

Die Autos stehen im Weg!

Wer denkt, ein Auto sei in erster Linie ein Fahrzeug, der sollte sich einmal vergegenwärtigen, wie lange es eigentlich auf der Straße ein STEHZEUG ist.

Dann dient es dem Besitzer als

- schmuckes Kleinod seines Besitzstandes
- zusätzlicher Abstellraum für täglich benötigte Gegenstände
- Wetterschutz für traute Momente
- Handyladestation und Telefonzelle
- mobiles Speisezimmer
- Schließfach

und es beansprucht alles in allem einen öffentlichen Straßenraum von ca. 10 Quadratmetern.



Dieser öffentliche Straßenraum wird so nicht nur in seinem ursprünglichen Zweck umgedeutet, er liegt auch meistens in den begehrtesten Gegenden der Innenstadt, wo die Quadratmeterpreise hoch liegen und ständig steigen ob seiner Knappheit. Boden ist ja bekanntlich ein Gut, das sich nicht vermehren lässt.

Würde ich mit meinem Fahrrad den selben öffentlichen Raum für nur 30 Minuten für mich beanspruchen, vielleicht vermittelt einer Absperrung, so würde ich sofort in Konflikt mit den öffentlichen Ordnung und vor allem mit den Autofahrern geraten. Ein Fahrrad, am Straßenrand in einer Parklücke abgestellt, wäre dies laut StVO eigentlich völlig zurecht. Auf den Bürgersteig darf ich mein

Fahrrad dagegen nur stellen, wenn ich damit nicht den Fußgängerverkehr behindere und damit den Bürgersteig nicht auf weniger als 1,2 Meter einenge.



Autofahrern wird in Dresden immer noch eine unglaubliche Fläche kostenlos zur Verfügung gestellt. In anderen Städten ist die Parkraumbewirtschaftung schon wesentlich weiter ausgedehnt - auch hier wird sie kommen.

Wie ist es aber mit den Falschparkern? Nicht nur, dass sie sich einer berechtigten öffentlichen Gebühr entziehen wollen, sie sind auch für uns Radfahrer ein Unfallrisiko. Es ist nicht nur lästig und zeitraubend, an einem Falschparker vorbeizukommen, bei einer Absenkung, auf einer Straßenecke oder in zweiter Reihe ist es wirklich gefährlich und der Ärger der Autofahrer über Falschparker (meistens ihresgleichen) entlädt sich nicht selten dann wieder in aggressivem Beschleunigen und dichtem Überholen der Radfahrer.



Kein Mitleid also mit Autofahrern, die ein Knöllchen erleiden müssen, im Gegenteil! Ergreifen Sie die Initiative: Entweder die Polizei: 483-0; oder der gemeindliche Vollzugsdienst sind gefragt: 488-6391/-6315/6317 (Verkehrsüberwachung, d.h. Politessen). Übrigens: Der Warnblinker

eines Autos berechtigt dieses keineswegs zum Halten. Schon gar nicht im Halteverbot. Er dient zur Absicherung bei einer Panne, einem Unfall oder beim Abschleppen. Wird also nicht gerade abgeschleppt sollte der freundlich Mitbürger nicht untätig bleiben, sondern seine Hilfe als Zeuge oder technisch begabter Mitmensch anbieten.

Friedrich Darge

Hallo Radfahrer in Dresden!

Am Freitag, dem 13. Juni 2003, soll unser diesjähriger Radfahrtag stattfinden.

Da wir festgestellt haben, dass "Radfahrtag" immer weniger Menschen in Dresden etwas sagt, titulieren wir dieses Mal deutlicher als Demonstration.

Ich wäre sehr erfreut über Anregungen, Vorschläge und Hilfsangebote.

