

Dezember + Januar 12/98

Wer ist schneller?

Ein Zeitvergleich zwischen ÖPNV und Fahrrad

Ich habe es getan. Bin den Werbebotschaften für Öffentlichen Verkehrsmittel gefolgt, habe mein Individualverkehrsmittel stehen lassen und Busse und Bahnen der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) genutzt. Im April/Mai diesen Jah-

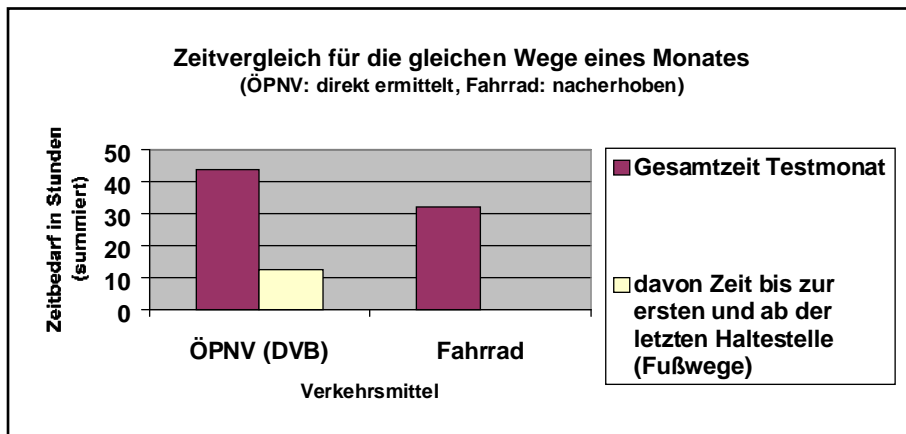
res, einen ganzen Monat lang. Und habe fleißig aufgeschrieben, was so passiert ist. Habe mir vor allem gründlich die Zeiten notiert — wann ich losgegangen bin, wann ich an welcher Haltestelle war, wann laut Fahrplan die Straßenbahn oder der Bus kommen sollte und wann er wirklich kam, wie voll das Fahrzeug war und wie lange ich von der letzten Haltestelle bis zum Ziel gelaufen bin. Denn ich wollte vergleichen. Mein Individualverkehrsmittel ist ein Fahrrad und wird folglich mit Muskelkraft betrieben. Es dürfte gegen die motorgetriebene, oft auf eigenem Gleiskörper fahrende Straßenbahn im Zeitvergleich kaum eine Chance haben — könnte man denken. Doch die Ergebnisse sind eindeutig: Mit dem Fahrrad ist man schneller. Man ist schneller in einer Großstadt wie Dresden, wo viele der Punkte, die man im Laufe eines Tages aufsucht, gleich mal vier oder sechs Kilometer auseinanderliegen. In meinem Fall läßt sich mit dem Rad über ein Viertel der Zeit einsparen.

Im Testmonat war ich knapp 44 Stunden im Einzugsbereich der DVB mit öffentlichen Verkehrsmitteln einschließlich Fußwegen von oder zur Haltestelle unterwegs. Letztere machten 28 % der Gesamtzeit aus. Die Zugreisen an Wochenenden gingen in

nicht sehr oft). Aber auch mit dem Rad ist der letzte Kilometer bis zum Haus schwierig: eine starke Steigung kostet Kraft und Zeit. Der Testmonat war eigentlich für die Öffentlichen Verkehrsmittel ein günstiger Monat: Umleitungen und Havarien hielten sich in Grenzen, ja, die Umleitung der Linie 2 über die Kesselsdorfer Str. war sogar gegenüber dem Normalzustand für mich vorteilhaft. Trotzdem habe ich einen halben Tag verschenkt.

Man mag gegen diese Rechnung einwenden, in der Straßenbahn könne man die Zeit besser nutzen, weil man z.B. lesen kann. Dem ist zu entgegnen, daß Radfahren gleichzeitig Fitnessstraining ist — und somit ebenfalls doppelt genutzte Zeit.

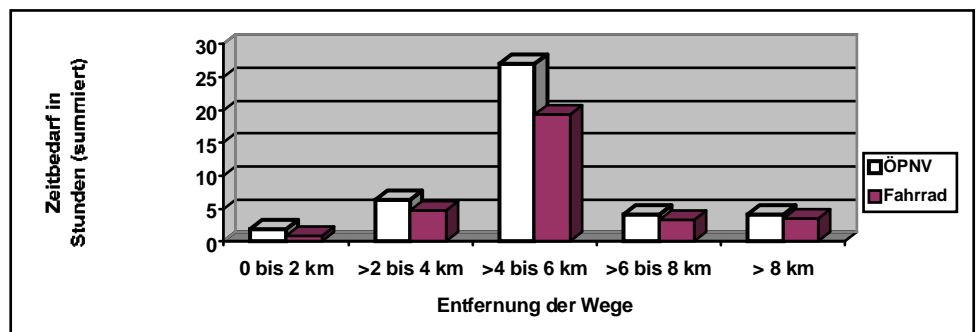
Interessant ist auch, daß der Zeitvorteil des Fahrrades unabhängig von der Entfernung der zurückgelegten Fahrten auftrat (Und dabei rase ich keineswegs mit dem Fahrrad.): Gerechnet jeweils von Tür zu Tür (Startort-Zielort) kam ich mit dem ÖPNV und den zugehörigen Fußwegen auf eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 7,8 km je Stunde — bezogen auf die Luftlinienentfernung. Mit dem Fahrrad betrug die so ermittelte Geschwindigkeit 10,7 km je Stunde, ohne daß hierbei meine schnell-



res, einen ganzen Monat lang. Und habe fleißig aufgeschrieben, was so passiert ist. Habe mir vor allem gründlich die Zeiten notiert — wann ich losgegangen bin, wann ich an welcher Haltestelle war, wann laut Fahrplan die Straßenbahn oder der Bus kommen sollte und wann er wirklich kam, wie voll das Fahrzeug war und wie lange ich von der letzten Haltestelle bis zum Ziel gelaufen bin. Denn ich wollte vergleichen.

Mein Individualverkehrsmittel ist ein Fahrrad und wird folglich mit Muskelkraft betrieben. Es dürfte gegen die motorgetriebene, oft auf eigenem Gleiskörper fahrende Straßenbahn im Zeitvergleich kaum eine Chance haben — könnte man denken. Doch die Ergebnisse sind eindeutig: Mit dem Fahrrad ist man schneller. Man ist schneller in einer Großstadt wie Dresden, wo viele der Punkte, die man im Laufe eines Tages aufsucht, gleich mal vier oder sechs Kilometer auseinanderliegen. In meinem Fall läßt sich mit dem Rad über ein Viertel der Zeit einsparen.

die Bewertung nicht mit ein. Viele der Wege kehren öfters wieder, z.B. der tägliche Arbeitsweg. Also fiel es mir nicht schwer, anschließend auch die Fahrzeiten mit dem Fahrrad (einschließlich bepacken und anschließen) zu messen. Hätte ich im Testmonat das Fahrrad benutzt, wäre ich für



die gleichen Ortsveränderungen zwölf Stunden weniger unterwegs gewesen: 32 Stunden Fahrzeit hätten gereicht. Ich wohne am Stadtrand, bis zur Straßenbahnhaltestelle sind es 8 bis 10 Minuten (der Zubringerbus hält näher, doch bedeutet er einmal Umsteigen mehr und fährt

sten Meßfahrten angesetzt wurden. Interessant wäre es nun sicher, auch die Automobilgeschwindigkeit zu ermitteln. Dies habe ich nicht getan, doch deuten

Fortsetzung von S. 1

Untersuchungen darauf hin, daß diese in der Tür-zu-Tür-Relation ebenfalls kaum höher liegt (Staus, Parkplatzsuchzeit ...).

