

November 11/1999

## Ohne Licht keine Sicht

Ob mit einem guten Dynamo oder per Batterie: Setzen Sie ein Leuchtzeichen!

**Bekannt man sich gegenüber Autofahrern als Radfan und ADFC-Mitglied, hört man oft den Vorwurf: „Die Radfahrer sind im Dunklen oft ohne Licht unterwegs!“. Fragt man hingegen einen Radfahrer, der lichtlos seines Weges fährt, hört man meistens: „Es ist laufend kaputt oder unzuverlässig“.**

Dabei bewegt sich jeder Radfahrer ohne Licht auf gefährlichem Terrain. Im Jahr 1998 sind auf Deutschlands Straßen 68 879 Radfahrer verunglückt. Hauptunfallursache war der Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern, in der Hauptsache PKW's. Viele dieser Unfälle ließen

sich verhindern, wenn der Radfahrer besser gesehen würde oder seine Umgebung besser erkennt. Die bisher von der STVZO zugelassenen Fahrradbeleuchtungen müssen jedoch von einem Dynamo mit maximal 3W



Leistung betrieben werden. Die einzige Ausnahme bilden bisher nur Rennräder unter 11kg. Da dies nicht mehr zeitgemäß und Batteriebeleuchtungen mittlerweile besser sind als viele dynamogetriebene Billigleuchten, kämpft der ADFC schon seit längerem für eine Änderung des entsprechenden Paragraphen. Die mittlerweile technisch ausgefeilten Steckleuchten tragen alle eine KBA-Zulassungsnummer (Kraftfahrtbundesamt) und werden auch von der deutschen Polizei gern genutzt. Zu hoffen bleibt, daß veraltete, innovationsfeindliche Gesetze dem technischen Stand angepasst werden, so daß die „Speiche“ in einem Jahr zugelassene Lichtanlagen mit 5 Watt Leistung empfehlen kann. Wie Sie schon jetzt effektiv der Dunkelheit zu Leibe rücken können, erfahren Sie auf Seite 3.

## Dresdens erste Fahrradpolizisten nehmen die Neustadt unter die Räder Fahrradpolizisten sind mobiler

**Die Verkehrsverhältnisse in der Äußeren Neustadt lassen jede Verfolgungsfahrt per Auto schnell im Stau enden. Allein das Fahrrad ist flexibel und schnell genug, um in engen Straßen voranzukommen.**

Das hat nun auch in Dresden die Polizei erkannt und rüstete eine Streife mit modernen Mountainbikes aus. Auf der Hoyerswerdaer Straße war Zeit für ein kurzes Gespräch.

Die Verkehrsverhältnisse waren tatsächlich der ausschlaggebende Grund, auf's Bike umzusatteln. Mit dem Auto sei kein Durchkommen mehr möglich. Eine richtiggehende Fahrradstaffel gebe es in Dresden noch nicht, aber das könnte ja mal später Wirklichkeit werden. Eine dem Fahrrad angepasste Dienstkleidung ist auch nicht vorhanden, was natürlich bei rauhem Wetter dem Spaß am Radfahren trüben



kann, so daß bei widrigen Verhältnissen die Räder drin bleiben. Steckschutzbleche und Batterieleuchten sind aber vorhanden. Gute Fahrradtechnik, wie zum Beispiel Federgabeln, erleichtern den Dienst auf Dresdens rauhem Pflaster.

Auch wenn die Polizistin etwas kritisch blickt, als der Speiche-Redakteur die Kamera zückt, scheint der Dienst auf dem Fahrrad keine „Fronarbeit“ zu sein. Ein Exemplar der Speiche wird interessiert entgegengenommen.

Angenehm fällt auf, das auch Polizisten ganz „normale“ Räder und keine „StVO“-gerechten Bilderbuchfahrräder benutzen. Fahrradgerechte Dienstkleidung wäre ein weiterer Schritt zu einem ganz normalen Fahrradpolizisten.

Natürlich hofft auch der ADFC Dresden, daß Fahrradpolizisten an anderen Stellen in Dresden, zum Beispiel auf dem Elberadweg oder im Großen Garten, eingesetzt werden.

Vielleicht wird ja wirklich mal ein echter Radrüpel zur Strecke gebracht. Vielleicht steigt auch das Verständnis der Polizei über das spezifische Verhalten vieler Radfahrer im Straßenverkehr, was von Nichtradfahrern gern als Rowdytum hochgespielt wird. Wir wünschen den Fahrradpolizisten viel Erfolg auf dem Sattel!

