

Abenteuer Radfahren in Dresden

Die Königsbrücker von Klotzsche zum Olbrichtplatz

Die Königsbrücker Straße ist in ihrem oberen Stück teilweise schon ausgebaut, an anderen Stellen läßt der Baufortgang die endgültige Lösung zumindest erkennen. Das Speiche-Team hat die Strecke schon probefahren:

Nachdem von Klotzsche der erste Teil auf der Fahrbahn zu fahren ist, beginnt kurz nach der Kreuzung Karl-Marx-Straße ein ca. 1,50m breiter linksseitiger Weg, wo ein Schild „getrennter Fuß/Radweg“ steht, wobei der Radweg-Teil zugeklebt ist. Also bleibt man weiter auf der Fahrbahn. An der nächsten Kreuzung (obere Zufahrt Infineon) wird dieser linke (beidseitige) Radweg dann be-nutzungspflichtig. Außer dem Schild weit links, was zudem noch hinter einem Ampelmast steht, weißt jedoch nichts darauf hin. Zumindest kann man die Königsbrücker Straße hier noch gesichert an der Ampel queren. Von der Infineon-Ausfahrt kommend sieht man zwar bei genauem Hinschauen Pfeile in beide Richtungen auf der Radspur, das für Zweirichtungsradverkehr obligatorische Warnschild fehlt jedoch hier genau wie an den meisten anderen Seitenstraßen. An der folgenden Kreuzung Moritzburger Weg ist die geplante Führung völlig unklar, offensichtlich hat man hier nur für Einrichtungsverkehr geplant (insbesondere die Absenkung auf Fahrbahnniveau mit sehr geringen Abständen zum KFZ-Verkehr läßt das vermuten). Dies ändert jedoch nichts an der angeordneten beidseitigen Benutzungspflicht. Fährt



man diese Absenkung nicht, bekommt man als Alternative einen schmalen engen Kurvenradius mit zusätzlichen Hindernissen serviert. Ähnliche Hindernisse findet man auch an der folgenden Kreuzung Manfred-von-Ardenne-Ring. Hier sei noch einmal darauf hingewiesen, daß der Weg von Radfahrern und Fußgängern jeweils in beide Richtungen genutzt wird. An der kurz danach folgenden Aral-Tankstelle findet sich ein „Bauwerk“, welches so in Dresden wohl einmalig ist. Wer eine Idee hat, wozu das gut ist, schreibe bitte der Speiche-Redaktion (Adresse siehe Impressum). Die besten 3



Vorschläge erhalten ein kleines Präsent. Nach der Eisenbahnbrücke kann man sich entscheiden, ob man links auf einem „Fußweg-Radfahrer frei“ in Schrittgeschwindigkeit weiterfährt und aufgrund der Enge bei jedem Fußgänger anhält, ob man das Rad über die Fußgängerbrücke trägt oder die Königsbrücker Straße ungeschützt überquert. Die Ampel der



Herman-Mende-Straße enthält nämlich keine Fußgängerampel oder sonstige Querungssignalation. Zudem ist die ziemlich steile Brückenabfahrt mit dem Streugut der letzten Jahre und Glasscherben übersät und auf der gegenüberliegenden Seite fehlt die Bordabsenkung. Es empfiehlt sich aber doch, auf der linken Seite in Schrittempo zu fahren, denn 100m weiter an der Meschwitzer Straße wird der linksseitige Weg wieder be-nutzungspflichtig, ohne daß eine Querungshilfe existiert. Kurz vor dem Olbrichtplatz hat der Spuk dann sein Ende und man kann -auf einer kleinen Mittelinsel, natürlich ohne Querungshilfe, - die Lichtsignalanlage gilt nur für die Straßenbahn - auf die rechte Straßenseite wechseln.



Fazit: Die sicherste Lösung dürfte auf dieser Strecke das Ignorieren des linksseitigen Radweges sein, zumal die Schilder teilweise gut versteckt sind (s.o.) Beim Fahren auf der Fahrbahn riskiert man jedoch im Zweifelsfall im Moment ein Verwarnungsgeld zwischen 20 und 40 DM.

Die Stadt ist jedoch dringend angehalten, die Sicherheitsrisiken auf dieser Strecke kurzfristig zu beseitigen und durch Aufhebung der Benutzungspflicht und Markierung als „anderer Radweg“ das Radfahren auf der Fahrbahn zu legalisieren. (fm)



Radfahren anderswo: Irland

Irland ? Das soll das Ziel einer Radreise sein ? In den hiesigen Medien steht Irland für: Bürgerkrieg, Regen, Armut, hohe Preise, Regen, Unterentwicklung und nochmals Regen und Bürgerkrieg. In Wirklichkeit ist alles anders - bis auf den Regen.



Verirren in Irland? Unmöglich!

Für die Traumreise ans Ende Europas empfiehlt sich der Monat Juni. Überall blühen meterhohe Rhododendronbäume und es könnte seltener regnen...

Die schnellste und billigste Anreise ist der Flug per Charterflugzeug, z.B. einmal wöchentlich Leipzig-Shannon. Bitte rechtzeitig im Reisebüro vorbuchen und die Fahrradmitnahme anmelden. Kosten ca. 600-700 DM hin und zurück mit Rad. Shannon ist der ideale Ausgangspunkt für Reisen in den Süden, Westen und Norden. Wer mehr als drei Wochen Urlaub hat, könnte auch per Bahn und Schiff oder ADFC-Rad-Busreise nach Irland gelangen.

Im Landeanflug das Gefühl, im falschen Flieger zusetzen. Das da unten ähnelt asiatischen Reisterassen. Näher betrachtet ist Irland in viele kleine Felder, Wiesen und Parzellen aufgeteilt. Über Jahrzehnte werden die Steine an den Rändern zu Mauern aufgetürmt und von hohen Hecken besiedelt. Dazwischen schlängeln sich Straßen und Wege. Wie der Feldweg vor Jahrhunderten angelegt war, so verläuft die Straße noch heute. Unübersichtliche Kurven, Steigungen und Gefahrenstellen sind noch lange kein Grund, eine irische Grundstücksgrenze zu verschieben.

Radwege - wie denn und wozu ? Radwanderwege - überflüssig. Weshalb viele Verkehrszeichen aufstellen - die Schafe und Kühe sind gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer und können nicht lesen. Das kann ja eine gefährliche Radtour werden: Enge Straßen, viele Autos und keine deutsche Verkehrsplanung !

Dem Radfahrer aus Dresden fällt zuerst auf: Alle Iren fahren auf der falschen Straßenseite. Touristen werden mit großen Tafeln daran erinnert: Linksverkehr. Solange man daran denkt, ist das kein Problem. Doch irgendwann siegt die Gewohnheit und man fährt falsch. Gerade hatte ich nach Hause telefoniert, schon fuhr ich auf der falschen

Seite. So ist ein Rückspiegel am Rad nicht nur eine gute Lebensversicherung. Ein rechts montierter Spiegel taugt in Irland auch als Gedächtnisstütze für den Linksverkehr.

