

Förderung des Radverkehrs kann preiswert sein!

Es gibt nicht wenige, die der Meinung sind, Radverkehrsförderung sei nur etwas für Städte, die mit dem Geld so richtig um sich werfen können. Denn Radverkehrsförderung ist immer mit riesigen Geldbeträgen verbunden, die bei uns nicht da sind. Ein wenig gesunder Menschenverstand genügt, um zu bemerken, dass es also nur in Holland oder Dänemark, nicht aber hier möglich ist, wirklich etwas für den Radverkehr zu tun. Zuerst müsse etwas für den Aufschwung getan werden - also Straßen, Autobahnen und Parkhäuser bauen.

Umso erfreulicher ist ein Beschluss des Stadtrates, der den Aufbau eines Wegweisungssystems für Radfahrer in der Innenstadt vorsieht. Entlang der zwei Hauptrouten, Nord-Süd und Ost-West, wurden Ende Mai die Wegweiser angebracht, die

auf die Velorouten aufmerksam machen. Die Schilder erleichtern es Touristen, die Stadt mit dem Rad unsicher zu machen und auch einige Neu-Dresdner werden sich seltener verfahren. Vielleicht entdeckt auch der ein oder andere Alteingesessene eine Radroute, die er bisher noch nicht wahrgenommen hat. Ein sehr guter Anfang ist getan.

Ein Ziel für die nächsten Jahre könnte es sein, für den Radverkehr wichtige Nebenrouten und Schleichwege auszuschildern, denn bekanntlich werden verkehrsärmere Routen und Strecken mit gutem Fahrradbelag von Radfahrern bevorzugt. So könnte die Stadt den Anteil von Radfahrten am Gesamtverkehr ohne teure Baumaßnahmen weiter erhöhen. Das verringert nicht nur Stauprobleme, es ist auch gesund und hält die Luft sauber.



Neuer Wegweiser an der Ost-West-Route in Löbtau

Die Rolle solcher preiswerten Maßnahmen für die Entwicklung des Radverkehrs sollte man nicht unterschätzen. Ein Leitsystem entlang der Hauptrouten ist ein guter Schritt und bei Kosten von 6000 Euro obendrein eine sehr preiswerte Investition. Mehr davon!

Konrad Gähler

Europa in Dresden: ADFC zeigt Gutes und Schlechtes

UrBike, so heißt ein EU-Projekt, an dem die Stadt Dresden sich beteiligt. UrBike setzt sich aus „urban“ und „bike“ zusammen. Es geht darum, das Radfahren in der Stadt zu stärken. Immerhin sind 46 Prozent aller Dresdner Wege kürzer als drei Kilometer. Wird mehr Rad gefahren, so steigen Mobilität und Lebensqualität in der Stadt, der Verkehr wird weniger belastend für Umwelt, Anwohner, den kommunalen und eigenen Geldbeutel, die Radfahrer sind fitter und leben gesünder.

Zwei Jahre gibt es das Projekt an dem auch der ADFC Dresden mitwirkte. Nun ist Zeit Ergebnisse zu präsentieren und Erfahrungen auszutauschen. Dazu hat die Landeshauptstadt die europäischen Städte eingeladen, die neben Dresden an diesem Projekt teilgenommen haben. Vertreter aus Sevilla, Florenz, Frederiksberg, Kielce, Budapest, Mesa Yitonia Limassol und Xanthi sind am Freitag zu Gast im Rathaus.

Die Dresdner werden viel berichten.

Zum Beispiel über das Netzwerk „pro Radverkehr“, wo Partner wie Schulen, Wohnungsgesellschaften, Unternehmen, Krankenkassen, Tourismus- und Einzelhandelsvertreter, Interessenvertretungen und der ADFC an einen Tisch kommen. Über ein Konzept für Radschulwegpläne, Planungen für tausend neue Fahrradbügel, ein Faltblatt mit Marketingtips für Einzelhändler und neue Fahrradabstellanlagen in Unternehmen, die beiden Fahrrad-Plakataktionen der letzten Jahre. Gerne erwähnt die Stadt auch den Fahrradstadtplan, dessen günstiger Preis durch deren Sponsorsuche möglich wurde. Die Hauptarbeit leisteten hier allerdings ADFC-Aktive, die die Straßen abradelten und die Computer fütterten.

Dresden will sich in ein positives Licht rücken. Im Vergleich zu den anderen europäischen Partnern wird das gelingen, denn die Mitarbeiter der Verwaltung waren sehr engagiert, mit dem EU Geld etwas für den Radverkehr zu erreichen. Sieht man aber die Probleme, die Rad-

fahrer in der Stadt haben, dann erscheinen die Erfolge wie Tropfen auf einen heißen Stein.

