

## Fahrrad-Demo Wiener Platz – die Zweite

Am 2. März trafen wir uns zum zweiten Mal zur Fahrraddemonstration am Wiener Platz. Die Stadt nutzte am Tag zuvor den Gesprächstermin, den wir sowieso dort hatten, um wieder einmal gute Absichten zu bekunden.

Absichtsbekundungen haben wir nach der ersten Demo im September schon einmal geerntet, und weniger als ein Vierteljahr später sah es böse aus, entgegen allen Bekundungen.

Wenn es denn wahr wird, wird es eine Trasse für den Radverkehr geben, um die Prager Straße zu queren, nicht gerade in der Nähe des Bahnhofs, aber besser als nichts. Wenn es wahr wird, werden wir nach den Bauarbeiten über den Wiener Platz mit dem Rad fahren können. Gleichwohl, mir fehlt der Glaube. Noch habe ich nichts gesehen, und selbst dann bezweifle ich, dass irgendeine fahrradfreundliche Idee in Dresden Bestand haben wird.

Es wäre ja zu schön, wenn in Dresden



... auch mit dem Fahrrad!

endlich eine Fußgängerzone für den Radverkehr freigegeben würde. Wenn wir Vorschläge machen und anführen, in welchen Städten etwas mit Erfolg gemacht wird, hören wir oft „Hier geht das aber nicht, weil...“

RadfahrerInnen und andere VerkehrsteilnehmerInnen sind in Dresden etwas ganz Besonderes. Was in vielen anderen Städten klappt, kann „hier nicht“ gehen, und Forschungsergebnisse werden als

„persönliche Meinung“ der Forschenden abgetan.

Eine kleine Pikanterie am Rande: Die Polizei kam mit Pkw statt mit Krädern, weil es ein bisschen zu nieseln drohte.

RadfahrerInnen sind doch komische Leute: Da nehmen 100 Leute freiwillig mitten im Winter auf dem Fahrrad an einer Demo teil, und dann noch zu einer Zeit, wenn es regnen könnte!

Diese Fahrrad-Demonstration war nicht die letzte in diesem Jahr. Wir werden uns am 18. Mai noch einmal zu Wort melden. Orte gibt es genug, wo wir Missstände aufzeigen können.

In den vergangenen Jahren wurde in der Stadtverwaltung zwar geredet, dass Radverkehr wichtig ist, aber es wurde viel zu wenig getan. Vielleicht bringt uns die Oberbürgermeisterwahl ja jemanden, der dafür sorgt, dass die Stadt Dresden so fahrradfreundlich wird, wie es Leipzig schon ist – oder gar noch mehr?

C.H.

## Radfahren rechtselbisch – am Körnerweg wird bald gebaut



Bild 1

### Zustandsbeschreibung

Wenn mein Drahtesel Verstand, Gefühl und Sprache hätte, dann hätte ich jeden Werktagmorgen schwere Überzeugungsarbeit zu leisten, um ihn aus dem Stall zu locken. Denn wesentlicher Teil meines Arbeitsweges ist der Körnerweg, und die 1,5km zwischen dem Loschwitz Bootshafen und der Brockhausstraße/Wasserwerk Saloppe sind in einem traurigen

Zustand. Ich könnte meinen Drahtesel nur mit dem Hinweis trösten, daß er wenigstens die breiten Hufe unter seinen Rädern hat, während die mit den schmalen Sport-Hufen noch viel mehr gestraft sind von dem Parcours.

Die Schikanen beginnen auf dem Holperpflaster des „Historischen Körnerweges“ mit einer Gefällstrecke bei der Hafeneinfahrt. Zu Bild 1 muß man sich ein starkes Klappergeräusch lautmalend vorstellen. Besonders abenteuerlich ist die Lage des Sandsteinpflasters am Pumpwerk der DREWAG, wo häufig gebaut wird (Bild 2).

Dem folgenden Stück kann ich schon einen gewissen Reiz abgewinnen. Hier ist das Sandsteinpflaster nicht so häufig aufgenommen und danach liederlich wiederverlegt worden. Die hohe Stützmauer weicht bei Dinglingers Weinberg



Bild 2

etwas zurück, so daß dort die Wegbreite einmal deutlich über 3m bis zur Böschungskante beträgt und Platz für eine Ruhebänk gibt. Vor zwei Grundstücken haben sich Autobesitzer in den Flußquerschnitt hinein Parkplätze aufgeschüttet, die das Radfahren jedoch nicht beeinträchtigen (Bild 3).

