



Elbradweg wird weiter isoliert!

Die Zufahrt zum Elbradweg an der Marienbrücke wird im Rahmen einer Baumaßnahme der DVB weiter erschwert werden. Man muss es leider sagen: Wes Brot ich ess', des Lied ich sing'! Das Planungsbüro Kittelberger hat seine Planungen beim Anhörungsverfahren im Regierungspräsidium vorgestellt, danach ergibt sich folgendes Bild:

Zukünftig soll man vom Bahnhof Neustadt aus (nach der Anforderungssampel am Schlesischen Platz) auf einen benutzungspflichtigen Fuß-Radweg, der wegen des Denkmalschutzes mit Granitplatten belegt und außerdem mit Masten der Straßenbahn sowie Verkehrsschildern verstellt ist, bis zur Leipziger Straße geführt werden. Dort kann man geradeaus zur Marienbrücke fahren, oder nach rechts zum Elbradweg unter der Eisenbahnunterführung hindurch.

Bisher: Zweirichtungsverkehr auf der linken Seite, gemeinsam mit den Fußgängern. Zukünftig: Der Bürgersteig wird um die Hälfte schmaler, statt 6 nur noch 3 Meter. Der Zweirichtungsverkehr wird nicht mehr zugelassen. Radfahrer sollen auf der anderen Seite der Leipziger Straße bleiben, natürlich auf dem Fuß-Radweg, nicht auf der Straße. Hinter der Eisenbahnbrücke müssen sie ohne Ampel über die Leipziger Straße. Da dort Autofahrer erfahrungsgemäß stark beschleunigen, wird man also sehr aufpassen müssen. Nichts für Kinder, Alte und Schwache! Auch wer von der Großenhainer Straße über die Eisenbahnstraße fährt, wird Probleme bekommen! Besonders problematisch wird es aber für Radler werden, die von der Marienbrücke aus nach links auf den Elbradweg wollen! Dafür werden nun unter der Eisen-

bahnunterführung jeweils zwei Autospuren pro Richtung angelegt, statt wie bisher eine.

DVB-Sachbearbeiter Niederkirchner dazu: "Alle Verkehrsarten müssen eben Abstriche machen!" Wir können es nicht anders sagen: Die DVB ist zur Zeit einer der ärgsten Feinde der Radfahrer (und Fußgänger). Und die Stadt sieht zu. Wo bleibt die Einheitlichkeit des Radverkehrsnetzes? Wo der vielbeschworene Schutz "schwacher Radfahrer". Wo ist das Fahrradkonzept Dresdens? Die verkehrspolitische Bedeutung des Elbradweges brauchen wir wohl nicht zu beschreiben. Soll man sich immer nur an kleinen, peripheren Erleichterungen freuen? Man kann nur hoffen, dass nun das Regierungspräsidium vielleicht noch ein Machtwort spricht, zu erwarten ist es nicht.

Wir wollen sie nicht!

Die Waldschlösschenbrücke birgt verlockende Möglichkeiten, warum wir sie trotzdem nicht wollen, soll hier kurz erläutert werden:

Pro: Der ADFC ist nicht unbedingt Umweltschutzverein, sondern ein Interessensverband, der zum Beispiel auch Oberflächenversiegelung fordert. Genau so wünschen wir uns Abkürzungen zu schaffen. Hier könnte man gut eine Viertelstunde sparen, wenn man per Rad von Striesen in die Neustadt oder nach Klotzsche wollte.

Unsummen sind bereits in die Planung investiert. Jetzt nicht bauen, das wäre blamabel. Sprächen wir als ADFC-Dresden uns dagegen aus, dann setzten wir uns wieder in die Ecke derjenigen, die blockieren, die unrealistisch jede Veränderung zum Fortschritt in Dresden verhindern. Das kennt man ja schon - jeder hat was zu nörgeln und am Ende bleibt alles beim Alten! Zur Waldschlösschenbrücke gab es außerdem schon früher eine detaillierte Kritik des ADFC (7/2000 ES), warum also jetzt ganz dagegen sein?

