Speiche
Informationen des ADFC Dresden e.V.
ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Dezember 2000/Januar 2001

# „Platz da für die Autos!" Radfahrer und Fußgänger nehmen, was übrig bleibt

In der Stadtratsvorlage[1] wurden mehrere Varianten vorgestellt, und ich will mich im Folgenden nur mit den empfohlenen Varianten befassen, die auch beschlossen wurden, einerseits zum Fritz-Förster-Platz, andererseits zur Bergstraße. Die Varianten sind zwar noch nicht fertig geplant, aber Tendenzen zeigen sich in der Stadtratsvorlage trotzdem. Die Bergstraße wird vor allem Autobahnzubringer, was von den Flächen noch übrig bleibt, wird redlich verteilt.

**centerlineFritz-Förster-Platz**

Die einzig förderfähige Variante ist der Ausbau als vierarmiger Knotenpunkt. In Ost-West- und West-Ost- Richtung soll der Radverkehr vor der Kreuzung auf einem Radstreifen auf der Fahrbahn geführt werden und hinter der Kreuzung auf einem Bürgersteig-Radweg. Damit entfällt der leidige Konflikt mit den Rechtsabbiegern in die Bergstraße, die so mit dem Abbiegen mit Grünpfeil beschäftigt sind, daß sie Radfahrer übersehen, wenn diese Grün bekommen. Hier zeigt sich eine sehr angenehme Tendenz, die es schon länger in Dresden gibt, Radverkehr wird als fahrender Verkehr begriffen; bei Neuplanungen kommen Radverkehrsanlagen oft auf die Fahrbahn.

Nördlich der Neuen Mensa am Zelleschen Weg fahren jetzt schon viele Radfahrer illegal im Haltestellenbereich. Da Radfahrer in großer Zahl zur selben Zeit fahren, wie Fußgänger in großen Pulks an der Haltestelle stehen, kommt es dort jetzt schon zu Konflikten. Dort sollen RadfahrerInnen dann wohl legal fahren, zumindest in die eine Richtung, in die andere werden sie es illegal tun, wie auch schon jetzt. Die angesichts der fehlenden Querungsmöglichkeiten am Zelleschen Weg dringend nötigen Zweirichtungsradwege sind noch nicht angedacht, nicht einmal die dafür nötigen Breiten sind vorgesehen.

Hoch (also nach Süden) zur Neuen Mensa soll man dann legal auf der linken Seite radeln können, was sehr erfreulich ist, weil für MensabesucherInnen genauso Bedarf besteht wie für die Zufahrt zu einigen Gebäuden. Was weniger erfreulich ist: Alle RadfahrerInnen, die von Süden kommen, müssen ebenfalls auf dem Zweirichtungsradweg vor der Neuen Mensa fahren. Und der Kraftverkehr von Süden bekommt vor dieser Kreuzung 1 Rechtsabbiegerspur, 2 Geradeausspuren, 2 Linksabbiegespuren.

Da bleibt nicht viel Platz zwischen Neuer Mensa und Straße, damit Autofahrer wohlgeordnet stehen können - und FußgängerInnen und RadfahrerInnen werden zusammengepfercht. Auch hier braucht man nicht Hellseherin zu sein: Das gibt Konflikte zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen, zumal man auf dem Rad bergab ohne Mühe schnell fährt. Und nicht jeder, der aus Richtung Mommsenstraße die Bergstraße entlangfährt, will zur Mensa. MancheR RadfahrerIn teilt vielleicht nur das Bedürfnis der AutofahrerInnen: schnell vorankommen.

Immerhin sind die 20 Minuten zwischen zwei Lehrveranstaltungen kurz, wenn man in dieser Zeit in einen

(Fortsetzung auf Seite 2)

## Korrektur zum Artikel "Rad fahren ist nicht mehr vorgesehen: Bergstraße als Autobahnzubringer" in der November-Speiche

Bei der beschriebenen Straße handelt es sich nicht um die Bergstraße, sondern die Innsbrucker Straße, die Verlängerung der Bergstraße nach Süden. Für die ausgelösten Missverständnisse möchte ich mich entschuldigen.
Andere Anmerkungen, die ich gehört habe, sind allerdings weniger zutreffend.
Mir wurde gesagt, daß ich mich gegen einen Vorschlag geäußert hätte, an dem ADFClerInnen beteiligt gewesen seien. Sie hätten vorgeschlagen, eine Hauptroute für den Radverkehr durch das Kaitzer Loch zu legen. Es waren zwar ADFClerInnen beteiligt, aber erstens nicht in ihrer Funktion als ADFClerInnen. Und zweitens haben sie keineswegs vorgeschlagen, die Hauptroute durch das Kaitzer Loch zu führen, sondern nur gekennzeichnet, daß dort irgendwo eine Hauptroute hin muß und die Strecke noch festgelegt werden muß.
In einem Protokoll steht tatsächlich, daß jemand sagte, daß die Innsbrucker Straße einen Radweg bekommen soll, wenn möglich. - Wenn es möglich wäre, bekäme die Königsbrücker Straße sicher auch einen. Die letzten Monate haben mich sehr misstrauisch gemacht, was die Prioritäten der Stadtpolitik, der Stadtverwaltung und des Regierungspräsidiums angeht.
Und schließlich: Das Bundesverkehrsministerium ist in Bonn ***und*** Berlin.
Aber nun hat mich das Thema Bergstraße dazu gebracht, nun wirklich einen Blick auf den Stadtratsbeschluss zur Bergstraße zu werfen, und zwar auf das Stück, wo sie zweifelsfrei Bergstraße heißt. (CH)

[1] "Ausbau des Verkehrszuges Bergstraße zwischen Fritz- Löffler-Platz und Böllstraße einschließlich der Umgestaltung des Fritz-Förster-Platzes", Vorlage Nr. 752-17-2000 vom 5.7.2000

**Platz da...** (Forts. v. Seite 1) entfernteren Teil der Uni muß - aber auch innerhalb des TU-Kerngeländes sind nicht alle Wege kurz. In den Pausen zwischen den Lehrveranstaltungen geht es an der TU keineswegs gemütlich zu, erholsam sowieso nicht.