Was sagt dazu eigentlich die Flußmeisterei? – Die günstigste Spur auf diesen 700m bis zum Heilstättenweg (Mündung des Mordgrundbaches) verläuft in der



Bild 3

schlammgepolsterten Pflasterfuge 15cm von der Elbböschung. Die Benutzung kann man nur sicheren Pedalrittern empfehlen! (Bild 4).

An dem schönen Ruheplatz unter



Bild 4

großen Platanen am Mündungsbauwerk des Mordgrundes erweitert sich der Weg, und man findet mehrere einigermaßen taugliche Fahrlinien – aber nach 30m schon beginnen Torturen neuer Art.

Das Sandsteinpflaster unterhalb der Schlösser ist sehr grob, an einigen Stellen unter- und überspült von Rinnsalen, so daß man hier ganz individuelle Überwindungsstrategien anwenden muss (Bild 5).



Bild 5

Da hat doch zum Beispiel ein Radfreund monatelang unverdrossen jeden Morgen von seinem Kieshaufen ein Säckchen eingefüllt und dann in die schlimmsten Löcher entleert. Noch heute sind Reste dieser chinesischen Methode hilfreich erkennbar.

Unter der Grasnarbe der Uferwiese soll noch ein Pflasterweg aus den 50er Jahren vergraben liegen, dessen Freilegung wohl möglich, aber nicht sehr sinnvoll wäre. Wir entdeckten seinen Anfang bei einem Arbeitseinsatz im Jahre 1990 – die Alten werden sich daran noch erinnern. Da er durch einen Grasstreifen vom Sandsteinweg getrennt verläuft, wäre er nach dem ersten größeren Hochwasser wieder weg. Da heutzutage auch der zu DDR-Zeit immer wieder entstehende Reifenpfad durch den Wiesengrund sich wegen der geringeren Frequenz des Berufsverkehrs nicht mehr bildet, muss man sehen, wie man vom Pflaster auf die Wiese und zurück „springt“. Für Balance-Künstler gibt es auf den letzten 200m bis zur Saloppe den herausragenden Bordstein zwischen Sandstein und Wiese. Den zu treffen und zu halten bedarf es guter Nerven.

Ab Brockhausstraße beginnt ein Musterbeispiel alter, naturnaher Wegebaukunst. Viele Hochwasser hat die sandgeschlammte Schotterdecke dort schon überstanden, ohne dass Pflege- oder Nachsorgearbeiten nötig geworden wären (Bild 6).

Nur durch schwere Lkw ist stellenweise die sanfte Querwölbung eingedrückt, und die entstandenen Wasserlöcher haben ja die Tendenz zur Vergrößerung. Mit der Bautätigkeit in der Waldschlößchenkurve wird der Weg noch manches zu erleiden haben.

## Das Bauvorhaben der Stadtverwaltung

Vom Stadtplanungsamt in Auftrag gegeben, liegt seit vorigem Jahr ein Projekt (Landschaftsarchitekturbüro Nickel, Dresden) für die Umgestaltung vor.

Der Auslöser für dieses löbliche Vorhaben ist die notwendige Erneuerung der unter dem Körnerweg liegenden starken Trinkwasserleitung.

Das Regierungspräsidium Dresden fördert den Ausbau zu einem Radweg mit beträchtlichen Mitteln.

Ich will die drei Abschnitte des Körnerweges zwischen Waldschlößchenkurve und Bootshafen Loschwitz jetzt in umgekehrter Reihenfolge, also elbaufwärts, beschreiben.

Auf dem Abschnitt bis zur Saloppe wird auf der vorhandenen Trasse ein befestigter Weg angelegt, aufgelockert durch Ruheplätze. Das seit Jahrzehnten haltende Beispiel für einen naturnahen, haltbaren und pflegefreien Weg verschwindet dann; aber durch die Bautätigkeit am Waldschlößchen wäre sonst die Befahrbarkeit nicht mehr lange zu erhalten.

Auf dem ca. 800m langen mittleren Abschnitt Saloppe (Brockhausstraße) bis Mordgrund (Heilstättenweg) wird neben dem zu erhaltenden, großplattigen Sandsteinweg ein Radstreifen mit Bitumen, evtl. hell eingefärbt, entstehen. Eine komfortable Lösung, wenn man bedenkt, daß sicher auch von den Fußgängern kaum jemand den „Museumsstreifen“ an der Hangseite benutzen wird.

Wir Radfahrer können hier mit einer wesentlichen Verbesserung rechnen.