Contra: Wer einmal am Waldschlösschen gegessen hat, weiß, wie herrlich entspannend der Blick auf die weite Flussaue mitten in der Stadt ist. Am anderen Ufer ist keine Brücke zu sehen. Mitten in der Großstadt, wo gibt es das heute noch? Seit Jahrhunderten ist dieser Blick unverbaut.

Welcher Verlust in Dresdens Stadtbild! Die Waldschlösschenbrücke kostet planungsgerecht mindestens 130 Mio. Euro. Folgekosten im Unterhalt werden in der Regel mit 1% angesetzt, d.h. 1.3 Mio. Euro im Jahr nach Fertigstellung! Zum Vergleich: Der Etat für Radverkehrsförderung beträgt 0,2 Mio. Euro!!! So viel Geld ist also da!

Warum verkommt dann das vorhandene Verkehrsnetz so derart? Überall fürchtet der Radler Schlaglöcher. Instandsetzungsmaßnahmen werden nur in Verbindung mit Landesfördergeldern durchgeführt, Straßenräumung wird oft genug gar nicht auf Radverkehrsanlagen ausgedehnt, bei Bauabsperungen sind Fahrrad-Umleitungen immer "zu teuer",

Großpflaster wie am Fetscherplatz - seit Jahren völlig durchgedrückt und gefährlich! Auch die seit sechs Jahren fällige Umsetzung der StVO-Novelle: Alles zu teuer, heißt es!

Weshalb auf einmal diese Verschwendung? Auch die Stadt sollte gewarnt werden, nicht in die Schuldenfalle zu tapen. Wir wünschen uns stattdessen eine störungsfreie Fahrradrouten auf der Pfothenhauerstraße, das wäre dann nicht mehr möglich. Und schließlich: Wer Autostraßen baut, der wird Autoverkehr ernten. Die Verlängerung der Stauffenbergallee bis zur Fetscherstraße läuft zwingend auf die Untertunnelung des Großen Gartens hinaus. Kosten über Kosten. Und dazu immer mehr Autos in der Innenstadt.

Wir haben lange diskutiert, und sind zu einem klaren Ergebnis gekommen: der ADFC lehnt die Waldschlösschenbrücke ab. Den genauen Text des ADFC-Einspruches kann man bei uns anfordern.

Kleinigkeiten, die sich summieren: Angstmomente und das Gefühl der Sicherheit

Haben Sie Angst beim Fahrradfahren? Kann es sein, dass viele Leute unbewusst das Fahrradfahren für unbequem halten, weil sie in Wirklichkeit gefährliche Situationen fürchten? Sicherheit ist ein heikles Thema, weil es oft gegen uns Radler gekehrt wird. Es ist beliebtes Argument für Absperrungen, Radwegbenutzungspflicht - auch für völlig unzureichende "Rad-Wege" wird sie angewendet. Und selbst für fahrradunfreundliche Entwässerungssysteme muss das Sicherheitsargument herhalten, auch Pfützen können gefährlich sein!



Der Pirnaische Platz -

Aber sehen wir es realistisch: das Einzige, was Radfahrer wirklich gefährdet, das sind die Sitten, die seit den 50er Jahren im Straßenverkehr Einzug gehalten haben. Das Auto steht geradezu symbolisch für steigenden Konsum, für Wirtschaftswachstum, für Luxus. Das Auto hat das Fahrrad nicht nur verdrängt, es hat es regelrecht vertrieben. Das Auto besitzt auf der Straße das "Recht des Stärkeren". "Sicherheitssysteme" im Auto bedeuten vor allem Sicherheit für die Insassen des Autos. Das größere Gewicht sichert letztlich am meisten, der leichtere Unfallgegner hat den größeren Schaden....