Radreisenden bieten sich dreierlei Wege an: Nationalstraßen (z.B. N 18), Regionalstraßen (z.B. R477) und die „Straßen dritter Ordnung“ (asphaltierte Feldwege). Natürlich hat die irische Einstufung nichts mit dem Zustand zu tun. Querfeldein über Privatgrundstücke geht in Irland gar nichts, abgesehen von markierten Fußwanderwegen. Autobahnen soll es auch geben. Einmal führte ein Stück unserer Route entlang einer mehrspurigen Schnellstraße. Natürlich für Radfahrer freigegeben. Die Randspur ist schließlich breit genug. Die Feldwege dienen der Verbindung zwischen den Höfen. Wegweiser sind hier selten. Karten helfen nicht. Nach der Himmelsrichtung geradelt, kommt man irgendwie durch. Tagesetappen verlaufen daher auf N- und R-Straßen.

Eine irische Nationalstraße ähnelt den ersten Blick einer vierspurigen Bundesstraße. Nur mit Linksverkehr. Und gelben Strichlinien. Also los. Seltsam: Von vier Spuren werden nur zwei benutzt. Autos fahren auf den beiden inneren Spuren und überholen auf der Gegenfahrbahn. Die beiden äußere



Kein Camping ohne grüne Wiese

ren Spuren sind breite Randstreifen - für Radfahrer, Fußgänger, Schafe und Rindvieh. Ganz entspannt läßt sich so auf vielbefahrenere Nationalstraße radeln. Von hinten nähert sich der erste LKW. Und weicht in großem Bogen auf die Gegenseite aus. 3 m (in Worten: drei Meter) Abstand zum Radfahrer. Sofort zweifelt der Radler aus Germany an seinem Fahrverhalten. Was mache ich falsch ? Nichts. Die Iren sind so. Radfahrer werden in großem Bogen überholt. Eher weicht man auch bei nahendem Gegenverkehr auf die Gegenseite aus, als einen Radfahrer eventuell zu bedrohen. In drei Wochen und auf 1400 km gab es nur eine gefährliche Situation. Jede ADFC-Montagsradtour durch Dresden ist gefährlicher.

Weiter auf der Regionalstraße: Gerade so breit, daß zwei PKW aneinander vorbeikommen. Links und rechts kein Platz für Randstreifen. Nur Mauern und Hecken. Oft so hoch, daß sie sich über der Straße zum Tun-

nel schließen. Das sind Fuchsien. Diese Pflanze füllt zu Hause gerade einen Blumentopf und erreicht hier ihre wahre Größe - dank mildem Golfstromwetter und regelmäßigem Gießen. Keine Zeit zum Staunen. Autos von hinten und von vorn. Kein Platz zum Ausweichen. Kein Problem.



Rindvieher dürfen das...

Solange keine Gelegenheit zum Überholen ist, fährt der irische Kraftfahrer eben hinter dem Radfahrer. Ohne zu hupen. Dann überholt er in großem Bogen, freut sich und grüßt. Wie im Märchen. Keine Ausnahme, sondern die Regel. So kommt es, daß es sich auf den schmalsten Straßen am besten radelt. Einheimische Radler sind selten zu sehen. Das Fahrrad dient scheinbar nur der Fahrt zum nächsten Ort und Pub. Einmal begleitete mich ein irischer Rennradler und erklärte mir, warum irische Autofahrer so rücksichtsvoll fahren: „Weißt Du, wir fahren schon riskant, solange wir allein sind. Sobald wir aber einen Touristen auf dem Fahrrad sehen, fahren wir extrem vorsichtig. Jeder Ire weiß, daß wir von Touristen leben. Da darf einfach nichts passieren...“

Nebenbei: Schon mal einen deutschen Rennradler getroffen, der sich einem schnöden Radtouristen unterwegs anschließt, weil Unterhalten wichtiger ist als Trainieren und Schaufahren ?

Während die deutschen Verkehrsplaner den Kreisverkehr gerade neu erfunden haben und die deutschen Autofahrer sich in zwanzig Jahre daran gewöhnt haben werden, liest der Radler überall in Irland: „Roundabout ahead“ (Kreisverkehr voraus). Wer drin ist, hat Vorfahrt. Das funktioniert einfach gut.

Irland ist ein armes Land. Also sind die Leute freundlich und aufgeschlossen. Etwas Schul-Englisch genügt. Ein Halt am Dorfladen - ein Schwatz mit den Einheimischen. Eine kurze Frage nach dem Weg - eine ausführliche Antwort mit Rückfrage, ob man auch alles richtig verstanden hat. Undenkbar, einen Gast in die falsche Richtung zu schicken. „Are you okay ?“ - ist eine beliebte Grußformel und das ernstgemeinte Angebot für eventuelle Hilfe. Gefährlich werden dem Radler höchstens die Hunde, die sich zwei Rassen zuordnen lassen: Reiche Hunde haben ihren Hof und stürzen sich laut kläffend auf den vorbeifahrenden Radler bis die Puste ausgeht. Arme Hunde haben kein zu Hause und werfen sich

stumm mit mitleidigem Blick vor das Rad. Begleiten dich bettelnd kilometerweit bis zum nächsten Campingplatz und hoffen auf Futter. Und versuchen es dann anderswo. Viele Schafzüchter müssen den Hof



...Schafe auch: Überall "Loose Chippings"

aufgeben. Die guterzogenen Hütehunde landen auf der Straße. Verfolgt von den reichen, verkommenen Hofhunden.

Auch Stürze sind in Irland gefährlich. Ein sonst harmloser Umfaller beschädigte mein Knie. Irischer Asphalt wird aus großen, spitzen Steinen und etwas Teer gemischt. Rennradler aufgemerkt: 32 mm breit sollten die Reifen mindestens sein.

Straßenbau findet bei laufendem Verkehr statt. Ein LKW, der Teer ausgießt, ein LKW schüttet Splitt darauf. Festgewalzt wird die Mischung von den nachfolgenden Autos. Irgendwo vorher ein Warnzeichen. Sonst keine Absperrung und keine „Baustellensicherung“. Einer hält die Kelle hoch. Oben steht auf einer Seite „Stop“ und auf der anderen „Go“. Sein Job ist es, die Kelle in regelmäßigem Abstand zu drehen. Irischen Autofahrern genügt diese Art der Verkehrsregelung. Verirren kann man sich in Irland nicht. Die Beschilderung ist ausgezeichnet. Grüne und weiße Schilder für Richtungen und Entfernungen. Braune für Hotels, Campingplätze, Sehenswürdigkeiten.

Spannend wird es manchmal mit alten Wegweisern auf dem Land: Entfernungsangabe in Meilen und in jede Himmelsrichtung drehbar. Der nächste freundliche Ire ist nicht weit und gibt gern Auskunft.

