon fast zehn Jahre gibt), und wenn es nach uns geht, nicht zum letzten Mal. Wir möchten Sie gern häufiger über den Radverkehr in Dresden und die Arbeit des ADFC informieren.

Wer Lust hat, auch mal etwas für die Speiche zu schreiben, sei es einen Bericht oder einen Leserbrief, ist dazu herzlich eingeladen. Wenn Sie „Nur“-Leserin oder -Leser sein möchten, können Sie uns auch helfen, und zwar, indem Sie uns mitteilen, welche Themen Sie interessieren.



Neues von neugebauten Radwegen: Ab 8. Dezember soll sämtlicher Verkehr wieder zwischen St.-Petersburger Straße und Fritz-Löffler-Straße unter den Hauptbahnhofbrücken hindurch branden dürfen. Bis dahin entstehen dort auch Radverkehrsanlagen. Auf diesem vor der Conrad-Filiale aufgenommenen Bild ist zu sehen, daß man selbst bei neuen Radwegen mit frisch eingebauten Hindernissen wie Geländern rechnen muß. Aber, so wird gesagt, das ist doch nur ein Zwischenausbau. Irgendwann soll die Straßenbahn bis zur russischen Kirche rechts neben der Fritz-Löffler-Straße fahren, der Radweg führt dann geradeaus rechts neben der Straßenbahntrasse. Bis dahin wird sich mancher Radfahrer noch wundern, warum er von den neuen Radfahrstreifen vor dem Hauptbahnhof am Friedrich-List-Platz mit kühnem Schwenk über die Gleise geschickt wird, um sich kurz darauf nach Rückschwenk an der hier abgebildeten Stelle wieder neben der Fahrbahn zu befinden. Übrigens: Im Rahmen der Gesamtbaumaßnahme Wiener Platz gibt es im Endzustand nach den derzeitigen Planungen für Radfahrer keine direkte Zufahrt von der Wiener Straße aus Richtung Lennéplatz zum Hauptbahnhof mehr, obwohl dies ursprünglich vorgesehen war.

Mitgliederversammlung des ADFC Dresden e. V.

am Mittwoch, dem 3.2.1999 um 19 Uhr
im Umweltzentrum, Schützengasse 16

Vorschlag zur Tagesordnung:

- Begrüßung
- Wahl des Versammlungsleiters und des Protokollführers
- Bericht der Vorsitzenden, anschließend Aussprache
- Bericht der Kassenwartin, Haushaltsentwurf 1999
- Planung für 1999: Projekte, Zuständigkeiten
- Wahl von Referentinnen und Referenten für Sachgebiete
- Wahl der Delegierten zur Landesmitgliederversammlung
- Anträge der Mitglieder
- Verschiedenes

Wir laden alle Mitglieder herzlich ein. Gäste sind herzlich willkommen.

Verkehrsökologisches Kolloquium an der TU Dresden

am Mittwoch, dem 25.11.98,
9.20 Uhr – 10.50 Uhr

TU Dresden, G. Potthoff-Bau, Raum 13
(Hettnerstr. 13)

Prof Dr. Gerhard Hahn-Herse und Studenten (TUD, Inst. f. Landschaftsarchitektur, Landschaftsplanung): **Vorstellung des Vertiefungsseminars „Landschaft und Verkehr“**

Thema: Radfahrkonzeption im TU-Gelände

Diese Kolloquien sind in der Regel öffentlich, so daß auch für Nichtstudenten oder Studenten anderer Fakultäten die Möglichkeit zur Teilnahme besteht.

Carmen

Dresdner ADFC- Mitglieder im Bundestag

Die Bundestagswahl 1998 hat die Zahl der ADFC-Mitglieder im Bundestag um zwei auf 19 erhöht. Allein zwei davon kommen aus Dresden: Arnold Vaatz (CDU) war bisher sächsischer Umweltminister, Antje Hermenau von Bündnis 90/Die Grünen hat schon Parlamentsserfahrung. Es ist zu wünschen, daß die Dresdener Situation der leeren Kassen in punkto Radverkehr beide motiviert, sich für spezielle Bundesmittel zur Radverkehrsförderung einzusetzen – ähnlich dem „masterplan fiets“ in den Niederlanden.

