

September 99

## Die Fahrradsaison geht weiter!

### Erfolgreiche Zwischenbilanz / Radtourenangebote bis Dezember

**Durchweg hohe Beteiligungen bei den geführten Radtouren waren bis jetzt eher die Regel als die Ausnahme.** Beim Montagsradeln wurde das Dutzend fast immer voll und an Wochenenden konnte man oft über 20 Radfahrer zählen. Viele bekannte Gesichter waren darunter, aber auch viele Radfahrer, die zum ersten Mal den Weg zum Umweltzentrum gefunden hatten: schließlich ist der ADFC kein exklusiver „For Members Only“-Club, in dem sich „Neulinge“ erst einen Platz erkämpfen müssen... **Nach dem Urlaub wird aber noch einmal kräftig in die Pedale getreten!** Neben den Radtouren aus dem Radtouren-

programm bieten wir zusätzliche Radtouren an! Bekanntgegeben werden diese in der Speiche und, sofern möglich, in der Tagespresse (siehe Termine auf Seite 4). Zu-



sätzlich wollen wir Besonderheiten und Sehenswürdigkeiten der geplanten Radtouren vorab in der Speiche vorstellen. Auf den Innenseiten verraten wir Ihnen, was es mit den Oberlausitzer Umgebendehäusern auf sich hat. Und nicht vergessen: Die Fahrradsaison beginnt am 1.1. und endet am 31.12.!

**Reger Zuspruch bei den geführten Radtouren des ADFC Dresden: Für Jeden und zu jeder Jahreszeit ist Radfahren ein Erlebnis**

## Fahrradwegweisung in Dresden

**Warum Fahrradwegweisung?** Geübte Radfahrer, die „Ihren“ Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen kennen, werden sich diese Frage sicher stellen. Sobald man aber in einem anderen Stadtteil oder einer anderen Stadt radfährt, steht die Frage: Wie komme ich günstig von A nach B?

**Die allgemeine Wegweisung ist oft zu speziell auf die Belange des Kraftverkehrs zugeschnitten.** Hauptstraßen sind nicht immer die besten Verbindungen für Radfahrer, kleinräumige Zielangaben fehlen oft. Wird eine Hauptstraße gar für den Radverkehr gesperrt, steht man als Radler ziemlich orientierungslos da, weil in dem Falle ja auch die allgemeine Wegweisung nichts mehr nützt.

**In Dresden wurde am Hygienemuseum ein Anfang gemacht:** mit Entfernungangaben versehene Ziele sollten im radfreundlichen Nebennetz Orientierung geben. Doch dann passierte lange Zeit nichts - die Wegweisung ist dort immer noch unvollständig und daher nicht wirksam.

Inzwischen ist der Elberadweg mit kleinen Piktogrammen ausgewiesen - die verwinkelte Interimsführung ist dennoch ein grober Mißstand.

**Anders die Beschilderung der Veloroute Gorbitz (Foto):** Hier wurde gleich ein zusammenhängendes Teilstück ausge-

wiesen. Ausreichend große und solide Tafeln lassen die Wegweisung hoffentlich noch lange gut erkennen. Zudem wurde im Vorfeld der ADFC Dresden von den Planungen in Kenntnis gesetzt. Ohne Stadtplan und



**Zwischen Merian- und Conertplatz wurde kürzlich die Veloroute Gorbitz ausgeschildert: Wegweisungstafel am Conertplatz in Richtung des Stadtzentrums**

peinliches Passantenbefragen kann sich nun auch ein gebietsfremder oder ungeübter Radfahrer orientieren.

**Stellen sie sich vor, sie sind mit dem PKW in einem Urlaubsland unterwegs und nirgends ist ein Schild zu sehen.**

Entfernungsangaben und Hinweise zu Autobahnen und Parkplätzen fehlen. Selbst Ortseingangsschilder suchen Sie vergebens. Kein Hinweis auf Sehenswürdigkeiten. Unvorstellbar? Nicht für Radfahrer! Auch unser Gorbitzer „Wein“ hat seine Wermutstropfen: Entfernungangaben fehlen. Die Weiterführung der Veloroute ist nicht in Sicht - und damit auch die Weiterführung der Wegweisung ins Stadtzentrum. Der Anschluß ins Umland fehlt - es gibt ja auch keine Umlandrouten (den Elberadweg einmal ausgeklammert...).

