

Planfeststellungsverfahren Fritz-Löffler-Straße Erfolgreiche Behinderung des Radverkehrs?

Kürzlich fand das Planfeststellungsverfahren zu Ausbau der Fritz-Löffler-Str./B170 statt. Aus Sicht des ADFC ist die von der Stadt vorgelegte Planung nicht akzeptabel. Im folgenden sollen einige der Hauptkritikpunkte kurz dargestellt werden:

1. Im Verlauf der Fritz-Löffler-Strasse werden benutzungspflichtige Rad- und Fusswege mit einer Breite von nur 1,50m (dies ist die zulässige Mindestbreite laut VwV-StVO) vorgesehen, obwohl durch die nahe Hochschule, Wohnheime und Hochhäuser ein reger Fuß- und Radverkehr zu erwarten ist. Im Bereich der Haltestelle Reichenbachstraße wird diese Mindestbreite sogar unterschritten, obwohl durch wartende ÖPNV-Nutzer ein noch höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. Nicht zuletzt stellt der geplante Abstand von nur 25 cm (!!!) zwischen Radweg und Fahrgastunterstand wegen der nicht ge-

währleisteten Sichtbeziehung ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsrisiko sowohl für ÖPNV-Nutzer als auch für Radfahrer dar. Die Stadt begründet dies damit, daß der Raum zwischen russ.-orthodoxer Kirche, Wohnheimtreppe und Baumreihe begrenzt ist. Allerdings liegen die Kirche und das Wohnheim weit auseinander, und der Fußweg könnte beispielsweise hinter der Baumreihe verlaufen.

2. An Knotenpunkten soll der Radweg rechts der rechtsabbiegenden KFZ verlaufen, obwohl eine derartige Führung wesentlich höhere Risiken in sich birgt. Der ADFC-Vorschlag nach Überführung des Radweges in einen Radfahrstreifen wurde mit fehlendem Linksabbiegeverkehr und höheren Kosten (Rohrverlegung) abgelehnt.

3. Im Bereich Fritz-Löffler-Platz sollen geradeausfahrende Radfahrer über 4 (!!!) Furten geführt werden, der in gleiche Richtung fahrende KFZ-Verkehr muß dagegen

nur ein Signal beachten. Laut Stellungnahme der Stadt stellt der Radverkehr hier nur einen "untergeordneten Strom" dar. Eine derartige Einstufung des Radverkehrs als "Verkehrsart zweiter Klasse" widerspricht sowohl dem Verkehrskonzept der Stadt Dresden als auch den gültigen Richtlinien. So stellt die ERA 95 klar "Die Ansprüche der Radfahrer nach einer sicheren und attraktiven signaltechnischen Einbindung dürfen gegenüber den Anforderungen des KFZ-Verkehrs nicht vernachlässigt werden, da nur eine von den Radfahrern akzeptierte Regelung auch die angestrebte Verkehrssicherheit gewährleistet." Der ADFC fordert, daß der Radverkehr hier ebenso durchfahren kann und nicht mehrfach oder länger halten muß.

4. Auf der Strehleiner Straße plant die Stadt einen 43m langen Bordsteinradweg mit Rampen, obwohl dieser nicht an ein

Fortsetzung auf S 2

Radtourismus in der dritten Dimension

Dresden. Noch wartet der Elbradweg in Dresden auf seine Fertigstellung, da ist schon ein neues Projekt geplant. Von Dresden nach Prag soll eine weltweit einzigartige Attraktion für Touristen von nah und fern entstehen. Noch ist das Sahnehäubchen für Radtouristen Zukunftsmusik: eine pedalgetriebene Schwebbahn über die Elbe, die später Prag und Dresden verbinden soll.

Die Tour über der Elbe soll dem Radfahrer ein Erlebnis bescheren, das es auf dem Elbradweg nie geben wird, selbst wenn er in Dresden baulich nachgebessert wird. Man fährt wie auf einem herkömmlichen Fahrrad - bloß viel höher und mit herrlicher Aussicht.