- 1) Was soll Überschrift sein?
- 2) Welche Route wollen wir fahren?
- 3) Wer redet?
- 4) Wer malt Plakate?
- 5) Wer entwirft Handzettel?
- 6) Wer ist bereit Handzettel/ Plakate zu verteilen?
- 7) Wer hilft Ute beim Stand?
- 8) Bauen wir Transparente?
- 9) Sonstiges

Bitte beteiligt Euch maßlos.

Gruß

Friedrich Darge.

Wie verhindert man Fahrradverkehr?

Aus der Schulzeit erinnere ich mich immer wieder an einzelne Details, wie meine Lehrer uns versuchten, grundsätzliche Regeln nahezubringen. Besonders angeht es mir der Vergleich, mit dem mein Physiklehrer Prümper den elektrischen Widerstand eingeführt hat. Sie wissen vielleicht noch: "Der Widerstand ist die Summe aller Widerstände".

Das sei so, erklärte Prümper, wie die Strategie der Polizeikräfte, als sie die Aufgabe hatte, Atomkraftgegner von der Wiederaufbereitungsanlage in Gorleben (oder war es der schnelle Brüter in Wackersdorf?) fernzuhalten: Beim ersten Male hat man sich die Polizei-Kräfte geordnet aufstellen lassen und dann eine große Schlacht geschlagen. Da kam es hart auf hart! Beim nächsten Mal war man klüger: Man stellte erst einmal ein paar dicke Baucontainer auf, dort, wo die Demonstranten zu Fuß durch mussten, außerdem ein paar Bauzäune, allerdings mit kleinen Lücken, man entfernte Parkmöglichkeiten und vor allem, man stellte weiträumig, zusätzlich Kontrollposten auf. Nicht um die Leute abzuhalten - nur ein bisschen einschüchtern vielleicht - einmal den Wagen anhalten, die Scheibe runterkurbeln, Ausweis zeigen. Und so gab es Autoschlangen, weite Fußwege, Leute, die sich gegenseitig im Weg standen, schlechtes Schuhwerk etc. Kurz: Man setzte den Demonstranten nicht EINEN großen Widerstand entgegen, sondern viele kleine. Und das war VIEL wirkungsvoller.

Meine These in meiner kleinen Geschichte ist, dass man es mit uns Fahrradfahrern ebenso tut. Es gibt kein kleines Hindernis, das sich denken lässt, und das sich auf unseren Straßen nicht finden ließe. Es ist so, als wenn ein großer Radlerfeind sich immer wieder neue Spitzfindigkeiten einfällen ließe, um den Radlern den Schwung zu nehmen, kleine Stöße zu versetzen, sie ein kleines bisschen auszugrenzen, ihnen kleine Schrecken einzujagen, sie ein bisschen zu provozieren, zu bevormunden, aus dem Gleichgewicht zu bringen. Natürlich ohne Absicht!

Würde man das unterlassen, dann wäre mehr erreicht, als mit aufwendigen Getrenntführungen, Sonderregeln und Absperrungen. Und fahrradfreundliche Städteplanung hat letztlich ja auch etwas mit NACHHALTIGKEIT zu tun. Ich

möchte nun gerne ein Forum eröffnen, dass sich allmonatlich etwas ausdenkt, wie man derartige lästige Kleinigkeiten im alltäglichen Straßenverkehr findet. Wie verhindert man beispielsweise, dass Radfahrer an Kreuzungen die Ampel erreichen? Wie nimmt man ihnen durch Unebenheiten die Sicherheit beim Fahren? Wie zwingt man sie zu zusätzlichen Spurwechseln, wie bringt man sie ins Rutschen und und und. Hierzu will ich alle Leser animieren, Anregungen oder sogar fertige Artikel zu schreiben.

Öffnen Sie Ihre Augen, sehen sie die Gründe! Viel Spaß dabei wünscht

Friedrich Darge

Australien per Rad

Am Freitag, dem 21. Februar 2003 um 19:30 möchte der ADFC in das Umweltzentrum einladen zu einer Reise per Diavortrag rund um den Kontinent Australien.