Es ist beabsichtigt, den Radverkehr auf der gesamten Strecke von Süden nach Norden auf einem (Bürgersteig- )Radweg zu führen. Wo Gefälle den Radverkehr beschleunigt, wird das zu Konflikten mit Fußgängern führen, vor allem an Haltestellen. Die Zufahrt zu Gebäuden kann man auch von einem Radstreifen aus gewährleisten. Hier wünsche ich mir eine andere Lösung, die Radfahrende auch als so sicher erleben, daß sie nicht auf dem Gehweg fahren.

**Querung der Bergstraße**

Die Vorzugslösung sieht so aus, daß die Straße "tiefergelegt" wird und die Querung eine Art niedrige Brücke wird, relativ breit. Wenn das der Freistaat allerdings nicht finanziert, wird es einen Fußgängerübergang geben, wo grundsätzlich mit Zwischenhalt gequert werden muß. Bei durchschnittlichen Wartezeiten von bis zu einer Minute rechnet das Stadtplanungsamt bei dieser Variante damit, daß viele Fußgänger bei Rot gehen.

Die Brückenlösung hat den Charme, daß Fußgänger nicht mehr warten müssen, aber auch da muß man wieder fragen, wie Rad- und Fußverkehr ***gemeinsam*** berücksichtigt werden. Man nehme einen (zu bestimmten Zeiten sehr dichten) Fußgängerstrom und führe ihn über eine Brücke. Im rechten Winkel dazu lasse man Radfahrer bergab fahren. Muß ich schon wieder sagen, daß das Konflikte gibt? Es wird auch Radverkehr geben, der über die Brücke will, aber nicht alle. Und genau wie für Autofahrer am Fritz-Förster-Platz ***alle*** Möglichkeiten vorgesehen werden: abbiegen nach rechts oder links, geradeaus fahren und ihnen viel Platz dafür gegeben wird, sollten hier für den Radverkehr ***alle*** Möglichkeiten vorgesehen sein. Ob der Tunnelfür den Radverkehr freigeben wird, wenigstens bergab? Ob er gar Radstreifen bekommt? Lassen wir uns überraschen, was die weiteren Planungen bringen. Ich wünsche mir jedenfalls eine Lösung, wo es sowohl möglich ist, daß Radfahrer schnell fahren, als auch daß Fußgänger ungestört gehen können. Ein Hochbord ist eine Trennung, eine Markierung wird von Fußgängern leicht übersehen.

**Lärm**

Das Schlimmste am Thema Bergstraße wird allerdings der Lärm: "Auf Grund der hohen Lärmbelastung im Knotenpunktbereich Bergstraße / Mommsenstraße ist die Realisierung eines ausreichenden Lärmschutzes in Frage zu stellen und die Möglichkeit einer zumindest mittelfristigen Ablösung in Erwägung zu ziehen."

Im Klartext: Wenn die Bergstraße so ausgebaut wird, entsteht an dieser Stelle, mitten in der Technischen Universität, so viel Lärm, gegen den keine hinreichenden Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden können, daß man die Bergstraße eigentlich gar nicht so bauen dürfte. Es gibt Gesetze, die Menschen vor Lärm schützen sollen, aber wer fühlt sich betroffen? Für die, die derzeit studieren, ist alles noch lange hin, und die später Betroffenen studieren noch nicht. Das wäre doch eine Gelegenheit für diejenigen, die Verantwortung für die TU tragen, sich zu Wort zu melden.

Ich kann mich nicht erinnern, in den letzten Jahren von lauten und deutlichen Protesten der Universität gehört zu haben, als es um den Ausbau der Bergstraße als Autobahnzubringer ging. Die TU Dresden ist einer der größten Arbeitgeber Sachsens und bringt der Stadt viele neue Einwohner, die hier wohnen und einkaufen, also den Wohlstand der Stadt vermehren. Vielleicht haben das die PolitikerInnen in der Stadt noch nicht gemerkt, aber was ist mit denen, die näher an der TU sind oder gar darin? Wieso meldet sich "die" TU Dresden nicht zu Wort? Sehen es die Verantwortlichen und InteressenvertreterInnen nicht als Interesse der TU, daß man dort forschen und lehren kann? (Das kann man ja vielleicht auch hinter Schallschutzfenstern in klimatisierten Räumen, aber angenehm ist das nicht.) Die Frage bleibt offen, wer an die Studierenden denkt, die zwischen zwei Lehrveranstaltungen vielleicht nicht nur Bewegung haben sollten, sondern auch frische Luft und sich beim gemeinsamen Weg auch unterhalten können sollten? Alle Unis fürchten um ihre Studierendenzahlen, und da ist es sicherlich keine Reklame, wenn die TU Dresden von einem Autobahnzubringer durchschnitten wird. Merkt denn an der TU niemand, was da passiert? (CH)

## DIA-Vortrag

Am 19. Januar 2000 findet um 20:00 Uhr im großen Versammlungssaal des Umweltzentrums Dresden ein Dia-Vortrag zum Thema "**Andalusien per Rad** - Weiße Dörfer - geschichsträchtige Städte - abwechslungsreiche Landschaft" statt. Dabei wird die Route Malaga - Ronda - Arcos de la Fronterra - Carmona - Cordoba - Antequerra - Malaga vorgestellt.

Antequerra in Andalusien

Weitere Termine und Veranstaltungen finden Sie auf der letzten Seite.

# Von der Wilsdruffer über den Postplatz zur Schweriner

Diese wichtige Fahrrad-Direktverbindung hat der ADFC Anfang der 90er Jahre erkämpft. Mit einem kleinen Wermutstropfen: Die Verwaltung war damals nicht zu überzeugen, die Durchfahrt geradlinig zu öffnen.