Ich habe eine kleine Umfrage gestartet: "Was fürchten meine Vereinskollegen am meisten, wenn sie auf das Fahrrad steigen?" Natürlich bezogen sich die meisten Befürchtungen mehr oder weniger direkt auf die Begegnung mit Autos. Daneben wurden auch gefährliche Straßenoberflächen genannt, allerdings meistens mit dem Hinweis, dass diese die Begegnung mit Kfz noch gefährlicher machen. Der Staat hat das Gewaltmonopol! Ich könnte theoretisch vom Staat verlangen, dass er meine körperliche Unversehrtheit gegenüber den "gewalttätigen" Autofah-

ern garantiert - wenn es sich nicht um "übliche" Verhaltensweisen handeln würde. So manche "Fahrerflucht" bei Verstößen gegen §1 StVO wird nur einseitig bemerkt und schnell als "normal" verbucht (s. a. Titelthema im letzten Radreport, S.3 + S.11). So mancher Radfahrer beginnt aus chronischer Wut heraus dieses "Recht auf Unversehrtheit" hemmungslos auszuspielen und verstößt bewusst und teilweise ohne wirklichen Nutzen gegen die (Verkehrs-)Regeln.

Aber auch die konsequente Auslegung der StVO (insbesondere bei der Radwegbenutzungspflicht und dem Linksfahrgebot) zugunsten des Radlers kann zu Konflikten führen. Und wer kennt schon als Radler seine Rechte und nutzt sie? Lesen Sie doch mal "Recht für Radler" von Dietmar Kettler! Zu erhalten bei uns für -,50 Euro.



ein Platz zum fürchten...

Zurück zu unserer Umfrage und den Oberflächenmängeln. Auch hier muss man sagen, dass die schlechten Oberflächen nicht zuletzt auf die starke Belastung durch Autos entstehen. Hinzu kommen Regelungen, die Radfahrer stark benachteiligen und dieses Gefühl der Benachteiligung führt - wir geben es gerne zu - zu Übertretungen. Und diese Übertretungen werden - Gott sei Dank - genau so toleriert, wie Übertretungen der Autofahrer. Damit ist es aber auch gut und die beiderseitigen Vergehen gegen die StVO werden gegeneinander aufgerechnet. Wie bei streitenden Geschwistern ist es letztlich egal, wer angefangen hat. Der Schwächere, also wir Radfahrer, hat letztlich aber ein größeres Interesse an der Durchsetzung von Recht und Ordnung! Aber ist es damit getan?

Meine Vereinskollegen haben sich hier

deutlich ausgesprochen: Sie verlangen endlich mehr Schutz vor den Autos. Gerade WEIL der Radfahrer in der direkten Begegnung mit dem Auto "Angstmomente" ausstehen hat, fordern wir, den Autoverkehr weitgehend fernzuhalten von der Innenstadt. Ideen, wie ein sicherer Bewegungsraum für Radfahrer zu schaffen ist, hätten wir schon. In Dresden gäbe es viele Straßen, die man zu "unechten Sackgassen" machen könnte, indem man durch Barrieren wie Blumenkübel die Autos hier und da abblocken würde. Eine günstigere Vorfahrtsregelung würde ein Übriges tun. Die Liste der Straßen, auf denen ein innenstadtverträglicher Fahrradverkehr ohne Angst möglich wäre ist lang: Comeniusstraße, Kipsdorfer- und Hepkestraße, Eisenstruckstraße, Pfotenhauerstraße und Goetheallee, die Wachsbleich- und Walterstraße....

Das Sicherheitsargument wird seitens der Verwaltungsstellen auch ständig gegen "unechte Einbahnstraßen" gewendet. Hier ist die Liste noch länger und ich will es Ihrer Fantasie überlassen, welche Erleichterung hierdurch für Radfahrer geschaffen werden könnte. Die Begegnung frontal in engen Straßen ist alltäglich und nur bei rüpelhaften Rasern ein "Angstmoment". Und letztlich würde es viel mehr Sicherheit für Radfahrer bringen, wenn Dresdens Verkehrsplaner sich endlich konsequent mit Standards im Bau von Radverkehrsanlagen (ERA 95, StVO-Novelle '97) auseinandersetzen und einheitliche Lösungen finden würden! Auch für das historische Stadtbild wäre das dienlich. Erste Verbesserungen lassen hoffen. Wir bleiben am Ball!