In größeren Orten und bei Sehenswürdigkeiten findet sich immer eine Touristeninformation mit ausgezeichnetem Service. Campingplätze bieten sich als günstigste Unterkunft an. Immer auf grüner Wiese. Allerdings beträgt die Entfernung zum nächsten Camping oft 70-120 km. Manche Plätze sind schwer zu finden. Auch in Hostels läßt es sich gut übernachten. Etwas mehr muß hier gezahlt werden. Und die erste Frage lautet stets: „Have you booked?“ Also am Morgen anrufen und vorbuchen. Hostelverzeichnis hat die Touristinfo. B & B (Zimmer mit Frühstück) gibt es überall. Kostenpunkt ca. 50 DM pro Nase und Nacht. Zu empfehlen für das nähere Kennenlernen

der Iren. Was sieht und erlebt der Radreisende in Irland? Einige Stichworte: Grün in allen Farben, Palmen und andere exotische Gewächse, Wiesen, Hecken und Felder, wenig Wald und Bäume, viele Schafe (weiß mit schwarzem Kopf), alte Burgen und Schlösser, Kleinstädte, Pubs, Musik, saubere Luft, nette, freundliche Leute, Ruhe, das Meer, Steilküsten, viele Steine, Mauern, Inseln und Fähren, Wind, Regen und Wolken, Sonne und Regenbogen, Seen und Flüsse. Viele kleine Steigungen. Steile Abfahrten. Museen, Kirchen, Friedhöfe und Klöster. Näheres siehe Reiseführer. Es ist alles so, wie es im Buche steht.

Und die Vorurteile? Regen: Ja, aber mit der richtigen Bekleidung kein Problem. Irischer Regen ist meist ein kurzer Nieselregen. Abgelöst von etwas Sonne mit Regenbogen, gefolgt vom nächsten Schauer. Wer sich jedesmal die Regenbekleidung anzieht, kommt nie ans Ziel. Manchmal dauert der



Grün-grün-grün

Regen auch ein, zwei Tage. Dann setzt man sich zu den anderen ins Pub oder in die Bar, hängt die nassen Kleider über die Stühle, trinkt Tee und wartet ab. Schreibt Postkarten und trinkt Tee.

Bürgerkrieg: Die Republik Irland ist ein friedliches Land und der nordirische Konflikt weit weg. Wer nicht gerade dorthin radelt, wo die Presse Unruhen meldet, wird nichts von der Reise in ein Krisengebiet bemerken. Abgesehen von den verschärften BGS-Kontrollen auf dem Flughafen Leipzig. Die einzige Militäreinheit, die wir sahen, eskortierte schwerbewaffnet den Geldtransport der Stadtparkasse. Falls die Lage in Nordirland nicht eskaliert, spricht nichts gegen eine Urlaubreise in den Norden. Ein Radreisender berichtete von sehr freundlichen Nordiren und problemlosem Urlaub.

Kriminalität: Kein Problem. Auf dem Land ist selbst die normale Vorsicht überflüssig. In Städten und der Hauptstadt Dublin soll es Diebstähle geben. Obwohl die Regenbogenpresse auch in Irland ihre Schlagzeilen findet, hatten wir keinerlei Sorgen. Im Gegenteil. Einmal standen unsere bepackten Reiseräder unbeaufsichtigt in einer Kleinstadt vor dem Museum. Danach klopfte mir ein freundlicher Ire auf die Schulter und meinte, er hätte die letzte Stunde ein Auge auf unser Gepäck geworfen. Es könnte etwas gestohlen werden... Und er führte mir vor,

wie schnell sich eine Ortlieb-Tasche abnehmen ließe. Preise: Teurer als zu Hause, billiger als in Skandinavien. Camping kostet weniger oder gleich viel (10-15 DM pro Person und Nacht). Lebensmittel und Gaststätten sind teurer, Alkohol und Guinness-Bier sehr viel teurer, der Tee in der Bar besser und billiger, als in Sachsen. Nachtanken ist per EC-Karte in größeren Orten möglich. Je nach Lebensstil sollten 50-100 DM pro Tag vorgesehen werden. Teuer werden Hostels und B & B, häufige Gaststättenbesuche, Eintrittskarten und Fahrkarten.

Essen: Die gleichen Supermarktketten wie zu Hause. Ausgezeichnete Gaststätten. Und selbst in der kleinsten Bar gibt es noch einen guten Toast. Toast offen oder zugeklappt, kalt oder getoastet, Käse oder Wurst oder beides. Dazu Tee mit viel Milch. Das ist das irische Existenzminimum. Warum mit dem Rad durch Irland reisen? Hier gilt der Radler noch etwas. Aus der Sicht deutscher Autofahrer ist Irland viel zu anstrengend. Zu viele Schafe. Rasen unmöglich. Autos sind selten ein Statussymbol. Irland ist ein fahrradfreundliches Land. Nur nette Leute. Kein Streß. Für eine Etappen-Rundreise ideal geeignet. Ich hatte das Glück, 1998 mit erfahrenen Irland-Radlerinnen reisen zu dürfen. Für Unerfahrene: Zur Etappenplanung ist „Irland per Rad“ vom Kettler-Verlag gut zu gebrauchen. Informationen zu Land und Leuten finden sich in vielen Reiseführern (z.B. Irland-Handbuch von Hans-Günter Semsek, Verlag Reise Know-How). Auch eine Tour mit Rucksack, Faltrad und Bus könnte ich empfehlen. Im Land fahren überall Busse. Mitten in Irland hielt der Liniensbus nach London...

Nur die Freunde der Eisenbahn haben Pech, weil Irland längst die Zukunft der Deutschen Bahn erreicht hat. Züge verkehren nur noch auf wenigen Strecken in Richtung Hauptstadt. Die Fahrpreise der Bahn liegen noch über den Buspreisen. Nach zwei Wochen sahen wir den ersten Zug. Mit Tempo 30 kroch der Intercity aus Dublin über den Bahnübergang. Dann öffnete der Bahnwärter die Schranken. Nicht nach oben. Er drehte die Schranken zur Seite. Über die Bahngleise. Damit die Autos vor dem Zug geschützt werden.

Wer nun Irland erleben will, sollte beim Fremdenverkehrsamt das Infopaket für Radtouristen bestellen:

Irische Fremdenverkehrszentrale
Untermainanlage 7
60329 Frankfurt/Main
Telefon 0180-5003116(24 Pf/min)
Telefax 069-92318588
E-Mail: info@irishtouristboard.de
Internet: www.irland-urlaub.de
www.irland.de

Weitere Informationen in den Bibliotheken, beim ADFC und dem Autor.
(UD)

Mit dem Rad über die Sachsenbrücke oder von Dresden Süd nach Stolpen

Es beginnt an der Dohnaer/Teplitzer Str. mit der Einfahrt in die Rothäuserstr., weiter über Otto-Dix-Ring, Walter-Arndt-Str., Gudehus-Str., Morgenleite, Hülße-Str., Lübbenauer Str., Niedersedlitzer Str., Dorfstr. Lugauer Str. (z. Zt. Baustelle!), Prof.-Billroth-Str., Heidenauer Str. bis Heidenau. Dort durch Rudolf-Breitscheid-Str., Güterbahnhofstr., Ernst-Thälmann-Str., Mühlenstr. Pirnaer Str., wo man auf den Elberadweg trifft. Bis hier ist der Weg bereits früher wiederholt in der Speiche beschrieben worden. Deshalb wurden hier nur die wichtigen Straßennamen noch einmal genannt.

