

Juli/August 99

Der Sommer lockt ins Freie!



Endlich Urlaub - und hinein ins Stau-Vergnügen! Der kollektive Freizeitspaß erfaßt in der Sommersaison ganz Deutschland. Natürlich gibt es da ein paar Spielverderber, die auf zwei Rädern, geheime Radwanderwege benutzend, sich still und leise am obligatorischen Ferienstau vorbeimogeln und mit verzücktem Blick etwas von „Naturerlebnis“, „Stille“ und „Langsamkeit“ murmeln. Sie vergessen: Urlaub ist harte Arbeit! Während andere ernsthafte Studien betreiben, schauen jene mit träumerischen Blick in Radwanderkarten. Der gewöhnliche Mensch hält auf der Fahrt sein Stauwissen durch Radiohören auf dem laufenden, wohingegen die Radler unbeschallt und uninformiert ihr Ziel erreichen. Aber, das sei den „Stauern“ zum Troste gereicht: Des Wochenends auf dem Elbradweg kann man ihn erleben, den Fahrradstau. Wenigstens da kündigt sich die Gleichbehandlung von MIV (Auto & Co.) und Fahrrad an...
Viel Spaß beim Fahrradurlaub!

Pedalritter im Sächsischen Burgenland

„Immer am Strom entlang“ ist für Radler immer wieder eine verlockende Alternative. Seit 1997 ist auch der Muldenradweg in Sachsen ausgeschildert und eine Karte des Regionalen Fremdenverkehrsverband „Sächsisches Heide- und Burgenland“ e.V. (Niedermarkt 1, 04736 Waldheim, Tel. 034372/9660 FAX: 96619) erleichtert dem Radler die Orientierung. Dabei kann man die Mulde gleich im Doppelpack haben und muß sich zwischen Freiberger Mulde (120 km: Nossen - Grimma - Bad Dübener) und zwischen Zwickauer Mulde (130 km: Glauchau - Grimma - Bad Dübener) entscheiden. Wer es gemütlicher möchte sollte sich für die Freiberger Mulde entscheiden und kann hier ohne große Steigungen die Landschaft genießen. Wer das Abenteuer liebt, sollte sich für die Zwickauer Mulde entscheiden, muß hier aber ein paar kurze Anstiege in Kauf nehmen. Inzwischen wurde auch der Abschnitt Zwickau - Glauchau (ca. 10 km) ausgeschildert und ausgebaut und man kann so in der Robert-Schumann-Stadt starten. Außerdem wurde der Muldenradweg bis zur Landesgrenze von Sachsen bei Burgkennitz erweitert, wodurch sich die touristische Radroute Zwickau -

Burgkennitz auf 170 km verlängert und in 3 - 4 Tagen gut zu schaffen ist. Allerdings sollte man zeitlich nicht zu knapp planen, um sich Zeit für die vielen Sehenswürdigkeiten zu lassen. Auf der ADFC-Karte

Nr. 13 „Westliches Erzgebirge“ ist der Muldenradweg inzwischen sogar bis zur Mündung in die Elbe bei Dessau eingetragen. Das Sächsische Burgenland macht seinem Namen alle Ehre. Glauchau hat



Schloß Rochlitz - ehemaliger Sitz der Wettiner

eine sehenswerte Schloßanlage Forderglauchau zu bieten, aber auch Waldenburg, Wolkenburg, Rochsburg, Colditz, Thallwitz, Eilenburg, Hohenprießnitz, Bad Düben können imposante Burgen und Schlösser aufweisen. Auch an der Freiburger Mulde krönen mehrere Burgen den Fluss und die Städte Nossen, Roßwein, Döbeln und Leisnig präsentieren sich im historischen Gewand mit imposanten Stadtmauern, prachtvollen Rathäusern, mächtigen Hallenkirchen und kunstgeschichtlich wertvollen Bürgerhäusern.

Aber auch die sakralen Bauten an der Mulde sind äußerst sehenswert:

der Zwickauer Dom mit einem wertvollen Schnitzaltar von Peter Breuer, wo Martin Luther und der Bauernführer Thomas Müntzer gepredigt haben, die stilreinste klassizistische Kirche Sachsens in Wolkenburg, die spätgotische Stadtkirche in Penig mit interessanter bemalter Kassettenholzdecke, die Pfeilerbasilika des Benediktinerkloster in Wechselburg mit dem berühmten Lettner, die Dorfkirche Großbothen mit bemalten Emporen im Stil des Bauernbarock, die Wehrkirche von Wasewitz mit mittelalterlichen Fresken von 1496 u.a.

Jede Flußlandschaft wird auch geprägt durch die zahlreichen Brücken.

An der Mulde findet man sehr viele Hängebrücken, die für diese Region typisch sind. Das Überqueren der teilweise schwankenden Hängebrücken mit dem Fahrrad ist ein besonderer unvergeßlicher Reiz.