So kam es zu dem seltsamen, rot aufmarkierten Verschwenk, der von den meisten Radfahrern ignoriert wurde. Nun bekam die Linie 4 am Postplatz eine neue Haltestelleninsel, und nebenbei wurde die Radfahrführung neu gestaltet. Sie entspricht jetzt dem logischen Verkehrsablauf: Radfahrer, die am Postplatz geradeausfahren wollen, haben in der Wilsdruffer schon frühzeitig dank eines frisch markierten Radfahrstreifens die Gelegenheit, die Autospur zu überqueren und links der rechtsabbiegenden Autos weiterzufahren.

Damit eine ausreichend große Lücke im Blechstrom gefunden werden kann, ist diese sogenannte Verflechtungsstrecke lang und damit komfortabel. Eine echte Verbesserung.

Ein paar Fragen bleiben. Wird der neue Radfahrstreifen während des Striezelmarktes von parkenden Autos freigehalten werden? Der ADFC hat diese Frage auch an die Stadt gestellt. Und wer hat Vorfahrt, wenn ein Radfahrer, der in die Schweriner Straße weiterfahren will, neben sich eine Straßenbahn der Linie 4, die zur Augustusbrücke will, auftauchen sieht?

Für alle diejenigen, die bei letzterer Frage unsicher sind, kann ein Blick in die Straßenverkehrsordnung helfen. In § 9 heisst es: ”Wer abbiegen will, muß entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor und Radfahrer auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in gleicher Richtung fahren.” Da der Radfahrer geradeaus will, die Straßenbahn aber nach rechts abbiegt, ist der Fall klar, der Radfahrer hat Vorfahrt.

Hoffentlich wissen das auch die Straßenbahnfahrer der Linie 4.

Michael Haase

## Radfahrtag 2001

Die ADFC-Aktiven haben beschlossen, daß der Radfahrtag 2001 nicht an einem Sonntag stattfinden soll, sondern an einem Freitag. Einerseits wollten wir schon lange von Sonntag weg (Wer mag da bei gutem Wetter schon in der Stadt bleiben?), andererseits hat uns die Teilnehmerzahl bei der Demo zum Wiener Platz ermutigt. Als Termin vorgesehen ist derzeit der 18.5.2001, und wir wollen eine Fahrraddemonstration machen (Ein konkretes Problem wird sich dann sicherlich finden, daran mangelt es in Dresden ja nicht.) und dann eine Podiumsdiskussion mit den OB-KandidatInnen.
Wir freuen uns noch über MitarbeiterInnen in der Vorbereitungsgruppe und auch, wenn uns jemand hilft, Handzettel für die Demo zu machen, Transparente zu malen oder anderes zu tun, was kurz vorher ansteht. Die regelmäßigen Treffen sind ab Januar am vierten Mittwoch im Monat, andere Hilfsangebote bitte entweder an die ADFC-Geschäftsstelle oder Carmen.Hagemeister@mailbox.tu-dresden.de.

# Königsbrücker Straße - Es geht weiter

Der Ausbau des oberen Teils der Königsbrücker Straße geht weiter und seit der letzten Probefahrt des Speicheteams hat sich bereits einiges verändert, so daß es bereits Zeit für einen neuen - diesmal beidseitigen - Fahrbericht ist.

Etwa 500 m nach der Stauffenbergallee beginnt der stadtauswärtige, benutzungspflichtige Radweg. Er führt mit wechselnder Oberflächenbeschaffenheit bis zur Einmündung der Hermann - Mende-Straße vor der Eisenbahnbrücke. An der Lage der Bordsteinabsenkung dort hat sich leider nichts geändert. Die Radfahrer werden zu einem weiten Schlenker gezwungen und queren die Straße an einer Stelle, wo auch der aufmerksamste Autofahrer nicht mehr mit ihnen rechnet. Danach geht es zügig über die Brücke, die auf dem Radweg abgestellten Schilder sind mittlerweile entfernt. Gleich hinter der Aral-Tankstelle ist eine großzügige, mit Ampelanlagen versehene Kreuzung entstanden. Radfahrer, die nach links in die Magazinstraße einbiegen möchten, haben eine eigene, gut erreichbare (!) Ampel erhalten.

Wer weiter Richtung Klotzsche fährt, rollt auf neuem, glatten Asphalt in fröhlichem Slalom um die Bäume, die der Straßenausbau übriggelassen hat. Die Fahrspuren im Gras daneben zeigen allerdings, daß mittlerweile viele Radfahrer ein wenig vom rechten Weg abgekommen sind.

Die Kreuzung mit dem Moritzburger Weg und der oberen Einmündung des Manfred-von-Ardenne Rings ist inzwischen fertiggestellt: eine schmale, rotmarkierte Radfahrspur führt am Rand der Fahrbahn über die Einmündung. Der den Radfahrern zugeteilte Platz ist allerdings recht knapp bemessen. Stadteinwärts fahrende Radfahrer können das Geschehen an dieser Stelle ebenfalls beleben!

Das letzte Teilstück vom Moritzburger Weg bis hinauf zur oberen Infineon

Ausfahrt ist nun zur Baustelle geworden und der Radweg dadurch sehr eingeengt und oft auch blockiert.

Aus diesem Grund beginnt der abendliche Rückweg von Klotzsche aus stadteinwärts auch auf der Straße, obwohl das Radfahrersymbol auf den Schildern am linksseitigen Radweg ist inzwischen durchgehend überklebt! die Schilder am linksseitigen Radweg auf die Benutzungspflicht hinweisen.

Kurz vor dem Moritzburger Weg beginnt jetzt eine markierte Fahrradspur ( mit Schild!), auf der anderen Straßenseite ist der Weg nur noch für Fußgänger freigegeben. Außerdem wurde der Kreuzungsbereich mit Radfahrerampeln ausgestattet. Verworren wird die Situation kurz vor dem Moritzburger Weg. Es wurden eine markierte Fahrradspur (mit Schild !) angelegt und Radfahrerampeln aufgestellt. Der Radweg auf der linken Seite ist jedoch weiterhin ebenfalls benutzungspflichtig.

Wenn wir nun auf der rechten Fahrbahnseite bleiben, geht es hinter der Kreuzung auf einen bürgersteigähnlichen Radweg hinauf und nach einem knappen Kilometer wieder auf Fahrbahnniveau hinunter.