**Ein guter Anfang ist dennoch getan.** Hauptstraßen des Radverkehrs sollen genauso präsent sein wie Hauptstraßen des Kraftverkehrs. Ein Radroutennetz bleibt solange graue Theorie, wie nicht neben baulichen Maßnahmen auch eine Wegweisung das Netz im Straßenraum repräsentiert. Wer jetzt an deutsche Schilderwut denkt, lasse seine Blick zu unseren schweizerischen und niederländischen Nachbarn schweifen. Aber selbst in Sachsen mehren sich die positiven Beispiele. dr

## Statt über holperige Bordkanten

rollt man jetzt am Nürnberger Platz über eine seichte Pflastermulde. Komfort für den Radverkehr und zugleich Abtrennung des Radstreifens wurden hier auf hervorragende Weise gelöst. Durch die 5zeilige Pflastermulde wird eine organische Einbettung der Radverkehrsanlage in den Straßenraum erreicht, die einen nahezu „gediegenen“ Eindruck vermittelt. Der Eindruck eines später hinzugefügten Provisoriums kommt gar nicht erst auf, ganz zu schweigen von der Haltbarkeit einer solchen Lösung gegenüber einer bloßen Markierung. Selbst bei Schneefall und nächtlichem Regen wird diese Gestaltung noch erkennbar sein, da die Pflasterung zwar fast höhengleich ausgeführt wurde, aber eine andere Oberflächentextur als den sie umgebenden Asphalt aufweist.



## So kann ein Radwegende aussehen!

Leider wurde diese Aufnahme nicht in Dresden, sondern in Freiburg i. Breisgau gemacht. Die Radroute wurde hier am Übergang vom Bordradweg zum Radstreifen nicht ihrer Durchgängigkeit beraubt, Radfahrer können gewissermaßen mit Rücken deckung den für sie bestimmten Teil der Fahrbahn erreichen. Sicherheitsaspekte überwiegen hier ästhetischen Ansprüchen, was sich bei Neuanlagen sicher eleganter lösen läßt. Der Verweis auf Neu- oder Umbauten kann indes keine Entschuldigung für die Duldung eklatanter Sicherheitsmängel sein - und wenn es denn so ein Betonpoller ist, der dem Schutz der Radfahrer dient.



## Ein Radweg ist kein Radweg ist ein Radweg. Oder so.

Oder wie? Seit kurzem parken Autos auf einem ehemaligen Abschnitt des Radweges an der Nöthnitzer Straße. Davor ist der Radweg benutzungspflichtig, danach auch. Hier wurde ein Schild angebracht „Fußweg, Radfahrer frei“. Das heißt, Radfahrer dürfen mit Schrittgeschwindigkeit (vgl. §41(2), Abs. 5e StVO) den Fußweg benutzen. Auf Ersuchen eines Bürgers teilte das Ortsamt Plauen u. A. mit, daß ja immer noch 3m Verkehrsraum vorhanden seien. Die Regelung stelle keine unzumutbare Härte dar. - Wenn der Beifahrer die Tür aufmacht, bleiben noch ca. 2m Fußweg. Nehmen wir also die Straße. Da muß man sich in den fließenden Verkehr einordnen, was weder baulich noch markierungstechnisch erleichtert wird.



Im Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden und in vielen „Sonntagsreden“ wird Radverkehr als förderungswürdig dargestellt. In Praxis wird dann die Vermeidung unzumutbarer Härten als Kompromiß gefeiert. Die Spanne dazwischen ist groß. Hier die Parkplatznot, da die Hauptroute des Radverkehrs.

## Wer alte Fahrräder sucht oder loswerden will,

sei auf folgende Adressen verwiesen: Eine ständige Fahrradbörse befindet sich im Wertstoffhof Großschachwitz, Bahnhofstraße 4. Geöffnet von Mo-Fr 12 bis 19 Uhr, Sa 7 bis 11 Uhr. Zweite Möglichkeit: In Rahmen der ständigen Gebrauchtwarenborse im Recycling- und Entsorgungszentrum (REZ) Kaditz wird neben Werkzeug, Haushaltgeräten, Material usw. auch mit gebrauchten Fahrrädern gehandelt. Das REZ ist in der Scharfenberger Straße 146, öffnet Mo-Fr von 8 bis 18.30, Sa von 7 bis 11 und hat die Telefonnummer 853070. Soweit der Abfallkalender der Stadt Dresden. Besitzt das Fahrrad jedoch historischen Wert, oder wünscht man technische Beratung und Hilfestellung für sein altes Stahlroß, dann wende man sich an die Fahrradselbsthilfswerkstatt Dresden e.V. in der Katharinenstraße 11. Samstags von 11 bis 17 Uhr trifft man dort fahrradkundige Menschen. Auf

Wunsch kann eventuell auch ein Fahrrad aus dem werkstatteigenen Fundus wieder flott gemacht werden. Daneben sei noch auf Fundbüros verwiesen, welche regelmäßige Versteigerungen veranstalten (Bahn und Stadt), die Tagespresse veröffentlicht solche Termine.