Der Dresdner ADFC wird an der Tagung teilnehmen. Wir werden kein Blatt vor den Mund nehmen und die bestehenden Probleme ansprechen. Probleme der Infrastruktur, zu häufig werden Radfahrer auf rot bemalte Gehwege abgeschoben, zu viele Nebenstraßen sind gepflastert, zu viele Ampeln bevorteilen den Autoverkehr, zu viele neugebaute Straßen haben Mängel. Probleme wie das schlechte Verkehrsklima in der Stadt, fehlendes Sicherheitsbewusstsein bei Radfahrern (Geisterfahrer) und eine wenig wirksame Arbeit der Verkehrspolizei.

Wir haben gute wie schlechte Beispiele gesammelt und präsentieren sie den europäischen Partnern auf Plakaten. Hoffen wir, dass die Vertreter Anregungen mit nach Hause nehmen und Dresdner Fehler dort nicht wiederholt werden.

Jochen Böttcher

Petitionsausschuss der Stadt

Was tun, wenn man mit dem Rad lieber den guten Belag der Straße als den hoppeligen Radweg befahren will? Was tun, wenn man keine Lust auf entgegenkommende Radfahrer ohne Licht und umherirrende Fußgänger (mit ihren Hunden) hat? Was tun, wenn einem die Benutzung der Fahrbahn aber, trotz allem Wollen, durch ein blaues Radwegschild verboten wird?

Wenn ein formloses Schreiben an die Stadtverwaltung (siehe www.adfc-dresden.de – Mängel) kein Ergebnis bringt, gibt es zwei verschiedene Möglichkeiten:

Zum einen gibt es die Möglichkeit, einen formalen Widerspruch gegen die Anordnung der Benutzungspflicht einzulegen (siehe Speiche 1/2006). Dafür sollte man sich ein wenig Zeit nehmen und nicht allzu schnell mit Ergebnissen rechnen. Diese lassen sich nämlich unter Umständen erst nach einigen Jahren sehen. Zum Beispiel wurde gegen die benutzungspflichtigen Gehwege am Albertplatz schon vor fünf Jahren Widerspruch eingelegt. Auch heute sind sie immer noch genauso benutzungspflichtig wie gefährlich.

Weniger aufwendig kann da eine Petition an den Petitionsausschuss des Dresdner Stadtrats sein. Dieser ist eigens für die Sorgen der Dresdner geschaffen worden. Dazu zählen auch ungerechtfertigte Radfahrverbote auf der Straße (und die

Radwegbenutzungspflicht stellt ein solches dar)..

Also: an die Arbeit! Schreibt eine Petition an den Stadtrat, wenn ihr einen Radweg für gefährlich haltet. Denn schließlich soll die Anordnung der Benutzungspflicht (laut §45,9 STVO) eine Gefahrenlage entschärfen.

Gefährliche Radwege muss man sich nicht gefallen lassen. Das Recht für alle Verkehrsteilnehmer, die Straße zu benutzen, sollte jedermann haben. Indem ihr eine Petition schreibt, könnt ihr dabei helfen, dass das Abschieben auf den Fußweg ein Ende nimmt und man die freie Wahl zwischen der Fahrbahn und den Seitenbereichen hat.

AG Verkehr

Ein kleiner Hinweis am Rande: Einmal im Monat trifft sich in Dresden die AG Verkehr des ADFC. Wir bekommen die eine oder andere Planung auf den Tisch und versuchen, in Politik und Verwaltung das Problembewußtsein gegenüber dem Radverkehr zu verbessern. Für eine erfolgreiche Arbeit benötigen wir aber genügend Aktive (hier sind die momentan Inaktiven ausdrücklich angesprochen!), die sich für die radfahrerfreundliche Entwicklung der Stadt einsetzen und nicht nur darüber schimpfen wollen.

Interesse? Dann schreib eine Mail an verkehr@adfc-dresden.de oder einen Brief an den ADFC Dresden.



Zum Abstellen von Polizeiautos eignen sich Radwege oft deutlich besser als zum Radfahren. Hier: der Albertplatz

Der Petitionsausschuss ist eine Schnittstelle zwischen dem Dresdner Stadtrat und der Bevölkerung. Jedermann hat das verfassungsmäßige Recht, sich einzeln oder in Gemeinschaft mit anderen mit Bitten und Beschwerden an den Stadtrat zu wenden. Im Ausschuss sitzen mehrere Stadträte der Fraktionen, die sich dann um die Lösung des Problems kümmern.