Wo sich die Straße und der Elberadweg wieder trennen, folgt man nach rechts der Straße unter der Eisenbahn hindurch. Nach der Brücke führt die Straße zunächst nach links entlang der Eisenbahn, dann nach Unterquerung der Sachsenbrücke (so heißt die neue Brücke über die Elbe) nach rechts bis zur B 172. An der Ampel bei Überqueren der 172 sollte man aufpassen. Das Verkehrszeichen für den Radweg auf der Brücke ist von hier schlecht sichtbar. Es ist so gedreht, daß man es nur gut sieht, wenn man auf der B 172 aus Richtung Dresden kommt. Man sollte es trotzdem beachten, sonst gerät man auf die Kfz-Spur. Oben auf der Brücke bei Wiederholung des Verkehrszeichens ist es zu spät, die Leitplanke ist zu hoch für einen Wechsel!

In Pirna Copitz kann man ein wenig nach links versetzt auf der Schillerstraße weiterfahren. Dieser folgt man bis zur Siegfried-Rädel-Str. (letzte Str. vor der Bahnbrücke), wo man nach links abbiegen muß. Auf der Siegfried-Rädel-Str. gibt es unten liegende Radwege. Diese verfügen am Ende jeweils über ungefährliche gerade Ausfahrten. Am Ende dieser Straße nach links über die Wesenitz, danach wieder auf der Radeberger Straße rechts fahren. Dieser folgen wir 600 m. An der Gabelung fahren wir schräg nach rechts durch Hinterjessen bis zur Einmündung der Hauptstraße (Borsbergstraße). Hier behalten wir unsere Richtung bei und fahren durch Altjessen. An der Bushaltestelle Lochmühle verlassen wir der Straße folgend das Wesenitztal auf einer zwischen Felsen liegenden, engen, steil gewundenen gut asphaltierten Straße. An der nächsten Abzweigung folgen wir unserer Straße ganz rechts, kommen an der Kirche in Liebenthal vorbei. Weiter kann man den Weg nach den Wegweisern für Autos verfolgen.

An der nächsten Gabelung halten wir uns links. Nach dem Ortsausgang sehen wir vom Waldrand aus zur Rechten Teile der Sächsisch-Böhmischen Schweiz (Großer Winterberg, Lilienstein, Hoher Schneeberg). Wir kommen durch folgende Orte: Porschendorf, Dürrröhrsdorf, Dobra, Helmsdorf, Stolpen.¹

Von Porschendorf kann man auch einen Umweg über Elbersdorf, Dittersbach, Dürrröhrsdorf fahren. In Dittersbach ist das Grab des Kunstschriftstellers Johann Gottlob von Quandt (1787-1859). In der Kirche gibt es eine Silbermannorgel. An der Ausfahrt von Porschendorf Richtung Dürrröhrsdorf sieht man die gewölbte Mauerwerksbrücke des früheren Eisenbahn-Streckenabschnittes Dürrröhrsdorf - Weißig-Bühlau. In Dürrröhrsdorf, von Porschendorf kommend rechts durch die erste Eisenbahnbrücke erreicht man die Straße nach Dobra.

Etwas kürzere Variante zu Dobra: In Dürrröhrsdorf nicht nach rechts durch die Bahnbrücke nach Dobra fahren, sondern zunächst die Hauptstraße gerade überqueren und erst dann nach rechts durch die ältere Brücke fahren (Vorfahrt an der Engstelle beachten!). Hinter der Brücke geradeaus fahren. Nach dem Ortseingangsschild Helmsdorf im Gelände der Baustoffhandlung kann ein alter Ringofen besichtigt werden, mit Schaustücken aus der Geschichte der Ziegelherstellung.

Im weiteren Verlauf der Ziegeleistraße wird ebenso wie bei Fahrt über Dobra der Abzweig erreicht, an dem man sich für Ortsumfahrung Pirnsche Straße oder Ortsdurchfahrt Helmsdorf entscheidet. Letztere ist etwas länger, führt aber im Wesenitztal entlang.

Stolpen bietet uns einen historischen Marktplatz, die teilweise zerstörte Burg, in der die Gräfin Cosel gefangen war. Zur Erfrischung finden wir ein kleines aber gepflegtes Freibad am südlichen Fuß des Burgbergs.

Soll die Rückfahrt auf einem anderen Weg erfolgen gibt es reiche Auswahl.

Zum Elberadweg kann man über Hohnstein - Bad Schandau gelangen, oder etwas kürzer nach Wehlen oder Pirna fahren. Über Liebenthal, Graupa kommt man zur Fähre in Pillnitz. Durch den Wald gibt es verschiedene Varianten durch die Massenei, Karswald und Dresdener Heide, die man wahlweise oder nach-einander durchfahren kann.

Rückfahrt mit der Eisenbahn: Stündlich bis kurz nach 21 Uhr ab Stolpen mit Halt in Helmsdorf Dürrröhrsdorf, Lohmen mit dem Triebwagen bis Pirna. Anschluß ab Pirna mit der S-Bahn halbstündig.

Karten: Topographische Karte Sachsen, 1:25000 Nr. 42 u. 43, Ausgabe mit Wanderwegen; oder bis Hinterjessen Topographische Karte, 1:50000 Ausgabe mit Wander-

und Radwanderwegen, Dresden und Umgebung; ab Liebenthal: Schönfelder Hochland, Wander und Radwanderkarte, 1:25000

1 Varianten ab Liebenthal:

Mühlsdorf, Lohmen, (mit Kirche des Dresdener Ratszimmermeisters George Bähr -Erbauer der Frauenkirche-), Porschendorf, Mühlsdorf, Lohmen, Dobra.

Fernradweg Bayreuth - Zittau

Einwendung Königsbrücker Straße

Nachdem der Stadtrat von Dresden den Planfeststellungsbeschuß zum vierspurigen Ausbau der Königsbrücker Straße ohne separate Radverkehrsanlagen gefaßt hat, möchte der ADFC Dresden e.V. eine Einwendung geltend machen. Im Entwurf werden folgende Hauptproblempunkte an der nunmehr beschlossenen Planung dargestellt:

- Der vierspurige Ausbau suggeriert hohe Geschwindigkeiten, durch die insbesondere ältere und ungeübte Radfahrer bei fehlenden Radverkehrsanlagen gefährdet werden

- Die nunmehr geplante Fahrspurbreite von 3m führt zu Überholvorgängen innerhalb der Fahrspur mit gefährlich geringen Überholabständen

- Zu geringe Abstände zu Parkspuren führen zu Gefährdungen durch aufklappende Autotüren. Laut ERA 95 ist bei Straßen mit einem derartig hohem Verkehrsaufkommen (mehr als 20.000 KFZ/Tag) die getrennte Führung des Radverkehrs mittels Radweg oder Radstreifen Stand der Technik. Das Radverkehrsaufkommen an der Königsbrücker Straße beträgt derzeit ca. 1500 Radfahrer pro Tag, wobei Start und/oder Ziel oft nahe der Königsbrücker Straße liegt. Weiter wird eingewendet, daß die vorliegende Planung ohne Berücksichtigung des Radverkehrs dem Sächsischen Straßengesetz und dem Bundesfernstraßengesetz widerspricht, daß querender Radverkehr an der Louisestraße nicht berücksichtigt wird und daß im Gegensatz zu Autoparkplätzen keine Radabstellanlagen geplant sind. Der genaue Wortlaut des Entwurfs kann im Internet unter <http://adfc.rad-dresden.de/einwkoen.html> nachgelesen werden. (fm)

PS: Im Internet unter der Adresse <http://adfc.rad-dresden.home.pages.de> finden Sie noch mehr Informationen zum Thema Verkehrspolitik, Radtourentips für Dresden und Umgebung, aber auch Techniktips und die aktuelle sowie die letzten Ausgaben der „Speiche“.