## 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](mailto: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.

Unser Leser Udo B. sandte uns dieses Foto aus Freiburg i.B. Sind Ihnen ebenfalls positive Radweg-Beispiele in anderen Städten aufgefallen? Die Speiche-Redaktion freut sich über jedes aussagekräftige Bild!

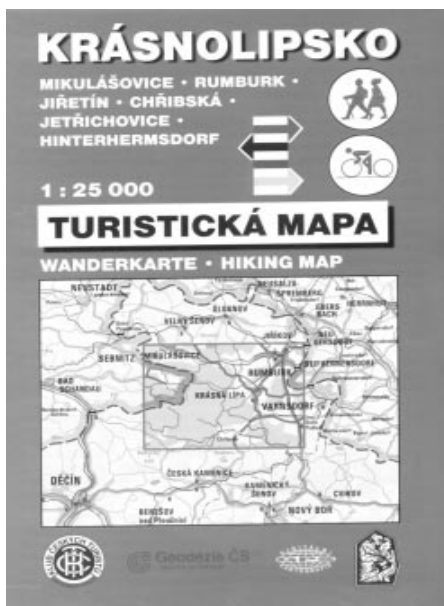
## Briefe an die



## Redaktion

### Ulrich Döhler aus Dresden schreibt:

Die vielleicht schönste Strecke der letzten Sternfahrt führte heimwärts von Krasna Lipa durch das Khaatal nach Hinterhermsdorf. Für diese Ecke ist Ende letzten Jahres eine hervorragende Karte erschienen: Krasnolipsko Turisticka Mapa, Maßstab 1:25000. Gedruckt wurden nur 5000 Exemplare in tschechischer Sprache und 2000 Exemplare in fehlerfreier deutscher Übersetzung. Sämtliche Wanderrouen und Radrouen sind markiert. Zusätzlich wurden für Radler unpassierbare Wanderwege im Text genannt. Entdeckt und für 7,00 DM gekauft in der Heimatstube Hinterhermsdorf.



Danke für den Hinweis, Ulrich! Für 59 Kro-nen gibt es die Karte (tschechische Ausgabe, siehe Bild) auch bei Hudy-Sport in Hrensko.

### Baum ab - nein Danke!

„Lindenreihe an der Lennéstraße soll weg[...]“; „[...] Landratsamt Kamenz will für die Verkehrssicherheit über 380 Bäume fällen“.

Ich frage mich, was in den Köpfen vor sich geht, die solche Baumfällaktionen beschließen. Da müssen doch Bäume völlig unerwartet vor Autos springen, daß es zu Unfällen kommt. Harmlose Straßenbäume, welche den für uns unentbehrliche Sauerstoff produzieren, werden als „Scharfrichter

## Was ist ein Umgebindehaus?

### Mit Rad und Bahn am 12. September in die Oberlausitz

Wer sie noch nicht kennt, lernt sie mit Andreas Kügler kennen: Die Lausitzer Umgebindehäuser. Viel wurde über diesen eigentümlichen Haustyp gerätselt, manche Gerüchte kursieren über die Herkunft des „Umgebendes“, jener markanten, stelzenartigen Balkenkonstruktion. Mal hieß es, zuerst sei das obere Haus auf diesen Stelzen gebaut worden, dann schaffte man den Webstuhl hinein, um anschließend das Haus unten zu vollenden. Das stimmt aus zwei Gründen nicht: Umgebindehäuser sind älter als die Weberei in der Oberlausitz. Die früheren Holzwebstühle waren (und sind) kom-



plett zerlegbar aufgebaut, sie können bequem ins Haus hineingetragen und dort montiert werden.

Dann mutmaßte man, aufgrund der Erschütterungen beim Weben (das Schiffchen fliegt, der Webstuhl kracht...) sei es nötig gewesen, das obere Haus mechanisch zu entkoppeln und so vor den schädlichen Schwingungen zu schützen. Wer solches behauptet, hat noch nie einen Weber per Hand arbeiten sehen! So schnell kann man gar nicht weben und so doll auch nicht, daß gar ein Haus zu Schaden käme.