Die Petitionen sind schriftlich einzureichen, müssen vom Petenten unterzeichnet und mit seiner Anschrift versehen sein.

Landeshauptstadt Dresden
Petitionsausschuss
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

Konrad Gähler

Meine Lieblingskreuzung

Anlässlich der Erstellung des Knotenpunktpapiers stellt die Speiche ausgewählte Kreuzungen von Dresden vor, die aus Sicht des Radverkehrs besonders positiv oder negativ gestaltet wurden. Falls auch Sie Ihre „Lieblingskreuzung“ vorstellen möchten, dann schreiben Sie uns!

Dohnaer Straße/Langer Weg

Vor wenigen Monaten wurde die Kreuzung Dohnaer Straße/Langer Weg ausgebaut. Ziel war unter anderem die Verbreiterung der Zufahrt zur Autobahn-Anschlussstelle Prohlis.

Dabei wurde ein „freier Rechtsabbieger“ geschaffen, der Abbieger zur Autobahn das Warten an der Ampel erspart und

hohe Kurvengeschwindigkeiten ermöglichen soll. Nach ca. 10 Metern kreuzt dieser Rechtsabbieger den „parallel“ zur Dohnaer Straße verlaufenden **vorfahrsberechtigten** Bordstein-Radweg. Dies ist Stand der Technik - der siebziger Jahre. Die Verkehrstechniker haben zwar einiges getan, um auf diese Vorfahrtsverhältnisse aufmerksam zu machen (rote Fahrbahnmarkierung, Blinklichter), in der Praxis fahren viel Autos aber einfach ungebremsst durch, und die meisten Radfahrer verzichten freiwillig auf Ihre Vorfahrt - schließlich hat man ja keine Knautschzone.

Abgesehen von der geschilderten Gefahrenlage wird der Radfahrer aber auch noch gezwungen, Zickzack zu fahren, ob-

wohl man ja eigentlich nur Geradeausfahren will. Die schwarze Markierung im Bild zeigt die ungefähre Fahrlinie.



Geradeausfahren kann so kompliziert sein. (Schwarze Linie)

fm

Fußgänger und Radfahrer sind gute Kunden

Die Kesselsdorfer Straße ist das Herz von Löbtau. Hier halten die Straßenbahnen, hier gibt es viele kleine Läden, Restaurants und Cafés. Sie ist ein typisches Stadtteilzentrum. Typisch ist auch, dass dessen Händler schwer gegen die Konkurrenz der Innenstadt und der grünen Wiese zu kämpfen haben. Vieles steht leer, Häuser verfallen, das Image ist schlecht.

Nun hat sich der Gewerbeverein der Straße zu Wort gemeldet und attackiert die Stadtverwaltung. Diese will die Straße umbauen und mit der DVB eine Zentralhaltestelle errichten. In einem kleinen Stück wird die Straße für den Durchgangsverkehr gesperrt. Das wird möglich, da seit einigen Jahren mit dem Bramschtunnel eine Alternative zur Verfügung steht. Die Gewerbetreibenden wollen sich das nicht gefallen lassen, der Vereinsvorsitzende forderte in der Sächsischen Zeitung Parkplätze und viel Autoverkehr auf der gesamten Kesselsdorfer.

Der Gewerbeverein irrt aber, wenn er vor allem auf den Durchgangsverkehr als Kundschaft hofft. Die Autofahrer, die er umwirbt, sind schnell bei den Märkten auf der Grünen Wiese und geben dort ihr Geld aus. Mit diesen Märkten können die kleinen Händler der Straße nicht mit-

halten. Fußgänger, Radfahrer und Straßenbahnnutzer hingegen sind sehr treue Kunden der Stadtteilzentren. Für sie ist die Fahrt zum Stadtrand viel zu unattraktiv. Aber genau diese Kunden vertreibt der Gewerbeverein, wenn er auf das Auto setzt. Er sägt damit an dem Ast, auf dem die kleinen Läden sitzen.



Die große Haltestelle am unteren Ende der Kesselsdorfer Straße soll neu gestaltet werden. Höchste Zeit, den Radverkehr von den Fußgängern zu trennen, um gegenseitige Gefährdungen und Belästigungen zu vermeiden.