Liebe Leser !

Die „Speiche“ in der jetzt vor Ihnen liegenden Form gibt es seit zirka 10 Jahren. Dies wäre eigentlich ein Grund zum feiern, aber dazu ist uns im Moment nicht zumute. Denn der Fortbestand dieser Zeitung ist im Moment ziemlich unklar.

Im letzten Jahr verdankten wir das Erscheinen der „Speiche“ hauptsächlich der peniblen und aufopferungsvollen Arbeit des „Chefredakteurs“, „Chefreporters“ und „Chef-Fotographen“ Daniel Rohark, dem wir an dieser Stelle einmal recht herzlich danken wollen. Mit tatkräftiger Unterstützung der Logistik-Abteilung mit der „Chefverteilerin“ Ute Hultsch und vieler ehrenamtlicher Verteiler gelangte die „Speiche“ dann in Ihren Briefkasten. Aus beruflichen Gründen steht der bisherige „Speiche“-Macher aber nicht mehr zur Verfügung. Deshalb stehen alle bisher von

**Wenn
Zeitung,
dann
„Speiche“**

ihm besetzten Posten zur Neubesetzung an. Da aber der Personal-Pool des ADFC nicht unbegrenzt groß ist, suchen wir auf diesem Weg eine neue Mannschaft. Um die Arbeitsbelastung auf mehrere Schultern zu verteilen, ist es vorteilhafter, daß in Zukunft sich mehrere Personen diese Arbeit teilen. Dies hätte auch den Vorteil, das bei einem Ausfall einer Person das Erscheinen der Speiche auch weiterhin gesichert bleibt.

Die technischen Voraussetzungen wie PC, Scanner und digitale Kamera sind in der ADFC-Geschäftsstelle vorhanden. Es fehlt uns nur an Menschen die diese Geräte auch bedienen. Wie sehen die Voraussetzungen für eine Mitarbeit in der „Speiche“-Chefredaktion aus?

Zuallererst brauchen Sie eine Portion guten Willens. Grundkenntnisse in der Arbeit mit dem PC wären zumindest von Vorteil, sind aber nicht Voraussetzung. Eine Einführung in die spezifischen Tätigkeiten wird auf jeden Fall vorher durchgeführt. Bisher wurden die Ausgaben der „Speiche“ mit dem Programm „Pagemaker“ der Firma Adobe gesetzt. In Zukunft sind aber auch andere Plattformen denkbar, wie zum Beispiel das Betriebssystem-unabhängige „Staroffice“. Dies hätte auch den Vorteil,

daß eine in HTML gesetzte „Speiche“ ohne große Umformatierungen ins Internet gestellt werden könnte. Wenn Sie also bereits Erfahrungen mit diesem Programmen haben, sollten Sie sich unbedingt bei der bisherigen Redaktion melden.

Falls Sie Angst haben, keine Zeit für diese ehrenamtliche Arbeit zu finden, möchte ich Sie beruhigen. An Artikeln für diese Zeitung herrscht selten Mangel, da es viele Autoren gibt, die über zahlreiche, uns alle interessierende Themen schreiben. Allerdings möchte ich auch nicht verschweigen, daß das Setzen einer vierseitigen Standard-„Speiche“ durchaus einige Stunden dauern kann. Da dies aber nur einmal im Monat gemacht werden muß ist der Aufwand sicher nicht zu groß.

Wenn Sie am Weiterbestehen dieser Zeitung Interesse haben und auch noch etwas Zeit mitbringen, dann melden Sie sich beim ADFC Dresden. (Adresse siehe Impressum)

Neues aus der AG Radverkehrsförderung

Regelmäßig treffen sich die Verkehrsexperten des ADFC mit Vertretern der verschiedenen Ämter, um für Verbesserungen des Radverkehrs in Dresden zu sorgen. Die „Speiche“-Redaktion erhielt noch kurz vor Redaktionsschluß die neuesten Informationen.

* Marienbrücke: Die Treppen vom Elbradweg zur Brücke sollen demnächst Schieberinnen erhalten * Strehleiner Straße: Busspurfreigabe für den Radverkehr wurde vom Ordnungsamt angeordnet * Ordnungsamt lehnt Freigabe der Einbahnstraße am Hebbelplatz für Radfahrer in Gegenrichtung ab * Serkowitzer Straße: dieses Teilstück des Elbradweges nach Radebeul hin soll ab 25.09.2000 ausgebaut werden * Touristische Radwegweisung Elbradweg wird derzeit umgesetzt, auch rechtselbig Pieschen - Radebeul * Alaunstraße: Konsum erhält Radabstellanlagen * Ortsamt Blasewitz erhält ebenfalls Radabstellanlagen * Die Anregung des ADFC, über eine Strategie der verbesserten Öffentlichkeitsarbeit der Stadt zugunsten des Radverkehrs zu diskutieren, stieß bei den anwesenden Ämtern auf wenig Resonanz * Vom Ordnungsamt abgelehnt wurde die geplante Querung des Pirnaischen Platzes aus der Schießgasse zur Ringstraße östlich der Tunnelüberdachungen. Grund: Sicherheitsbedenken (Straßenbahn könnte Radfahrer

nicht sehen). ADFC bohrt nach, denn die Ablehnungsgründe können bei gutem Willen ausgeräumt werden.

Warum unser Blatt SPEICHE heißt

Meditation über einen Wortinhalt

Die Speiche ist ein recht spitzer Gegenstand. Sie muß ständig unter Spannung stehen und deshalb ab und zu nachgezogen werden. Ihre Aufgabe erfüllt sie nur, im Widerstreit mit der ihr gegenüberstehenden Schwester. Wenn sie halten soll, muß sie richtig eingefüedelt werden. Sie schafft eine stabile Verbindung zwischen Kern und Peripherie. Das Wichtigste ist jedoch: Wer Rad fährt, kann auf sie nicht verzichten!

Auszug aus der allerersten „Speiche“-Ausgabe Mai 1990

Umgebindehaus-Tour in der Oberlausitz

Am 3. September startet um 8.45 Uhr am Bahnhof Dresden-Neustadt die diesjährige Neuauflage der Umgebindehäuser-Radtour.

Sie führt von Wilthen über den Umgebindehaus-Radweg und den Spree-Radweg bis nach Bautzen. Dabei können Sie unterwegs die architektonischen und landschaftlichen Schönheiten der Oberlausitz bewundern.

Im letzten Jahr war dies unsere beliebteste ADFC-Radtour, so daß wir für dieses Jahr unbedingt eine Wiederholung ins Radtourenprogramm aufnehmen mussten. Da es in der Oberlausitz immer wieder etwas neues zu entdecken gibt können aber auch diejenigen teilnehmen, die schon im letzten Jahr dabei waren.

Leider gab es im diesjährigen Radtourenprogramm einen kleinen Irrtum. Die Länge dieser Radtour beträgt nicht 60 km sondern eher 70 km.