Nun liegen auch erste Skizzen für das luftige Vergnügen vor. Alle dreißig Meter werden nach dem Muster der Wuppertaler Schwebbahn Stützpfeiler über die Elbe gespannt, die eine Laufschiene tragen. An der Laufschiene hängt und fährt ein Fahrrad. Vier parallele Laufschiene und verschiedene Weichen ermöglichen das stressfreie Begegnen und sogar Überholen. Geplant sind ferner Ausweichstellen für das



Elbnäher kann ein Elberadweg nicht sein: Werkfoto der pedalgetriebenen Schwebbahn. Nach der Güterstraßenbahn könnte somit ein weiteres innovatives Verkehrsprojekt unter Dresdner Regie verwirklicht werden...

Begegnen überbreiter Spezialfahrzeuge. Damit eignet sich das System auch für den kostengünstigen und umweltschonenden Lastentransport.

Ein Prototyp des als Standard vorgesehenen Vehikels ist in Lingen/Emsland erfolgreich getestet worden. Es wurden Geschwindigkeiten bis zu 50km/h erreicht, Untrainierte erreichen ohne Mühe 25km/h. Damit ist die Tour von Dresden nach Prag als Wochenendtour in greifbare Nähe gerückt. Erste Ideenskizzen zeigen auch schon Liegeräder und vollverkleidete Räder für die neue Konstruktion. Werden die Genehmigungen zügig erteilt, ist mit einer Inbetriebnahme noch bis zur Sommersaison 2001 zu rechnen. Das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt hat informell schon sein Einverständnis signalisiert. Den Betrieb würden die Gemeinden in Eigenregie übernehmen, das Leihen eines Rades soll etwa 10,-DM pro Tag kosten, um einen wirtschaftlichen Betrieb zu gewährleisten. Der ADFC Dresden begrüßt das Engagement der Elbanlieger. Vorsitzende Dr. Carmen Hagemeyer: „Alles was den Fahrradtourismus fördert, können wir nur begrüßen. Auf diesem Sektor hat Sachsen noch erheblichen Nachholbedarf!“ Auch der Verein „HPV Deutschland e.V.“ (Human Powered Vehicles) begrüßt das Vorhaben:

Fortsetzung auf S. 2

Viele Planungen bewegen derzeit nicht nur die Gemüter der Radfahrer. In diesem Fall gezielter Falschinformation sah sich der ADFC zu einem Protestbrief veranlaßt. Leider erfolgte noch immer keine Richtigstellung im Dresdner Amtsblatt...

Wahrheitswidrige Behauptungen im Dresdner Amtsblatt - Meinungsmache statt Information

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der ADFC Dresden e.V. legt hiermit seinen entschiedenen Protest gegen die im Dresdner Amtsblatt Nr. 5/2000 vom 3.2.2000 auf Seite 4 in großer Schrift aufgestellte Behauptung ein, das "Bauprojekt Königsbrücker Straße" berücksichtige "alle Verkehrsteilnehmer". Wie im kleinen Text darunter auch kurz erwähnt wird, werden Radfahrer im Projekt überhaupt nicht berücksichtigt, erhalten weder Radweg noch ein anderes Angebot - und das bei 10 % Anteil des Radverkehrs an allen Wegen in Dresden (StV 1998)! Die erwähnte Ausweichmöglichkeit über die zugeparkte, holprige und im Nichts endende Alaunstraße ist ein Hohn. Mit gleicher Logik könnte man auch das Ausweichen des Autoverkehrs auf die Autobahn propagieren, um in den Dresdner Norden zu kommen. Die Überschrift stellt demzufolge eine falsche und möglicherweise beabsichtigte Irreführung der Öffentlichkeit dar. Einem offiziellen und mit Steuermitteln finanzierten Amtsblatt steht ein propagandistischer oder kommentierender Spielraum nicht zu. Es hat sich auf die Veröffentlichung von Informationen zu beschränken. Besagter Artikel hat aber die Absicht, in einer bestimmten Richtung meinungsbildend zu wirken und läßt dazu wichtige Fakten weg oder interpretiert diese um. So wird z.B. von "breiten Fußwegen" gesprochen, obwohl die Planung stellenweise nur 1,75 m schmale Fußwege vorsieht, was knapp über dem absoluten Mindestmaß für schwach begangene Fusswege in Wohngebieten liegt (bei einer Geschäftsstraße wie der Königsbrücker könnte man erst über 4 Metern von breiten Fußwegen reden, weil sich dann zwei Personenpaare ohne Ausweichen begegnen können). Wir fordern Sie hiermit auf, die falsche Behauptung, alle Verkehrsteilnehmer seien auf der Königsbrücker Straße berücksichtigt, in einem der kommenden Amtsblätter an gleicher Stelle ausdrücklich zu berichtigen und zudem künftig dafür zu sorgen, daß im Amtsblatt Informationen, nicht aber wahrheitswidrige Behauptungen und Meinungen veröffentlicht werden. Für noch wich-