Seltsam ist nur eines: während das Fahrrad schneller als der ÖPNV und gesünder für seinen Nutzer ist, wird es wesentlich schlechter finanziert. Zwei bis drei DM pro Einwohner werden pro Jahr in Dresden von der öffentlichen Hand ins Radverkehrsnetz investiert. Beim ÖPNV sind es Größenordnungen von 150 bis 300 DM pro Einwohner und Jahr.

Und manche Investitionen lassen einen schon ins Grübeln kommen. Beispiel Rekonstruktion im Bereich Hebbelplatz: Nach den Bauarbeiten läßt sich dort in der Wilhelm-Franz-Str. Rasengleis bewundern, aber keine verbesserte Durchlässigkeit für den Radverkehr (wichtige Verbindung von Gorbitz zur Flügelwegbrücke). Die Haltestellen sind erneuert und behindertengerecht gestaltet, doch die gegenüberliegenden Gehwege können von Behinderten wahrscheinlich kaum erreicht werden. Außerdem zwingen seltsame Geländerkonstruktionen die Fahrgäste zu Umwegen — ein Indiz dafür, daß die Kundenorientierung der DVB nicht über den unmittelbaren Haltestellenbereich hinausgeht. Eine neue Einbahnstraße ist entstanden, breit genug, um sie für Radfahrer in Gegenrichtung zu öffnen — in der Praxis Fehlzanzeige. Die ursprünglich geplante und dringend notwendige Direktumsteigemöglichkeit zwischen den Buslinien 79 und 80 und der Straßenbahn wurde nicht realisiert. Kosten der Maßnahmen: Über fünf Millionen Mark, d.h. soviel, wie in drei Jahren in Dresden für den Radverkehr insgesamt ausgegeben wird. Fahrzeitgewinne durch die Maßnahmen: keine. Umsteigen — oder Umdenken?

Michael Haase

Wieviel Geld braucht Dresden für den Radverkehr?

Wir haben Einsicht in den Entwurf des Haushalts der Landeshauptstadt Dresden genommen und dazu eine Einwendung geschrieben, aus der wir hier zitieren:

Im Haushaltsentwurf „ist unter Posten 950 430 00 'Radwegenetz' ein Betrag von DM 400.000 pro Jahr für die Jahre 1998 bis 2002 vorgesehen, was nicht einmal ausreicht, um die gesetzlichen Pflichten zu erfüllen.

Wir fordern die Einrichtung eines Haushaltspostens 'Instandsetzung Radwege' in einer Höhe von 8,2 Mio DM.

Begründung: Zum 01. September 1997 wurden die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die darauf bezogenen Verwaltungsvorschriften (VwV) geändert. In den VwV-StVO ist nunmehr festgelegt, daß Radwege bestimmte Qualitätsstandards bezüglich Breite, Linienführung und Zustand erfüllen und die Kommunen ihre bestehenden Radwege bezüglich der Einhaltung dieser Standards bis zum 01.10.1998 überprüfen müssen. Radwege, die diesen Kriterien nicht entsprechen, sind demnach umzubeschildern (was Aufwand für die Beschilderung und zum Teil für die Neuberechnung von Ampelphasen an LSA-geregelten Knotenpunkten mit sich bringt) oder in einen baulich einwandfreien Zustand zu versetzen. Die Landeshauptstadt Dresden hat die Überprüfung bzw. Instandsetzung nicht abgeschlossen und muß in den kommenden Monaten erhebliche Mittel für diese Erfüllung ihrer gesetzlichen Pflichten aufwenden, die auch im Haushaltsentwurf berücksichtigt werden sollten. Mangels anderer Daten schätzt der ADFC folgenden Mittelbedarf: Nach einer Untersuchung des Straßen- und Tiefbauamts von 1997

sind 39 % der Radverkehrsanlagen in baulich schlechtem oder sehr schlechtem Zustand und 16 % in mittlerem Zustand. Nimmt man an, daß Instandsetzungskosten von 60 DM (schlecht/sehr schlecht) bzw. 30 DM (mittel) pro Quadratmeter Radverkehrsanlage anfallen, so ergibt sich bei einer Gesamtfläche der Radverkehrsanlagen von ca. 220.000 qm in Dresden ein Gesamtbetrag von 6,2 Mio. DM. Damit sind die baulichen Mängel beseitigt, nicht jedoch die Verkehrssicherheitsmängel. Für letztere kann gegenwärtig noch kein Betrag angegeben werden, doch sind geschätzte 2 Mio. DM sicher nicht zu hoch gegriffen und zukünftig wohl auch aufzuwenden. So ergibt sich der von uns angegebene Gesamtbetrag von 8,2 Mio. DM.

Im Haushalt müssen gesetzlich vorgeschriebene Aufgaben Vorrang vor den freien Entscheidungen über Mittelverwendungen haben. Wir sehen im Haushalt noch zahlreiche freie Aufgaben, bei denen zugunsten der oben angeführten Maßnahmen zur Instandsetzung der Radwege gekürzt werden kann.

Eine Förderung des Radverkehrs, zu der sich die Stadt Dresden als Mitglied des Klimabündnisses und im Verkehrskonzept verpflichtet hat, ist durch die im Haushalt vorgesehenen Mittel nicht möglich. Hierzu wären über den bereits genannten Betrag hinaus Finanzmittel deutlich über dem im Haushaltsentwurf vorgesehenen Betrag einzustellen.“

Was aus unserer Einwendung wird, muß sich noch zeigen: In der Zeitung stand, daß der Beigeordnete für Finanzen nur Einwendungen von natürlichen Personen berücksichtigen will.