Eine markierte Radspur kreuzt nun die Rechtsabbiegerspur zur Magazinstraße und führt dann zur Eisenbahnbrücke. Der Weg auf dieser Seite ist leider von allerlei Müll übersät: Radkappen, Holzstücke und ein ca. zwei Quadratmeter großes Stück Pappe waren bisher die auffälligsten Fundstücke. Danach verliert sich der Radweg, es bleibt die Wahl zwischen Not und Elend: Vor dem Wartehäuschen an der Fußgängerbrücke ist mittlerweile eine Bordsteinabsenkung angelegt worden, die allerdings gesucht und gefunden werden will. Ein geordnetes Einfädeln in den fließenden Verkehr auf der Königsbrücker Straße ist hier nicht möglich, genauso wenig wie eine sichere Überquerung der Straße. Wer auf der Fahrbahn weiterrollt, steht kurze Zeit später vor dem im letzten Bericht bereits beschriebenen Problem, auf den benutzungspflichtigen Radweg auf der linken Seite wechseln zu müssen. Außerdem kann es passieren, daß Fahrradfahrer(in) im Stau stecken bleibt!

Aber es gibt ja die Variante auf der linken Straßenseite, die auf der Hinfahrt bereits getestet wurde: wir nutzen die Ampel am Moritzburger Weg zum Überqueren der Straße. Jetzt geht es bis zur Aral-Tankstelle und im letzten Tageslichts entziffern wir die an der Ampel angebrachten Schilder. Ab hier ist der Weg für Radfahrer verboten, wir werden zu einem Seitenwechsel aufgefordert.

Nach angemessener Wartezeit bekommen wir grünes Licht, überqueren die Straße, passen auf die Straßenbahn auf, fahren über die Brücke und sind am Ende des Radwegs angelangt (siehe oben).

Bei dieser Gelegenheit hat sich auch der Zweck des im vorigen Fahrbericht angesprochenen "Bauwerksënthüllt: es ist eine Art Warte- und Aufstellzone vor dem Überqueren der Straße, die entsprechenden Markierungen werden sicherlich demnächst nachgeliefert.

Eine abschließende Beurteilung des Wegeangebots an der Königsbrücker Straße fällt schwer, zumal weiterhin an der Straße gebaut wird. Es wurden zwar Verbesserungen vorgenommen, wie die Straßenmarkierungen und Radfahrerampeln, die Maßnahmen sind jedoch leider teilweise ungenügend, bzw. sie erfüllen ihren Zweck nur bedingt. So ist der Sinn der ”Einbahnstraßenregelung” für die stadteinwärts fahrenden Radler vor der Eisenbahnbrücke mehr als fraglich, da eine sichere Fortsetzung des Weges auf der anderen Straßenseite nicht gewährleistet ist und die linke Seite später ohnehin wieder benutzungspflichtig wird.

Eine Lösung wäre hier die Freigabe des linksseitigen Weges ohne ”Zwangsverpflichtung”. Dadurch würde es den Radfahrern ermöglicht, den je nach Verkehrsaufkommen, Anfahrt (z.B. direkt von Klotzsche entlang der Fahrbahn oder Einbiegen aus dem M.-v.-A.-Ring auf den Radweg) und geplanter Weiterfahrt sinnvollsten Weg zu wählen. (Anm. d. Red.: Die StVO läßt die Ausweißung linker Radwege nur mit Benutzungspflicht zu.)

Anmerkung: Die Haltbarkeit dieses Artikels ist begrenzt, innerhalb eines Zeitraums von zwei Wochen sind verschiedene Schilder auf- und wiederabgestellt worden und am neu angelegten Radweg zwischen Moritzburger Weg und Eisenbahnbrücke wurde auch gleich wieder gebaut. Falls der Speiche die Artikel ausgehen sollten, hier ist ein gutes Thema für eine Fortsetzungsgeschichte!

Annette Sänger

**Drastische Erhöhung der Tarife für Fahrradmitnahme** mit großer (böser) Überraschung bzw. Bestürzung habe ich in dem Heft 11/2000 von Dbmobil S. 48 unter der netten Überschrift ”Bahntarife generell stabil, einige moderate Erhöhungen” über die geplante Erhöhung von Preisen von Fahrradkarten gelesen.

Schamlos sollen ab 1.1.2001 Radfahrer mit einer Preiserhöhung von 33 % je Fahrradkarte im Fernverkehr (von 12 DM auf 16 DM ohne Bahncard und von 9 DM auf 12 DM mit Bahncard) zur Kasse gebeten werden. Für internationale Fahrradkarten steigt der Preis von 16 auf 20 DM. Es ist wohl eine Farce dann von moderatenPreiserhöhungen zu sprechen!

Für einen Ausflug in die Oberlausitz (z. B. Bautzen) oder ins Vogtland bezahlt eine Familie mit 3 Kindern dann im IR oder IC für eine Strecke 5 x 16 DM = 80 DM, mit (Familien)Bahncard 5 x 12 = 60 DM, für Hin- und Rückfahrt 160 bzw. 120 DM (!) allein für die Fahrräder.

”Erstmals seit 1997 hebt die Deutsche Bahn den Preis für die Fahrradkarte im Fernverkehr an.” heißt es in dem Artikel von DBmobil. Na wie freundlich gegenüber Radfahrern. Doch wenn sich der Preis alle 3 Jahre um 33 % erhöht wird der Preis in den nächsten 20 Jahren, wo ich vielleicht noch mit Bahn und Bike unterwegs bin, im Jahr 2021 mit Bahncard 89,72 DM und ohne Bahncard 119,63 DM betragen! Da kann doch wohl etwas nicht stimmen! Eins bin ich mir sicher, daß mein Einkommen in 3 Jahren nicht um 33 % steigen wird.

Gleichzeitig jammert die Bahn über die geringe Auslastung der IR-Züge und streicht viele IR-Verbindungen im Fahrplan. Am 5.11.2000 wurde außerdem der Preise für das Wochenendticket auf 40 DM erhöht, der Preis für die Bahncard steigt ab 1.1.2001 von 260 auf 270 DM! Der nächste Fahradausflug oder Fahrradurlaub wird also teuer.