Geeignet ist diese Radtour für alle an Kultur und Natur interessierten, die sich ein Tempo von 15-18 km/h zutrauen. Allerdings ist das Gelände etwas hügelig, so das man doch etwas Kondition braucht.

Die Tour wird von Andreas Kügler geleitet, der aus dieser Gegend stammt und daher sicher auch reizvolle Ortschaften kennt, die in keinem Reiseführer stehen.

Für den Transport nach Wilthen (und von Bautzen zurück) sorgt die Deutsche Bahn. Mit Wochenendticket und Fahrradkarte (6 DM) sollten Sie daher ab 13 DM für die Transportkosten einplanen. (Je nach Anzahl der Teilnehmer.)

Tips für den Radurlaub 2001 - neue Radwanderkarten und Radführer

Fahrradland Sachsen - was gibt es Neues?

Sachsen entwickelt sich immer mehr zu einem fahrradfreundlichen Land. Neben der Ausschilderung von immer neuen Radrouten in Sachsen helfen Sächsische Verlage mit neuen Publikationen für Radwandern Radlern bei der Routenplanung und bei der Orientierung auf Radreisen. Das Angebot neuer Radkarten und Radführer ist kaum noch zu überschauen und das Angebot in den Buchhandlungen leider oft sehr unvollständig. Darum soll es heute wieder Tips zu Neuerscheinungen geben, welche für die Planung des nächsten Radurlaub nützlich sein können.

Auch der Ausbau von regionalen Radrouten und Fernradwegen (z. B. Elberadweg) in Sachsen schreitet oft unbemerkt voran und manche Fernradwege oder regionale Routen wurden inzwischen ausgeschildert (z. B. Sächsische Städteroute und Silberstraße)

Die Sächsische Städteroute: Weixdorf - Hermsdorf - Seifersdorf - Kamenz - Bautzen - Löbau - Görlitz oder Radroute Silberstraße: Zwickau - Marienberg - Freiberg - Hartha -Dresden) war bisher nur in der 4. Auflage der BVA-Radtourenkarten Nr. 14 Lausitz/Östliches Erzgebirge (Maßstab 1 : 150 000) zu finden, welche nach langer Verzögerung endlich im Herbst 1999 erschienen ist.

Nun ist die Sächsische Städteroute auch auf Karten des Verlag Sachsen Kartographie zu finden. Der Verlag Sachsen-Kartographie Dresden (ehemals Seegerverlag) hat die neuen (Themen)Radrouten in seine neuen Publikationen aufgenommen: Bayreuth - Zittau, Zschopautal-Radweg, Naturpark Vogtland, Bauten des Vogtland, Quer durchs Vogtland, Silberstraße, Radweg Glück Auf, Erzgebirgskamm-Radroute.

Der Verlag Sachsen-Kartographie Dresden schließt für den Reiseradler nun einige Lücken, wo bisher nur die Radtourenkarte der BVA Maßstab 1 : 150 000 Orientierung bot. Die Karten enthalten zahlreiche Angaben zu Sehenswürdigkeiten sowie Adressen von Fremdenverkehrsämtern.

So gibt es im Jahr 2000 drei Neuerscheinungen von Wander- und Radwanderkarten

* Freiberg und Umgebung (mit Muldenradweg zwischen Mulda und Halsbrücke sowie Sächsischer Städteroute und Radweg

Silberstraße) mit Innenstadtplan Freiberg und Angaben zu Sehenswürdigkeiten, Maßstab 1 : 33 000

(Anschluss bietet die Karte Klosterbezirk Altzella (mit Muldenradweg von Halsbrücke bis - Roßwein)



* Chemnitz und Umgebung (Penig, Frankenberg, Hohenstein-Ernstthal, Augustusburg mit Zschopau-Radweg) Maßstab 1 : 50 000

* Gemeinde Müglitztal und Umgebung Maßstab 1 : 20 000

Zwei bisherige Wanderkarten wurden in der Neuauflage mit aktuellen Radrouten vor den Toren Dresdens ergänzt:

* Tharandter Wald (Mohorn, Niederbobritzsch, Freital, Dippoldiswalde) Maßstab 1 : 33 000, 7,80 DM sowie

* Augustusburg und Umgebung 1999 Maßstab 1 : 30 000, 7,80 DM

Aktualisierte Neuauflagen erschienen von folgenden Rad- und Wanderkarten:

* Sächsisch-Böhmische Schweiz (1999) Maßstab 1 : 30 000 mit reizvollen Radrouten im Bielatal, Kirnitzschtal, Elberadweg und dem Fernradweg Bayreuth - Zittau, 9,80 DM

* Osterzgebirge zwischen Dippoldiswalde und Teplitz, (2000) Maßstab 1 : 33 000, 8,90 DM

* Freizeitkarte Oberlausitzer Bergland - Zittauer Gebirge - Nordböhmen, Maßstab 1 : 65 000, 3. Auflage, 9,80 DM (neu: mit sächsischer Städteroute)

Das Angebot der Wander- und Radwanderkarten des Verlages Sachsen-Kartographie umfasst damit insgesamt etwa 35 Karten. So ist inzwischen Südwestsachsen, Ostsachsen und die gesamte Erzgebirgsregion sowie das südliche Brandenburg (Niederlausitz) mit diesen Karten für den Radler erschlossen!

Für die Spree-Neiße-Region sind 1999 folgende Karten beim Verlag Sachsen-Kartographie erschienen, welche ich im Mai selbst testen konnte:

* Wander- und Radwanderkarte: **Spremburg und Umgebung** (Spree-Neiße-Region: Drebkau, Döbern, Neuhausen, Spreewitz), Maßstab 1 : 50 000 Seegerverlag 1999, 9,80 DM

* Wander- und Radwanderkarte: **Cottbus - Peitzer Land - Burger Spreewald** (Spree-Neiße-Region: Vetschau, Lübbenau, Leuten, Peitz), Maßstab 1 : 50 000 Seegerverlag 1999, 9,80 DM

* Wander- und Radwanderkarte: **Forst (Lausitz) und Umgebung** (Spree-Neiße-Region: Döbern, Bad Muskau), Maßstab 1 : 50 000 Seegerverlag 1999, 9,80 DM

* Wander- und Radwanderkarte: **Guben und Umgebung** (Spree-Neiße-Region: Peitz, Lieberose), Maßstab 1 : 50 000 Seegerverlag 1999, 9,80 DM

Ein Novum auf den Karten Forst und Guben ist die Eintragung von Storchennestern, so dass man im April/Mai gezielt auf Storchensafari in dieser Region gehen kann, um Adebar bei der Brutpflege beobachten zu können.

Der Neißeradweg ist gerade zwischen Bad Muskau und Guben wunderbar ausgebaut und führt fast durchgängig auf ca. 60 km auf autofreien und meist asphaltierten Routen (häufig auf dem Deich) und ist somit besonders für Familienradtouren oder Touren mit Hänger sehr zu empfehlen.

Die Kombination von Radtouren und Bootstouren erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Dem tragen auch einige neue Publikationen Rechnung: u.a. die neue Wander-, Radwander- und Wasserwanderkarte „**Oberspreewald**“ im Maßstab 1 : 50 000, 7,80 DM im Verlag Sachsen-Kartographie.