Ein einmaliges Zeugnis alter Mühlenkunst ist die in der Mulde auf dem Wasser liegende Schiffsmühle in Höfgen bei Grimma, deren Schaufelrad vom Fluß angetrieben wird und die Energie für das Mahlwerk liefert. Nur wenige Hundert Meter weiter im Ort kann man gleich noch eine funktionstüchtige Wassermühle besichtigen.

Nicht versäumen sollte man eine Besuch im Haus „Energie“ in Großbothen. Hier lebte und arbeitete Wilhelm Ostwald, der für seine wissenschaftlichen Arbeiten 1909 mit dem Nobelpreis für Chemie ausgezeichnet wurde. Nur selten hat man Gelegenheit die Arbeitsräume eines Wissenschaftlers noch im Originalzustand zu besichtigen. (Besuchszeit allerdings nur 8 bis 16 Uhr nach tel. Anmeldung)

Kartenangebot: Der sächsische Verlag Dr. Barthel schließt erfreulicher Weise hier eine im und bietet dem Radler eine attraktive Karte im Maßstab 1:75.000 und im bewährten Spiralo-Format. Neben sorgfältiger

Recherchierung zur mehrmals geänderten Routenführung weist die Karte auch Angaben zur Wegqualität aus, Kilometrierung, Angaben zu Fahrradverleih, den Fähren und Jugendherbergen sowie ausführliche Informationen zu den Sehenswürdigkeiten auf. Das quadratische Format macht es möglich, auch Nebenrouten vorzustellen und Sehenswürdigkeiten aufzusuchen, die nicht direkt an der Mulde zu finden sind. Die Kombination dieser Karte mit dem reizvollen Zschopau-Radweg macht die Karte noch wertvoller. Aber auch andere Wander- und Radwanderkarten



Es ist nicht weit bis Amerika...

bzw. Freizeitkarten aus dem Verlag Dr. A. Barthel widmen sich der Mulde, so z. B. die Freizeitkarten „Muldentalkreis“ Maßstab 1:75.000 sowie „Dessau-Wörlitzer Kulturlandschaft“ (zwischen Bitterfeld und Dessau) Maßstab 1:75.000.

Abschnitte des Muldenradweg findet man auch auf den Wander- und Radwanderkarten des Seegerverlag Dresden:

Zwickauer Mulde: Blatt „Westerzgebirge/Schneeberg“ Maßstab 1:33.000 (Morgenröthe-Rautenkranz - Aue - Schneeberg), 6,80 DM

Freiburger Mulde: Blatt „Seiffen“ zwischen Holzgau und Freiberg, Maßstab 1:33.000 (leider manche Wege noch in Planungszustand, die in der Wirklichkeit noch fehlen bzw. nicht befahrbar sind)

Deutsche Radtourenkarte, Blatt 17: „Dübener Heide/Fläming“ Mulde zwischen Wurzen und Dessau, Maßstab 1:100.000 sowie Blatt 24 „Erzgebirge“ Mulde zwischen Schöneck und Wurzen. Alle Karten sind in der Fahrradbibliothek Dresden ausleihbar (Tel. 0351/472 19 20).

Mit der Bahn lassen sich viele Startpunkte an der Mulde bequem erreichen. An der im Stundentakt befahrenen Sachsenmagistrale liegen Zwickau und Glauchau, mit dem modernen Vogtland-sprinter kann man die Muldenquelle bei

Schöneck erreichen, mit der Muldentalbahn sind alle Startpunkte zwischen Glauchau und Großbothen im 2-Stunden-Takt erreichbar. Auch die Freiburger Mulde ist mit der Bahnlinie Dresden - Döbeln - Grimma direkt im 2-Stunden-Takt erreichbar. Auch von Wurzen gibt es Direktverbindung nach Dresden und von Eilenburg, Bitterfeld und Dessau kann man mit Umsteigen die Rückfahrt nach Dresden antreten.

In einer 4-Tagestour wurde der Muldenradweg von mir im Mai getestet und kann durchaus weiterempfohlen werden. Leider läßt aber der Ausbau des reizvollen

Muldenradweges noch etwas zu wünschen übrig. Die meisten Wege außerhalb der Ortschaften sind noch naturbelassen und bei Regenwetter kann an manchen Stellen Slalomfahrt um Pfützen angesagt sein. Doch vergißt man alle Unbill wieder, wenn die Sonne zurückkehrt und man in historische Welten abtaucht oder wenn auf den Mulden-deichen sich ein prächtiger Blütenteppich ausbreitet. Und wer nicht gerade Himmelfahrt unterwegs ist, kann die Ruhe der Landschaft abseits lärmender Straßen genießen.

Wer Lust hat, den Muldenradweg näher kennenzulernen, hat diese Möglichkeit am Montag, den 6. September 19.30 in der Fahrradbibliothek Dresden. J. Meusel

Speiche

Informationen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Dresden e.V. (IG Radverkehr)

Anschrift:

Umweltzentrum Dresden,
Schützengasse 16, 01067 Dresden

Tel. 0351 / 49 43 321

Fax 0351 / 49 43 400

<http://adfc-dresden.home.pages.de>

Redaktion:

E-mail dr4@rcs.urz.tu-dresden.de

verantwortlich i. S. d. P. G.: Daniel Rohark

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

Erscheinen: 10 mal jährlich

Preis: im Jahresabo DM 10,- incl. Zustellung

Bankverbindung:

Kto-Nr. 343 05 1659, Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 551 42), ADFC Dresden

Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe:

23.08.1999

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

Nachdruck unter Angabe der Quelle erwünscht.