Carmen

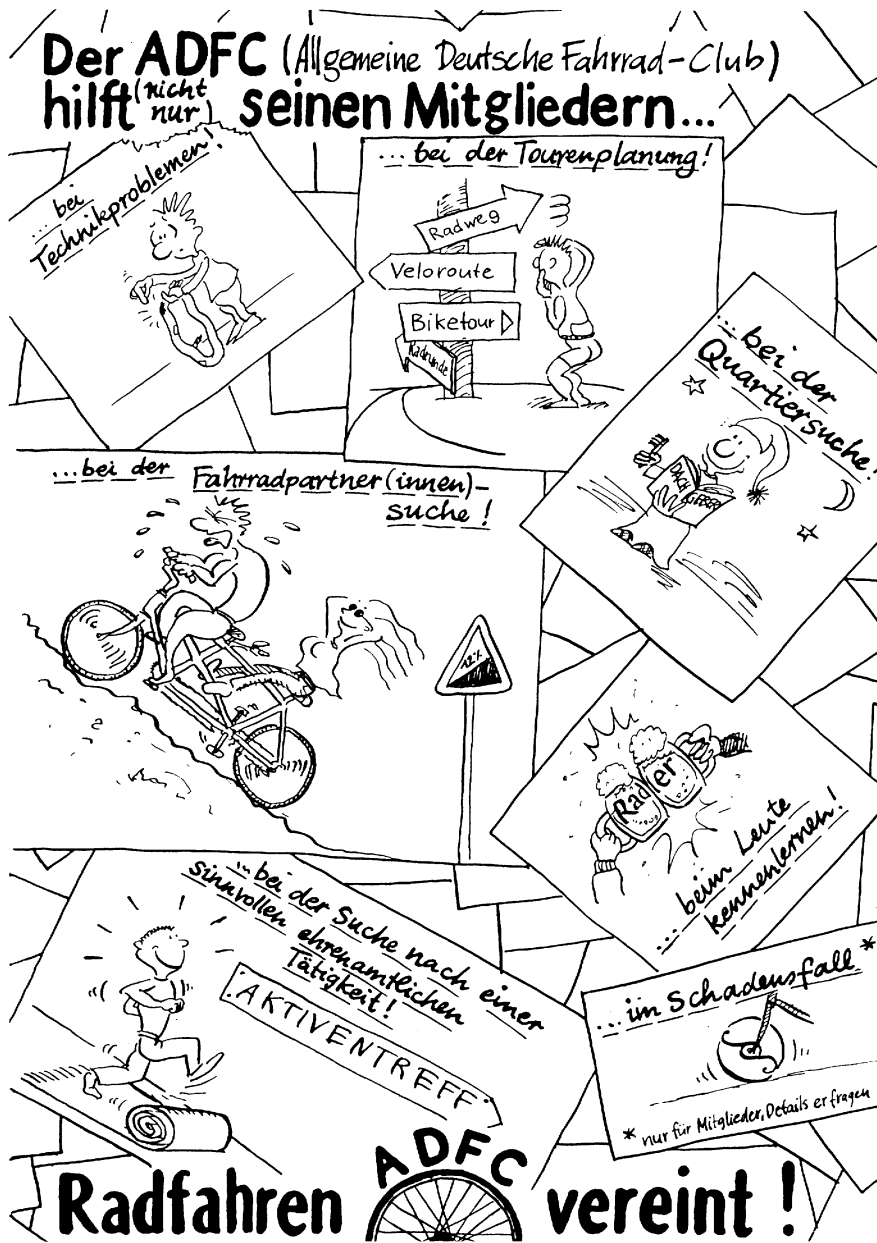
Benutzungspflicht für Radwege gilt nicht immer

Wenn Radwege im Winter nicht von Eis und Schnee befreit sind, müssen sie nicht benutzt werden. Der ADFC empfiehlt Radfahrern, dann auf der Fahrbahn zu fahren. Gleichzeitig appelliert der ADFC an alle Autofahrer, Verständnis zu zeigen, wenn ein Radfahrer bei nicht geräumtem Radweg die Fahrbahn benutzt.

Diese Regelung gilt seit dem 1. Oktober 1998 nicht mehr nur bei schlechter Witterung. Radwege müssen nur noch benutzt werden, wenn sie mit dem blauen Radweg-Schild gekennzeichnet sind, sie in der Regel eine Breite von zwei Metern — mindestens 1,50 Meter — aufweisen und sich in einem ordnungsgemäßen baulichen Zustand befinden.



Der ADFC rät: Wenn der Radweg nicht geräumt ist, benutzen Sie die Fahrbahn.



**Weihnachten naht!...
Das fest der Liebe!...**

**Das Spendenkonto des ADFC
Dresden e.V.: Kto-Nr. 343 05
1 659, Stadtparkasse Dresden
(BLZ 850 551 42)**

...wir haben's verdient.

Winter-Serviceaktion bei „Radsport Päperer“

Einen besonderen Service bietet „Radsport Päperer“ seinen Kunden. Zum Aktionspreis von 45,- DM wird bis zum 20. Februar eine Durchsicht mit den folgenden Leistungen angeboten:

- Laufräder zentrieren
- Tretlager und Steuersatz kontrollieren
- Schaltung und Bremsen einstellen
- Bereifung und Beleuchtung kontrollieren
- Kette und Lager schmieren
- allgemeine Durchsicht.

Zusätzlich können Abholung und Anlieferung im Dresdener Stadtgebiet zum Preis von 7,- DM (ab 3 Fahrräder kostenlos) vereinbart werden.

Radsport Päperer, Veilchenweg 2, 01326 Dresden, Tel. 264 12 40

Der besondere Geschenktipp: Eine Geschenkmitgliedschaft im ADFC. Einfach Beitrittserklärung kopieren, ausfüllen und an die Geschäftsstelle im Umweltzentrum schicken...

Beitrittserklärung Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen!

Familienname _____
 Vorname _____
 Straße und Hausnummer _____
 PLZ _____ Wohnort _____
 Geburtsjahr _____ Telefon _____

Ich trete dem ADFC bei:
 als Einzelmitglied, Jahresbeitrag DM 72,- (ermäßigt DM 48,-)
Einzelmitglieder können ihre minderjährigen Kinder kostenlos anmelden.
 als Haushalts- / Familienmitglied mit folgenden Personen,
 die mit mir in einem Haushalt wohnen (jeweils mit Geburtsjahr):

Jahresbeitrag DM 90,- (ermäßigt DM 72,-)
(Versicherung nur für namentlich - mit Geburtsjahr - gemeldete Haushaltsmitglieder)

► Datum und Unterschrift _____

Ich beantrage den ermäßigten Beitrag für Schüler/Studenten etc. und habe einen Nachweis (z. B. Kopie von gültigem Schülerschein) beigelegt.

Zusätzlich zu meinem / unserem Beitrag unterstütze/n ich/wir den ADFC jährlich mit folgender Summe: _____,00 DM
 Mein Jahresbeitrag beträgt: _____,00 DM
 Gesamtsumme _____,00 DM

Ich erteile dem ADFC e.V. hiermit eine Einzugsermächtigung
(bis auf Widerruf) über die o. g. Gesamtsumme zu Lasten meines Kontos:

Kontonummer _____ BLZ _____
 Geldinstitut _____
 Kontoinhaber/in _____

► Datum und Unterschrift _____

Ich überweise nach Erhalt der Beitragsrechnung (Bitte keine Vorauszahlung, kein Bargeld, keine Schecks!)

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen
 Fax 0421/34629 50, Telefon 0421/34629-0

Übrigens: Sie können auch eine Mitgliedschaft verschenken. Wir informieren Sie gerne.

Fahrradland Tschechien

von Johannes Meusel

Anfang der 70er Jahre faszinierten mich die Berichte von älteren Freunden, die in den 50er Jahren vor Schließung der Grenzen mangels Devisen mit dem Fahrrad Westdeutschland und Westeuropa erkundeten. Mir selbst blieb nur der Osten, doch ich habe selbst meine ersten Radtouren Anfang der siebziger Jahre durch Böhmen und Böhmerwald gemacht, die sicher nicht weniger schön waren, wobei die Schönwetterperiode im Mai mit sommerlichen Temperaturen dazu nicht unerheblich beigetragen hat. Doch auch heute ist unser südlicher Nachbar wieder für viele interessant geworden. Für Radler fehlte es zwar lange noch an geeignetem Kartenmaterial und Radliteratur für Tschechien, doch dies hat sich erfreulicherweise schnell geändert, im Gegensatz zu unserem östlichen Nachbarn Polen, wo es zwar großformatiger Anzeigen über Fahrradtourismus aber bisher kaum geeignete Radkarten gibt.