Wenn auch sie sich beim Radfahren unsicher fühlen - schreiben Sie uns.

Darüber hinaus möchte ich jetzt schon auf unsere Demonstration am 13. Juni hinweisen. Thema: Radfahren - aber sicher! Kontakt über die Geschäftsstelle oder auch Tel.: 481 88 20. Der nächste Artikel dieser Reihe soll sich mit "Fahroberflächen" befassen. Für Anregungen und Hinweise dazu wäre ich sehr dankbar.

FD

Radwandern in Cornwall

Fortsetzung aus Speiche März 2003

Das englische Pendant zum französischen Mont-St.-Michel, der St. Michael's Mount, erfährt unseren Besuch. Wegen der gerade herrschenden Flut gelangen wir per Boot dorthin, der nur bei Ebbe passierbare Damm liegt unter Wasser. Von der Höhe des Schlosses haben wir eine fantastische Aussicht über das inzwischen sonnendurchflutete Hügelland, das wir bis zu 20%ige Steigungen erklimmend (zuweilen schiebend) und auf entsprechendem Gefälle wieder hinabrasend schon durchstreift haben.

Obwohl es schon etwas spät geworden ist, der zeitige Einbruch der Dunkelheit im Spätsommer macht sich hier störend bemerkbar, finden wir ein Bed & Breakfast in einem Farmhouse, das uns der hilfsbereite Wirt eines Pubs an weltabgeschiedener Wegkreuzung vermittelt. Hier steht uns noch ein arbeitsreicher Abend bevor, das Flickern eines Fahrradschlauches ist hier noch die leichteste Übung. Wir müssen uns noch als Jäger, mit Badelatschen bewaffnet, betätigen, um in unserem wohl lange nicht vermieteten, lange nicht gelüfteten (?) Zimmer unzähligen Fliegen den Garaus zu machen. Dieses Abenteuer unterstreicht den durchaus recht unterschiedlichen Komfort, der einem in Bed & Breakfast-Häusern geboten wird. Die eher erfreuliche "Jagd" auf eine Katze, die zielsicher die Höhen unseres Kleiderschranks erklimmt, auf dem sie sich außerhalb der Reichweite der Zimmerbewohner wähnte, hatte sich schon ein paar Abende zuvor ereignet. Das reichliche Angebot an B & B auf den britischen Inseln ließe eine Zeltausrüstung auf dem Fahrradgepäckträger zu unnötigem Ballast werden. Selbst für die Fahrräder ist in der Nacht immer gut gesorgt, meist finden sie einen Unterstand in der zum Haus gehörenden Garage, die üblicherweise alles Mögliche von Werkzeug bis zu alten Möbeln enthielt, nur kein Auto, und demzufolge für Fahrräder immer noch Platz bot.

Von Reifenpannen geplagt, die sich als Folgeschaden einer Werkstattreparatur eines der beiden Fahrräder vor Beginn unserer Tour entpuppen, erreichen wir schiebend den Ort Mullion, wo wir das nächstgelegene Zimmer mieten, nachdem unsere Ersatzschläuche und Flicker zur Neige gegangen waren. Unsere Verwunderung über die Nachteile des Landlebens

verbergend, denn unser Zimmervermieter muß laut seiner Aussage in die Stadt zum Tanken fahren, lassen wir uns zwecks Fahrradreparatur nach Helston chauffieren. Aber es ist alles ganz anders: Ein Streik im Land hat das Benzin knapp werden lassen. An manchen Tankstellen ist es schon ganz ausgegangen, an anderen ist es limitiert oder wird nur an Ortsansässige ausgegeben. Wir werden zum Nutznießer dieses Zustandes und bewegen uns auf der Hauptstraße nahezu unbehelligt von Autos in Richtung Lizard Point, dem südlichsten Punkt Großbritanniens. Das Meer umtost hier bizarre Klippen, die wohl schon manchem Schiff zum Verhängnis wurden.