tiger halten wir, wie bereits vor einigen Tagen gefordert, die Überarbeitung der Planungen zur Königsbrücker Straße dahingehend, daß für Radfahrer in beiden Richtungen ein ausreichend breiter Radfahrstreifen angelegt wird. Die jetzt bekanntgewordenen Planungen stellen für Radfahrer eine äußerst ungünstige und gefährliche Lösung dar, weil Autofahrer auf den sehr schmalen Fahrstreifen regelwidrig sehr eng überholen werden. Insofern kann die Planung auch nicht als Kompromiß bezeichnet werden, weil sie einer Verkehrsart (Radverkehr) alles nimmt, um für eine andere, in Bezug auf den Platzbedarf sehr ineffiziente Verkehrsart (Kfz-Verkehr) eine leichte Qualitätsverbesserung zu erreichen. Der ADFC bezweifelt im Übrigen, daß zwei Kfz-Fahrs Spuren pro Richtung überhaupt nötig sind, da die Kreuzungen das begrenzende Element sind und bequem aus einer Fahrspur im Streckenverlauf gespeist werden können. Näheres dazu hatten wir bereits in unserer Stellungnahme zum Bebauungsplan ausgeführt.

Zum gleichen Thema erreichte uns folgender Leserbrief:

Königsbrücker Str. - Kein Platz für Radfahrer?

Immer wieder liest man in der Presse, dass in der Ausbauplanung der Königsbrücker Straße die Radfahrer vergessen wurden. Dies ist aus meiner Sicht jedoch nicht nachvollziehbar: Laut derzeitigen Planungen beträgt die Breite der jeweiligen Richtungsfahrbahn ohne Abbiegespuren 5,50 m. Bei einer einspurigen Führung ist hier genug Platz für Kraftfahrzeuge, um einen Radfahrer mit ausreichendem Ab-

Fortsetzung von „Radtourismus in der dritten Dimension“
„Bisher konnten nur Hochleistungssportler muskelgetrieben die Welt von oben betrachten. Nun ist dies für die Mehrheit der Bevölkerung möglich. Damit bauen wir Sachsen unsere weltweit führende Position in der Spitzentechnologie aus!“

Der Verein hofft, dass nicht nur das Dresdner Tourismusministerium Gelder zur Anschubfinanzierung beisteuert, sondern vor allem das Wirtschaftsministerium aus dem Topf der Technologieförderung. Tatsächlich erkennt man allmählich auch im Wirtschafts- und Tourismusministerium, dass Fahrradtourismus viel Geld ins Land bringt.

Die Speiche-Redaktion wird sich bemühen, im nächsten Heft erste Fahrberichte zu liefern. Beschleunigungsvermögen und Bremsen, die Kurvenlage und vor allem die Pannenresistenz der Reifen werden im Vordergrund stehen.