Ich denke darum ist es notwendig, daß alle Reiseradler hier aktiv werden und Protestschreiben an die Bahn schicken.

Dazu folgende Adressen:
DB Zentraler Kundendialog, Stephensonstraße 1, 60326 Frankfurt/M., FAX: 069/265 6854 e-mail: Roland.Macek@bku.db.de

DB Reise&Touristik AG Kundendialog, Ernst Karmieth-Straße 2, 06112 Halle/Saale, Tel. 0345/215 3780 oder 215 3782, FAX: 0345/215 1680, e-mail Kundendialog.Südost@bku.db.de

RAN (Regionaler Ansprechpartner Nahverkehr) Sachsen, Hansastraße 4, 01097 Dresden e-mail: ransachsen@bku.deb.de (in diesem Fall sicher kein Ansprechpartner, da es um Tarife im Fernverkehr geht, aber sonst für Beschwerden zuständig!)

Johannes Meusel

## Bahntarife - generell stabil, einige moderate Erhöhungen

Wer Bahn fährt, den können die jüngsten Preissprünge beim Benzin kalt lassen: Fast alle DB Tarife sind in diesem Jahr stabil geblieben. Für einige Angebote jedoch gelten seit dem 5. November, dem Beginn des Winterfahrplans, oder ab 1.Januar 2001 neue Preise.

**Neu seit 5. November:**

Das Schönes-Wochenende-Ticket kostet jetzt 40 Mark (bisher 35 Mark). Nach dem Ende der EXPO gilt dieses Sonderangebot für bis zu fünf Personen auch wieder in ganz Niedersachsen. Damit haben Bahnreisende samstags oder sonntags freie Fahrt im Nahverkehr.

* Für preisgünstige Ausflüge an Werktagen bietet die Bahn in den meisten Bundesländern das Länderticket an. Bis zu fünf Personen reisen damit von 9 bis 16 Uhr und von 18 Uhr bis 3 Uhr früh je nach Bundesland für 35 bzw. 40 DM. In Niedersachsen wird das Länderticket nach der EXPO wieder eingeführt, jedoch ohne Sperrzeiten am Nachmittag: Es ist von 9 bis 3 Uhr früh des Folgetages gültig. Die gleiche großzügige Regelung gilt für die Ländertickets Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein.

* Das Internet-Spezial Surf & Rail wurde auf zahlreiche neue Verbindungen ausgedehnt. Surf & Rail ist an feste Zugbuchungen mindestens 7 Tage im Voraus gebunden. Gebucht wird online am PC, das Ticket druckt man sich selbst aus, bezahlt wird per Kreditkarte.

* Die übertragbare NetzCard, die Jahreskarte für Firmen und Verbände, kostet 13300 Mark in der 2. Klasse und 19900 Mark in der 1. Klasse (bisher 11942 bzw. 17913 Mark).

**Neu ab 1. Januar 2001:**

Die BahnCard Basis kostet ab Januar 270 Mark, früher 260), die BahnCard First 540 Mark (bisher 520). Ermäßigte BahnCards für Lebenspartner, Senioren, Junioren, Kinder und Familien kosten 5 bzw. 10 Mark mehr.

* Die Preise für die Streckenzeitkarten im Schülerverkehr in den neuen Bundesländern werden in einem weiteren Schritt an das Niveau der alten Bundesländer herangeführt. Die Preisdifferenz zwischen alten und neuen Bundesländern beträgt jetzt nur noch 7,2%.

* Auch beim Fahrkartenverkauf im Zug gibt es Änderungen. Hier gelten künftig Bordpreise, die - je nach Wert des Tickets - um drei, sechs oder neun Mark über den Verkaufspreisen in den DB Reise-Zentren, Reisebüros bzw. an den Automaten liegen. Die Bordpreise ersetzen das bisherige Nachlöseentgelt. Um die Zugbegleiter zu entlasten, werden im Zug keine Sonderangebote mehr verkauft, sondern nur einfache Tickets oder Rückfahrtkarten zum Normaltarif (die BahnCard- oder Mitfahrerermäßigung wird berücksichtigt) sowie Zuschläge, außerdem einige regional begrenzte Tarife. In Zügen des Nahverkehrs gelten häufig abweichende Regelungen.

* Ein neuer Gruppentarif für mindestens sechs gemeinsam Reisende gibt Frühbuchern eine besonders hohe Ermäßigung: Gruppen, die ihr Ticket mindestens zwei Wochen vorher kaufen, erhalten bis zu 75 % Rabatt (bisher 60 %).

* Erstmals seit 1997 hebt die Deutsche Bahn den Preis für die Fahrradkarte im Fernverkehr an. In Fernverkehrszügen kostet die Mitnahme 16 DM (bisher 12), mit BahnCard 12 Mark (bisher 9), international 20 Mark (bisher 16).

(aus DBmobil 11/2000 S. 48)

# Man sieht nur was man weiß
# Tips für den Weihnachtstisch und für Radtouren 2001
# Neue Radwanderkarten und Radführer in Sachsen

Bei einem Besuch von Freunden aus Lettland fand ich folgendes Zitat in einem Lettisch-Deutschen Sprachführer: ”Mit dem Reisen ist es so: Wer Kenntnisse seiner Reisen mit nach Hause bringen will, muß schon Kenntnisse mit sich führen, wenn er abreist”. (James Bowell)