## Liebe Speiche-Redaktion,

euer Artikel über den Fritz-Förster-Platz hat mich sehr gewundert. Das einzig Positive, was ich an dem Umbau sehen kann, ist die gute Absicht. Ich lege euch eine Skizze bei, der ihr die Stellen, die nach meiner Meinung missglückt sind, entnehmen könnt. Ich habe sie mit Zahlen gekennzeichnet.

**1.** Aus den Drängelgittern an der Nürnberger Straße wurden Stücke ab- und ausgesägt. An den Enden kann man in die viereckigen Rohre hineinschauen. Kein Reflektor warnt vor den grauen Ecken, kein Ende wurde verschlossen oder gar abgerundet, und wer bei Regen und Nässe dagegen fährt oder im Winter bei Schnee und Eis dagegenfällt, weil hier sicher auch im kommenden Winter nicht regelmäßig geräumt wird, stanz sich ein Loch in den Leib.

**2.** Obwohl reichlich Platz da wäre, um ihn weiter rechts zu führen, steht eine Lampe auf dem Radweg.

**3.** Das Drängelgitter hat nun einen Durchlass. Dafür gibt es nun eine Verschwenkung des Radwegs

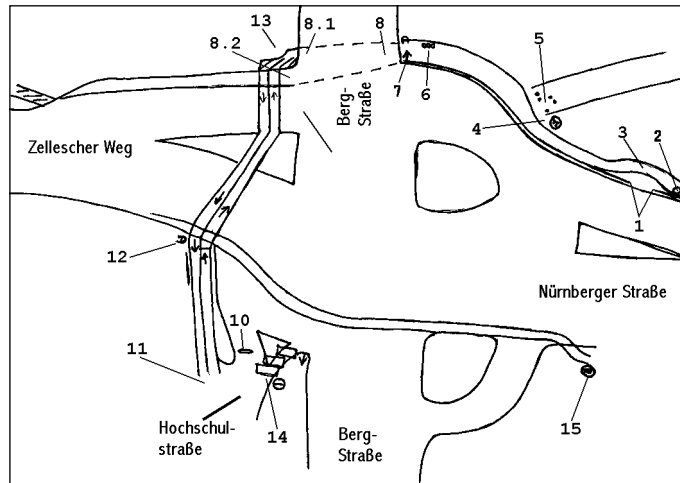
(Wieso ist der hier überhaupt so schmal?); und damit man nicht aus der Kurve fliegt, wurde die Verschwenkung gleich noch schräg gebaut. Konflikte werden so auch geschürt: Die Fußgängermassen warten, bis alle Kfz durchgefahren sind und gehen dann auch vor Radfahrern. Radfahrer stellen ja keine Gefahr da.

**4.** Wenn man sich auf Höhe der George-Bähr-Straße umdreht, sieht man ein Fußwegschild (F). Prima, da kann ich, wenn ich von der Bergstraße zum Nürnberger Platz laufen möchte, die ganze Breite des Gehwegs nutzen. Ich freue mich mit den Radfahrern, die in Dresden schon lange und vergeblich auf die Umsetzung der StVO-Novelle warten: Die Stadt hatte ein Einsehen und hat einen Radweg, der rot gepflastert ist (statt wie die Straße daneben geteert) und in den die Dornensträucher zu jeder Jahreszeit hineinragen, endlich entwidmet! Leider ist dieser Gedanke falsch. Der nächste Radfahrer, der auf dem schmalen Streifen roten Pflasters fährt, hupt mich wütend weg. Er durfte da nicht nur fahren. Er muss da sogar fahren, und mir zeigt das Schild das Gegenteil.

**5.** Das abgepollerte Ende der George-Bähr-Straße wird übrigens zugeparkt. Wer dort heraus- oder hineinfährt, fädelt sich entweder zwischen parkenden Autos durch oder nimmt gleich den Fußweg.