stand zu überholen. Bei zweispuriger Markierung ergibt sich eine Fahrspurweite von 2,25 m. Bei dieser Breite ist es wohl auch für notorische Engüberholer offensichtlich, daß der Radfahrer nicht ohne Fahrspurwechsel zu überholen ist, es sollten also auch hier keine Probleme entstehen. Einziges Manko - jedoch nicht sicherheitsrelevant - ist hier die fehlende Möglichkeit, bei Stau rechts bis zur Kreuzung vorzufahren. Wenn Dresdens Wirtschafts- und Verkehrsdezernent - wie neulich in der Presse zu lesen war - bei weiteren Planungen besonders auf die Radfahrer achten möchte, kann dieser aus meiner Sicht kann nur davor gewarnt werden, nachträglich irgendwelche separaten stückhaften Radverkehrslösungen einzubauen. Wie das Beispiel Bodenbacher Str. zeigt, schafft man damit an den Endpunkten (und eine durchgängige Lösung ist ja offensichtlich nicht vorgesehen) nur unnötiges Konfliktpotential. Viel wichtiger ist aus meiner Sicht, dass in die Planungen noch eine akzeptable Lösung für Fußgänger geschaffen wird, eine Breite von oftmals nur 1,75m ist bei einer Geschäftsstraße wie der Königsbrücker Str. einfach zu gering. Hier sollte sich Herr Wolgast - auch und insbesondere im Interesse der Geschäftsleute - für eine vernünftige Lösung stark machen.

R. Weg

Fortsetzung von „Erfolgreiche Behinderung...“
weiterführendes Radwegenetz anschließen und der Gehweg sehr stark von Fußgängern zur HTW und von Busumsteigern genutzt wird. Nach Ansicht des ADFC sollte der Radverkehr auf der Fahrbahn verlaufen.

5. Auch im Bereich Reichenbachstraße soll der Radverkehr kurz vor dem Kreuzungspunkt auf einen Bordsteinradweg geführt werden, obwohl das Kfz-Aufkommen dort dies nicht erfordert und die Verlagerung des Radverkehrs auf den Gehweg vielmehr zu Sicherheitsrisiken führt. Ähnliche Lösungen plant die Stadt im Bereich Münchner Str./Nürnberger Str.

6. Die Stadt lehnt separate Lichtsignalanlagen für Radfahrer aus Kostengründen ab, obwohl die Räumzeiten gegenüber Fußgängern 3mal höher sind. Dieses Kostenargument ist aus unserer Sicht in Bezug auf die Gesamtkosten nicht akzeptabel.

Leider liegt dem Autor kein Ergebnis der mündlichen Verhandlung vor. Es kann also sein, daß einige der Kritikpunkte mittlerweile in der Planung verbessert wurden. Sollten Verbesserungen der hier dargestellten Planung erreicht worden sein, wird die Speiche selbstverständlich darüber berichten.

(fm)



Immer Ärger mit den Zugverbindungen ?

Da heißt es für Bahnkunden und Radfahrer: Warten. Warten. Warten...

Während die Freunde der Deutschen Bahn in eine trübe Zukunft blicken, können sich Radler selber helfen.

Nötig sind eine Spezialzange zum Schneiden von Bowdenzügen (ca. 40-65 DM), Feilen zum Entgraten, Zughülsen, Putzlappen, Fett oder zähes Öl, Messer, Kabelbinder, Inbusschlüssel, die richtigen Bowdenzüge und Geduld.

Üblich ist bei Neurädern die offene, schmutzfreundliche Zugführung.

Was jahrzehntelang genügte, funktioniert heute leider nur wenige Monate

optimal. Mit Ausnahme hydraulischer Bremsen, stört moderne Schaltungen und Bremsen jeder Dreck am Zug. Alltagsradler, Vielfahrer und Radreisende nehmen das meist resigniert hin. Nur einige Technikverliebte und Radsportler nutzen die Gegenmittel:

Zuerst muß eine zu lange, zu kurze oder kurvenreiche Zugverlegung zentimetergenau korrigiert werden.

Die Zugführung am Oberrohr des Rahmens umgeht die Schmutzzone unter dem Tretlager.