Über die Mündung des Helford Rivers setzen wir in einer Nußschale über. Das Fährboot, das wir durch Aufklappen eines altertümlich anmutenden, hölzernen, farbigen Seezeichens heranzurufen, ist kaum groß genug, zwei Fahrräder aufzunehmen. Am anderen Ufer erwartet uns ein pittoreskes Fischerstädtchen. Durch Dörfer mit malerischen Cottages radeln wir auf das Bodmin-Moor zu, dessen Abraumhalden, Rudimente der früheren Tonerdegewinnung, am Südrand des Moores von weitem wie ein hohes Gebirge erscheinen.



Radfahren in London

Der Witz, wie glücklich wir uns doch schätzen könnten, mit unseren Rädern keinen Sprit zu benötigen, worauf uns immer wieder Leute hinweisen, hat inzwischen einen Bart. Aber auch wir müssen uns Sorgen machen, denn wer weiß, ob unser Zug nach London fahren kann. Zudem ist zu vermuten, daß er mehr als gut besetzt sein könnte, weshalb wir uns zum Bahnhof aufmachen, um Platzkar-

ten zu beschaffen. Doch ehe wir uns auf die Rückreise begeben, erkunden wir per Rad das Bodmin-Moor und statten Jamaica Inn einen Besuch ab, wo einst die Seeräuber und Schmuggler des gleichnamigen Romans der Daphne du Maurier ihr Unwesen trieben. Im einsam mitten im Moor gelegenen Gasthaus bekennt man sich ganz zu seiner imaginären Geschichte und zieht damit Scharen von Touristen an. Gänzlich unbehelligt von Reisenden bleibt der nahegelegene Dosmary Pool, der auf seinem Grund etwas ebenso Unwirkliches birgt, nämlich Excalibur, das Schwert König Artus'.

Eine Attraktion der Umgebung von Bodmin ist der Camel Trail, eine stillgelegte, zum Radweg umgestaltete Eisenbahnstrecke, wo dann doch einige Engländer radfahren und wo man sogar Fahrräder leihen kann. Am Endpunkt dieses Radweges liegt das Küstenstädtchen Padstow, dessen Schönheit aber kein Geheimnis geblieben ist, wie in der hohen Anzahl der Besucher zum Ausdruck kommt.

Zum Abschluß unserer 10tägigen Tour besteigen wir den *Schnellzug*, mit dem wir nach London *zuckeln*. Zwischen den Bahnhöfen Paddington und Liverpool Street liegen 8,5 abenteuerliche Radkilometer durch eine rauschende Großstadt. Am Sonnabend nachmittag, einer anscheinend sehr beliebten Einkaufszeit in der Oxford Street, die Bussen, Taxen und Fahrrädern vorbehalten ist, zwängen wir uns an einem Stau von roten Doppelstockbussen vorbei, die aneinandergespannt gut einen langen Zug hätten ergeben können. Anders als auf der Hinfahrt leisten uns infolge des Benzinmangels andere Radfahrer Gesellschaft bei unseren riskanten Busüberholmanövern. Auf dem Gehweg in der Menschenmenge ein Fahrrad schiebend voranzukommen, erscheint uns jenseits jeder Möglichkeit.

Welche Freude, als wir in Harwich unsere Fähre einlaufen sehen, hoffentlich hat sie in Hamburg vollgetankt! Im Fährhafen bekommen wir den Beweis, daß es in Großbritannien außer uns noch andere Radtouristen gab. In 20 Stunden bringt uns die Fähre zurück nach Hamburg. Heute gibt es diese Linie nur noch zwischen Cuxhaven und Harwich, trotzdem ist diese Anreisevariante nach England für Radtouristen durchaus zu empfehlen.

Antje Bunke

April

Mittwoch, 02.

19.00 Uhr Umweltzentrum
offenes Treffen der Ortsgruppe

Sonntag, 06.

7.45 Uhr Hbf, Schalterhalle
Radtour des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zum Riesenstiefel nach Leisnig (ca. 90 Rad-km) bis Meißen und ab Oschatz mit dem Zug

Montag, 07.