**6.** Etwa drei Meter vor der Ecke zur Bergstraße steht eine Ampel für Radfahrer. Prima, noch mehr Lämpchen im Wirrwarr. (Ich weiß nie, ob ich die Ampel für mich vor oder hinter der Straße suchen muss, die ich überqueren möchte, ob ich eine Radfahrer- oder

eine Fußgängerampel suchen muss, oder ob für mich die Ampel für die Fahrbahn mit gelben soll. Manchmal bringt es Vorteile, sich eine aussuchen zu können.) Die Ampel ist rot. Da muss ich jetzt auf den Knopf drücken, der drei Meter weiter vorn an dem Pfahl an der Bordsteinkante ist. Soll ich mein Rad nun stehen lassen, zu Fuß gehen, drücken, wieder zurückgehen und warten, bis meine Ampel grün wird? Oder soll ich nach vorn fahren, auf dem Zweirichtungsweg einen Kringel drehen und wieder zurück fahren? Ich kann mir die



Arbeit sparen. Tagsüber, wenn ich dort fahre, sieht die Ampel nur wie eine Bettelampel aus, sie ist aber keine.

**7.** Hier befindet sich auch ein Grünpfeil für Autofahrer, der ihnen das Rechtsabbiegen in die Bergstraße bei Rot erlaubt. Dieser Pfeil hängt dort illegal, weil der Autofahrer beim Abbiegen einen starken Fußgängerstrom kreuzt, der Grün hat.

**8.** Wie geht es nun weiter? Ich möchte in den Zelleschen Weg. Vor mir ein breiter, sich aufweitender Streifen. Es gibt zwei Möglichkeiten, von denen ich mir eine aussuchen muss. Beide sind schlecht. **(8.1)** Entweder fahre ich geradeaus auf das rote Stück und dann durch die wartenden Menschen an der Bushaltestelle durch. Diese Version ist sicher illegal, aber sie wird viel genutzt. Ich fahre deshalb nach links **(8.2)** auf das Fahrbahnstück, das für den Bus gedacht ist und zur Bushaltestelle wird. Da kommt gerade ein Bus; wer hat nun Vorfahrt? Ich wegen der Markierung, die durchgeht? Oder er, weil ich auf die Straße fahre? Ich entscheide, dass der Bus Vorfahrt hat, weil er besser gepanzert ist. Nun muss ich ganz auf die Straße, links am Bus vorbei. da kommen leider Autos. Über einen sehr spitzen Winkel lotst mich nach der Bushaltestelle eine viel zu schmale Auffahrt auf den Radweg am Zelleschen Weg. (Aber das ist nichts Neues.) **9.** Stellen wir uns vor, dass ich von der Bergstraße herunter komme und auch hinter der Kreuzung die Bergstraße nutzen möchte: Muss ich den nun die neue Furt nutzen oder nicht? Ich entscheide mich dagegen, weil es vorher keinen Radweg gibt und hinterher auch nicht.

**10.** Wer vom Zelleschen Weg in die Hochschulstraße möchte, rumst neben der neuen Rampe, die tatsächlich butterweich zu befahren ist, in ein Schlagloch. Das wird im Winter sicher noch tiefer und breiter.

**11.** Wenn ich von der Hochschulstraße komme und in die Richtung will, die ihr angepriesen habt, muss ich irgendwie nach links auf diese tolle neue Spur. Wo biege ich ab, wo stelle ich mich auf, oder ist das alles egal, solange mich niemand umfährt? Das ist wohl das Motto der meisten. Wenn man von oben in die Hochschulstraße will, könnte man manchmal meinen, dass hier Linksverkehr herrscht.

**12.** Der Druckknopf der Bettelampel (D) ist links von der Spur für Radfahrer in Gegenrichtung. Soll ich auch hier einen Kringel fahren? Oder ist es wieder keine echte Bettelampel?

**13.** Den Satz in der Speiche „die ein ... **direktes** Queren des Zelleschen Wegs in Richtung der Neuen Mensa ermöglichen,“ meint ihr hoffentlich nicht ernst. Ist die Jagdsaison auf Fußgänger eröffnet? Der Platz vor der Neuen Mensa reicht sowieso für die zahlreichen

Fußgänger nicht. Wer hier auch Radfahrer fahren lassen will, muss den Autos eine Spur wegnehmen. Natürlich ist das bei diesen politischen Verhältnissen nicht durchsetzbar. Die TU Dresden wird sowieso eine Uni mit einem besonderen Ranking werden „Der Campus wird von einem Autobahnzubringer durchschnitten“ dürfte ein seltenes Qualitätsmerkmal sein.

**14.** Wer aus der Hochschulstraße nach rechts Richtung Nürnberger Straße fahren will, fände dort übrigens eine Markierung vor, die ihm den Weg frei halten soll, damit er dort auch hinfahren kann. Es gilt „Einfahrt aus dieser Richtung verboten, Radfahrer frei“, eigentlich erfreulich. Leider parken hier immer Autos auf der Durchfahrt für Radfahrer. Knöllchen wurden noch nicht gesehen.