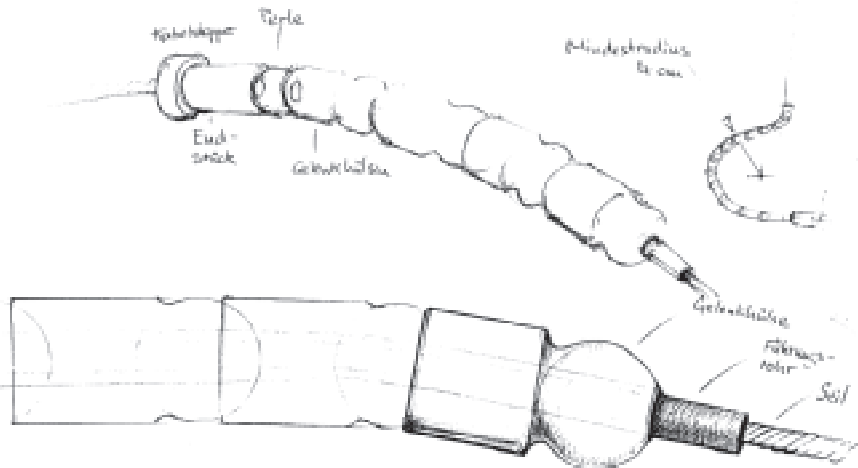
Geschlitzte Kabelstopper am Rahmen lassen die Wartung der Züge ohne Demontage zu. Falls der Hersteller auch hier gespart hat:

Zughüllen gibt es günstig als Meterware. Die Züge lassen sich so auf der ganzen Länge in geschlossener Hülle verlegen. Dazu müßten allerdings die Kabelstopper am Rahmen auf den Durchmesser der Hülle erweitert oder handelsübliche Adapter eingesetzt werden. Die Materialkosten sind gering, der Arbeitsaufwand hoch, das Resultat befriedigend.

Glaubt man den Worten der Fahrradpresse und Ihrer Sponsoren, ist seit der Erfindung teflonbeschichteter Züge das Problem nur noch finanzieller Natur. Technisch

seien Teflon-Züge das beste - meint auch die ADFC-Radwelt. Leider ist das nach den Erfahrungen des Autors falsch.

Die Züge der Firma Gore bestehen aus drei Teilen: Zwischen Hülle und Seil läuft auf der ganzen Länge ein Kunststoffröhrchen. Das Seil selbst ist teflonbeschichtet. Dichtungen an Schaltwerk und Umwerfer sollen jede Verschmutzung verhindern. Verpackung und Montageanleitung sind ausgezeichnet. Das System scheint langlebig, wartungsfrei und perfekt zu sein. Materialkosten: ca. 120 DM. Gegen Preisgabe persönlicher Daten gewährt der Hersteller großzügig ein Jahr Garantie.



Noch unzufrieden ? Ja: Zunächst schaltet und bremst alles wunderbar. Doch nach etwa einem Jahr oder ca. 5000-10.000 km trübt sich die Funktionsfreude. Auch Teflon nutzt sich ab. Schmutz dringt von oben in die Züge ein und kann nicht entfernt werden. Starker Frost macht die Zughüllen brüchig und ein Sonntag in Irland ließ die Farbe der Hülle ausbleichen. An einem Suntour-Daumenschalthebel rissen die dünnen Gore-Schaltseile regelmäßig nach ca. 5000 km. Zuletzt an einem norwegischen Berg auf 1300 m Höhe bei Regen und Dunkelheit.

„Wartungsfrei“. Darunter versteht der Hersteller, keine Ersatzteile zu liefern. Fremde Ersatzzüge passen nicht. Ein vorsorglicher, regelmäßiger Totalersatz hilft der amerikanischen Wirtschaft und dem Fachhandel.

Damit ist das Preis-Leistungsverhältnis schlechter als bei Billigzügen.

Manchmal ist die teuerste Lösung doch die Beste. Unter dem Namen NOKON liefert eine bayerische Firma Schalt- und Bremszüge, die sorgenfreies Radeln erlauben. Materialkosten ca. 150-200 DM. Das System stammt aus dem Fahrzeug- und Maschinenbau und ist seit einigen Jahren auch für Fahrräder käuflich. Innen laufen ganz

normale Standard-Edelstahlseile der Firma Carl Stahl. Auf ganzer Länge von einem Kunststoffröhrchen geführt und geschützt. Darauf werden als Zughülle Stück für Stück kleine Metallhülsen mit Kugelgelenk aufgefädelt. Nachölen läßt sich an vier verdeckten Öffnungen. So entsteht eine haltbare, schmutzgeschützte, leichtgängige und wartungsfreundliche Seilführung. Jedes Teil ist einzeln erhältlich. Die teuersten Teile - die Metallhülsen - sind praktisch unzerstörbar.