Ein neuer Verkehrsweg nicht nur für die Straßenbahn: Der neue Fuß-/Radweg parallel zur Straßenbahntrasse nach Coschütz erlaubt es, den Höhenunterschied ohne Mief und mit sanfter Steigung zu bewältigen. Leider wurde auch hier wieder angefastes Betonpflaster verwendet. Recht schmal scheint auch der Fußwegteil geraten zu sein, da wird mancher Fußgänger wohl auf den Radweg ausweichen, so er nicht im Gänsemarsch laufen will.



Ein vorbildliches Radwegende: Dieser mündet hier an der Nöthnitzer Straße kurz vor der neuen Straßenbahntrasse in einen Schutzstreifen. Radfahrer befinden sich sofort im Sichtfeld von Kraftfahrern und werden ohne Verschwenkungen direkt über die Kreuzung geführt. Zudem besitzt bei dieser Radwegvariante der Übergang keinen Höhenversatz! Es geht also doch „ohne“...



Im Bild oben die neue Radwegfurt an der Dohnaer Straße, Ecke Wilhelm-Franke-Straße. Kein Bordstein und direkte Führung schlagen auch hier positiv zu Buche. Was auf den ersten Blick nicht auffällt: Hier wurde eine Fußgängerfurt eingespart. Hilft das den Stau zu vermeiden?

Sogar Rennradfahrer nutzen das nunmehr befestigte Stück des Elberadweges an der Laubegaster Werft (Foto links). Leider stehen dort wieder gefährliche, mattgraue Poller. Dann muß man wieder die Oesterreicher Straße benutzen. Viele Radfah-

rer entfliehen dann auf den Fußweg, bis die neue Brücke über den Lockwitzbach erreicht ist (Foto rechts), auch wenn dort noch der Bagger steht und das Gelände wie der Dresdner Elberadweg mit großen Lücken versehen ist.





AUA! Neu gebaut - und schon vers.... Mir fiel fast die Kamera aus der Hand, als ich mir die neuen Radwege an der Washingtonstraße in Höhe des Siemens-Technogeländes ansah. Richtig dicke Kanten, gewürzt mit einem gefährlichen Radwegende, an dem kein sicheres Einordnen in den Kraftverkehr möglich ist. Kleiner Tip für die Planer: Ein Blick in die ERA 95 hätte genügt, um solche Fehler zu vermeiden. Fast überflüssig zu erwähnen, daß - was sonst? - gefastetes Betonpflaster verwendet wurde. Da-



bei gibt es Richtung Autobahn ein in Dresden sehr seltenes fasenloses Betonpflaster zu bewundern. Muß wohl ein dummer Zufall gewesen sein?! Mit einem Radstreifen hätte man sich den ganzen Aufwand der taktilen Trennung, die in Praxis ohnehin nur selten funktioniert, sparen können. Eine Umwandlung des Radweges in einen Radstreifen im Kreuzungsbereich wäre eine andere, sichere Führungsform des Radverkehrs. Aber das hier ist ein Rad-„Weg“ auf dem Niveau der 70er Jahre, der allenfalls als Mountainbike-Testgelände taugt!



Dohnaer/ Ecke M.-Wittich-Straße, die Dritte!

Nach unserer Schimpfe über die gefährliche Baustellengestaltung tut sich nun ein kleiner Lichtblick auf: Die Straße wurde baulich so verändert, daß der Fuß/Radweg in akzeptabler Breite geführt wird, die vormals gefährliche Ecke ist kaum wiederzuerkennen (großes Foto). Das alls gibt aber kein Grund zum Lob, wurde doch lediglich ein schwerer Planungsfehler „ausgebügelt“, mithin der „Normalzustand“ hergestellt. Deshalb entspricht der ganze Radweg mitnichten moderne An-

forderungen, diverse Masten tummeln sich mitten auf dem Radweg und die zweite Engstelle, an der plötzlich der Fuß-

weg verschwindet, harrt noch ihrer Beseitigung (kleines Foto). Ach ja, benutzungspflichtig ist er natürlich, der Radweg...