Tschechien entwickelt sich immer mehr zu einem fahrradfreundlichen Land, es tut sich viel. Tschechien ist mit seiner Fläche von 78 864 qkm (Nord-Süd-Ausdehnung 250 km, West-Ost-Ausdehnung 500 km etwa 4 mal so groß wie Sachsen und kann auch in einem Kurzurlaub gut mit dem Fahrrad erkundet werden. Tschechien hat mit 10,3 Mio. Einwohner (131 Ew/qkm) nur doppelt soviel Einwohner wie Sachsen. Doch ist durch relative dichte Besiedlung und gutes Eisenbahn- und Straßennetz auch bei Pannen, Schlechtwetter u.a. Situationen immer Hilfe möglich.

Wetter

Relativ warm und wetterstabil ist in der Regel erst die zweite Maihälfte und der Juni. Der Juli ist der heißeste, aber auch regenreichste Monat, und auch im Ferienmonat August kommen Gewitterregen häufiger vor. Vergleichsweise trocken und beständig ist der September. Auch die erste Oktoberhälfte zeigt sich oft noch günstig für eine Tour (Altweibersommer). Bei längeren Regenperioden lohnt es sich, per Bahn in tiefergelegene, regenärmere Landesteile auszuweichen: im Westen liegen die böhmischen Beckenlandschaften von Elbe, Moldau und Pilsen, im Osten das südmährische Becken zwischen Brünn und Donau.

Geld & Grenze

Durch den für deutsche Touristen günstigen **Wechselkurs** der Tschechische Krone (100 CZK = ca. 5,98 DM) ist die Mark in Tschechien etwa das Doppelte wert. Praktikable Zahlungsmittel sind Eurochecks (bis 6500 CZK/Scheck) und Kreditkarten. Bei Bargeldtausch in privaten Wechselstuben auf die Höhe der Umtauschgebühr achten (bis zu 10 %).

Wer aus Deutschland mit dem Rad auf verkehrsarmen Nebenstraßen anreisen will, kann vorzugsweise einen jener **Grenzübergänge** nutzen, die nur von Fußgängern und Radlern passiert werden dürfen.

In D: Bärenstein/Vejprty, Johanngeorgenstadt/Potucky, Klingenthal/Kraslice, Barnau/Pavluv Studenec, Eslarn/Zelezna, Haidmuhle/Stozec

Fahrradtransport

Leider wurde die für 1997 geplante **grenzüberschreitende Fahrradmitnahme** bei ausgewählten Fernverbindungen noch nicht realisiert. Doch wer nicht erst im Landesinneren starten will, ist ohnehin gut beraten, die Anfahrt mit der S-Bahn bis Schmilka (Grenzübergang) oder bis Schöna zu machen (dort Fähre mit Fahrradmitnahme nach Hrensko) oder auf deutscher Seite mit der Bahn bis zu einem Grenzort zu fahren: Zittau, Sebnitz, Altenberg, Holzgau, Bärenstein/Vejpert, Johanngeorgenstadt, Klingenthal, Bad Brambach und dort aufs Rad zu steigen.

Als Ziele für den **Fahrradversand** kommen über 80 tschechische Zollbahnhöfe in Frage (Transportdauer: 4-7 Tage) Aktuelle Infos erhält man bei der DB-Radlerhotline 0180-3194194 (März.-Nov.)

Verkehrsmittel

Mit rund 9500 km ist das Streckennetz der Tschechischen Staatsbahnen dicht geknüpft. Die Hauptstrecken verlaufen in Nord-Süd-Richtung von West nach Ost geht es meist nur im Zick-zack und mit Umsteigen. Prinzipiell muß das Fahrrad stets als Gepäck aufgegeben werden (Preis: 0,80 DM); es fährt im selben Zug mit, sofern dieser einen Gepäckwagen führt. Selbstverladung ist bei Regionalzügen üblich, wo das Rad im Schaffnerabteil oder Einstiegsbereich mitfährt.

Auch in der Prager Metro können Fahrräder mitgenommen werden (Sperrzeiten: werktags 5.30-8.30 Uhr und 14.30-17.30 Uhr).

Übernachtung

Übernachtungen sind in Tschechien kein Problem. **Hotels und Herbergen** gibt es in ausreichender Anzahl und Dichte. DZ in einfachen Häusern ab 15 DM, in den Sommerferien in touristisch beliebten Orten allerdings oft ausgebucht. Gleiches gilt für die 27 offiziellen Jugendherbergen des Landes, von denen sich die meisten in Böhmen befinden; Reservierungen sind darum ratsam.

Auch in **Studentenwohnheimen** können während der Semesterferien Zimmer gemietet werden. Die zahlreichen **Privatunterkünfte** („Ubytovany“) sind meist recht ordentlich: DZ um 30 DM.

Zelten ist auf über 300 Campingplätzen möglich. (2 Pers./Zelt um 8 DM).

Auskünfte zu Übernachtungen erhält man bei der Tschechischen Zentrale für Tourismus in 10117 Berlin, Leipziger Str. 60, Tel./Fax 030-2044770

Deutschsprachige Broschüren zu Orten und Regionen sind u.a. über die regionalen Fremdenverkehrsämter (FVA) erhältlich.

Literatur

Recht umfangreich ist inzwischen schon das Literaturangebot für Radler. Die folgenden Radführer sind im Buchhandel erhältlich und in der Fahrradbibliothek Dresden ausleihbar. Das Angebot für den Böhmerwald und Südböhmen ist durch Publikationen aus Österreich oder Bayern mir Radtouren im grenznahen Raum am größten.

a) Nordböhmen und Elberadweg

* Herbert Lindenberg: Tschechien per Rad, Verlag Wolfgang Kettler Berlin 1994

* Jürgen Bodt: Radwandern Tschechoslowakei, Hayit Verlag Köln 1990, 334 S.

* Burgenstraße-Radwanderführer (Band 2: Von Nürnberg bis Prag 696 km: Cheb - Frantiskove Lázně - Loket - Karlovy Vary - Marianské Lázně - Konstantinove Lázně - Stálavý - Horovice - Karlstein - Praha) mit Karten im Maßstab 1 : 50 000, BVA 1997

* Lutz Gebhardt: Fahrradführer Elbe Band 1 (Riesengebirge bis Magdeburg: von der Elbquelle bis Grenzübergang Schmilka 415 km) 1997S.

* Bikeline: Elbe-Radweg (Radwanderführer Prag - Melnik - Dresden - Magdeburg, mit Karten 1 : 100 000) Verlag Esterbauer und Weinfurter 1997

b) Böhmerwald Südböhmen:

* Winfried Steininger : Böhmisches Dörfer (Radwandern in Südböhmen und Mähren) Verlag Moby Dick, Kiel 1993

* Herbert Lugschitz: Moldau Verlag Moby Dick, Kiel 1991

* Erwin Aschenbrenner: Böhmerwald und Moldautal, Pietschverlag Stuttgart 1996
Oberpfälzer Radlspaß Band 2 (Naabflüsse, Pfreimd, Schwarzach, Ascha, Luhe, Zott, Wondreb, Regen und Böhmerwald: Cheb-Marianzke Lázně, Plana - Tachov - Rybnik) mit Karten Maßstab 1 : 50 000

* Lang, Gerhard: Mit dem Bike durch den Bayrischen Wald (mit Touren im angrenzenden Böhmerwald), BLV München 1994, 34, - DM

* Helmut Lippl: Radtour von Passau zum Donausee (ein Radführer durch den südlichen Bayrischen Wald und Südlichen Böhmerwald) Passavia Verlag Passau 1991 mit Radwanderkarte

* Günter Auferbauer: Mit dem Rad zu Kultur und Natur „Mähren“, Niederöster. Pressehaus Wien/St. Pölten, 1992

* Ernst Miglbauer: Grenzland ein Radwanderbuch (Mühlviertel, Südböhmen, Ostbayern), Veritas Verlag 1992,

* Fritz Fellner: Radwandern in Freiwald (Rundtour Böhmerwald: Leopoldschlag-Dolny-Dvoriste-Rychnov-Malonty-Kaplice-Omlenice-Pridoli-Cesky Krumlov-Rozomberk-Vyssi Brod-Rybnik-Leopoldschlag 94 km) Edition Geschichte der Heimat, Grünbach 1990, 156 S.