Es ist wie immer ganz anders und auch logisch. Im Umgebindehaus vereinen sich zwei Hausbauweisen auf nahezu geniale Weise: Zuerst wird ein Blockhaus (die Stube) aus massiven Holz gebaut, ganz nach slawischer Art. Holz ist ein ausgezeichnete Isolator und ergibt ein hervorragendes Wohnklima. Aber - Holz war knapp! Deshalb baute man das Obergeschoß in der

„germanischen“, holzsparenden Fachwerktechnik. Um das Blockhaus zu entlasten und unabhängig vom „Arbeiten“ der Blockwand zu sein, kam das Fachwerk auf einen eigenen Ständer, das Umgebinde. Flur und Stall sind meist aus Stein, da sie Naßzonen darstellen. So entstand das klassische, einstö-

kige Umgebindehaus.

Ungefähr drei- bis viertausend solcher Zeugnisse der Volksarchitektur gibt es noch in der Oberlausitz. Liebevoll gepflegt und gehegt künden sie von einer naturgemäßen Bauweise und hoher Sensibilität im Umgang mit dem Baumaterial. Überall finden sich regionale Unterschiede: Mal ste-

hen die Holznägel hervor, mal sind sie ge-glättet. Man muß da schon genau hinsehen, um diesen stillen Reichtum zu entdecken. Viel Spaß am 12. 09. in der Oberlausitz, und: Ock ni' jechen!

dr  
Treff ist um 08.45 am Bahnhof Dresden Neustadt, nicht am Umweltzentrum! Die Fahrkarte ist selbst zu besorgen, Absprachen für ein gemeinsames Wochenendticket werden vor Ort getroffen.

### Nach Bike&Ride kommt jetzt Bike'n Boat!

Bei einem Besuch der Kamenice-Klamm in der Böhmisches Schweiz (zu Fuß!) kamen uns diese Mountainbiker entgegen. Völlig unbürokratisch wurden die Räder in das Boot verladen, und auf ging's in Richtung „Strick-Niagara“ und „Längste Schlange der Welt“. Aber Vorsicht: Eine Gewähr für die Radmitnahme kann nicht gegeben werden...



Baum“ diffamiert. [...] Absurd wird die Situation, daß man in Deutschland manche Alleen unter Naturschutz stellt und eine sog. „Deutsche Alleenstraße“ touristisch vermarktet. [...] Gerade beim Radfahren sind diese schattigen Alleen bei hochsommerlichen Temperaturen ideal. [...] Ich warte nur auf den Moment, wo man auch Regen oder Schnee abschafft, weil nasse oder verschneite Straßen doch die Autofahrer so sehr am Rasen hindern. J. Meusel gekürzt - d. Red.

## September

### Mittwoch 01.

19.00 UWZ: Offenes Treffen der Ortsgruppe

### Sonntag, 05.

10.00 Bhf. Coswig: Radtour des Radf.- und Wandervereins Dresden e.V. in den Friedewald

### Montag, 06.

19.30 Fahrradbibliothek Meusel:  
DIA-Abend: Pedalritter im Sächsischen Burgenland (Radwandern auf dem Mulderadweg)

### Dienstag 07.

8.30 Palaisteich,  
9.00 Lockwitz, Am Plan: Senioren-Radwanderung des 1. RSV nach Kreischa über Babisnau (nur bei passendem Wetter)

### Sonntag, 12.

7.45 Dr.- Hbf, Schalterhalle: Radtour des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. durch das Tal der großen Striegis (ca. 85 km), (bis Freiberg mit dem Zug)

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

### Mittwoch, 15.

19.00 UWZ: Aktiventreffen

### Sonntag, 19.

8.00 Kaufpark Nickern/ B 172: ADFC- Erzgebirgstour (Dresden - Neurehfeld - Sayda - Clausnitz - Frauenstein - Dresden) ca. 130 km, bergig, nicht geeignet für Kinder und untrainierte Radler.

### Montag, 20.

19.30 Fahrradbibliothek, DIA-Abend: Die Wende im Herbst 1989 - Osteuropa im Aufbruch (Trilogie)  
1.: Brücke nach Osteuropa - Radwandern in den Masuren und Litauen

### Sonnabend, 25.

8.00 Heidenau, Radrennbahn: 16. Heidenauer Rf

### Sonntag, 26.

8.00 Dresden-Klotzsche, Käthe-Kollwitz-Platz: Radtour des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zum Großen Picho (ca. 90 km)

## Oktober

### Sonntag, 03.

9.00 Meißen Hbf.: Radtour des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. nach Diesbar-Seußlitz und Skassa (ca. 55 km)