Anfang Februar 2002 hatte ich mich per Flugzeug auf die andere Seite der Erdkugel aufgemacht mit meinem Fahrrad im Gepäck, einem Arbeitsvisa für ein Jahr in der Tasche, einem flauen Gefühl im Magen und dem wagen Plan, das Land per Fahrrad zu erkunden und zu jobben.

Zuerst ging es von Sydney an der belebten Ostküste entlang mit einem Abstecher zu Georg's Goldmine und durch das kleine berühmte Dorf Nimbin, ehemals ein Mekka für Alternative, heute eine Touristenattraktion mit Drogenszene. Nach kurzer Pause in Brisbane ging es weiter entlang von Zuckerrohrfeldern und dichtem tropischen Regenwald bis Cairns. Erst hier fasste ich endgültig den Entschluss, den ganzen Kontinent mit dem Fahrrad zu umrunden. Mein nächstes Ziel war Darwin aber ich wollte nah an der Küste bleiben und wählte nicht die Asphaltstrasse über Mount Isa sondern blieb weiter auf dem Highway No. 1, der in 700 km Schotterpiste und damit den einsamsten Abschnitt meiner Reise übergang. Unterwegs hatte ich einen meiner wenigen Kontakte mit den australischen Ureinwohnern, den Aborigines und machte wohl den grössten Patzer meiner Reise, ich borgte jemandem meine Bankkarte.

In Darwin angekommen und nun fast blank fuhr ich noch ein kleines Stück weiter bis Kununurra (unter den Backpackern hatte sich schon rumgesprochen, dass es dort jede Menge Arbeit gibt), mit

seinen zahlreichen Farmen, immer auf der Suche nach Farmarbeitern. Hier arbeitete ich dann 5 Wochen bei der Melonenernte und auf Bananenplantagen bis ich genug Geld gespart hatte um die zweite Hälfte der Umrundung anzupacken. Frisch ausgeruht schwang ich mich also wieder in den Sattel und fuhr die berühmte Gibb River Road entlang, eine weitere Schotterpiste über 700 km, die so sandig und buckelig war, dass mein Durchschnitt über mehrere Tage unter 10 km/h fiel.

Dann ging es an der ganz im Unterschied zur Ostküste sehr einsamen Westküste entlang über endlose Asphaltstrassen bis nach Perth, der Hauptstadt Westaustraliens. Nun schon mit einer leichten Sehnsucht nach dem Ziel und dem baldigen Ende meiner Reise kämpfte ich mich im australischen Winter, bei dem Nachts die Temperaturen bis um den Nullpunkt absackten und ich mir tagsüber trotzdem noch einmal einen Sonnenbrand holte, durch das Nullarbor Plain, ein 1200 km langes Gebiet ganz flach und ohne Abwechslung und dafür selbst von den Autofahrern ungern durchquert. Danach aber ging es wieder durch dicht besiedeltes Gebiet, Adelaide, Melbourne und nach insgesamt knapp 8 Monaten und 17100 km kam ich übergücklich wieder in Sydney an.

Fragt man mich, ob Australien gut zum Radfahren geeignet ist, dann fällt mir eine Antwort schwer, weil Australien ja so gross wie Europa ist und man auch schwer pauschal über Europa so ein Urteil fällen kann. Auf jeden Fall gibt es für jedes Radlerherz etwas, herrliche ruhige Küstenstrassen, unendlich lange eintönige Gebiete um mal den Kopf richtig frei zu bekommen, Schotterpisten mit Waschbrettbuckeln und Sand, Dornengestrüpp, dass einen zur Weissglut treiben kann, Roadtrains, neben denen man sich ganz winzig vorkommt ... Australien hält allerlei witzige Überraschungen für Radfahrer bereit! Wer's in Bildern sehen will, ist herzlich zum Diavortrag eingeladen.