**15.** Ich fahre weiter Richtung Nürnberger Straße. Vom Radstreifen komme ich dann kurz vor der Bushaltestelle auf den Radweg. Die Farbe ist verblasst, aber die Absenkung soll mir den Weg weisen. Ein Stück neuer Asphalt; fein, aber für wen? Das Radweg-Schild (R) kann nicht die Wahrheit sagen. Gibt es da wirklich keinen Gehweg? Wo ist die Markierung für mich? Woher wissen diejenigen, die auf den Bus warten, wo sie stehen dürfen und wo nicht?

Meine Rundfahrt ist vorbei, und ich habe hier nur das geschildert, was ich richtig übel finde. Dass nicht alles, was vorher da war, gut war, mag ja sein. Aber das Neue sollte wenigstens durchdacht sein und ordentlich ausgeführt werden. Immerhin gibt es kaum Geld für den Radverkehr in Dresden.

Mit herzlichen Radlergrüßen L. Fietz



## Finster war's, der Mond schien helle,

als die AG Technik zum Leuchtentest in dunkle menschenleere Gegenden aufbrach. Die Objekte dieses Testes waren die meistverkauften Ansteckleuchten der wichtigsten Hersteller. Ziel war es herauszufinden, welche Produkte aus dem fast unüberschaubaren Angebot von Halogenleuchten und Diodenrücklichtern die Gnade der bestechlichen Tester finden.

Als erstes fielen mangels Leistung alle Leuchten aus dem Test heraus, die mit weniger als 4 Akkus (Batterien) betrieben werden (z.B. Cateye HL- 500G). Durch die geringe Spannung reicht die Lichtausbeute nicht an die der Leuchten mit 4 oder 5 Zellen heran. Testurteil daher: „nicht empfehlenswert“.



Optimale Kombination: Halogenleuchte + cadmiumfreie Ni/MH-Akkus + mikroprozessorgest. Ladegerät (ab 80 DM)

Richtig gut hingegen fanden wir die neuen, mit 5 Akkus versehenen Leuchten von Sigma und Cateye. Das bringt echte 6V Spannung und somit auch die Möglichkeit, die etwas preiswerteren Fahrrad-Halogenlampen zu verwenden. Diese Leuchten besitzen auch eine Ladebuchse zum Nachladen der Akkus im Gerät. Daher müssen sie nach dem Einsetzen der Akkus nicht mehr demontiert werden, was in Sachen Bedienungsfreundlichkeit ein großer Fortschritt ist. Alle Leuchten ohne Ladebuchse wurden daher mit dem Prädikat „weniger empfehlenswert“ von der weiteren Teilnahme ausgeschlossen.

Das Testfeld bestand danach nur noch aus drei Leuchten: der in Speiche 11/98 bereits vorgestellten Sigma, ihrer Nachfolgerin und der neukonstruierten Cateye 1600 G. Bei der neuen Sigma-Leuchte fällt erst auf den zweiten Blick der etwas schmalere und höher gestaltete Reflektor auf. Doch der größte Unterschied ist das Fehlen einer herkömmli-

chen Streuscheibe. Sigma verwendet eine Technologie, die bei modernen KFZ-Scheinwerfern längst üblich ist und sich durch die klare Lichtaustrittsscheibe auszeichnet. Nicht nur der Reflektor, sondern auch das Innenleben haben sich verändert. Leider nicht zum Vorteil, denn das Einlegen der Akkus ist sehr fummelig und die Bedienung des Schalters bleibt, z.B. mit Handschuhen, weiterhin schwierig.

Auch die neue Cateye-Leuchte ähnelt dem Vorgängermodell 1500 G. So sind die Reflektoreinheit und die Gehäuseoberseite völlig identisch. Im Inneren wurden aber einige Änderungen vorgenommen. Der Schalter und die Elektronik wurden „entfeinert“. Daher gibt es nur noch eine Schaltstufe und es wurde, auch durch geringe Änderung der Gehäuseunterseite, Platz für einen fünften R6 Akku geschaffen. Auch das Cateye Modell verfügt nun über eine Ladebuchse, die wie bei Sigma durch einen kleinen Gummistöpsel gegen Wassereintritt abgedichtet ist. Beim mechanischen Aufbau leistet sich aber keiner der Testkandidaten größere Schwächen, so daß eine hohe Lebensdauer wahrscheinlich ist.