Bei den neusten Karten für die Spree-Neiße-Region gibt es eine erfreuliche Verbesserung: die Klassifikation bzw. Differenzierung der Radrouten nach Oberflächenqualität und eine Kilometrierung.

Im sächsischen **Verlag Dr. Barthel** erschien im April eine attraktive Karte zum Muldenradweg und Zschopau im Maßstab 1 : 75 000 und im bewährten Spiralo-Format, 19,80 DM

Neben sorgfältiger Recherche 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.

Weitere neue Wander- und Radwanderkarten bzw. Freizeitkarten aus dem Verlag Dr. A. Barthel widmen sich der Mulde und Zschopau und dem Osterzgebirge so z. B.



* Wanderkarte mit Radroutenvorschlägen: Zentrales Erzgebirge Ostteil (Ehrenfriedersdorf, Annaberg-Buchholz, Scharfenstein, Marienberg, Zöblitz) Maßstab 1 : 33 000, 2000, 8,80 DM

* Radwanderkarte „Südraum Leipzig“, Maßstab 1 : 40 000, 9,80 DM

Für August 2000 sind folgende Neuerscheinungen angekündigt:

* Wanderkarte mit Radroutenvorschlägen: Osterzgebirge Seiffen und Umgebung, Maßstab 1 : 35 000, 2000, 8,80 DM

* Wanderkarte mit Radroutenvorschlägen: Osterzgebirge Altenberg und Umgebung, Maßstab 1 : 35 000, 2000, 8,80 DM

* Wanderkarte mit Radroutenvorschlägen: Chemnitz und Umgebung, Maßstab 1 : 35 000, 2000, 8,80 DM

* Wanderkarte mit Radroutenvorschlägen: Dresden und Umgebung, Maßstab 1 : 50 000, 2000, 9,80 DM

Neuaufgaben gibt es von folgenden Karten:

* Große Wanderkarte (mit Radrouten) Sächsisch-Böhmische Schweiz, 2000, Maßstab 1 : 30 000

* Freizeitkarte mit Radrouten „Dessau-Wörlitzer Gartenreich“ (Mulde zwischen Bitterfeld und Dessau) 2000 Maßstab 1 : 75 000 9,80 DM

* Elbe-Radweg Bad-Schandau - Dessau, Maßstab 1 : 75 000 mit Spiralbindung (2. Auflage mit Kilometrierung und Adressen von Jugendherbergen) 1999, 19,80 DM

Qualitätsmerkmale der Karten des Verlag Dr. Barthel sind Angaben zu den Fremdenverkehrsämtern, Ortsregister und Detailkarten wie z. B. Stadtpläne auf der Kartenrückseite, teilweise auch Piktogramme zu Fahrradstation, Fahrradverleih, Fahrradwerkstätten sowie Straßennamen bei den Karten im Maßstab 1 : 33 000. Dadurch wird die Orientierung in Ortschaften erheblich erleichtert.

Das Verlagsprogramm umfasst inzwischen etwa 20 Karten mit Radrouten und erschließt besonders Mulde, Zschopau und die Regionen Leipzig und Erzgebirge/Vogtland für den Radler.

Auch das **Landesvermessungsamt Sachsen** hat die Reihe Topographische Karten mit Wanderwegen und Radwanderwegen (Maßstab 1 : 50 000) fortgesetzt. Vorteil dieser Kartenserie sind sorgfältige und aktuelle Recherchen sowie Höhenlinien, die auf anderen Publikationen oft fehlen sowie Angaben zu Jugendherbergen, Campingplätzen, Gaststätten, Schutzhütten, Bädern, Fahrradverleih und kulturhistorischen und landeskundlichen Sehenswürdigkeiten. Neu sind z. B. 2 Karten für die Region Riesa (L 4744) und Region Torgau (L4544) sowie Torgau West ((Pressel, Thallwitz, Schilda) L 4542.

Ergänzt wird das Angebot für Radler durch Publikationen aus dem Euroverlag, z. B.

* **Rad-, Wander- und Freizeitkarte zwischen Zwickau und Dresden entlang der Silberstraße,**

Euroverlag Cottbus 2000, 6 Blätter im Maßstab 1 : 60 000, je 3 DM

Damit sind nun auch Lücken für Radler erschlossen, wo es bisher kaum geeignetes Kartenmaterial gab.

Bezugsquellen für alle Karten sind der Buchhandel, regionale Fremdenverkehrsämter die regionalen Fremdenverkehrsverbände Sächsisches Burgen- und Heidefeld Waldheim (Tel. 034327/9660) oder Tourismusverband Oberlausitz-Niederschlesien Bautzen (Tel. 03591/48770).

Die Fremdenverkehrsämter geben oft auch kostenlose Faltblätter mit Routenbeschreibungen ab (u.a. Schneeberg, Marienberg, Zschopau, Zittau, Fernradwege in Sachsen)

* Faltblatt: **Fernradwege in Sachsen,** Übersichtskarte mit Informationen, Landesfremdenverkehrsamt, 1999

* Faltblatt: **Sächsisch-Bayrisches Städtenetz: 4 Tourenvorschläge** (Bayreuth - Hof, Hof - Plauen, Plauen - Zwickau, Zwickau - Chemnitz) mit Routen-skizzen und Infos, 1999

Viele Karten wurden auf Radtouren selbst getestet. Leider gibt es immer wieder Mängel und Fehler in Radkarten. In der Bibliothek werden Radkarten darum auch ständig aktualisiert und Ergänzungsvorschläge und Korrekturen den Verlage für Neuaufgaben zugearbeitet. Obwohl dies oft mit hohem Zeitaufwand verbunden ist, kann so mancher Ärger durch Fehler in Karten und Radführern vermieden werden.

Einiges Material kann auch beim ADFC Dresden (Tel. 0351/494 33 21) erworben werden, sämtliche Karten und Bücher sind natürlich auch in der Fahrradbibliothek Dresden bei telefonischer Terminabsprache einzusehen bzw. ausleihbar (Tel./FAX 0351/472 19 20).

Beschreibungen für andere Radtouren (z. B. Sächsische Schweiz, eine Sächsische Mühlentour, zur Neiße und zur Freiburger Mulde (Holzhau - Freiberg - Nossen) sind in der Fahrradbibliothek erhältlich.

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

Neben Radkarten und Radführern ist auch eine neue Zeitschrift für Radler auf dem Markt erschienen. Die **Zeitschrift „Rad-touren“** wendet sich besonders an Reise-radler und bringt weniger Berichte zu Fahrradtechnik, dafür in jedem Heft (Preis 8,90 DM) ausführliche und interessante Radreiseberichte und Routenbeschreibungen für Radtouren-Klassiker in Deutschland und Europa, aber auch exotische Regionen und Länder in Europa und Übersee wie Sardinien, Kroatien, Spanien, Island, Kreta, Indonesien, Japan, Kuba, USA, Australien wo es bisher wenig oder überhaupt keine Radkarten bzw. Radführer gibt.

Für Anregungen für neue Radreisen ist also ausreichend gesorgt. Und der nächste Urlaub kommt bestimmt - guter Rat ist nicht teuer, aber wertvoll!