* Winfried Steininger: Retzer Land - Znaimer Land, Niederöster. Pressehaus Wien/St. Pölten 1993

Karten

Auch bei Kartenmaterial sieht es inzwischen gut aus:

* die Wander- und Freizeitkarte des Seeger Verlag Dresden „Oberlausitzer Bergland, Zittauer Gebirge, Nordböhmen (zwischen Bautzen und Liberec) Maßstab 1 : 60 000 enthält viele markierte Radrouten, auch auf böhmischer Seite (9,80 DM)

* Wander- und Radwanderkarte „Sächsisch-Böhmische Schweiz“, Seeger Verlag Dresden, Maßstab 1 : 30 000

* Wander- und Radwanderkarte „Elbsandsteingebirge“ (mit Böhmischer Schweiz), Maßstab 1 : 50 000, RV-Verlag

* Wanderkarten mit Radrouten aus dem Kompaßverlag

2003: Südlicher Böhmerwald (Lipno-Stausee, Moldau, Horni Platna, Cesky Krumlov, Loucovice) Maßstab 1 : 50 000, 1994, 10,80 DM

151 „Donauradweg Regensburg-Bratislava“ Maßstab 1 : 125 000

* Radwanderkarte: Donau-Nationalpark und Naturpark Oberer Bayerischer Wald und Böhmerwald (Böhmerwald Route Tschechien: Finsternau - Bucina - Strážný - Stozec - Nova Pec - Ulrichsberg - Lackenhäuser) Hg. Landkreis Freyung-Grafenau, Maßstab 1 : 50 000

* Wanderkarten mit Radrouten aus dem Verlag freytag & berndt: (Riesengebirge West (Harrachov, Jilemnice, Spindleruv Mlyn) freytag & berndt, 1 : 25 000, 1991, 9,80 DM

* Wanderkarte mit Radrouten: Riesengebirge Ost (Elbquelle bis Vrchlabi) freytag & berndt, 1 : 25 000, 1991, 9,80 DM

* Radwanderkarte: Radnetz Retzer Land - Znaimer Land, Niederöster. Pressehaus Wien/St. Pölten 1993, Maßstab 1 : 50 000

Doch auch die Tschechen selbst sorgen für gute Orientierung mit interessantem und qualitativ gutem und preisgünstigem Kartenmaterial:

* Fahrradkarte Umgebung von Prag (Z Praha na jih a Praha) Maßstab 1 : 100.000, Kartografie Praha 1996, Rückseite mit Stadtplan für Radfahrer Prag Maßstab 1 : 30 000 (Legende in deutsch), 45 Kronen (2 Teile: Nord und Süd)

Wander- und Skikarte mit Radrouten: Riesengebirge (West) Hg. Club Ceskych Turistu, Maßstab 1 : 25 000, 49 Kronen

Auch einige Wanderkarten (turisticka mapa) vom Klub Ceskych Turistu Maßstab 1 : 50 000 (je 55 Kronen) enthalten Radwanderwege (cykloturisticka trasa), z.B. 13 Ceskosaske Svycarsco a Sluknovsko

19 Cesky Raj (Iser) 1993/96, 24 Hradecko a Pardubice (Elbe) 1995/98

Besonders zu empfehlen sind die weithin noch unbekannteren Radkarten des SHO Cart Verlag Zlin/Velka (Cycloturisticka Mapa) im Maßstab 1 : 75 000, 1996/98 zum Preis von 67 Kronen. Diese enthalten alle ein Textheft zu Sehenswürdigkeiten in Deutscher Sprache sowie Streckenprofilen. Einziger Nachteil: es gibt einige Lücken zwischen diesen Karten.

Etwa 12 Karten der mit 27 Karten geplanten Serie sind bereits erschienen, leider aber (noch) nicht im deutschen Buchhandel erhältlich. Doch in der Fahrradbibliothek sind sie bereits ausleihbar: Jeseniky a Rychlebske hory, Hostynské a Vizovické vrchy, Zdarske vrchy, Beskydy - Javorniky, Karlstejnsko-Krivoklatsko,

Moravskoslezské Beskydy, Povltavy, Praha Slapy, Sumava-Zeleznorudske, Jizerské hory/Isergebirge, Krkonose, Sumava-Trojmezi, Böhmisches Paradies (Cesky Raj), Labske piskovce/Ceske strédohori/ Elbsandsteingebirge und Böhmisches Mittelgebirge, Okoli Litomysle a Policky

Service & Straße

Im radsporthochentwickelten Tschechien existieren zahlreiche **Fahrradgeschäfte** mit kompetenter Werkstatt und importierten Ersatzteilen.

Fast alle Straßen sind gut asphaltiert und ordentlich ausgeschildert - auch die zahlreichen Nebenstraßen. Die Steigungen liegen in der Regel bei 7-12 % (Ausnahmen bestätigen die Regel, Steigungspfeile in den Straßenkarten beachten).

Radwege existieren nur in einigen größeren Städten, aber alle wichtigen Fernstraßen neueren Datums wurden mit Randspuren versehen.

Radfernwege

Der tschechische Tourismusverein KCT hat ein aus 85 Teilstrecken bestehendes nationales Radfernwegennetz ausgeschildert. Die Konzeption ist primär an den Interessen tschechischer Radwanderer ausgerichtet. Wichtigster Knotenpunkt ist Prag.

Grenzübergreifende Radrouten bestehen im Erzgebirge, Bayerischen Wald/Böhmerwald und Znaimer Land/Retzer Land (Südmähren/Niederösterreich).

Abgesehen von vielen kleineren Straßen, die in den Naturparks für den Autoverkehr gesperrt wurden, kann prinzipiell auch auf allen frei zugänglichen Wanderwegen geradelt werden. Ein reizvolles Revier für Mountainbiker sind der dünnbesiedelte, ursprüngliche Böhmerwald (Cesky les und Sumava) sowie das Iser- und Riesengebirge. Die Auffahrten ins **Riesengebirge** sind relativ einfach. Nach Spindleruv Mlyn führt die Straße mit ca. 6 % neben der jungen Elbe her, nach Pec geht's mit rund 7 % durch's Tal der Upa. Gut 1000 km markierte Wanderwege durchziehen das gleichmäßig ansteigende Riesengebirge und ermöglichen moderate Off-road-Touren ohne Ende. Nur im Bereich des Nationalparks ist die Auswahl eingeschränkt, dort dürfen lediglich die entsprechend bezeichneten Wege benutzt werden. Das größte Vergnügen ist aber sicher die Talfahrt entlang der Elbe.