Stefan Möller

In eigener Sache

Das neue Jahr hat begonnen und das Speiche-Abo ist wieder fällig. Einige Säumige haben auch für 2002 noch nicht bezahlt.

Wir bitten, die ausstehenden Beträge umgehend zu überweisen.

Techniktipps

Aus dem Speiche-Testcenter

Zum Thema Bereifung gibt es die unterschiedlichsten Ansichten. Die Anzahl der verfügbaren Reifenmodelle ist nahezu unüberschaubar. Daher beschränken sich meine Erfahrungen auch im wesentlichen auf Reifen der beiden deutschen Hersteller Continental und Schwalbe. Wobei die Zeiten, in denen noch wirklich in Deutschland produziert wurde, schon lange vorbei sind. Auf den Modellen von Conti prangt auf der Seitenflanke gut sichtbar die Aufschrift "Made in Thailand".



Schwalbe Marathon - Reifen mit Mittellauf-rinne

Da aber ein großer Teil der Produktion aller Reifenhersteller mittlerweile nach Südostasien verlagert wurde, ist das ohnehin kein Qualitätsmerkmal. Im direkten Vergleichstest wurden die Modelle "Top Touring 2000" von Conti und "Marathon" von Schwalbe gefahren. Diese wurden in der Dimension 50-559 (oder 26 x 2,9) auf ein Stadtrad aufgezogen und ein halbes Jahr über mehr als 1000km bewegt. Schwere Bedingungen, wie hohe Scherbandichte, glatte Granitplatten, rauhes Faserpflaster, herumliegendes Streusplitt, ungeräumte Radwege und andere Widrigkeiten des Stadtverkehrs mussten bewältigt werden. Auch gelegentliche Ausflüge auf nicht befestigte Wald- und Feldwege standen auf dem Testpro-

gramm. Um Einflüsse durch die Schläuche zu vermeiden wurden beide Reifen mit den jeweils vom Hersteller angebotenen Schläuchen mit Autoventil in der Dimension 40/62-559 montiert. Diese Systemschläuche sind für Reifen von 40 mm bis zu 62 mm Breite verwendbar.

Beide Reifen besitzen ein schon seit Jahren bewährtes Profil. Dieses ist zwar sehr unterschiedlich, erfüllt aber die Anforderungen an einen für Asphalt oder Beton konstruierten Reifen sehr gut. Besonders in der Disziplin "Leichtlauf" können beide Testkandidaten gute Ergebnisse vorweisen. Die Unterschiede zu den sonst bei MTB's sehr häufig verwendeten grobstolligen Reifen sind schon beachtlich. Auch die Geräuschkulisse ist wesentlich ohrenfreundlicher. Objektiv lässt sich zwischen beiden Modellen kaum ein Unterschied feststellen. Der Conti scheint etwas leichter zu rollen. Er ist mit 710g auch etwas leichter als sein Konkurrent, der immerhin 940g auf die Waage bringt.



Conti Top Touring - markantes Pfeilprofil - Laufrichtungsgebunden

Bei der zweiten wichtigen Kategorie unseres kleinen Vergleichstestes gibt es ebenfalls keinen eindeutigen Sieger. Schließlich hatten beide nach 6 Monaten und ca. 1000 km noch keine Reifenpanne. Auch das Verschleißverhalten der beiden ungleichen Zwillingbrüder ist sehr gut. Allerdings sollten nach so kurzer Zeit auch noch keine sichtbaren Abnutzungserscheinungen auftreten. Dies ließe

sonst darauf schließen, dass die Gummimischung zu weich ist.

Fazit: In diesem Vergleich lässt sich noch kein Sieger feststellen. Auch der Anschaffungspreis ist dazu nicht geeignet, denn beide Modelle kosten ca. 18 Euro. Dazu kommen dann noch ca. 6 Euro für einen Schlauch.