Briefe an die



Redaktion

Ina Hultsch aus Dresden-Strehlen schreibt:

Liebe Speiche!

Ich weiß, Ihr bemüht Euch, aber die Zuständigen eben leider nicht, deshalb will ich heute einmal meinen Weg zur Arbeit schildern.

Ich fahre fast immer mit dem Rad. Ein Auto ist erstens unwirtschaftlich und außerdem zu den üblichen Berufsverkehrszeiten zu langsam. Auch mit dem ÖPNV wäre ich länger unterwegs.

Die Stadtverwaltung behauptet, umweltfreundlich zu sein, der bisherige Bundeskanzler hat versprochen, den CO₂-Ausstoß senken zu lassen. Beides müßte zu guten Bedingungen für Radfahrer geführt haben. Die Praxis sieht leider anders aus:

Als erstes, wenn ich zur Hofeinfahrt herauskomme, stehen manchmal Autos so auf dem Fußweg daß ich kaum vorbeikomme (meistens zu Zeiten wo alle zu Hause sind). Dann fahre ich auf der Tepplitzer Straße Richtung Zellescher Weg. Dort ist auf den alten Radweg aus DDR-Zeiten etwas rote Farbe geschüttet und ansonsten nichts daran gemacht worden. Hinter der Heinrich-Zille-Straße steht gar kein Verkehrszeichen, wo früher das Radwegschild war, so daß ich nicht weiß, ob ich dort überhaupt fahren darf, oder ob ich dort fahren muß. Dann folgt indirektes Linksabbiegen in den Zelleschen Weg. Bis zum Fritz-Förster-Platz ist der alte DDR-Radweg ebenfalls nur rot angemalt worden. Im Laufe der Jahre haben sich dort Wellen gebildet, die bei zügigem Fahren ebenfalls stören. Man kommt sich vor, wie auf dem Pferd. An Schleusendeckeln muß man die 10 cm links oder rechts davon treffen, die nicht mit angehoben sind. Hinter dem Fritz-Förster-Platz ist einfach auf dem Fußweg an der Bushaltestelle ein Streifen rot gemalt worden. Ab hier bis zum Ziel ist erst nach 1990 gebaut worden. Die nächste Gemeinheit ist der Nürnberger Platz. Die Auf und Abfahrten sind zu steil, statt der Bordkanten scheint das Schnittgerinne abgesenkt worden zu sein. Noch schlimmer ist der Gleisbereich. Er ist nur in langsamem Schrittempo befahrbar. An der Stelle, wo es schon vor der Wende schlecht war, aber noch nicht ganz so wie jetzt, wurde auch nur Rot aufgetra-

gen. Als nächstes folgt eine 90°-Kurve, fast am Ort. Unzureichende Bordabsenkungen sind an der Hübnerstraße, Liebigstraße und Bernhardstraße. Es ist ebenfalls Schrittgeschwindigkeit erforderlich. Das wiederholte Anfahren kostet zusätzlich Zeit und Kraft. Hinter der Bernhardstraße bis zur Bushaltestelle Chemnitzer Straße kann ich ausnahmsweise zügig fahren. Die Verschwenkung an der Bushaltestelle hat einen unmöglichen Kurvenradius. Gibt es da keine Regel, wie zu bauen ist?

Der Zugang zu meinem Arbeitsplatz befindet sich links der Nossener Brücke, etwa in Brückenmitte, die früher mögliche Querung auf der Brücke wurde beseitigt, so daß ich die letzten 400 Meter schieben muß.

Der Rückweg bietet im allgemeinen die gleichen „Attraktionen“. Einiges kommt noch dazu.

Die Fahrbahnübergänge zwischen den Brückenüberbauten haben unzumutbare Kanten, die einzige Möglichkeit, glatt hinüber zu kommen, befindet sich rechts außerhalb des Radweges.