Tourentips

Reizvolle Routen & Regionen sind u.a.

* das Egertal: von Cheb nach Litomerice. Eine idyllische Nebenstrecke führt an der Südseite des Flußtals von Karlovy Vary nach Klasterec - anfangs flach, später stark hügelig.

* das Berounka-Tal: ihrem Lauf von Krivoklat über Plzen bis Prag zu folgen empfiehlt sich sehr: überwiegend leichtes bis mäßiges Profil, romantische Abschnitte durch Wald bei gleichzeitiger Sicht auf den Fluß, die Burg Karlstein (die bedeutendste Burg Tschechiens) liegt direkt am Weg

* das Moldautal (Kvilda-Lipno-Stausee- Cesky Krumlov-Prag-Melnik) 380 km

* der Elberadweg (Riesengebirge - Melnik - Decin - Hrensko) 372 km

mit wunderschönen alten Städten und Burgen.

Auch das alte Kulturland Mähren besitzt Burgen, Schlösser und denkmalgeschützte Altstädte. Insgesamt zwar nicht ganz so viele und bedeutende wie in Böhmen, aber eine Visite allemal lohnend. Gebirge, Hochlandregionen und Beckenlandschaften sorgen zwischendurch für landschaftliche Abwechslung.

Tourenradler konzentrieren sich besser auf die südwestliche Hälfte Mährens, wo verkehrsarme Strecken, interessante Ziele und idyllische Landschaften zusammentreffen.

Eine solche ist die **Böhmisch-Mährische Höhe** (Ceskomoravska vrchovina). Highlights in dem überwiegend vertrautem Hügelland sind der Mährische Karst (Moravsky kras, oberhalb von Brno, Tropfsteinhöhlen und Schluchten) und das Renaissance-Städtchen Telc.

Südöstlich von Telc lockt nahe der österreichischen Grenze das Tal der Thaya (Dyje) zu einer zwar nicht ganz leichten, dafür aber sehr abwechslungsreichen Tour: Bitov - Cornstejn - Lancov - Vranov - Horni Breckov - Podmoli - Znojmo/Znaim (37 km).

Die Etappenpunkte Vranov und Znojmo sind in das grenzüberschreitende österreichische Radroutennetz „Retzer-Land-Znaimer-Land-Radwege“ integriert, eine Spritztour ins Wald- und Weinviertel bietet sich also an.

Ungarische Assoziationen weckt die klimatisch begünstigte, sanft wellige Beckenlandschaft östlich von Znojmo. Zwischen Dyje, Jihlava und Svitava werden Wein, Marillen und Sonnenblumen in großem Stil angebaut. Easy biking.

Der nächste Stopper sind die Pollauer Berge (Pavlovske vrchy) bei Mikulov. Das reizende Städtchen bietet sich als Ausgangspunkt für eine Runde zu den umliegenden Attraktionen an: Valtice, Lednice, Dolni Vestonice. 50 km nordöstlich von Mikulov erstreckt sich das Marsgebirge (Chriby) klein aber fein dort das Sträßchen durchs Kudlovicky-Tal! ◆

Speiche

Informationen der IG Radverkehr, Ortsgruppe des ADFC, ADFC Dresden 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 e.V.

Redaktionsschluß:

jeweils der 4. Montag im Monat.

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

Nachdruck unter Angabe der Quelle erwünscht.

ImNu – der Dresdener Fahrradkurier

Stadtplan im Kopf und Druck auf's Pedal

„Manchmal möchte ich lieber nicht wissen, wie die Kuriere fahren“, erzählt ImNu – Chef Jens Georgi. Er hält nichts vom Rambo-Image der Radkuriere, setzt lieber auf Fahren mit „Köpfchen“. Bei 70 bis 100 km am Tag, die ein Kurier im Sattel

üppig, da muß man schon Radfreak durch und durch sein. Mit 10 bis 20 Mark, die eine Fahrt bringt, liegt man etwa gleichauf mit der motorisierten Konkurrenz, die eigenständig agierenden Fahrer werden prozentual beteiligt. Mehr bringt das Geschäft mit dem Rad nicht ein – zu hohe Lohnnebenkosten auf der einen Seite, keine Zahlungsbereitschaft für den Umweltschutz an sich andererseits stellen die wirtschaftlichen Zwänge dar. Kein Job für's Leben, aber oft werden Zwischenzeiten nach dem Abi oder Zivildienst überbrückt. Einzelne Fahrer sind schon länger dabei und kennen ImNu seit die Firma im Mai 1992 auf dem Bischofsweg gegründet wurde. Jens Georgi hatte seinen vorherigen Job geschmissen und war – nach einer längeren Radreise – auf der Suche nach einer neuen Beschäftigung. Mit ein wenig abgeschautem Know-How von Kurierdiensten in Berlin ging es dann in Dresden los, nach Etablierungsversuchen in der Loisenstraße und dem „Wohnzimmerbüro“ auf der Förstereistraße ist mit der „Dispatcherzentrale“ auf der Schützengasse die Odyssee vorerst beendet und eine zentrale, ausbaufähige Lage gefunden.

Wie sieht nun der Alltag eines Kurierdienstes aus? Früh werden viele Daueraufträge erledigt, ab 7:30 sind zum Beispiel freigestempelte Briefe zur Post zu bringen (die dürfen nicht in den Briefkasten); Aufträge von Ministerien, Pressebüros, Anwaltskanzleien usw. füllen die markanten roten Rucksäcke. Gegen 10:00 rückt die zweite Schicht verstärkend an, das Tagesgeschäft beginnt zu laufen. Ein Auftraggeber ruft an – und soll seine Sendung innerhalb von einer Viertel bis halben Stunde losgeworden sein, so das Ziel von ImNu. Für den Fahrer heißt das: Kaffeebecher wegstellen, Radklamotten anziehen, Mütze und

Brille auf, Handschuhe an und den unvermeidlichen Ortlieb-Rucksack auf den Rücken. Dort kommt alles hinein, was nicht größer als A2 und schwerer als 10 kg ist. Am Rucksackriemen ist das Funksprechgerät verzurrt, falls unterwegs neue Aufträge dazukommen oder man die Nummer 123c (Hinterhaus) schier nicht finden kann, um die Sendung abzuliefern. Zwischen Radebeul West und Heidenau, Weixdorf und Freital liegt das Einzugsgebiet von ImNu. Durch die Kooperation mit einem Motorradkurier wird das Umland versorgt, und mit dem IC-Service der Deutschen Bahn und anderen Radkuriere werden die Wirtschaftszentren abgedeckt.

Die zentrale Figur im ganzen Geschehen ist der Dispatcher, der die Aufträge so clever verteilen soll, daß überall im Stadtgebiet ein Fahrer unterwegs ist und andere Aufträge sofort dranhängen kann. Treffs für einen Sendungstausch sind festzulegen, neue Aufträge kommen per Telefon, ein Fahrer wird mit neuem Ziel losgeschickt und über Funk wird rege kommuniziert – Langeweile ist nicht angesagt.