Unterwegs in Dresden

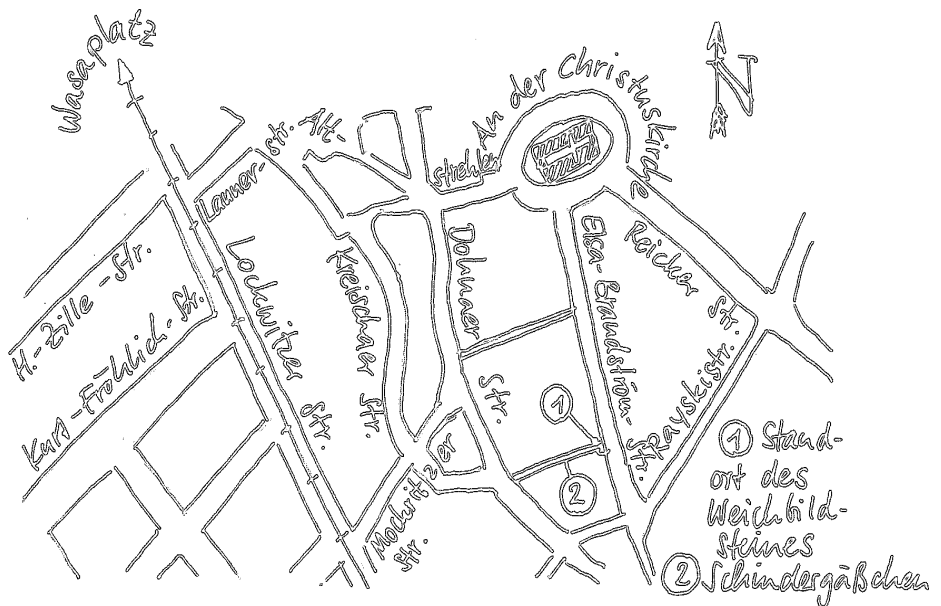
Auch wenn man da so seine Zweifel bekommt - in Dresden gibt es zuweilen sehr gute Möglichkeiten zum Radfahren. Man muß nur wissen, wo. Beim Montagsradeln wird Dresden auf gut befahrbaren Radrouten erkundet, wobei selbst „Alteingesessene“ neue Wege und Winkel kennenlernen. Daß es dabei historisch interessante Details der Dresdner Stadtgeschichte zu entdecken gibt, soll folgender Artikel zeigen.

Weichbildsteine in Dresden

Da steht er, ein alter, kantiger Sandstein vor einer Trockenmauer, umwuchert von Grün. Fast wären wir dran vorbeigefahren, manchmal verdecken parkende Autos die Sicht. Bei näherem Hinsehen erkennt man zwei Jahreszahlen. Ein stilisiertes Dresdner Wappen muß man schon



Der Weichbildstein Nr. 6 trägt die Jahreszahlen 1729 und 1534. An der rechten Seite befindet sich ein stark stilisiertes Dresdner Stadtwappen.



fast erahnen. Warum steht dieser Stein da? Steht er nur zufällig an dieser Ecke oder markiert er eine Grenze?

Eine Broschüre des Denkmalschutzamtes gibt Auskunft. Weichbildsteine, steht da zu lesen, markieren das Weichbild einer Stadt. Sie standen noch vor den Toren einer Stadt, waren aus Holz oder Stein und zeigten den Bürgern das Weichbildrecht an. Dieses „Wik-Recht“ besaßen Siedlungen, die keine Dörfer mehr, aber noch keine Städte waren. Am ehesten läßt sich das wohl mit dem Begriff des Marktflückens beschreiben, der dafür im süddeutschen Raum benutzt wurde.

Weich ist hier also nicht das Gegenteil von hart, sondern leitet sich vom lateinischen „vicus“ ab und wandelte sich später vom althochdeutschen „vic“, „vih“, „vich“ zu weich um. Aber auch der Wortstamm „wik“, der einen Handelsplatz bezeichnet, steckt in einigen Ortsnamen wie Braunschweig (Brunswik) und Schleswig. Unklar ist hier die Einordnung von Coswig aufgrund des slawischen Einflusses. Dresden hatte also keinen Roland, der auf dem Marktplatz selber über die städtischen Rechte wacht, sondern „Wicbiled“, die die Gebiete der Stadt markierten, in dem u. a.

Handels- und Marktrecht galt und die deshalb noch die Bannmeile um die Stadt umfassten.

Unser Weichbildstein steht in Strehlen an der Elsa-Brandström-Straße an einer schmalen Gasse, die man vergeblich in Stadtplänen sucht. Sie heißt Schindergäßchen und führt zur Dohnauer Straße, die dort noch lange keine Bundesstraße ist, sondern schmal und pflasterüberwölbt von alten Tagen kündigt. Die Broschüre verzeichnet ihn unter der laufenden Nummer 6 mit dem Vermerk, daß der Zustand beschädigt sei, der Stein aber noch am Originalstandort stehe. Der nächste Stein stand am Schindergäßchen an der Ecke zur Dohnauer Straße und soll vervollständigt und wieder aufgestellt werden. Somit gehört unser Stein zu den drei noch am Originalstandort verbliebenen Weichbildsteinen in Dresden. dr

Quelle: Denkmalschutz für Dresden: Die Weichbildsteine von Dresden. 1/1994. Hrg.: Landeshauptstadt Dresden, Denkmalschutzamt, Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, PF 120 020, 01001 Dresden.