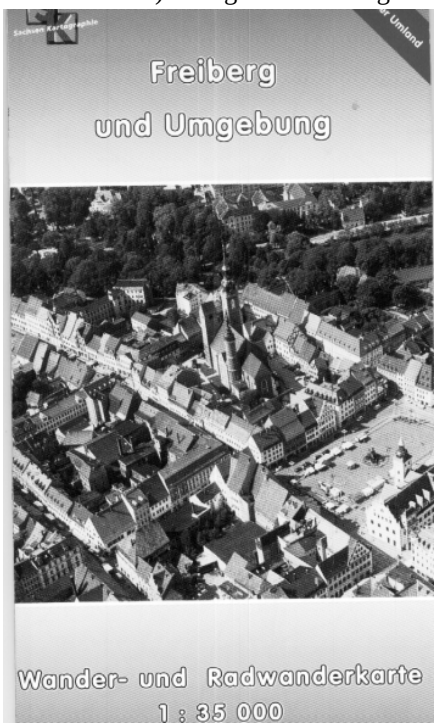
Sachsen entwickelt sich immer mehr zu einem fahrradfreundlichen Land. Neben der Ausschilderung von immer neuen Radrouten in Sachsen helfen Sächsische Verlage mit neuen Publikationen für Radwandern Radlern bei der Routenplanung und bei der Orientierung auf Radreisen. Das Angebot neuer Radkarten und Radführer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

Auch der Ausbau von regionalen Radrouten und Fernradwegen in Sachsen schreitet oft unbemerkt voran und manche Fernradwege oder regionale Routen wurden inzwischen ausgeschildert. Fremdenverkehrsämter schaffen neue Themenrouten für Radler.

Neu im Geschäft ist der Hochlandverlag Pappritz, welcher das Angebot für Radler mit einer Broschüre von Klaus Jahn bereichert: Radwandern Friedewald und Moritzburger Teichgebiet, (13 Tourenvorschläge und Routenskizzen sowie Angaben zu Fahrrad-Reparaturdiensten und Fremdenverkehrsämtern) Hochlandverlag Pappritz 1999, 68 S., 6,80 DM.

Vom Verlag Sachsen-Kartographie Dresden sind folgende neue Wander- und Radwanderkarten im Angebot:

* Freiberg und Umgebung (mit Muldenradweg zwischen Mulda und Halsbrücke sowie Sächsischer Städteroute und Radweg Silberstraße) mit Innenstadtplan Freiberg und sehr ausführlichen Angaben zu Sehenswürdigkeiten, Maßstab 1 : 33 000. Für den Radler finden sich die Besucherbergwerke bei Freiberg, Brand-Erbisdorf und in Oberschöna, der Mittelpunkt Sachsen am Südwestrand des Tharandter Wald sowie die Freiberger Altstadt als lohnende Ziele. (Anschluss für den Mulden-Radweg bieten die Karte Klosterbezirk Altzella (mit Muldenradweg von Halsbrücke bis - Roßwein) und die Karte Seiffen und Umgebung (Holzhau bis Mulda) vom gleichen Verlag.




* Chemnitz und Umgebung (Penig, Frankenberg, Hohenstein-Ernstthal, Augustusburg mit Zschopau-Radweg) Maßstab 1 : 50 000, 8,80 DM Diese Karte zeigt 20 reizvolle Routen (zwischen 10 und 39 km) zu Sehenswürdigkeiten in der Chemnitzer Umgebung, welche auch für Kinder, Anfänger und Durchschnittsradler zu schaffen sind (u.a. Renaissanceschloss Augustusburg, Wasserschloss Klaffenbach, Burg Rabenstein, Rochsburg, Barockschloss Lichtenwalde, Sachsenburg, Rabensteiner Felsendome; Hetzdorfer Viadukt (höchste einbogige Brücke Deutschlands) die überdachte Holzbrücke bei Hennersdorf und verschiedene Hängebrücken). Hilfreich sind auf dieser Karte auch Adressen der Fremdenverkehrsämter mit Tel./FAX und Internetadressen.

* Gemeinde Müglitztal und Umgebung (Müglitztal zwischen Glashütte und Dohna und Oberes Seidewitztal) Maßstab 1 : 20 000, 8,80 DM. Die Karte ist gut geeignet für eine Burgentour im Osterzgebirge mit dem Schloss Kuckuckstein in Liebstadt, Schloss Weesenstein, der Burg Dohna und zum Barockgarten Großsedlitz. Ein Geheimtip für Radler ist das Trebnitztal zwischen Lauenstein und Oberschlottwitz, welches leider aber nicht vollständig auf der Karte zu finden ist. Das obere Müglitztal ist auf der Karte Osterzgebirge zu finden.

Aktualisierte Neuauflagen erschienen von folgenden Rad- und Wanderkarten: * Sächsisch-Böhmische Schweiz (1999) Maßstab 1 : 30 000 mit reizvollen Radrouten im Bielatal, Kirnitzschtal, Elbe-Radweg 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 zwischen Bautzen - Löbau - Görlitz)

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

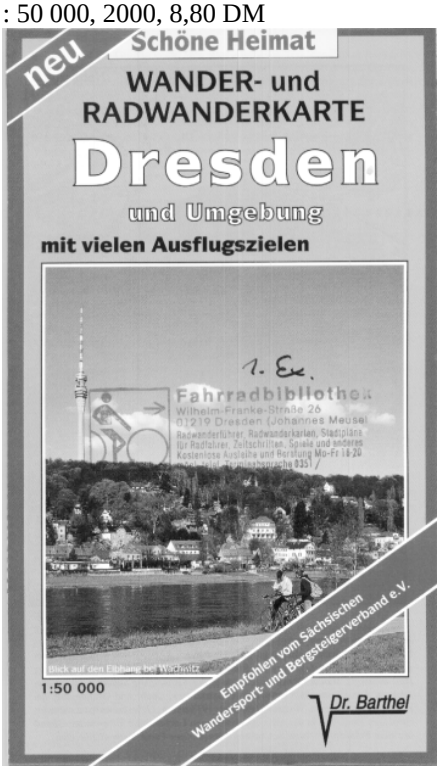
Im Verlag Dr. Barthel wurde die Reihe der Wanderkarten mit Radrouten im 2. Halbjahr 2000 mit 5 Neuerscheinungen fortgesetzt, welche gerade für Dresdner Radler interessant sind: * Wander- und Radwanderkarte Dresden und Umgebung, Maßstab 1 : 50 000, 2000, 8,80 DM

Im Druck befindet sich gegenwärtig die Wanderkarte mit Radrouten: Osterzgebirge Altenberg und Umgebung, Maßstab 1 : 35 000, 2000, 8,80 DM Die Wanderkarte mit Radrouten: Osterzgebirge Seiffen und Umgebung, (mit Fernradweg Bay-

reuth - Zittau und Mulden-Radweg) Maßstab 1 : 35 000, 2000, 8,80 DM umfasst die Region zwischen Frauenstein (Burg und Silbermann-Museum), Großhartmannsdorf, Satzung und Rechenberg-Bienmühle.