Seile gibt es bei jedem Händler. Auch teflonbeschichtete Züge könnten verwendet werden. Das Kunststoffrohr wird notfalls meterweise geliefert (6,80 DM/m). Biegungen

bis zum Radius 3,5 cm dürfen verlegt werden. Spezialteile u.a. für vollgefederte Räder, V-Brakes und Rennräder sind im Sortiment.

NOKON erfreut auch als Öko-Produkt:

L a n g l e b i g . Funktions sicher. Ohne Verbund- und Schadstoffe. Wartungsarm und reparaturfreundlich statt „wartungsfrei“. Verschleißteile sind Standardteile. Kummer bereitet NOKON bei der Montage: Die Anleitung ist

unbrauchbar. Der Zeitaufwand hoch. Schmutzdichtungen an Schaltwerk und Umwerfer fehlen leider, lassen sich aber selbst ergänzen. NOKON-Züge sind nur in einer Farbe zu haben: Stahl glanzvernickelt. Die auf der Verpackung gezeigten, farbigen NOKON-Hülsen aus eloxiertem Aluminium werden nicht mehr ausgeliefert, da Aluminium und Dreck unangenehme Geräusche erzeugten. Trotzdem liegen diese Versionen noch beim Händler. Sinnvoll ist, die neueste Version mit vernickelten Gelenkhülsen zu erwerben (Foto).

Wer nun von NOKON träumt, wende sich unbedingt an einen Fachhändler, der ein Musterrad mit korrekt montierten NOKON-Zügen zeigen kann, warte auf einen verregneten Sonntag für die Montage oder frage den Autor nach weiteren Details. (UD)

Glinz! So sehen sie aus, die edlen Nokon - Teile. hat man die etwas fummelige Montage hinter sich gebracht, erwartet den schmutzgeplagten Radler hohe Funktions-sicherheit.



April

Montag, 03.

18.00 UWZ: Abendradeln

Dienstag, 04.

19.30 Pfarrhof Altleubnitz 1, Paulinum: DIA-Vortrag: Nord-erfahrung, 6000 km Rußland - Nordkap - Lofoten

Mittwoch, 05.

9.00 Volkshaus Laubegast: Seniorenradtour: Jahresauftakt - Stadtrunde

Mittwoch, 05.

19.00 UWZ: Offenes Treffen der Ortsgruppe

Sonntag, 09.

8.45 Dresden Hbf, Schalterhalle: Radtour von Königstein durch das Bielatal nach Decin (ca. 60 km); Leiter: J. Meusel (472 1920)

Sonntag, 09.

6.45 Dresden Hbf, Schalterhalle: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zur Göltzschtalbrücke (Zugfahrt bis/ab Zwickau) - ca. 60 km

Montag, 10.

18.00 UWZ: Abendradeln (Liegeradlertreff)

Montag, 10.

19.30 Adventsgemeinde, Poststr. 13 (Löbtau): DIA-Vortrag: Radwandern und Bergtouren in Südtirol

Sonntag, 16.

9.30 UWZ: Frühlingsfahrt in den Rabenauer Grund, über Kreischa - Malteradweg (ca. 60 km), Leiter: A. Kügler (412 9909)

Sonntag, 16.

9.00 Käthe-Kollwitz-Platz, Dresden Klotzsche: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zum Schwedenstein bei Ohorn (ca. 60 km)

Montag, 17.

18.00 UWZ: Abendradeln

Mittwoch, 19.

8.45 Volkshaus Laubegast (9.13 S-Bahn ab Niedersiedlitz): ADFC-Senioren-Radtour ab Meißen - Diesbar - Skassa - Meißen

Mittwoch, 19.

19.00 UWZ: Aktiventreffen

Mittwoch, 26.