Der markanteste Unterschied zwischen Cateye und Sigma ist die Befestigung. Bei Sigma bleibt der Halter an der Leuchte, so wird eine Verwendung auf zwei verschiedenen Rädern erleichtert aber die Leuchte muß jedes mal neu ausgerichtet werden. Der Cateye-Halter wird fest mit dem Lenker verschraubt und die Leuchte mit einem Klick eingesteckt. Die einmal eingestellte Ausrichtung bleibt erhalten. Zusätzliche Halter sind für ca. 13 DM erhältlich.

Als letzte, aber wichtigste Kategorie folgte der Beleuchtungstest. Da alle drei Modelle mit den gleichen elektrischen Daten (6V, 2,4W, PX13s-Sockel-Halogenlampe) aufwarten, waren keine großen Unterschiede zu erwarten. Alle Leuchten bieten eine ausreichende Ausleuchtung der Fahrbahn sowie Streulicht für den Fahrbahnrand. Alle erhalten daher das Testurteil „empfehlenswert“. Heimlicher Testsieger ist aber die Cateye 1600 G wegen ihres modularen Aufbaus, der es ermöglicht, nach Beschädigung die Reflektor- und Streuscheibeneinheit separat auszutauschen. Nur sie bietet die Möglichkeit, die Akkus mit einem mikroprozessorgesteuerten Ladegerät aufzuladen, was deren Lebensdauer erhöht. Bei der Verwendung von Ni/MH-Akkus mit einer Kapazität von 1,5 A/h (Stückpreis ca. 7 DM) ergibt sich eine Leuchtdauer von fast 3h bei einer Ladezeit von 2h. Die HL-1600G kostet, wie ihre Konkurrentin, ca. 30DM.

Bei den Diodenrücklichtern fällt die Entscheidung wesentlich leichter. Es wurden alle Modelle vom Test ausgeschlossen, die nicht über eine KBA-Zulassung verfügen und nicht mit R6 Batterien betrieben werden, da nur diese eine Leuchtdauer über 60 h garantieren. Das

„alte“ Sigma-Diodenrücklicht und das Relite von BuM fielen wegen ihren unmöglichen Haltern durch die mechanische Prüfung. Übrig blieben die Modelle TL-AU-100 G (rechts) und TL LD-300 (links) von Cateye. Das TL-LD-300 wurde Testsieger in punkto „Funktion“, ist mit 40 DM aber recht teuer. Deshalb ist das TL-AU-100 G unser Preis-Leistungs-Favorit.



Verwenden Sie in Ansteckleuchten nur Ni/MH-Akkus. Sie sind gegenüber Ni/Cd-Akkus umweltfreundlicher und vertragen das ständige Nachladen besser (kein Memory-Effekt). Darüber hinaus bieten sie eine größere Energiespeicherdichte, die die Leuchtdauer erhöht. Für Diodenrücklichter sind Akkus allerdings weniger geeignet. Benutzen Sie dafür lieber Alkali-Mangan-Batterien. (esjot)

### Test der optischen Eigenschaften der Batterielampen:

HL-1600G: gute Ausleuchtung des Bereiches vor dem Vorderrad und sehr heller und gleichmäßiger Lichtfleck



Sigma „alt“: ähnliche Ausleuchtung wie oben, etwas fransig



Sigma „neu“: etwas unregelmäßiger Lichtfleck, aber sehr gleichmäßige Ausleuchtung vor dem Vorderrad



Cateye Mikro Halogen: kleiner runder, aber gleichmäßiger Lichtfleck, wenig Ausleuchtung vor dem Vorderrad



Cateye HL500G: nur sehr kleiner, sehr schmaler Lichtfleck, schlechteste Leuchte im Test



## November

**Mittwoch, 03.**

**19.00 Uhr UWZ: Offenes Treffen der Ortsgruppe**

**Sonntag, 07.**

7.45 Uhr DD Hbf, Schalterhalle: Fußwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. von Bischofswerda über Butterberg, Burgauer Berg, Hochstein, Kälber- und Hennersdorfer Berg nach Kamenz (ca. 25 km)

**Montag, 08.**

zum 10. Jahrestag der Grenzöffnung

19.30 Uhr Fahrradbibliothek Meusel, DIA-Abend: Die Wende im Herbst 1989 - Osteuropa im Aufbruch (Trilogie) 3.: Auf den Spuren des eisernen Vorhangs - Radeln auf dem Mauerradweg