Radroute: Umweltzentrum - Schweriner Str. - H.-Lindner-Str. - Annenstraße (Annenkirche) - Josephinenstr. - Budapest-Str. - Nürnberger Str. - Hohe Straße - Bamberger Str. - Münchner Platz - G.-Schumann Str. - Nöthnitzer Str. - Räcknitzer Str. - links ein kurzer Stück CDF-Str. - rechts Fuß-Radweg zur Zschertnitzer Str. - R.-Sterl-Str. - Teplitzer Str. - Defregger Str. - Rayskistr. - Elsa-Brandström-Str. - (Weichbildstein) - Schindergäßchen - Kreischaer Str. - Wasaplatz - A.-Bebel-Str. - Hildebrandstr. - Teplitzer Str. (evtl. schieben) - Weberstr. - Reichenbachstr. - Beutlerpark. Dann entweder Ri. Hbf. oder Reichenbachstr. - Altzellerstr. bis Budapest-Str.

„Radfahren tut gut - was tut Politik?“

Radverkehrsförderung soll kein Zufall sein

Ansprache von Dr. Carmen Hagemeister auf der Kundgebung zum 11. Dresdner Radfahrtag

Liebe Radfahrerinnen, liebe Radfahrer,

ich begrüße Sie herzlich zum 11. Dresdner Radfahrtag; der Dresdner Radfahrtag findet also seit 10 Jahren statt, das heißt, der erste war 1989. Schon damals fanden es einige Unerschrockene nötig, auf die Belange der Alltagsradfahrer aufmerksam zu machen.

Seit 1989 hat die Zahl von Kraftfahrzeugen in Dresden zugenommen, aber seit 1991 hat auch der Radverkehrsanteil zugenommen: Damals wurden 6% der Wege mit dem Rad zurückgelegt, 1998 waren es 10%, wie Befragungen zeigen.

Irgend etwas muß doch dran sein am Radfahren, daß sich die Dresdnerinnen und Dresdner nicht abschrecken lassen von immer mehr Autos. Diejenigen, die nicht radfahren, sehen vor allem die Gefahren und die Unbequemlichkeit. Diejenigen, die radfahren, wissen, was daran gut tut und was Spaß macht. Der Spaß am Radfahren ist so unterschiedlich wie die Menschen, die ihn genießen.

Wieso machen Menschen, die Spaß an etwas haben, eine Woche vor der Kommunalwahl eine Demonstration und nicht eine Radtour. Die machen wir auch, nachher finden ja zwei Touren statt. Aber sich mit dem Rad in der Stadt fortzubewegen, ist nicht nur eine Frage der Lust, sondern durchaus eine politische Maßnahme. Wer in der Stadt mit dem Rad fährt, tut etwas Gutes für die Stadt.

Radfahrer sind relativ ungefährliche Verkehrsteilnehmer, weil sie bei Unfällen nicht mit einer Tonne Gewicht aufprallen und weil sie relativ langsam fahren. Radfahrer sind leise. Radfahrer vermeiden lange Wege und kaufen eher in ihrem Stadtteil als auf der

was für den Radverkehr geschieht. Zufällig passiert bei einer Baumaßnahme etwas gegen den Radverkehr, so wird die Verbindung von der Kreuzstraße zum Altmarkt nicht nur für den Kraftverkehr, sondern auch für den Radverkehr unterbrochen. Da hat niemand



Knapp 300 Radfahrer waren zur Kundgebung geradelt, um mit blauen und weißen Luftballons versehen für bessere Radverkehrsbedingungen zu demonstrieren

grünen Wiese ein, was kleinen Läden hilft und Verkehr vermeidet. Die Förderung des Radfahrens ist preiswert, wenn man sie mit der Förderung anderer Verkehrsmittel vergleicht. „Radfahren tut gut“ - So heißt es im Motto des heutigen Radfahrtags. Radfahren tut auch der Stadt gut.

Leider haben die meisten Politikerinnen und Politiker noch nicht begriffen, daß Radfahren nicht persönlicher Trend ist, sondern eine Maßnahme, sowohl für die Bürger als auch für die Stadt Vorteile zu erreichen.

Leider verstehen uns viele in der Verwaltung nur als einen Grund für Mehrarbeit: Die Radfahrer wollen Rechte. Leider ist es immer noch Zufall, ob in der Stadt et-

an den Radverkehr gedacht. Genauso zufällig sitzt an einer anderen Stelle jemand, der an den Radverkehr denkt: Das Holperpflaster auf dem Elbradweg unter der Albertbrücke wird gegen weniger schlimmes Pflaster ausgetauscht. Eigentlich kann es sich eine Stadt, die sich selbst etwas Gutes tun will, gar nicht leisten, nicht an den Radverkehr zu denken. Es darf doch nicht sein, daß es von einzelnen Menschen in der Verwaltung abhängt, ob Radfahrer behindert werden oder nicht.

Die Entscheidung, ob man will, daß Menschen den Eindruck haben, daß man sich in Dresden am besten, am schnellsten, am einfachsten mit dem Rad fortbewegt, ist aber keine Entscheidung, die man den Zufällen in der Verwaltung überlassen darf. Das ist eine politische Entscheidung. [...] Und ich möchte Sie alle auffordern, sich auch in den nächsten Jahren an die Politiker zu wenden und an die Verwaltung und immer wieder zu fordern, daß etwas für den Radverkehr geschieht, und sich zu beschweren, wenn nichts passiert.