Bild 6

Der dritte, ca. 700m lange Abschnitt vom Mordgrund bis zum Bootshafen Loschwitz bietet keinen Raum für Breitenausdehnung, weil hangseitig die hohe Stützmauer und elbseitig die schräg abfallende Böschungsmauer die Begrenzung vorgeben. Das Projekt sieht hier eine längsgeteilte Lösung Sandstein/Bitumen vor, die von einer Gruppe Anwohner und Sympathisanten (IG „Historischer Körnerweg“) über die Medien und andere Kanäle stark

bekämpft wurde, obwohl der Ortsbeirat ihr bereits zugestimmt hatte. Mir scheinen dabei sachlich-denkmalspflegerische Argumente und Privatinteressen in Gemeinde zugrundezuliegen. Das Argument der erhaltenswerten Historie darf meines Erachtens aber nicht zur Verklärung des erbarmenswürdig verwaorsten Zustandes führen. Was im Zusammenhang mit Dinglingers Weinberg als Bestandserhaltung akzeptabel ist, kann für die aufgeschütteten Autoparkplätze und das Wegstück am DREWAG-Pumpwerk nicht gelten!

## Ausblick

Die Förderung durch das Regierungspräsidium Dresden ist an die Bedingung geknüpft, im Stadtgebiet auch rechtseibisch einen durchgängigen Radweg zu schaffen, ohne daß die Radfahrer hier überall die Priorität genießen können. Dazu ist die Landschaft viel zu kostbar und für sehr viele Nutzergruppen attraktiv. Wenn sich der Baubeginn noch lange verzögert – die Bauplanung liegt beim Straßen- und Tiefbauamt – wird auch die Weiterführung bis Söbrigen einschließlich der vorgesehenen Unterfahrmöglichkeit des Blauen Wunders noch lange auf sich warten lassen.

**H. Dreßel,**  
AG Elberadweg

### Speiche per E-Mail

Wer die Speiche (PDF, ca. 0,5 MB) noch vor dem Druck in der Mailbox haben möchte, maile an [daniel@rohark.de](mailto:daniel@rohark.de) mit dem subject „mail-speiche“.

### Schreib mal wieder...

... entweder im \*.txt-Format direkt als E-Mail an [daniel@rohark.de](mailto:daniel@rohark.de)  
... oder gib Diskette und Papierfotos in der Geschäftsstelle ab!  
... Kurzmeldungen sind auch auf Papier/Fax möglich.

...TRAU DICH!

## Vollsperrung des Elberadweg beim 4.Oberelbe-Marathon von Königstein nach Dresden

Der Veranstalter des größten und attraktivsten Marathonlaufes in Sachsen, (mit Halb-Marathon ab Pirna bei Möbel-Graf über 21,097km; Viertel-Marathon ab Seidnitz-Center Dresden, Enderstraße und Mini-Marathon ab Fährgarten Johannstadt, sowie der Wettbewerbe für Wanderer, Inliner und 42 x 1km Staffel) erhielt jetzt von den zuständigen Behörden die Genehmigung, am Sonntag dem 22. April von 9 bis 15 Uhr, für die Vollsperrung des Elberadweges von Königstein nach Dresden.

Allerdings wird der Elberadweg nicht über den gesamten Zeitraum gesperrt sein, damit möglichst viele Zuschauer die mehr als 1500 Läufer, Wanderer, Inliner und Rollstuhlfahrer, darunter Spitzensportler aus Marokko, der Schweiz, Österreich, Polen, der Ukraine, Großbritannien, Holland, Schweden, Belgien, Tschechien, der Slowakei, Ungarn, Rußland und fast allen deutschen Bundesländern anfeuern können. Die Spitzen-

gruppe der Marathonläufer wird zu folgenden Zeitpunkten erwartet:  
Start Königstein: 9.35 Uhr, Pirna: 10.40 Uhr, Heidenau: 10.50 Uhr, Pillnitzer Fähr: 11.10 Uhr, Laubegast: 11.20 Uhr, Blaues Wunder: 11.35 Uhr, Johannstadt: 11.45 Uhr, Terrassenufer: 11.50 Uhr, Heinz-Steyer-Stadion (Ziel): 11.55 Uhr. Eine halbe Stunde vorher kommen die Inline-Skater. Ab diesem Zeitpunkt wird der Elberadweg durch ein Polizeifahrzeug für den öffentlichen Fahrzeugverkehr, also auch für Radfahrer gesperrt. Entgegenkommende Radfahrer und Fußgänger werden zur Seite gewunken. Der Start für den Halb-, Viertel- und Mini-Marathon erfolgt erst nach dem Durchlaufen der Marathonspitze in Pirna bei Möbel-Graf – 11 Uhr, am Seidnitzcenter – 11.30 Uhr und am Fährgarten Johannstadt um 12 Uhr.