Inzwischen ist es 16:00 Uhr, die erste Schicht macht Feierabend, die Stoßzeit ist vorbei. Bis 18:00 werden noch Aufträge entgegengenommen, gegen 19:00 ist dann auch die letzte Tour beendet. Vielleicht treffen sich noch ein, zwei Fahrer, um die „Horrorgeschichte“ des Tages loszuwerden, Feindkontakt ist oft nicht zu verhindern. Überhaupt ist Radfahren in Dresden ein Kapitel für sich und die Bedingungen schlecht, bestätigen die Radkuriere. Radwege werden gemieden, wo es nur geht, ein robustes Mountainbike und die den Freaks eigene, defensiv-kämpferische Fahrweise helfen im täglichen Straßenkampf. Bei Wind und Wetter geht es auf die Piste, auch wenn einzelne Ausfälle durch Stürze und Erkältungen nicht ausbleiben. Aber solange die Autos fahren können, lassen sich die Radkuriere von ImNu nicht abschrecken.

dr



Das Aushängeschild von ImNu's neuer „Residenz“ in der Schützengasse gleich neben dem Umweltzentrum.

sitzt, begrenzen sich ohnehin die Sprinteinlagen von selbst. Was zählt, sind Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und ein freundliches Verhältnis zu den Auftraggebern – Umweltaspekte stehen leider weniger im Vordergrund. Auch die Fahrer selbst treibt nicht der Öko-Spleen auf's Rad – das Radfahren an sich macht Spaß, und wenn damit noch ein wenig Geld verdient werden kann, umso besser.

Etwas anders sieht die Sache freilich für die Hälfte der ca. 20 Kuriere aus, die sich ihren Lebensunterhalt mit dem Fahrrad verdienen. Der Verdienst ist nicht allzu

Preis		Kilometer		Zeit		Wartezeit		Anzahl Fahrer	
0100	10	10	10	10	10	10	10	10	10
0101	12	12	12	12	12	12	12	12	12
0102	14	14	14	14	14	14	14	14	14
0103	16	16	16	16	16	16	16	16	16
0104	18	18	18	18	18	18	18	18	18
0105	20	20	20	20	20	20	20	20	20
0106	22	22	22	22	22	22	22	22	22
0107	24	24	24	24	24	24	24	24	24
0108	26	26	26	26	26	26	26	26	26
0109	28	28	28	28	28	28	28	28	28
0110	30	30	30	30	30	30	30	30	30
0111	32	32	32	32	32	32	32	32	32
0112	34	34	34	34	34	34	34	34	34
0113	36	36	36	36	36	36	36	36	36
0114	38	38	38	38	38	38	38	38	38
0115	40	40	40	40	40	40	40	40	40
0116	42	42	42	42	42	42	42	42	42
0117	44	44	44	44	44	44	44	44	44
0118	46	46	46	46	46	46	46	46	46
0119	48	48	48	48	48	48	48	48	48
0120	50	50	50	50	50	50	50	50	50
0121	52	52	52	52	52	52	52	52	52
0122	54	54	54	54	54	54	54	54	54
0123	56	56	56	56	56	56	56	56	56
0124	58	58	58	58	58	58	58	58	58
0125	60	60	60	60	60	60	60	60	60
0126	62	62	62	62	62	62	62	62	62
0127	64	64	64	64	64	64	64	64	64
0128	66	66	66	66	66	66	66	66	66
0129	68	68	68	68	68	68	68	68	68
0130	70	70	70	70	70	70	70	70	70
0131	72	72	72	72	72	72	72	72	72
0132	74	74	74	74	74	74	74	74	74
0133	76	76	76	76	76	76	76	76	76
0134	78	78	78	78	78	78	78	78	78
0135	80	80	80	80	80	80	80	80	80
0136	82	82	82	82	82	82	82	82	82
0137	84	84	84	84	84	84	84	84	84
0138	86	86	86	86	86	86	86	86	86
0139	88	88	88	88	88	88	88	88	88
0140	90	90	90	90	90	90	90	90	90
0141	92	92	92	92	92	92	92	92	92
0142	94	94	94	94	94	94	94	94	94
0143	96	96	96	96	96	96	96	96	96
0144	98	98	98	98	98	98	98	98	98
0145	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Tips für den Weihnachtstisch

neue Karten und Bücher

Sachsen entwickelt sich immer mehr zu einem fahrradfreundlichen Land. Auch wenn der Fahrradtourismus noch eine untergeordnete Rolle spielt: es tut sich viel. Sachsen hat in der Tat sehr viele interessante Landschaften und Kulturdenkmäler zu bieten. Für die Radlerfamilie ist seit dem Frühjahr schon wieder einiges interessantes Kartenmaterial erschienen und soll hiermit vorgestellt werden:

Aus dem Seegerverlag gibt es bereits 24 Radwanderkarten oder Freizeitkarten mit Radrouten für die Ober- und Niederlausitz, das Erzgebirgsvorland, Ost- und West- und Sächsische Schweiz, Oberlausitzer Bergland/Zittauer Gebirge, Schirgiswalde, Pulsnitz, Guben u. a. Neu sind

– die überarbeitete Karte „**Moritzburger Teichgebiet**“ Maßstab 1 : 33 000 (7,80 DM), welche in der Neuauflage erstmals auch Radrouten enthält, sowie folgende Neuerscheinungen:

– die Wander- und Radwanderkarte „**Oberwiesenthal und Umgebung**“ Maßstab 1 : 33 000 (7,80 DM) und die – die Wander- und Radwanderkarte „**Zittauer Gebirge**“ Maßstab 1 : 25 000 (6,80 DM).

Von der Bielefelder Verlagsanstalt (BVA) gibt es als aktualisierte Neuauflage der ADFC-Radtourenkarte Nr. 14 im Maßstab 1 : 150 000 die **Radtourenkarte Nr. 14 in 4. Auflage** (angekündigt für Januar 1999), (wo auch Dresdner ADFC-Mitglieder ihre Erfahrungen eingespeist haben) unter anderem mit aktualisiertem Routenverlauf des **Elberadwegs, Muldentalradweg, Spree-Radweg, Neiße-Radweg, Frosch-Radweg Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft** sowie den **neuen Grenzübergängen** für Fußgänger und Radfahrer.

In der bewährten **Bikeline-Reihe des Esterbauer-Verlag** in Österreich ist nach dem ersten Band des Elberadweg (Prag – Dresden – Magdeburg) von 1997 im Sommer 1998 der **zweite Band des Elberadweg (Magdeburg – Hamburg – Cuxhaven)** erschienen, welcher u.a. auch durch sein sehr detailliertes Verzeichnis an **Übernachtungsmöglichkeiten** eine vorzügliche Planungshilfe darstellt.

Auch der Stöppelverlag hat seine **Buchreihe „Mit Stöppel unterwegs“** mit zahlreichen Wanderführern inzwischen auch um etwa 50 gut aufbereitete Radwanderführer erweitert. Der Tourenradler findet hier nun reizvolle Tourenvorschläge von **Schleswig-Holstein bis zum Bo-**

densee sowie zu den **Fernradwegen an Weser, Fulda, Mosel, Neckar, Altmühl, Tauber und Saale.**

Neu ist ein **Radführer „Dresden und Umgebung“** mit 16 präzise beschriebenen Routenvorschlägen und mehrfarbigen Routenskizzen (Tharandter Wald, Ost- und West- und Sächsische Schweiz) für 19,90 DM.

Besonders lobenswert an diesem Buch ist, daß alle Routen an Bahnhöfen beginnen und enden und das Auto so getrost zu Hause bleiben kann.