Und nun möchte ich Sie einladen mitzufahren und einige Stellen zu erfahren, [...] Stellen, wo sich die Situation für den Radverkehr verschlimmert hat und auch solche, wo dringend etwas zu tun ist. (leicht gekürzt)



Ein Rollfiets in Dresden! So ein Rollstuhlfahrrad - eigentlich keine neue Erfindung - ermöglicht es, ohne auf Kfz oder Fahrdienste angewiesen zu sein, Rollstuhlfahrern Mobilität zu gewährleisten. Voraussetzung: breite und hindernisfreie Radverkehrsanlagen...

Das war der 11. Dresdner Radfahrtag

Aus allen Ecken Dresdens fuhren begeisterter Radfahrer in einer Sternfahrt zum Rathaus in die Innenstadt. Dort wurden knapp 300 Radler vom Oberbürgermeister Dr. Wagner und der Vorsitzenden des ADFC Dresden, Dr. Carmen Hagemeyer, begrüßt. In der Begrüßungsrede des OB wurde der Fortschritt des Radwegenetzes in den letzten Jahren gelobt. Doch die Radfahrer konnten aus eigener Erfahrung nicht allen Aussagen zustimmen. Die Folge war hin und wieder Gelächter, das allerdings eher resigniert klang. Nach der Kundgebung begann dann der Corso durch die Innenstadt. An einigen Stellenauf der Tour wurden kurze Pausen eingelegt, um negative, aber auch einige wenige positive Beispiele der Radverkehrsplanung zu erläutern. Der Weg sollte zunächst an der Kreuzkirche über den Altmarktführen. Doch die früher hier mögliche Durchfahrt wurde gedankenlos zurückgebaut. Im Gegensatz zu der üblichen Vorgehensweise der Radler, die hier täglich über den Bordstein springen, kehrten wir um und suchten einen anderen Weg. Der führte uns - in nur

20 Metern an unserem einstweiligen Ziel vorbei - den Dr.-Külz-Ring entlang und auf der Waisenhausstraße zurück. Der Grund für diesen Slalom: wir wollten zum Anfang der Prager Straße. Doch obwohl vom Rathaus aus Karstadt zu sehen ist, gibt es - zumindest legal - keinen anderen Weg für Radfahrer. Der nächste Halt war in der Grunaer Straße. Drei Spuren führen dort in jeder Richtung. Platz genug für eine Radlerspur ist also da, aber offensichtlich kein Interesse. In der Johannstadt ging es dann zum Elbradweg. Hier gab es das erste positive Beispiel zum Radverkehrsbau in Dresden. An der Albertbrücke war das sehr grobe Wildpflaster teilweise durch eine angenehmere Pflasterung ersetzt worden. Doch dann bestaunten wir die Radler, die ihre Fahrräder im Schweiß ihres Angesichts die Treppe hoch-getragen. Die vor der Renovierung der Treppen angebrachten Rollschienen waren nicht wieder angebracht worden. Das tote Ende des Elbradwegs am Terrassenufer ist bekannt. Eine wichtige touristische Infrastruktur existiert in Sachsen von der tschechischen bis zur sachsenanhaltinischen Grenze, aber nicht in der sächsischen Landes-Juli

hauptstadt. Über die Marienbrücke fuhren wir weiter bis zur Dreikönigskirche. Zwei Radtouren wurden zum Abschluß angeboten. Diejenigen, die sich die Politik nicht antun wollten, fuhren nach Moritzburg. Nach der Diskussion führte die zweite Tour zum Elbradweg. In der Podiumsdiskussion konnten die Radler erfahren, daß der Stadtrat für die unzumutbaren Zustände eigent-



Ein Rollstuhl mit Armkurbelantrieb: Auch er braucht glatte und hindernisfreie Wege.

lich nichts kann und die Verwaltung schuld ist, die Stadträte aber nicht dafür zuständig seien, daran was zu ändern, daß die Straßenverkehrsordnung für die Dresdner Behörden nicht gültig ist, was die Überprüfung von Radwegen angeht, und man gefälligst froh zu sein hat, wenn man überhaupt einen Radweg findet, und daß man abends zum Weggehen sowieso nur mit dem Auto fahren kann. Leider war die Zeit viel zu schnell vorbei, und viele Fragen blieben offen. Zum Beispiel, wie es kommt, daß Radwege auf nagelneuen Brücken nicht mit der vorgeschriebenen Regelbreite von zwei Metern gebaut werden, und wieso in autofreundlichen Städten wie Stuttgart Stau und Stress täglich angesagt sind, während sich in fahrradfreundlichen Städten die Autofahrer über leere Straßen freuen. Für alle, die nicht glauben, daß man auch mit dem Fahrrad zur Oper fahren kann, wird vom ADFC im nächsten Jahr eine geführte Tour „mit Schlips und Kragen bzw. Abendkleid“ und anschließendem Opernbesuch angeboten. Termin und Modalitäten werden rechtzeitig bekannt gegeben.