Wem das zu teuer ist, für den habe ich hier noch einen kleinen Geheimitipp. Conti hat noch die Modelle "Traffic" und "Town & Country" im Programm. Diese kosten in der Dimension 54-559 nur 13 bzw. 14 Euro und haben sich im täglichen Betrieb mittlerweile ebenfalls gut bewährt. Gerade der "T&C" glänzt durch sehr hohe Laufleistung, hat aber einige Schwächen bei Schnee oder schlammigem Untergrund. Ich habe ihn daher im Winter gegen ein Modell mit grobem Profil ausgetauscht.

esjot

Kreta per Rad

Kurzinfo zu dem DIA-Vortrag am 2.2.2003 in der Fahrradbibliothek Kreta, eine Trauminsel im Mittelmeer hat auf engem Raum viel Kultur und Natur zu bieten: Verträumte Strände, Bergstraßen und -pässe mit grandiosen Aussichten, Tropfsteinhöhlen, alte Windmühlen und Klöster, Venezianische Kastelle und 4000 Jahre alte minoische Paläste belohnen die Mühen des Radelns und Sonne verwöhnt auf Kreta auch noch im Herbst. In dem Dia-Vortrag wird gezeigt, dass es auch für Durchschnittsradler und Kinder ab 12 Jahren gut möglich ist, die Insel in 10 Tagen mit dem Rad zu "erfahren" und auf individuellen Routen zu Fuß, mit Rad und Bus erkunden kann.

Eine große Zahl preisgünstiger Pensionen und einfacher Hotels ermöglichen ein preiswertes Reisen. Das eigene Fahrrad kann man im Flieger mitnehmen. Auf der Insel trifft man allerdings kaum andere Reiseradler. Je höher man in die Berge kommt, desto besser werden die Straßen und kann berausende Abfahrten an die Küste erleben und im warmen Mittelmeer baden.

Ein Radwanderführer "Kreta per Rad" aus dem Kettler-Verlag ermöglicht individuelle Radtouren und ist in der Fahrradbibliothek Dresden ausleihbar.

Johannes Meusel

Februar

Sonntag, 02.

19.45 Uhr Bürgertreff Leubnitz-Neuostra, Heydenreichweg 4
DIA-Vortrag: Kreta per Rad

Mittwoch, 05.

19.00 Uhr Umweltzentrum
Offenes Treffen der Ortsgruppe

Freitag, 07.

19.30 Uhr Umweltzentrum -
großer Versammlungsraum
DIA-Vortrag: "Litauen per
Rad"

Sonntag, 09.

10.00 Uhr Niederwartha, Bushaltestelle der 94
Fußwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. durch den Tännichtgrund nach Gauernitz (ca. 20 km)

Mittwoch, 19.

19.00 Uhr Umweltzentrum
Aktiventreffen

Freitag, 21.

19.30 Uhr Umweltzentrum -
großer Versammlungsraum
DIA-Vortrag: "Australien per
Rad"

Sonntag, 23.

8.20 Uhr Dresden Hbf, Bushaltestelle Bayr. Str.
Fußwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zur Sadisdorfer Pinge (ca. 17 km)

März

Mittwoch, 05.

19.00 Uhr Umweltzentrum -
großer Versammlungsraum
Mitgliederversammlung des
ADFC Dresden e.V.

Freitag, 07.

19.30 Uhr Umweltzentrum -
großer Versammlungsraum
DIA-Vortrag: "Masuren per
Rad" - Radwandern im
Paradies der Störche

Sonntag, 09.

10.00 Uhr Dohnaer/Ecke Teplitzer Str. (ehem. Olympia-Kino)
Familienradwanderung des
Radfahrer- und Wandervereins
Dresden e.V. zur Burg Dohna (ca.
35 km)

Sonntag, 09.

20.00 Uhr Bürgertreff Leubnitz-Neuostra, Heydenreichweg 4
DIA-Vortrag: Elsaß per Rad

Sonntag, 16.