**Freitag, 19.**

**20.00 Uhr UWZ, großer Versammlungsraum: DIA-Vortrag „Mit dem Fahrrad zum Nordkap“**

**Sonntag, 21.**

8.10 Uhr DD Hbf, Schalterhalle: Fußwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. von Rathen zum Brand (ca. 15 km)

**Mittwoch, 24.**

**19.00 Uhr UWZ: Aktiventreffen**

**Montag, 29.**

19.30 Uhr Fahrradbibliothek Meusel, DIA-Abend: Die Erben des Prager Frühlings - Wandern und Radwandern in Tschechien und der Slowakei zwischen 1968 und 1998

### 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, Voranmeldung Tel. 47219 20

### Speiche-Aufkleber

an den Ladentüren verraten jetzt, ob es sich lohnt, das Geschäft zu betreten. Jeder Händler erhält einen Aufkleber, der NICHT falsch herum bedruckt wurde, sondern innen an die Glasscheibe ange-

## Dezember

**Mittwoch, 01.**

**19.00 Uhr UWZ: Offenes Treffen der Ortsgruppe (Weihnachtsfeier) bitte Teller, Tasse/Becher, Gebäck, Kerze u.ä mitbringen**

**Sonntag, 05.**

8.10 Uhr Bhf. DD - Neustadt: Fußwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. durch die Dresdner Heide (ca. 15 km)

**Sonntag, 12.**

**10.00 Uhr UWZ: Radtour zum Weihnachtsmarkt in Meißen (Rückfahrt evt. mit S-Bahn) - ca. 40 bzw. 70 km**

**Achtung! Am Mittwoch, den 17.11. findet kein Aktiventreffen statt. Wegen des Buß- und Bettages bleibt die ADFC-Geschäftsstelle an diesem Tag geschlossen.**

### 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:**

AG Technik, Speiche & Design

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

**Vertrieb:** 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:**

der 4. Montag im Monat

Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Nachdruck unter Angabe der Quelle erwünscht.

bracht werden soll. Die Aufkleber werden durch die Speiche-Austräger mit dieser Ausgabe verteilt. Auf Wunsch sind auch „Richtichrum“-Aufkleber erhältlich.



Irgendwo in Rußland: Michael und Christoph auf ihrem über 6000 km langem Nordkap-Trip

### Rußland - Norderfahrung

**Von Dresden bis zum Nordkap war das Ziel von Michael Wagner und Christian Böttger. Allerdings auf dem Landweg.**

Mit vollbepackten Fahrrädern ging es am 17. Juli 1999 in Dresden los. Vor kurzem hatten beide noch fürs Abitur gebüffelt, doch nun lagen über 8 Wochen Radfahren und reichlich 6000 km Wegstrecke vor ihnen. Über Polen, Litauen, Lettland, Estland, Rußland, Finnland und Norwegen wurde der nördlichste Zipfel Europas erreicht.

Anschließend fahren beide bis zur ersten Bahnstation in Norwegen, um dann mit dem Zug den Heimweg nach Dresden anzutreten.

Ihre Erfahrungen und Erlebnisse schildert Michael Wagner mit einem Dia-Vortrag in Überblendtechnik im großen Versammlungsraum des Umweltzentrums.

Am Freitag, den 19.11. um 20.00 Uhr ist Beginn, ab 19.00 Uhr ist Einlaß. Der Eintritt beträgt 3,00 DM, für ADFC-Mitglieder 2,00 DM.

Wer da Lust auf große und kleine Radtouren bekommt, kann sich auch mit Info-Material des ADFC eindecken. Eine gastronomische Grundversorgung ist ebenfalls gewährleistet.

*Waren Sie auf großer Tour und haben Dias gemacht? Melden Sie Sich beim ADFC Dresden, um Ihre Tour vielleicht auch einem größerem Publikum vorzustellen.*

### Radfahren in Dresden, Deutschland

ist zumindest auf der Lohrmannstraße erheblich besser geworden. Hier profitieren auch Radfahrer davon, daß übles Pflaster durch bituminösen Belag ersetzt wurde. Eine wichtige Verbindung ist die Lohrmannstraße eben auch für den Radverkehr, da sie zu einer der wenigen Bahnunterführungen in Reick leitet. Ein unschönes Detail für Fußgänger:



Die Grundstückszufahrten wurden mit sehr kräftigem Pflaster versehen.

Ein Rat an den Verantwortlichen: Fahren Sie bitte mit Inline-Skatern darüber, oder mit einem Kinderwagen...