Der Haupka Verlag hat in Zusammenarbeit mit dem Bund deutscher Radfahrer nach längerer Pause eine neue Radkartenserie mit **46 Radtourenkarten für ganz Deutschland** aufgelegt, welche zwar im Preis Spitzenniveau hat (immerhin 14,80 DM pro Karte), dafür aber jeweils ein sehr informatives Heft mit Infos zur Anreise mit der Bahn und Sehenswürdigkeiten enthält. Steigungspfeile liefern Grobinformationen zum Streckenprofil.

Aber auch manche Außenseiter oder Neueinsteiger im Kartenmarkt bieten Publikationen für den Radler, so z. B. die „**Wanderkarte Ostergebirge**“ mit Radwegen von der Karthographischen Kommunalen Verlagsgesellschaft Nordhausen (6,50 DM)

Auch die regionalen Fremdenverkehrsämter sind nicht untätig. So gibt es beim Fremdenverkehrs-Regionalverband Westsachsen in Zwickau (Hauptstraße 6, 08056 Zwickau, Tel 0375/293711 (FAX: 293710) eine sehr informative **Broschüre „Westsachsen aktiv und erholsam“** mit 7 reizvollen Radrouten in der Region **Werdau, C r i m m i t s c h a u , Kirchberg und Mülsengrund** incl. einer brauchbaren Routenkarte — gut geeignet für Wochenendausflüge

Alle Publikationen sind im Buchhandel erhältlich bzw. können dort oder beim Verlag bestellt werden.

Einiges Material kann auch beim ADFC Dresden (Tel. 0351/494 33 21) erworben werden. Sämtliche Karten und Bücher sind natürlich auch in der Fahrradbibliothek Dresden ausleihbar (Tel./FAX 0351/472 19 20). Wer große Touren für 1999 plant, sollte aber schon mal im Winterhalbjahr vorbeischaun, da ab April viele Sachen ausgeliehen sind.

Beschreibungen für eine **Sächsische Mühllentour, Freiburger Muldenradweg** (Holzhau - Freiberg - Nossen) und **Neiße-Radweg** (Liberec - Zittau - Görlitz - Bad Muskau) sind in der Fahrradbibliothek erhältlich.

Wichtig beim Kauf von Radkarten im Buchhandel ist, einen Blick aufs Erscheinungsjahr zu werfen, da dort oft noch alte Restauflagen verkauft werden, obwohl es bereits aktualisierte Neuauflagen gibt.

Johannes Meusel

DAS GROSSE FAHRRADLEXIKON

SMOLIK
ETZEL



TECHNIK
PRAXIS
MATERIAL
VON A BIS Z

Ebenfalls in diesem Jahr bei der BVA erschienen: **Das Grosse Fahrradlexikon mit 2000 Stichworten, über 1500 Abbildungen — ein Ratgeber, Nachschlagewerk und Arbeitsmittel für Hobby-Radler und Experten.**

Dezember

Mittwoch 2.

19.00 Umweltzentrum, großer Versammlungsraum Offenes Treffen der Ortsgruppe (**Weihnachtsfeier**); bitte Teller, Tasse/Becher, Gebäck, Kerze o. ä. mitbringen

Donnerstag 3.

18.00 Umweltzentrum Treff der **AG Verkehr** des ADFC

Sonntag 6.

9.00 Bf Coswig Fußwanderung des RFV Weinböhlen in den Moritzburger Wald

Mittwoch 16.

19.00 Umweltzentrum **Aktiventreffen**

Januar 1999

Mittwoch 06.

19.00 Umweltzentrum, kleiner Versammlungsraum **Offenes Treffen** der Ortsgruppe

Sonntag 10.

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

Donnerstag 14.

18.00 Umweltzentrum Treff der **AG Verkehr** des ADFC

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 **Radfahrttag**

Februar

Mittwoch 3.

19.00 Umweltzentrum, großer Versammlungsraum **Mitgliederversammlung des ADFC Dresden e.V.**; Einladung und Tagesordnung siehe Speiche 11/98

Mittwoch 17.

19.00 Umweltzentrum **Aktiventreffen**

Radfahren lernen

„Radfahrerschule für Anfänger“ heißt ein neuer Kurs, der im Frühjahrsprogramm der Volkshochschule ab März durch den ADFC Dresden angeboten wird. Zielgruppe sind Erwachsene, die sich neu oder wieder auf das Rad schwingen wollen. Fahrradcheck und Grundregeln, motorisches Radfahrtraining, Anfahren, Lenken, Bremsen, Auf- und Absteigen, Fahren in unterschiedlichen Situationen und praktische Übungen sind die Einzelthemen. Der Kurs findet freitags statt.

Im gleichen Programm ist zudem noch ein Kurs „Radreparaturen - selbst erledigt“ zu finden.

Anmeldung bei der Volkshochschule, Schilfweg 3, 01237 Dresden, Tel. 0351/ 254 40-0. mh

In der **Weihnachtszeit** bleibt unsere **Geschäftsstelle geschlossen**.

Radler-Sprechstunde ist in diesem Jahr letztmalig am Montag, 21.12. (8 - 10 Uhr). Die erste Sprechstunde im neuen Jahr ist am Montag, 04.01.1999 (8 - 10 Uhr).

Ute Hultsch

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)

Neu Neunundneunzig

Die wichtigsten Termine für's neue Jahr

Noch ist Weihnachten nicht vorbei — aber für das nächste Jahr wird schon fleißig geplant und vorbereitet. Also: Terminplaner gezückt und Bleistift gespitzt! Angeradelt wird am Sonntag, dem 14. März, da geht es 13:00 Uhr am Umweltzentrum los in Richtung Babisnauer Pappel und zum „Prellbock“ in Bannewitz, welcher gemütliche Einkehr verspricht. Die gemütlichen Oberlausitzer kann man zur 8. Sächsischen Radsternfahrt kennenlernen, die am 8. und 9. Mai unter dem Motto: „Von den Städten des Sechstädtebundes zum Räuberhauptmann Karasek“

dem Tourismusverein Oberlausitz/Niederschlesien und dem KEZ Querxenland vorbereitet, in den nächsten Tagen werden 10.000 Faltblätter gedruckt und sind dann auch in der Geschäftsstelle zu haben. Am 6.6., zum 11. Dresdner Radfahrttag, könnte es für den OB etwas ungemütlich werden: Dann werden wir wieder für bessere Bedingungen zum Radfahren in Dresden demonstrieren. Der Nachmittag, mit zwei geführten Radtouren, wäre dann eher etwas für's Gemüt. Zum allmonatlichen Abendradeln locken vom 19. April bis zum 19. Juli (außer Pfingsten) nicht nur Schleich- und Seitenwege im Dresdner Umland, sondern auch gemütliche Biergärten. Das Radtourenprogramm 1999 enthält darüberhinaus Radtouren mit Rad und Bahn in die Oberlausitz, viele bewährte „Radtourenklassiker“ und eine generelle Änderung: Alle sonntäglichen Radtouren kosten einheitlich 1,- DM für ADFC-Mitglieder und 2,- DM für Nichtmitglieder. Das Geld soll dazu beitragen, ein größeres Radtourenprogramm drucken und andere Unkosten begleichen zu können.



ein Querx...

in das Kindererholungscenter Querxenland in Seifhennersdorf führt. Die Sternfahrt wird vom Dresdner ADFC zusammen mit

Stichwort Radtourenprogramm: Die Vorbereitungen dazu laufen auf Hochtouren, lassen sie sich überraschen!

dr