R.R.

Die Tour de Natur 1999

startet am 4. August in Kassel und endet am 14. August in Schweinfurt. Unter dem Motto: "Rad-Kult(o)ur für Lebensfreude ohne neue Autobahnen" wird auf Etappen zwischen 36 und 70 km Länge gezeigt, daß es auch ohne Autobahnen geht. Konkret werden die Autobahnen A 44 und A71/73 hinterfragt. Anmelden kann man sich beim Thüringer ADFC: ADFC LV Thüringen e.V., Kennwort: Tour de Natour '99, Espachstraße 2a, 99094 Erfurt. Tel./Fax: 0361/2251734. Verdiener zahlen pro Tag 25 Mark, was die Übernachtung und drei Mahlzeiten beinhaltet, welche ein Mampfmobil vegetarisch und vollwertig liefert. Übernachtet wird in Schulen und Turnhallen, Zelten und Privatquartiere sind ebenfalls möglich. Informationen im Internet gibt es unter <http://tourdenatur.home.pages.de>.

Die A 20 macht die Seeluft ranzig

- unter dem Motto wird auch an der Ostsee gegen unsinnige Autobahnprojekte geradelt. Auf der 5. Ostsee-Tour geht es von Lübeck nach Usedom. Am 24. Juli ist Start und am 30. Juli wird Usedom erreicht. Bis 10. Juli kann man sich anmelden, wobei hier nur die e-Mail-Adresse genannt werden kann: adfc-mv@gryps.comlik.apc.org. Pro Nase kostet ein Tag Ostseeluft 17 Mark, bis 12 Lenze gibt es 50% Ermäßigung

Das Freizeitcamp am Wildgehege Thräna

hat sich ebenfalls sanften Tourismus auf die Fahnen geschrieben. Zwischen Bautzen, Görlitz und Niesky direkt am Froschradweg gelegen, kann man Campen, einen Bungalow mieten oder in der urigen Wiesenhütte die Reserven wieder auffüllen. Fahrräder lassen sich auch mieten, da kann man sich dann sogar als Gruppe woanders abholen lassen und fährt mit dem Leihfarrad ins Camp. Viele Gäste aus Brandenburg, die einen Abstecher vom Spree-Radfernweg machen und Radler aus München seien schon da gewesen, meint die Ehefrau des Betreiberpaares. Die Adresse: Marlies und Joachim Mitschke, Buchholzer Str. 15/OT Thräna, 02906 Hohendubrau. Tel./Fax (privat): 035876/42838, Gaststätte Wiesenhütte: 035876/41238.



Juli

So/ So, 03./04.

2-Tages-Tour nach Grüne-
walde bei Lauchhammer
(mit eigenem Zelt)

Sonntag, 04.

7.45 Dresden Hbf,
Schalterhalle: Radtour des
Radfahrer- und Wander-
vereins Dresden e.V. zum
Hetzdorfer Viadukt - bis
Freiberg Zugfahrt (Rad ca.
65 km)

Montag, 05.

18.00 UWZ: Abendradeln

Dienstag 06.

8.30 Volkshaus Laubegast
8.30 Palaisteich
Senioren-Radwanderung
des 1. RSV in den
Priesnitzgrund

Mittwoch 07.

19.00 Umweltzentrum
Geburtstagsradtour mit
Picknick (Essen und Ge-
tränke bitte mitbringen)

Sonntag, 11.

10.00 Umweltzentrum
Gemütliche Radtour entlang
der Elbe n. Schöna (50 km)

Montag, 12.

18.00 UWZ: Abendradeln
mit Liegeradlertreff
19.00 Fahrradbibliothek
(Meusel, Wilhelm-Franke-
Str. 26): Reiseradlertreff
19.30 DIA-Abend: Rad-
wandern auf dem Ostsee-
küstenradweg

Montag, 19.

18.00 UWZ Abendradeln

Dienstag, 20.

8.30 Volkshaus Laubegast,
9.15 Augustusbrücke
ADFC-Senioren-Radtour
nach Radebeul - Weinberg-
str., Wackerbarts Ruhe

Mittwoch, 21.

19.00 UWZ: Aktiventreffen

August

Sonntag, 01.

ab 7.00 Altmmarkt
Fahrradfest der SZ
8.15 Volkshaus Laubegast
8.30 Palaisteich
Senioren-Radwanderung
des 1. RSV zum Windberg
und nach Bannewitz

Sonntag, 08.

10.00 Kamenzer- Ecke
Nordstr.: Radtour durch die
Dresdner Heide ins
Seifersdorfer Tal (~ 40 km)

Dienstag, 17.

8.30 Volkshaus Laube-
gast, 8.45 Fähre Pillnitz
ADFC-Senioren-Radtour
zur Lochmühle (Richard-
Wagner-Denkmal)

Sonntag, 22.

10.00 Körnerweg (an der
Saloppe): Radtour des
Radfahrer- und Wander-
vereins Dresden e.V. zum
Bandwebermuseum in
Großröhrsdorf (ca. 60 km)

Sonntag, 29.