Internet: [www.sachsen-marathon.de](http://www.sachsen-marathon.de)

## Fachtagung Gesundheit – Mobilität – Kinder

Was die Gesundheit unserer Kinder mit unserer Mobilität zu tun hat

Am 8. und 9. Mai 2001 findet im Alten Rathaussaal, Marienplatz 15, in München oben aufgeführte Fachtagung statt.

Ziel der Tagung ist es, die Bedeutung einer gesundheitsfördernden Mobilität von Kindheit an hervorzuheben. Von der Tagung sollen Denkanstöße und Impulse ausgehen, um unsere Verkehrsumwelt lebenswert und kindgerecht zu gestalten.

Die Tagung ist kostenlos. Das Programm ist beim BAYERNFORUM der Friedrich-Ebert-Stiftung erhältlich. Die Veranstaltung ist als staatspolitische Bildungsveranstaltung im Sinne der Dienstbefreiungsvorschriften anerkannt.

Veranstalter:  
BAYERNFORUM  
Friedrich-Ebert-Stiftung  
Prielmayerstraße 3,  
80335 München  
Tel.: 089/51555240/Fax : 089/51555244  
Mitveranstalter:  
Landeshauptstadt München  
Schirmherrschaft:  
Dritter Bürgermeister der Landeshauptstadt München: Herr Hep Monatzeder  
Kontakt:  
Pädagogisches Projekt Fahrrad (PPF) im Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) Bayern e.V.  
Landwehrstr. 16,  
80336 München  
Tel. 089/553575 / Fax 089 /5502458  
E-mail: [ppf@adfc-bayern.de](mailto:ppf@adfc-bayern.de)  
[www.adfc.de](http://www.adfc.de)

## April 2001

Montag, 02.

18.00 Uhr Umweltzentrum:  
Abendradeln

Mittwoch, 04.

9.00 Volkshaus Laubegast:  
Senioren-Radtour nach Pirna mit  
Stadtrundfahrt (ca. 35 km)

Mittwoch, 04.

19.00 Umweltzentrum:  
Offenes Treffen der Ortsgruppe –  
Neuenabend

Sonntag, 08.

8.00 Uhr Bf Dresden-Neustadt  
Schlössertour durch das Rödertal  
(ca. 60 km); Zugfahrt bis Königsbrück  
Tourenleiter: J.Meusel

Montag, 09.

18.00 Uhr Umweltzentrum:  
Abendradeln

Freitag, 13. - Montag, 16. (Ostern)

Viertagesfahrt Oberlausitz /Nieder-  
schlesien; Übernachtung in der  
Jugendherberge Neschwitz  
(Anmeldung bis 2.4. in der Geschäfts-  
stelle); Tourenleiter: A.Kügler

Mittwoch, 18.

9.00 Volkshaus Laubegast

9.45 Abf. S-Bahn Niedersedlitz (bis  
Zschitschewig)

ADFC-Senioren-Radtour nach Meißen  
mit Stadtrundfahrt  
(ca. 80 km bzw. 40 km)

Mittwoch, 18.

19.00 Umweltzentrum:  
Aktiventreffen

Montag, 23.

18.00 Uhr Umweltzentrum:  
Abendradeln

Dienstag, 24.

19.45 Pfarrhof Leubnitz-Neuostra, Alt-  
leubnitz 1

DIA-Vortrag: Syrien per Rad

Mittwoch, 25.

19.00 Umweltzentrum:  
Arbeitsgruppe Radfahrttag

Montag, 30.

18.00 Uhr Umweltzentrum:  
Abendradeln

## Mai

Mittwoch, 02.

9.00 Volkshaus Laubegast  
Senioren-Radtour nach Borthen -  
Maxen - Weesenstein (ca. 50 km)

Mittwoch, 02.

19.00 Umweltzentrum  
Offenes Treffen der Ortsgruppe

Sonntag, 06.