Die Wanderkarte mit Radrouten: Chemnitz und Umgebung, (mit Zschopau-Radweg u. Sächsischer Städteroute) Maßstab 1 : 35 000, 2000, 8,80 DM umfasst die Region von Limbach-Oberfrohna, Flöha, Oederan, Thalheim, Augustusburg und Zschopau mit interessanten Sehenswürdigkeiten wie die Schlösser Klaffenbach, Scharfenstein und Augustusburg, der Barockgarten Lichtenwalde, die Rabensteiner Felsendome und die Hausbrücke von Hohenfichte.

Mit der Wander- und Radwanderkarte Kohrener Land und Umgebung, wird eine neue Region in Westsachsen erschlossen (Borna, Altenburg, Bad Lausick, Colditz, Burgstädt mit Muldenradweg) Maßstab 1 : 50 000, 2000, 8,80 DM




Die Karte Dresden und Umgebung hat einen sinnvollen Kartenschnitt und umfasst das gesamte S-Bahn-Gebiet von Meißen bis Pirna und vom Tharandter Wald bis Arnsdorf. Beliebte Ausflugsziele wie Dresdner Heide, Schönfelder Hochland, Tharandter Wald, Rabenauer Grund und das Müglitztal bis Weesenstein sind auf der Karte vollständig zu finden. Der Elbe-Radweg ist auf der Karte extra gekennzeichnet, andere Fernradwege wie die Sächsische Städteroute sind leider noch nicht übernommen. Äußerst hilfreich sind diese Karten bei der Orientierung innerhalb von Ortschaften, da die Karten auch Straßennamen enthalten - aber auch die ausführlichen Informationen zu den Sehenswürdigkeiten der Regionen auf der Rückseite.

Im Verlag Esterbauer, der Sachsen mit Radwanderführern zur Mulde, Spree und Neiße erschlossen hat, ist in der Bikeline-Reihe der Radwanderführer zum Elbe-Radweg von 1997 in neuer Auflage 2000 erschienen mit umfangreichen Aktualisierungen und Korrekturen. Sogar der im Juli eröffnete neue grenzüberschreitende Radweg zwischen Schöna und Dolny Zleb wurde bereits in der Neuauflage berücksichtigt. Natürlich fehlen auch wieder nicht ein ausführliches Übernachtungsverzeichnis, Kilometrierung und differenzierte Angaben den Oberflächenqualitäten.

Doch auch die Fremdenverkehrsämter versuchen mit Publiaktionen für Fahrradtouristen Radler in ihre Region zu holen.

So erschien bei der Touristischen Gebietsgemeinschaft Oberlausitzer Bergland eine interessante Broschüre Radtouren im Oberlausitzer Berglandmit 5 reizvollen Themenrouten (Auf den Spuren des Weinbrand: Neukirch - Wilthen - Schirgiswalde: 32 km, Grenzlandtour: Schirgiswalde - Neusalza-Spremberg - Ebersbach - Jirikov - Sluknov - Rozany - Schirgiswalde: 47 km, Umgebindehäuser in den Oberlausitzer Dörfern: Schirgiswalde, Cunewalde - Lawalde - Dürrhennersdorf - Neusalza-Spremberg - Taubenheim - Sohland - Schirgiswalde: 46 km, Oberlausitzer Städte: Bautzen - Hochkirch - Löbau - Neusalza-Spremberg - Schirgiswalde - Bautzen: 100 km, Von der Silbermannorgel zum Alten Fritz: Bautzen - Großpostwitz - Schirgiswalde - Cunewalde - Hochkirch - Bautzen) mit einer detaillierten Karte im Maßstab 1 : 75 000, welche beim Fremdenverkehrsamt Oberlausitz in Bautzen .bezogen werden kann.

Bei der Touristinformation Hoyerswerda kann man Faltblätter mit Radwanderrouten um Hoyerswerda (10 Faltblätter mit Routenvorschlägen mit Routenskizzen) bestellen.

Für die Anreise kann man das preisgünstige Wochenendticket (35 DM bis zu 5 Personen und nur 6 DM für Hin- und Rückfahrt pro Rad) bzw. die Tageskarten des OVV nutzen. Die meisten Ziele sind mit der Bahn in 1 - 2 Stunden zu erreichen. Interessante Vorschläge für Tagesausflüge finden sich 3 Broschüren der DB SStreifzügefür die Regionen Oberlausitz, Erzgebirge und Region Leipzig mit aktuellen Zugverbindugen.

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

Vorschläge für Radtouren in Sachsen gibt es im neuen Jahr natürlich auch bei den Diavorträgen der Fahrradbibliothek im Frühjahr 2001 (20.3. Sächsische Städteroute, 22.5. Froschradweg, 12.6. Burgen- und Schlösserroute: Elbe-, Mulden- und Zschopau-Radweg) und Tourenbeschreibungen für die Umgebung Dresdens, Sächsische Schweiz, Oberlausitz und Erzgebirge können als FAX oder e-mail zugesandt werden.

Johannes Meusel

# Radfahren Freital-Kesselsdorf verbessert

Am 27.10. 2000 wurde vor zahlreichen Gästen vom 2. Bürgermeister der Stadt Freital, Herrn Loge ein weiterer Bauabschnitt des Rad- und Wanderweges von Freital Potschappel nach Kesselsdorf der Nutzung übergeben.