Die Regelung am Fritz-Förster-Platz ist unklar und gefährlich.

Die Sache mit den Schleusendeckeln ist noch etwas schlimmer als auf dem Hinweg. Platz zum Überholen gibt es weder auf dem Hin- noch auf dem Rückweg.

Dr. Manfred Zweynert schreibt:

Radwege werden vom Laien gewöhnlich als die sichersten Radverkehrsanlagen eingeschätzt. Wir Alltagsradler aber wissen, daß die Gefahren an den Kreuzungen lauern, weil die Kraftfahrer beim Rechtsabbiegen nicht an die Radler denken.

Als ich am 8. September auf der Brücke über die Eisenbahn auf der Budapester Straße in Richtung Stadtzentrum unterwegs war, schaltete 50 m vor der Kreuzung mit der Josephinenstraße die Ampel auf Grün. Ich steigerte mein Tempo auf etwa 25 km/h, da bemerkte ich in Höhe der Ampel, daß sich ein PKW blinkend dem Radstreifen näherte, offensichtlich in der Absicht, rechts abzubiegen. Meine Gefahrenbremsung führte zum Sturz, der PKW-Fahrer hielt mit dem rechten Vorderreifen auf dem Radstreifen.

Die herbeigerufene Polizei „sah“ keine Gefährdung, ins Protokoll wurde erst durch meinen Einspruch aufgenommen, daß das Fahrzeug bereits auf den Radweg gefahren war.

Im Ergebnis des Unfalls hatte ich eine Schürfwunde am Knie und einen Dreiangel in der Hose. Meinem Schadensersatzantrag in Höhe von 70 DM wurde von der HUK-Coburg „ohne Anerkennung einer Rechtspflicht“ stattgegeben.

Vom Müglitztal ins Bahratal

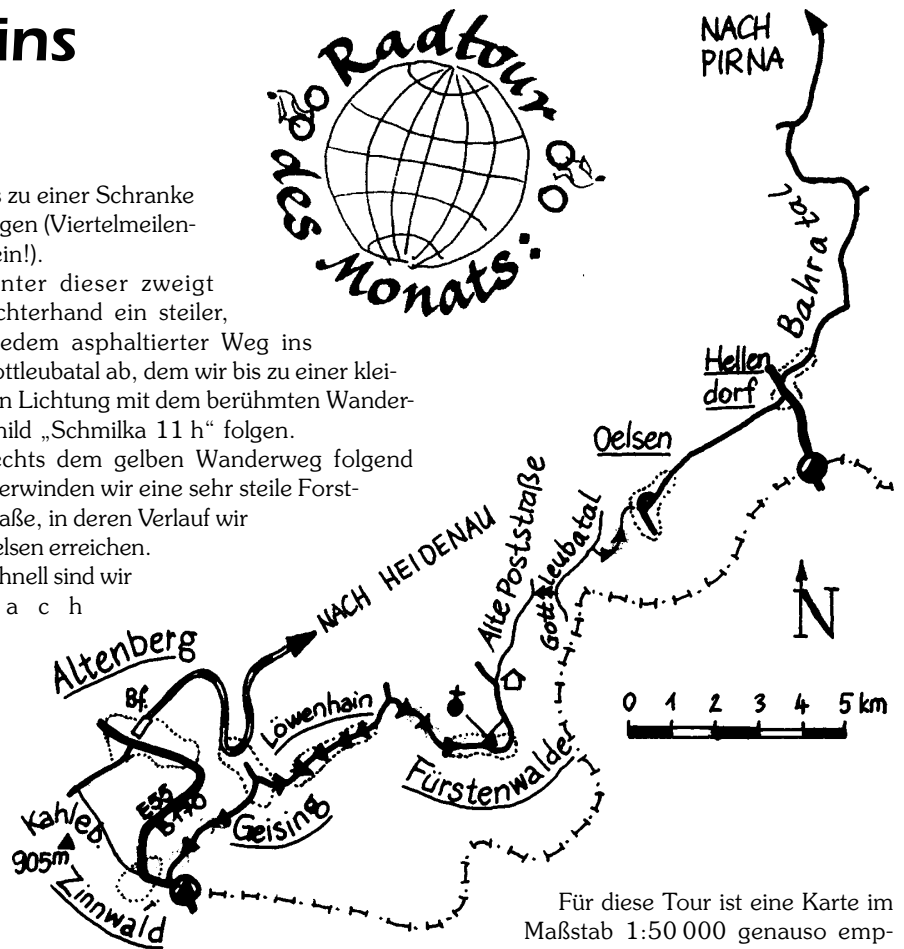
Zwischen Erzgebirge und Sächsischer Schweiz erwartet uns ein rascher Wechsel von tiefeingeschnittenen, windgeschützten und sonnigen Tälern, die uns unvermittelt auf die weiten, windigen Ebenen des Grenzkammes leiten. Historische Postmeilensäulen finden wir ebenso wie alte, aufgelassene Straßen, wenn wir in Altenberg aus dem Zug steigen.