8.45 Uhr Bf Dresden- Neustadt  
Radtour: Umgebendhäuser in der  
Euro-Region Sachsen / Böhmen (ca.  
80 Rad-km) Tourenleiter: F. Krone



## Schaltung einstellen

Das Frühjahr beginnt und man hört sie wieder, die krachenden Ketten, rasseln- den Schaltwerke und schleifenden Umwerfer. Dabei ist es doch recht ein- fach, eine Kettenschaltung zu einwand- freier Funktion zu überreden. Obwohl es drei (seriöse) Hersteller gibt, mit jeweils drei Möglichkeiten der Schaltungsbetäti- gung, sind die Einstellschrauben bei allen Kettenschaltungen nahezu iden- tisch. Bei modernen 8/9-fach Schaltun- gen sind die Genauigkeitsanforderungen an Schaltwerke recht hoch. Das bedeu- tet, das die Bowdenzuglänge exakt ein- gestellt werden muß. Um dies zu bewerkstelligen, muß die Einstellschrau- be, die sich an der Eintrittsstelle des Bow- denzuges in das Schaltwerk befindet,



vorsichtig verstellt werden. Ein heraus- drehen der Schraube bewirkt dabei eine relative Verkürzung des Zuges. Das heißt, der Schaltwerkträger wandert nach innen, die Kette klettert besser auf das nächst größere Ritzel. Wenn sich die Kette nur unwillig nach unten schalten läßt, muß die Einstellschraube vorsichtig hineingedreht werden. Voraussetzung für eine reibungslose Funktion ist das exakte Einstellen der oberen und unte- ren Begrenzung. Dies geschieht mit zwei kleinen Schraubchen am Schaltwerks- körper. Bei der Montage eines neuen Bowdenzuges muß darauf geachtet wer- den, daß die Kette auf das kleinste Ritzel gelegt und der Schaltgriff auf den nied- rigsten Gang gestellt wird. Weiterhin empfiehlt es sich, die Einstellschraube bis auf etwa 2mm hereinzudrehen. Nach dem Festklemmen des Zuges kann dann durch langsames (nur jeweils eine viertel Umdrehung) Herausdrehen der Schrau- be die exakte Funktion eingestellt wer- den.

Besitzer von SRAM- Schaltwerken, die

jetzt verzweifelt nach der nicht vorhande- nen Einstellschraube suchen, kann ich beruhigen. An allen Schaltgriffen befin- det sich eine zusätzliche Einstellschrau- be, die es ermöglicht, die Schaltung auch während der Fahrt einzustellen.

Das Einstellen des Umwerfers geschieht auf die gleiche Art, ist aber wegen der größeren Abstände zwischen den Ket- tenblättern weniger empfindlich.

Falls sich trotz penibler „Einstellerei“ die Kette nur sehr widerwillig auf ein kleine- res Ritzel bewegen läßt, liegt das meis- tens an einem schwergängigen, weil verschmutztem Bowdenzug. Die Schalt- werkfeder schafft es nicht, die Kette nach unten zu ziehen. Dies tritt häufig bei unter dem Tretlager verlegten Bowden- zügen auf, da sich dort der von dem Vor- derrad aufgewirbelte Schmutz ansam- melt. In diesem Fall sollten sie den Zug austauschen und ihn an dieser Stelle gleich mit einer dünnen Kunststoffschutz- hülle versehen. Vergessen sie nicht den Bowdenzug ordentlich zu fetten, damit er es ihnen mit einer längeren Lebensdauer dankt.

(ESJOT)

### Speiche - Impressum

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

#### Anschrift:

Umweltzentrum Dresden  
Schützengasse 16  
01067 Dresden

Tel. 0351/ 4943321

Fax 0351/ 4943400

Internet: <http://www.adfc-dresden.de>

#### Redaktion:

AG Technik, Speiche & Design

verantwortlich i.S.d.P.G.: Daniel Rohark (dr)

Vertrieb: Ute Hultsch

Erscheinen: 10mal jährlich

Preis: im Jahresabo DM 10,- incl. Zustellung

#### Bankverbindung:

Kto.-Nr. 343 05 1659, Stadtparkasse Dres-  
den (BLZ 850 551 42), ADFC Dresden

#### Redaktionsschluss für die nächste

Ausgabe: jeder dritte Freitag im Monat

Artikel (im \*.txt-Format!) an [daniel@rohark.de](mailto:daniel@rohark.de)

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

Öffnungszeiten: Montag von 8 bis 10 Uhr,  
Mittwoch von 15 bis 19 Uhr

Fahrradbibliothek bei Johannes Meusel, Wil-  
helm-Franke-Straße 26:

Achtung, zur Zeit nur telefonische Beratung!

Tel./Fax 0351/ 4721920, email: [mail@fahrradbibliothek.de](mailto:mail@fahrradbibliothek.de)

Internet: <http://www.fahrradbibliothek.de>