9.00 Bahnhof Dresden
Mitte: Radtour des Radfah-
rer- und Wandervereins
Dresden e.V. zur Talsperre
Malter (ca. 60 km)

September

Mittwoch 01.

19.00 Umweltzentrum
Offenes Treffen der Orts-
gruppe

Sonntag, 12.

8.45 Uhr Bf Dresden-
Neustadt (mit den Zug bis
Eibau): Radtour entlang
der Lausitzer Umgebende-
häuser (ca. 60 km)

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)



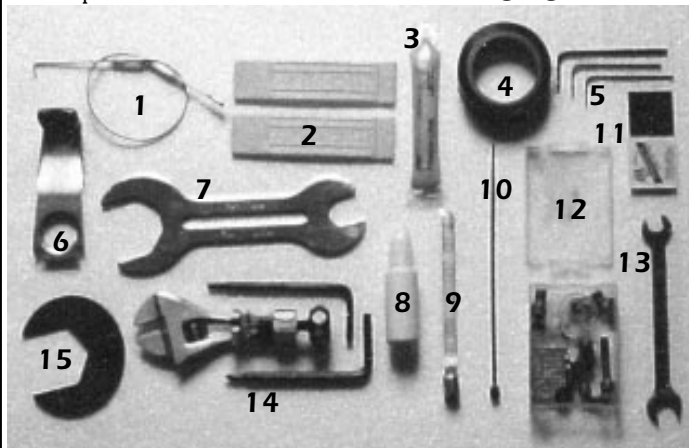
Werkzeug für unterwegs (II)

Das Geheimnis ist gelüftet!

Die Spionageabteilung der Spei-
cheredaktion konnte mittels
superstarker Teleaufnahme
Kenntnis vom Inhalt der Unter-
wegswerkzeuge eines Vertreters
der AG Technik erlangen. Hier
sind die Ergebnisse der Foto-
analyse:

1: Drahtspeiche. Nur im Notfall,
erspart das Ritzelabziehen.
Kevlarspeichen sind besser.

- 2: Reifenheber von Michelin.
 - 3: Portion Fett.
 - 4: Rolle Isolierband, schwarz.
 - 5: 2/2,5/3 mm Innensechskant.
 - 6: Ritzelabzieher, „Hyper Crak-
ker“ von Pamir. Teuer und gut.
 - 7: 32mm (Steuersatz) und 15 mm
Maulschlüssel von Park Tool.
 - 8: Fläschchen Kettenöl.
 - 9: Schlauchschelle.
 - 10: Kabelbinder.
 - 11: Flickzeug, selbstklebend.
 - 12: Dose mit Kleinkram (Ersatz-
kettenglied, M5/ M6 Schrauben)
 - 13: 8/10 mm Maulschlüssel aus
DDR-Altbeständen.
 - 14: Cool Tool: Rollgabelschlüssel
incl. Kettennieter, Nippelspanner
und 4/5/6 mm Innensechskant
sowie + Schraubendreher.
 - 15: Cool Tool -Erweiterung, 32
mm Steuersatzschlüssel.
- Nicht im Bild: Ersatzschlauch, je
ein Brems- und Schaltbowden-
zug, Luftpumpe.
Die Ermittlungen gehen weiter!



Fahrrad & VVO

**Der VVO (Verkehrsverbund
Oberelbe) hat sein Herz für
Radfahrer entdeckt!** Nach ein-
em für Radfahrer schwachen
Start (Speiche berichtete), be-
steht nun der Tarif durch diffe-
renzierte und günstige Tarife für
die Radmitnahme. Prinzipiell gilt:
Das Fahrrad läßt sich überall mit-
nehmen, nur einige Fähren ma-
chen da eine Ausnahme. Und so
sehen die Tarife aus:

Variante 1:

Bei Einzelfahrscheinen zahlt man
für das Stahl/Alu/Carbonroß den
entsprechenden ermäßigten
Fahrschein. Beispiel: In der Preis-
stufe 2 kostet das Rad 3,60 DM,
damit lassen sich 1,5 Stunden
zwei Tarifzonen befahren, incl.
Umsteigen.

Variante 2:

Eine Tageskarte/Familientages-
karte für zwei Tarifzonen wird
durch eine Fahrradkarte für 1,90
DM ergänzt. Gilt 24 Stunden.

Variante 3:

Wie vorhin, doch diesmal gilt die
Tageskarte im gesamten
Verbundraum. Das Rad kostet
3,60 DM und ist 24 Stunden im
Verbundraum dabei. Preishit-
verdächtig...

Variante 4:

Die kostet NICHTS. Wenn man
eine Monatskarte, 9-Uhr-Monats-
karte, Halb- oder Jahreskarte
besitzt. Gilt auch für Abo-Karten.
Achtung! Die Deutsche Bahn AG
will in ihren Nahverkehrszügen
zwar kein Geld, aber eine Fahr-
radmonatskarte sehen. Kosten-
punkt: 20 Mark. Gute Fahrt!