17.30 Weixdorf, Endstelle Strab 7: Fahrradexkursion der Unteren Naturschutzbehörde Weixdorf - Marsdorf - Medingen

Mittwoch, 26.

19.00 Umweltzentrum: Vorbereitungsgruppe Radfahrtag

Sonntag, 30.

7.45 Bahnhof Wehlen: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zum Rudolfstein (Kyjov/CR) - ca.110 km, Rückfahrt ab Bad Schandau mit S-Bahn

Mai

Mittwoch, 03.

9.00 Volkshaus Laubegast: Senioren-Radtour nach Dölzchen - Roßtal - Pesterwitz - Gorbitz

Mittwoch, 03.

19.00 UWZ: Offenes Treffen der Ortsgruppe (Neuenabend)

Sonntag, 07.

7.30 Dresden Hbf, Schalterhalle: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. von Wurzen zum Muldestausee (ca.90 Rad-km), bis Wurzen und ab Dessau Zugfahrt

Montag, 08.

18.00 UWZ: Abendradeln (Liegeradlertreff)

Montag, 08.

19.30 Fahrradbibliothek: DIA-Vortrag: Planung und Vorbereitung von Radreisen

Sonntag, 14.

9.00 Umweltzentrum: Radtour rund um Dresden (Gompitz - Moritzburg - Radeberg - Pillnitz, ca. 110 km), Leiter: S. Jobke

Sonntag, 14.

6.50 Dresden Hbf, Schalterhalle: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zur Klosterkirche Maria-Schein in Krupka (CR) - ca.75 Rad-km, bis Altenberg und ab Bad Schandau Zugfahrt

Montag, 15.

18.00 UWZ: Abendradeln

Mittwoch, 17.

9.00 DD Hbf, Zug nach Radeberg (Abf 9.07): ADFC-Senioren-Radtour Radeberg - Seifersdorfer Tal - Hermsdorf

Mittwoch, 17.

19.00 UWZ: Aktiventreffen

Sonntag, 21.

10.00 Kaufpark Nickern: Radtour zum Wilisch und in die Dippoldiswalder Heide (ca. 65 km), Leiter: F. Mölle (401 3814)



Lückenschluß des Elberadweges in Schöna

An der Elbe ist bald grenzenloses Radfahren möglich. Zwischen Schöna und der Grenze zu Tschechien beginnt in dieser Woche der Bau des Elberadweges. Das 1,8 km lange Teilstück in der Sächsischen Schweiz soll bis 1. Juli fertig sein. Von Tschechischer Seite aus wird die Piste bis Decin vollendet.



Marktplatz mit Fahrradparkplatz

heißt es in Striesen bei Kaufland an der Borsbergstraße, Ecke Tittmannstraße. Der Fahrradparker heißt „Kappa“ und trägt das ADFC-Gütesiegel.

Dicke, verzinkte Rohre stützen den Rahmen und die Hoch-Tief-Anordnung erlaubt eine gute Platzausnutzung.

Die Abstellanlage weist zwei sehr erfreuliche Taschen auf: Es sind reichlich Stellplätze vorhanden und es ist nicht weit bis zum Eingang. Offen und einladend gelegen fühlt sich da der radfahrende Kunde willkommen.

Wer schon einmal ein reichlich bepacktes Fahrrad in einem „Felgenkiller“ stellen oder nach dem Einkauf mangels Anschlussmöglichkeit den Verlust des Zweirades bedauern mußte, wird solche Abstellanlagen zu schätzen wissen. dr

Der Fahrradparker „Kappa“ am Kaufland: Fahrradparken in „ADFC-Qualität“

Speiche

Informationen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Dresden e.V.

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 (dr)

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.

Geschäftsstelle im Umweltzentrum (UWZ), Schützengasse 16, 2. Stock: Mo 8-10 Uhr, Mi 15-19 Uhr

Fahrradbibliothek bei Johannes Meusel, Wilhelm-Franke-Straße 26: z. Zt. nur telefonische Beratung! Tel./Fax 0351/4721920,

e-Mail: meusel@ngi.de, Neu! Internet (WWW): <http://www.fahrradbibliothek.de>