18.00 Uhr Umweltzentrum
Abendradeln

Mittwoch, 09.

19.45 Uhr Bürgertreff Leubnitz-Neuostra, Heydenreichweg 4
DIA-Vortrag: Tschechien per Rad, Teil 1: An Iser, Elbe, Eger, im Böhmisches Mittelgebirge

Sonntag, 13.

9.00 Uhr Bf. Dresden-Niederseidlitz
Radtour durch das Erzgebirgsvorland (ca. 70 km)
Tourenleiter: A. Bunke

Sonntag, 13.

9.00 Uhr Dresden-Klotzsche, K.-Kollwitz-Platz
Radtour des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zur Ostersäule nach Lauterbach (ca. 55 km)

Montag, 14.

18.00 Uhr Umweltzentrum
Abendradeln

Mittwoch, 16.

19.00 Uhr Umweltzentrum
Aktiventreffen

Sonntag, 27.

8.45 Uhr Bf. Dresden-Neustadt
Radtour: Schlösser, Parks und Klöster in der Lausitz, mit Stadtrundgang in Bautzen (ca.55 Rad-km), bis Bautzen und ab Bischofswerda mit dem Zug
Tourenleiter: A. Sänger

Montag, 28.

18.00 Uhr Umweltzentrum
Abendradeln

Mai

Donnerstag, 01.

7.45 Uhr Bf Dresden-Neustadt
Radtour entlang der Sächs.-Böhmischen Grenze von Neukirch zur Spreequelle, zurück auf dem Spreeradweg nach Bautzen (ca. 50 Rad-km), bis Neukirch/Lausitz-Ost und ab Bautzen mit dem Zug
Tourenleiter: A. Kügler

Donnerstag, 01.

7.00 Uhr Bf Schöna
Radtour des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zum Berg Rip (CR) - Rückfahrt ab Schöna mit dem Zug (ca. 160 Rad-km) Personalausweis!

Donnerstag, 01.

10.00 Uhr Dresden-Klotzsche, K.-Kollwitz-Platz
Radtour des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. durch die Lausnitzer Heide zum Wolfendenkmal (ca. 60 km)

Sonntag, 04.

7.00 Uhr Dresden Hbf, Schalterhalle
Radtour des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zur Steinernen Orgel in Kamenicki Senov (CR). Zugfahrt bis und ab Schmilka. (ca. 70 Rad-km) Personalausweis!

Montag, 05.

18.00 Uhr Umweltzentrum
Abendradeln

Mittwoch, 07.

19.00 Uhr Umweltzentrum
offenes Treffen der Ortsgruppe

Mittwoch, 07.

19.45 Uhr Bürgertreff Leubnitz-Neuostra, Heydenreichweg 4
DIA-Vortrag: Auf dem Neißeradweg von Tanvald nach Guben

Sonntag, 11.

9.00 Uhr Bf Dresden-Neustadt
Radtour: Historische Dorfkirchen auf der linken Elbseite (ca. 50 Rad-km) Hinfahrt bis Meißen mit dem Zug
Tourenleiter: J. Meusel

Sonntag, 11.

7.00 Uhr Dresden Postplatz
Radtour des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zu den Wolfssäulen im Dresdner Umland (ca. 140 km)

Montag, 12.

18.00 Uhr Umweltzentrum
Abendradeln

Sonntag, 18.

8.45 Uhr Bf. Dresden-Neustadt
Radtour des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zum Schloß Friedland (CR) - über Polen. Hinfahrt bis Görlitz und Rückfahrt ab Zittau mit Zug (ca. 100 Rad-km) Reisepass!

Sonntag, 18.

9.45 Uhr Kamenzer Str./Ecke Nordstr.
Radtour: Klassiker durch die Dresdner Heide, das Seiffersdorfer Tal und zum Schloß Seiffersdorf
Tourenleiter: R.Hultsch

Montag, 19.

18.00 Uhr Umweltzentrum
Abendradeln

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 25. April 2003

Redaktionsschluß: 12. April 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>.