Ausdauerfreaks fahren von Dresden über Lockwitz, Kreischa, Reinhardtsgrμμα, Oberfrauendorf, Schmiedeberg, Bärenfels, Schellerau und die Schneise 28 am Kahleberg vorbei nach Zinnwald, wo die vom Bahnhof kommende Straße nach Rehefeld (am neuen Raupennest „III“ vorbei) gekreuzt wird. In Zinnwald geht es in rasanter Fahrt auf bestem Asphalt nach Geising zur Hauptstraße.

Scharf rechts biegen wir nach Löwenhain ab, wo uns vor einer erneuten Abfahrt eine steile Pflasterstraße erwartet. Eventuell muß man hier ein kurzes Stück schieben, da im Ort gebaut wird.

An der nächsten markanten Kreuzung wenden wir uns erneut nach rechts und fahren nach Fürstenwalde, wo wir die Kirche anvisieren. Links an der Friedhofsmauer entlang entdecken wir einen Fuß/Radweg, der uns hinauf zur Straße bringt. Einen Schutzhütte zeigt uns den Abzweig der alten „Dresden-Teplitzer Poststraße“ an, der wir

bis zu einer Schranke folgen (Viertelmeilenstein!). Hinter dieser zweigt rechterhand ein steiler, ehemals asphaltierter Weg ins Gottleubatal ab, dem wir bis zu einer kleinen Lichtung mit dem berühmten Wanderschild „Schmilka 11 h“ folgen. Rechts dem gelben Wanderweg folgend überwinden wir eine sehr steile Forststraße, in deren Verlauf wir Oelsen erreichen. Schnell sind wir
n a c h



Für diese Tour ist eine Karte im Maßstab 1:50 000 genauso empfehlenswert wie ein robustes Rad. Funktionsklamotten (winddichte und atmungsaktive Sachen) machen die Wechsel zwischen sonnigen Tälern und zugigen Ebenen angenehmer.

dr

Radfahren anderswo

Kongo

„Ein Radfahrer kam den Hang hoch, uns entgegen. Auf seinem schmächtigen, nackten Oberkörper glitzerte der Schweiß. Über seinen Gepäckträger lagen drei riesige Fische mit einer Länge von gut anderthalb Metern. Insgesamt mehr als hundert Kilometer radelte dieser Mann über diese unmögliche Straße, um drei Fische abzuholen! Ihre Köpfe und Schwänze baumelten auf beiden Seiten vom Gepäckträger herunter, ihre Mäuler weit aufgesperrt, als ob auch sie diese absurde Fahrt ermattet hätte. Der Radfahrer hatte sie zum Schutz gegen die gleißende Sonne mit Grasbüscheln zugedeckt.“

Im Laufe des Tages sollten wir noch vielen Kleinhändlern begegnen. Manche waren zu dritt unterwegs, und manchmal hatte ein Vater seinen Sohn mitgenommen, der dann hinten anschieben mußte. Andere transportierten getrockneten Fisch in geflochtenen Körben, wieder andere hatten nur zwei Fi-

sche oder drei kleinere erstanden. Die Radler waren ausnahmslos hager, wettergegerbt und schweißgebadet.