### Montag, 04.

19.30 Fahrradbibliothek Meusel:  
DIA-Abend: Die Wende im Herbst 1989 - Osteuropa im Aufbruch (Trilogie)

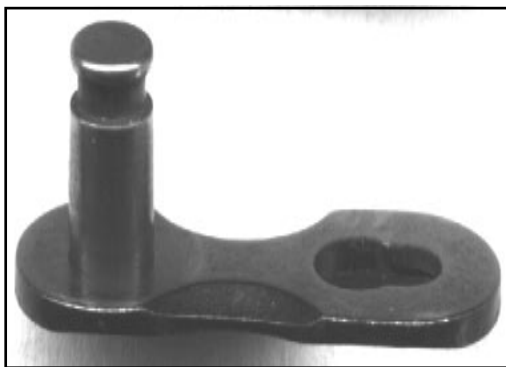


## Lebensverlängernde Maßnahmen für Ritzel und Kette

Wer regelmäßig und viel Fahrrad fährt muß öfters die Verschleißteile Kette und Ritzel ersetzen lassen. Nach dem man beim Fahrradmechaniker gerade mindestens 100,00 DM (51,13 EURO) über die Werkbank geschoben hat, kommt einem ganz schnell die Frage, ob man denn nicht die Lebensdauer dieser Teile irgendwie erhöhen kann. Zum einen gibt es natürlich die Möglichkeit durch regelmäßige Pflege und materialschonende Fahrweise die Kosten zu senken. Am wichtigsten ist die ausreichende Schmierung der 114 Kettenglieder. (Tips dazu gibt es in der Oktober-Speiche) Durch eine hohe Trittfrequenz und die Verwendung von Übersetzungen mit wenig Schräglaufläßt sich die Lebensdauer von Kette und Ritzel nahezu verdoppeln, Auch das beim Schalten oft zu hörende Krachen und Rasseln tut nicht nur

dem Gehör, sondern auch der Kette weh. Ein 80 kg schwerer Radfahrer kann die Kette mühelos mit ca. 400kg belasten. Diese Last muß von den sehr kleinen Kontaktflächen zwischen Kette und Ritzel übertragen werden. Das Lebensende von Kette und Ritzel ist meist dann erreicht, wenn die Kette zu stark gelangt

wurde und nicht mehr auf das Ritzel paßt. Besitzer eines Meßschiebers können den Zustand ihrer Kette leicht selbst überwachen. Zunächst die neue Kette etwa 100 Kilometer einfahren, damit sich die Fettschicht zwischen den Rollen und Laschen normalisiert. In diesem Zustand wird nun der Innenabstand zwischen 11 Rollen gemessen und notiert. Er beträgt bei einer neuen Kette etwa 11,95 cm. Die Kette sollte ersetzt werden, wenn sich dieser Abstand um einen Millimeter vergrößert hat. Dies entspricht einer Längung von etwa 0,1 Millimeter pro Kettenglied. Die andere Möglichkeit, Kosten zu sparen, ist die Einführung des Rotationsprinzips, d.h. 3 Ketten werden regelmäßig nach etwa 1000 km getauscht. Dabei lohnt es sich dann auch etwas höherwertiges Material zu verwenden, etwa die PC-61-Kette von SRAM oder die IG70-Kette von Shimano. Diese bieten trotz des etwas höheren Preises ein besseres Preis/Leistungsverhältnis als die PC-41 oder IG-51. Die IG-70-Kette hat im Dauertest einer renomierten MTB-Zeitschrift einen der vorderen Plätze belegt. Für die Shimano-Ketten mußte aber bisher ein spezieller Kettenniet verwendet werden, der ein erneutes Öffnen der Kette aber nicht erlaubte und die mögliche Lebensdauer reduzierte. Um die Kette auch ohne Kettenniet öfters und zerstörungsfrei öffnen und schließen zu können, empfehle ich die Verwendung des bei SRAM-Ketten obligatorischen „SRAM-Power-Links“. Es erspart viel Fummelei bei der Kettenmontage und erlaubt außerdem das Öffnen der Kette zu Reinigungsarbeiten. Nach einigen hundert Testkilometern sind auch keine negativen Einflüsse auf das Schaltverhalten aufgetreten. Mit ca. 2 DM (1,02 EURO) ist es auch 50% billiger als der Einweg-Kettenniet. Ein bei Karstadt und Hertie erhältliches Kettenschloss Marke „No Name“ kann nicht uneingeschränkt empfohlen werden, da die Kraft nur über eine der beiden Kettenlaschen übertragen wird. (esjot)



SRAM-Kettenschloss, beide Seiten sind baugleich



„Frontseite“

## Öffnungszeiten

- Geschäftsstelle im Umweltzentrum (UWZ), 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)