Der Weg schließt sich an die Burgwartstraße an, die in der Karte Dresden und Umgebung, Ausgabe für Radfahrer als Radfahrverbindung angegeben ist und wird nach ihrer Vollendung Radfahrern und Fußgängern ermöglichen, die Straße Freital-Potschappel - Kesselsdorf auch oberhalb der Burgwartstraße zu meiden. (Fortsetzung S. 8)

## Dezember 2000

### Dienstag, 05.

19.30 Pfarrhof Leubnitz-Neuostra, Altleubnitz 1 DIA-Vortrag: Malta und Gozo per Rad

### Mittwoch, 06.

**19.00 Umweltzentrum Offenes Treffen der Ortsgruppe - Weihnachtsfeier bitte Teller, Tasse/Becher, Gebäck, Kerze u.ä. mitbringen**

### Samstag, 09.

**14.00 Umweltzentrum Radtour zu einem Weihnachtsmarkt in der Umgebung Dresdens**

### Sonntag, 10.

10.00 Kleinnaundorf, Endstelle 72 Fußwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zum Bergmannsgrab bei Freital (ca. 12 km)

### Mittwoch, 20.

**19.00 Umweltzentrum Aktiventreffen**

### Sonntag, 31.12.

**22.00 Umweltzentrum Fahrt ins neue Jahrtausend - Silvester-Tour in die Umgebung von Dresden (max. 40 km)**

## Januar 2001

### Mittwoch, 03.

**19.00 Umweltzentrum Offenes Treffen der Ortsgruppe**

### Dienstag, 16.

19.30 Pfarrhof Leubnitz-Neuostra, Altleubnitz 1 DIA-Abend: Fotoernte 2000 (mit DIAs der Besucher)

### Mittwoch, 17.

**19.00 Umweltzentrum Aktiventreffen**

### Freitag, 19.

**20.00 Umweltzentrum - großer Versammlungsraum DIA-Vortrag: Andalusien per Rad**

### Mittwoch, 24.

**19.00 Umweltzentrum Arbeitsgruppe Radfahrtag**

## Februar 2001

### Dienstag, 06.

19.30 Pfarrhof Leubnitz-Neuostra, Altleubnitz 1 DIA-Vortrag: Litauen per Rad

### Mittwoch, 07.

**19.00 Umweltzentrum - großer Versammlungsraum Mitgliederversammlung ADFC Dresden e. V.**

### Freitag, 16.

**20.00 Umweltzentrum - großer Versammlungsraum DIA-Vortrag: Mit dem Fahrrad an der Westküste der USA**

---

**Radfahren Freital...**(Forts. v. Seite 8)
Der Weg wurde auf einer früheren Kleinbahntrasse errichtet. Dadurch gibt es keine steilen Anstiege oder enge Kurven. Kurze Ausnahme an einer früheren Brücke, die leider nicht mehr besteht. Finanziert wurde das Bauvorhaben von Stadt Freital und Freistaat Sachsen. Die Oberfläche des Weges ist fest und sie ist gut befahrbar, jedoch nicht versiegelt. Dezente Querrinnen werden das Entstehen von Längsrinnen verhindern helfen. Die Trasse führt durch eine freundliche Landschaft im Tal der Wiederitz bergauf , zuerst an gepflegten Hausgärten vorbei, im nächsten Abschnitt, an dem bereits gebaut wird, am Waldrand entlang. Bei der Herstellung wird auf den Erhalt noch vorhandener technischer Denkmäler aus der Geschichte des Bergbaus und der Kleinbahn geachtet.
Für solche Autofahrer, die die Gebotszeichen (Fußgänger, Radfahrer) nicht beachten würden, sind Sperrsäulen gesetzt; ganz in weiß, damit man sie auch Nachts sieht und niemand zu Schaden kommt. Warum weise ich auf diese Selbstverständlichkeit besonders hin? Wir konnten die Verantwortlichen der Landeshauptstadt trotz entstandener Personenschäden noch nicht von ihrer Tarnfarbe Dunkelgrau abbringen! Vorsicht bei Überqueren der Stadtgrenze in Richtung Dresden!
Kritisch muß ich anmerken, daß für einen Rad- und Wanderweg die teilweise Beschilderung mit Fußgänger und Zusatzschild ”Radfahrer frei” (Anm d. Red.: Dies bedeutet Gebot der Schrittgeschwindigkeit) das Gleichgewicht zu sehr in Richtung Fußgänger verschiebt. Ich möchte der Stadt Freital die Kombination Radfahrer/Fußgänger auf einem Schild empfehlen, soweit die örtlichen Verhältnisse keine strikte Trennung ermöglichen bzw. erfordern. Der Absteigezwang (Radfahrer absteigen) an der Kreuzung mit der Heilbut-Straße könnte m. E. ersatzlos entfallen, an der Kreuzung mit der Wurgwitzer Str. sollte wohl besser mit Vorfahrtstraße und ”Vorfahrt beachten!” die gewünsche Vorfahrtregelung hergestellt werden.
Für die nächste Zeit ist wie schon erwähnt eine Verlängerung des Weges bis Kesseldorf vorgesehen und weiterhin soll auch auf der gegenüberliegenden Höhe, in Kleinnaundorf auf dem stillgelegten Teil der Windbergbahn ein Radweg eingerichtet werden. Eisenbahnfreunde unter den Radlern werden sicher die schon bedingt befahrbaren Teilstücke kennen.
Rainer Hultsch

---

# Speiche

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

**Anschrift:**
Umweltzentrum Dresden, Schützengasse 16, 01067 Dresden
Tel. 0351/4943 321
Fax 0351/4943 400
http://www.adfc-dresden.de
**Redaktion:**
AG Technik, Speiche & Design
**verantwortlich i.S.d.P.G.:**
Falk Mölle (fm)
**Vertrieb:** Ute Hultsch
**Erscheinen:** 10mal jährlich
**Auflage:** 400 Stück
**Preis:** im Jahresabo DM 10,- incl. Zustellung
**Bankverbindung:**
Kto Nr. 343 051 659, Stadtsparkasse Dresden (BLZ 850 551 42), ADFC Dresden
**Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe:** 20.01.2001
Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Nachdruck unter Angabe der Quelle erwünscht.
**Satz:** LaTeX $2_\varepsilon$
**Grafik:** The Gimp
**Druck:** Albatec Dresden GmbH

**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.
Email: mail@fahrradbibliothek.de, http://www.fahrradbibliothek.de