„Wieviel verdienen sie mit so einer Fahrt?“ Salumu überlegte. „Sieben Dollar? Zehn vielleicht? Auf jeden Fall weniger als die Männer, die mit Palmöl von Isiro nach Bunia radeln.“

Von Isiro nach Bunia! Das sind sechshundert Kilometer.

„Hast Du sie nie gesehen? Ihre Route führt an unserem Haus vorbei.“

„Etwa die Burschen mit ihren gelben Kanistern?“ Sie kamen von der Hauptstraße und rollten an Salumus Haus vorbei den Hang hinunter in Richtung Markt: gelbe Flecken, die hinter dem grünen Laub im Garten vorbeiflitzten.

„Vier Kanister zu jeweils zwanzig Liter, das sind achtzig Liter pro Fahrt“, rechnete Salumu vor. Er lachte über meine Verwunderung. „Du mußt schon etwas tun, wenn du nicht vor Hunger sterben willst. Was glaubst du, wie ich angefangen habe?“

Liebe Joris: „Mobutus Kinder“, in „Lettre International“, Heft 42, Herbst 1998

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 / 49 43 400

Redaktion

Tel. u. Fax 0351 / 412 95 35
E-mail michael.strey@sz-online.de
<http://www.geocities.com/RainForest/3966>

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

Redaktion & Vertrieb: Michael Strey, Michael Haase (mh), Daniel Rohark (dr), Johannes Meusel, Ute Hultsch

Erscheinen: monatlich

Preis: im Jahresabo DM 25,-

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.

November

Mittwoch 4.

19.00 Umweltzentrum
Offenes Treffen der Ortsgruppe

19.30 Fahrradbibliothek Wilh.-
Franke-Str. 26 (Meusel)
Dia-Vortrag: Mit dem Fahrrad
über den Karakorum-Highway
(Fahrradabenteuer zwischen
Pakistan und China)

Donnerstag 5.

18.00 Umweltzentrum
AG Radverkehr

Sonntag 8.

9.00 Kurhaus Bühlau
Fußwanderung des RFV
Weinböhla zum Borsberg und
nach Graupa

Montag 16.

19.30 Fahrradbibliothek Wilh.-
Franke-Str. 26 (Meusel)
Dia-Vortrag: Kreta per Rad
(Erlebnisse unter der Mittel-
meersonne)

Sonntag, 22.

9.00 Bf Coswig
Fußwanderung des RFV
Weinböhla durch das Saubach-
und Regenbachtal

Mittwoch 25.

19.00 Umweltzentrum
Aktiventreffen

Dezember

Mittwoch 2.

19.00 Umweltzentrum,
Schützengasse 18, großer
Versammlungsraum (Raum
über der Gaststätte
unter dem Dach)

Weihnachtsfeier
alle ADFClerinnen
und ADFCler,
nicht nur die
aktiven, alle, die



mit uns 1998 zusammengear-
beitet haben, und
alle, die uns gern kennenlernen
möchten, sind herzlich eingela-
den.

Bitte Teller, Tasse/Becher, Ge-
bäck, Kerze o. ä. mitbringen

Sonntag 6.

9.00 Bf Coswig
Fußwanderung des RFV
Weinböhla in den Moritzburger
Wald

Mittwoch 16.

19.00 Umweltzentrum
Aktiventreffen

Januar 1999

Mittwoch 6.

19.00 Umweltzentrum, großer
Versammlungsraum
Offenes Treffen der Ortsgruppe

Sonntag 10.

8.00 Bf Coswig
Fußwanderung des RFV
Weinböhla in den Moritzburger
Wald (ca. 15 km)

Montag 16.

19.30 Fahrradbibliothek Wilh.-
Franke-Str. 26 (Meusel)
Dia-Abend: Fotoernte 98 (mit
Kurzvorträgen und Dias der
Besucher)

Mittwoch 20.

19.00 Umweltzentrum
Aktiventreffen

Mittwoch 28.