20.00 Uhr Bürgertreff Leubnitz-Neuostra, Heydenreichweg 4
DIA-Vortrag: Planung und Vorbereitung von Radreisen

Schreib mal wieder...

Die Speiche lebt von der Mitarbeit aller. Artikel bitte entweder im *.txt-Format direkt als E-mail an speiche@adfc-dresden.de oder auf Diskette (gegebenenfalls mit Papierfotos) an die Geschäftsstelle. Kurzmeldungen sind auch auf Papier/Fax möglich. Außerdem werden noch Helfer für Redaktion und Satz gesucht. Dazu bitte zum Offenen Treff oder zum Aktiventreff in der Geschäftsstelle melden.

"Es ist doch geräumt" ???

Nach Schneefall bevorzuge ich die Straßen mit Busverkehr. Dort ist der Schnee zuerst wieder weg.

Jemand sagte mir, ich könne an der Teplitzer Straße und am Zelleschen Weg die Radwege benutzen.

"Geht das überhaupt? - bei dem Schnee."

"Es ist doch geräumt."

Also habe ich es gewagt. Es war wirklich ein Schneepflug gefahren. Er hatte offensichtlich seinen Schild nicht besonders tief eingestellt, kann und darf er auch nicht bei der Buckelpiste unter dem Schnee. Bei den vorschriftswidrigen Masten mitten im Radweg hatte er die Wahl, auf den Fußweg oder die Straße auszuweichen. Dort wo er Richtung Straße ausgewichen ist, entsteht der Eindruck, da sei ein gebahnter Weg. Denkste! Es geht zur Hälfte über die Bordkante ins Schnittgerinne, getarnt durch Lockerschnee. Ein Stück weiter ist Eis unter einem Hauch von Schnee, dann folgen Spurrinnen aus Eis und verharschtem Schnee. Zu meiner Freude kann ich noch ausreichend schnell reagieren.

Natürlich habe ich den Versuch beendet und bin dort gefahren, wo es geht, also auf der Fahrbahn, die schnee- und eisfrei war und auf der auch Autos fahren dürfen.

Bald kam von hinten ein Autofahrer und hupte mich an. Das sollte wohl heißen: "Es ist doch geräumt!"

Reiner Hultsch

ADFC-Veranstaltungen sind **fett gedruckt**

Termine und Aktionen sind auch im Internet unter **www.adfc-dresden.de** zu finden.

Anregungen, konstruktive Kritik usw. an info@adfc-dresden.de

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

Email: info@adfc-dresden.de

Homepage:

http://www.adfc-dresden.de

Redaktion:

Wiebke Leibenath

verantwortlich i.S.d.P.G.:

Falk Mölle (fm)

Vertrieb: Ute Hultsch

Erscheinen: 10mal jährlich

Preis: im Jahresabo EUR 5,50
incl. Zustellung

Bankverbindung:

Kto Nr. 10 2478 029, Landeskirchl. Kreditgenossenschaft Dresden (BLZ 850 95164), ADFC Dresden

Artikel (im *.txt-Format) an speiche@adfc-dresden.de oder auf Diskette an die Geschäftsstelle. Die Redaktion behält sich Kürzungen und Änderungen vor. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Nachdruck unter Angabe der Quelle erwünscht, Belegexemplar erbeten.

Satz: L^AT_EX 2_ε

Grafik: The Gimp

Die nächste Ausgabe erscheint voraussichtlich am 28. Februar 2003

Redaktionsschluß: 15. Februar 2003

Geschäftsstelle: im Umweltzentrum (UWZ), Schützengasse 16, 2. Stock

Öffnungszeiten:

Mo 8-10 Uhr, Mi 15-19 Uhr

Fahrradbibliothek:

Bürgertreff Leubnitz-Neuostra e.V., Heydenreichweg 4, Tel./Fax 0351/4721920. Email: mail@fahrradbibliothek.de, http://www.fahrradbibliothek.de.