Johannes Meusel

Drei Neuerscheinungen gab es bei der BVA in der Serie der ADFC-Regionalkarten im günstigen Maßstab 1 : 75 000 (Allgäu, Karlsruhe, Rhein/Neckar). Damit ist diese Serie bereits auf 32 Karten gewachsen. In der Spiralo-Karten-serie der BVA (Maßstab 1 : 50 000 oder 1 : 75 000) mit 29 Publikationen zu reizvollen Routen in Deutschland sind 1999 ebenfalls 4 neue Radkarten erschienen: Niederrheinroute, Werratal, Brückenradweg (Osnabrück, Bremen) und Dortmund-Ems-Kanal (Ruhrgebiet - Nordsee)

September

Sonntag, 03.

8.45 Bhf Dresden-Neustadt: Umgebendhäuser- und Spreeradweg: Von der Spreequelle nach Bautzen (ca. 70 km Radfahrt, bis Ebersbach Zug), Leiter: A. Kügler (412 9909)

Sonntag, 03.

7.30 Dresden-Hbf., Schalterhalle: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. durch die Dübener Heide (ca. 80 Rad-km), Zugfahrt bis Wurzen und ab Riesa

Mittwoch, 06.

9.00 Volkshaus Laubegast; 9.30 Palaisteich: Senioren-Radtour in den Zschonergrund und zum Hotel "de bücke Dich"

Mittwoch, 06.

19.00 UWZ: Offenes Treffen der Ortsgruppe

Sonntag, 10.

8.00 Kaufpark Nickern: Erzgebirgstour (Dresden - Deutschgeorgental - Sayda - Frauenstein - Dresden) - ca. 140 km, bergig, nicht geeignet für Kinder und untrainierte Radler. Leiter: F. Mölle (401 3814)

Dienstag, 12.

19.45 Pfarrhof Leubnitz-Neuostra, Altleubnitz 1 DIA-Vortrag: Mit dem Drahtesel auf Deichen und an Stränden - Ostseeküstenradweg Teil 2 (Travemünde - Rostock - Stralsund)

Sonntag, 17.

8.45 Dresden Hbf., Schalterhalle: Von Bautzen nach Neschwitz durch die Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft (ca. 60 km), Leiter: J. Meusel (472 1920)

Mittwoch, 20.

19.00 Umweltzentrum Aktiventreffen

Sonntag, 24.

8.45 Dresden Hbf., Schalterhalle: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. in das Reich des „Pumphut“ (ca. 80 Rad-km), Zugfahrt bis/ab Bischofswerda

Oktober

Sonntag, 01.

8.45 Dresden-Hbf., Schalterhalle: Von Riesa nach Dresden auf der Sächs. Weinstraße (ca. 60 km) Leiter: A. Kügler (412 9909)

Mittwoch, 04.

19.00 UWZ Offenes Treffen der Ortsgruppe

Sonntag, 08.

10.00 UWZ Radtour ins Meißner Hochland (ca. 50 km, teilw. bergig) Leiter: A. Kügler (412 9909)

Sonntag, 08.

10.00 Elberadweg am Blauen Wunder: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zur Festung Königstein (ca. 60 km)

Dienstag, 10.

19.45 Pfarrhof Leubnitz-Neuostra, Altleubnitz 1 DIA-Vortrag: Marokko per Rad

Sonntag, 15.

7.00 Bhf Dresden-Mitte: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. ins „Kleine Erzgebirge“ nach Oederan (ca. 90 km), Rückfahrt mit dem Zug

Lenkerstopfen zum Schutz von Alulenkern gegen Zerquetschen



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.: Steffen Jobke (esjot)

Vertrieb: Ute Hultsch

Erscheinen: 10 mal jährlich

Preis: im Jahresabo DM 10,- incl. Zustellung



Kraftschlüssige Verbindungen

Im Fahrradbau werden an vielen Stellen sogenannte kraftschlüssige Verbindungen eingesetzt. Dabei findet keine stoffliche oder formschlüssige Verbindung statt, sondern die Einzelteile werden nur durch Reibungskraft fixiert.

Der wichtigste Anwendungsbereich liegt bei schnell verstellbaren und austauschbaren Bauteilen wie Sattelstütze, Lenker, Lenkerhörnchen und Lauf-rädern. Fast alle dieser Verbindungen sind auch von großer sicherheitsrelevanter Bedeutung.

Die Festigkeit kraftschlüssiger Verbindungen hängt im wesentlichen von 2 Faktoren ab. Das sind die Anpresskraft und der Reibungskoeffizient der von der Materialpaarung (z.B. Alu/Alu) und eventueller Schmierung bestimmt wird.

Aus eigener Erfahrung weiß ich, daß die Verbindungen an gut sichtbaren Stellen, wie Lenker/Vorbau oder Lenker/Hörnchen nur dann auffällt, wenn sich diese unbeabsichtigt löst. Dies läßt sich mit einem Griff zum 5mm Inbusschlüssel recht schnell lösen. Dabei gilt: „Vorsicht,

nach fest kommt ab“. Einige Regeln sollte man aber bei der Montage der Steuerzentrale beachten. Zuerst sollten sie nur Bauteile mit dem gleichen Material miteinander kombinieren, d.h. **niemals** einen Alulenkern mit einem Stahlvorbau verwenden. Weiterhin dürfen die Abmessungen der Bauteile nur geringste Unterschiede aufweisen, z.B. muß der Lenkerdurchmesser (normal 25,4 mm) exakt in das Klemmauge des Vorbaus passen. Ansonsten besteht erhöhte Bruchgefahr. Bei Anbringung von Hörnchen mit Außenklemmung auf dünnwandigen Alulenkern empfiehlt sich die Verwendung von Lenkerstopfen, um ein Zerquetschen des Lenkers auszuschließen. Natürlich müssen alle Schrauben vor der Montage gut gefettet werden.

Weit weniger im Blickfeld des Benutzers liegt die Verbindung Sattelstütze- Sitzrohr. Dabei werden dort die meisten Fehler begangen. Wenn sich ihre Sattelstütze nur noch mit einem Hammer bewegen läßt und aussieht als hätte sie eine Katze als Kratzbaum benutzt, dann ist es Zeit etwas daran zu ändern. Schon bei vielen Neurädern sind Sattelstütze und Sitzrohr völlig zerkratzt. Das ist nicht nur ein Schönheitsfehler, sondern kann u.U. ein Sicherheitsrisiko darstellen. Falls es bei einem Rad aber schon zu einer zerkratzten Sattelstütze gekommen ist, kann mit einigen wenigen Mitteln Abhilfe schaffen. Besorgen Sie sich aus dem Baumarkt einen runden Buchenholzstab, den Sie mit Schleifpapier unterschiedlicher Körnung bekleben. Damit bearbeiten Sie die Innenseite des Sitzrohres solange bis sich die ebenfalls mit Schleifpapier geglättete Sattelstütze leicht und ohne Widerstand bewegen läßt.

Ebenfalls gute Dienste leisten runde Drahtbürsten (ab 5 DM), die man in eine Bohrmaschine einspannen kann um damit die Innenseite des Sitzrohres von Rost, Farbresten oder anderen Rückständen zu befreien. Achten Sie darauf, daß der Durchmesser dieser Bürsten besser etwas kleiner als der des zu bearbeitenden Rohres ist.

Vergessen Sie aber nicht die Sattelstütze vor der Montage zu fetten. (esjot)