19.00 Umweltzentrum
Vorbereitungsgruppe Radfahr-
tag

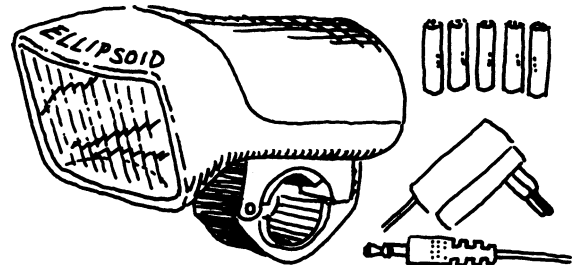
Öffnungszeiten

- 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)

Praxistest

Leuchtstark

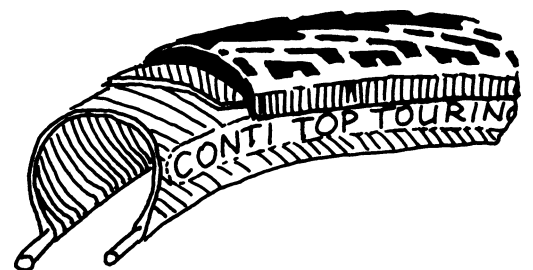
zeigt sich der Frontscheinwerfer "Ellipsoid" von Sigma Sport auf Dresdens herbstlich-dunklen Straßen. Dabei ist es Sigma gelungen, die Lampe konsequent auf den Einsatz von Akkus hin zu gestalten. Im Batteriefach findet sich Platz für 5 Mignon-Zellen, so daß bei herkömmlichen Akkus mit einer Zellenspannung von



1,2 Volt auch wirklich 6 Volt Betriebsspannung erreicht werden. Einmal eingelegt und verschraubt, müssen die Akkus nicht mehr aus dem Gehäuse entfernt werden, da sie mittels Klinkenstecker von außen aufgeladen werden können. Das dazu angebotene Ladegerät kostet zwar nur 12,90 DM, bietet dafür aber keinerlei Funktionen außer der Ladespannung selbst von 9 Volt; die auf den Akkus angegebene Ladezeit muß persönlich überwacht werden. Im Elektronikfachhandel erhält man bessere Ladegeräte mit automatischer Ladeabschaltung, Defekterkennung und dergleichen, Kostenpunkt um die 80 Mark. Die von Sigma im Fünferpack für 20 Mark angebotenen Akkus (Nickel-Cadmium) bieten 800 mAh, rein rechnerisch ergeben sich 2 Stunden Betriebsdauer. Wiederum im Elektronikfachhandel sind NiCd-Akkus mit 1000 mAh und Schnellladefähigkeit erhältlich, der Stückpreis liegt nur unwesentlich höher. Vor- und Nachteile zugleich bietet der patentierte Ratschenschlüssel: Ohne Montageaufwand ist die Lampe in Sekundenbruchteilen an jedem Lenker befestigt — der Lichtkegel muß aber bei jedem neuen Einsatz erst wieder korrekt ausgerichtet werden. Speicher-Urteil: Im Stadtverkehr empfehlenswert, für lange Fahrten sind Leuchtdauer und Ausleuchtung der Fahrbahn zu gering.

Pannensicher und lauf ruhig

ist der "Top Touring 2000" von Continental, der seit geraumer Zeit auf meinem Hinterrad seinen Dienst versieht. Einen guten Reifen merkt man vor allem dadurch, daß man ihn nicht merkt: Keine Pannen trotz täglichen Fahrens über Scherben und Bordsteinkanten, hervorragendes Abrollverhalten und gute Kurvenlage schlagen hier zu Buche. Nach negativen



Erfahrungen mit dem Vorgängermodell zeigt der Reifen Qualitäten, die ihn zu einer echten Alternative zum „Marathon“ von Schwalbe machen. Die Seitenwand ist stabiler und der Abrieb geringer, was beim Vorgänger der Preis für geringes Gewicht und gute Haftung bei Nässe und Kälte waren. Über Erfahrungen im Wintereinsatz wird später berichtet!