Die Probleme liegen woanders

Was sind denn die Probleme der Kesselsdorfer? Sie ist ein übernutzter und unwirtschaftlicher Verkehrsraum. Der Platz reicht oft nicht für die vielen Fußgänger und Radfahrer. Trotz des millionenschweren

Bramschtunnels fahren tausende Autos teilweise „sehr sportlich“ über die Straße. Ein Überqueren wird zum lebensgefährlichen Sport. Immer wieder passieren schwere Unfälle auf den Radwegen und Haltestellen. Fuß- und Radwege sind kaputt, es ist laut, es fehlt an Abstellbügeln, Bänken und Grün. Die Straße macht einen abgenutzten Eindruck, einkaufen oder gar wohnen ist wenig attraktiv. In dieser unwirtschaftlichen Form hat das Stadtteilzentrum keine Zukunft.

Darum ist es zu begrüßen, wenn die Stadt plant, die Kesselsdorfer zu einem echten Stadtteilzentrum zu entwickeln, ähnlich wie es am Schillerplatz schon heute funktioniert. So könnte die verwahrloste Straße in eine attraktive und lebenswerte Flaniermeile verwandelt werden, in der man sich auch freiwillig länger und öfter aufhält. Dann würden auch weniger Löbtauer mit dem Auto zur grünen Wiese fahren, dann hätten die leer stehenden Wohnungen endlich eine Chance vermietet zu werden, dann könnten hier auch kleine Läden überleben. Von einer fußgängerfreundlichen Kesselsdorfer würden alle profitieren: die Gewerbetreibenden, die Anwohner, die Kunden und der gesamte Stadtteil.

Konrad Gähler, Jochen Böttcher

Singlespeed

Mein Fahrrad ist zur Zeit kaputt und steht einsam in der Werkstatt. So fahre ich zwangsweise mit einem Mifa-Rad, welches ich mir vor ein paar Jahren vom Sperrmüll besorgt habe. Damals wunderte ich mich, wie man ein komplett funktionierendes Rad (selbst das Licht ging noch) einfach so wegwerfen kann.

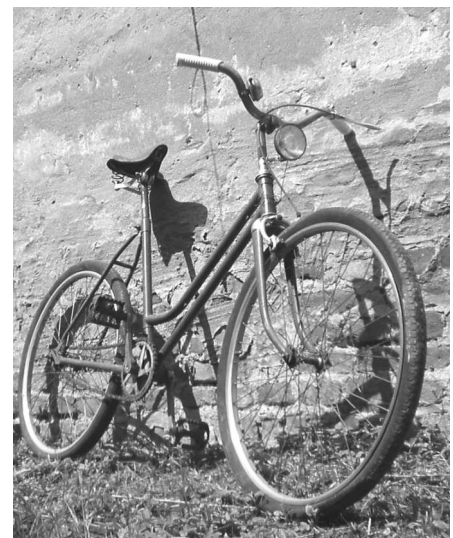
Heute sind solche Räder unter dem Namen Single-Speed wieder voll im Trend. Und wie ich dieser Tage, entweder gegen den Wind ankämpfend oder bergab viel zu schnell strampelnd, mit meinem Mifad durch die Stadt ächzte, fand ich keine Antwort darauf, wie der gangschaltungslose Radtypus plötzlich wieder so einen Hype erleben kann.

Nachdem so Vieles extra erfunden wurde, um das Radfahren angenehmer zu ma-

chen - vom automatischen Schaltsystem bis zur zweifach gedämpften Federsattelstütze - scheint es jetzt eine Gegenbewegung zu geben: Radfahren soll weh tun! Man muss es bis durch die Kniescheiben spüren!

Gut, ich bin eigentlich Liegeradfahrer. Mit mir muss sowieso irgendetwas nicht stimmen. Ich möchte nämlich bequem und schnell vorankommen. Aber ist es wirklich rational, für das Gegenteil auch noch Geld auszugeben?

Dem geeigneten Singlespeedanwärter sei vielleicht doch zuerst der Besuch eines Wertstoffhofs ans Herz gelegt. Sonst rächt sich der Kauf eines Rades, mit dem man nicht wirklich etwas anfangen kann, dann nicht nur in den Knien, sondern auch noch im Geldbeutel.



Schaltung? Gibts nicht.

Konrad Gähler

Himmelfahrtstour 2006 nach Mühlberg/ Elbe

Unsere diesjährige Tour zu Himmelfahrt führte uns nach Mühlberg/ Elbe.

Am Himmelfahrts-Donnerstag führen wir von Dresden aus auf dem Elberadweg ca. 80 km bis nach Mühlberg/ Elbe. Bedanken möchte ich mich an diesem Tag bei Petra Schönig, die den Weg von Meißen bis nach Riesa ausgesucht hatte, um den großen Heiratsmarkt in Diesbar umgehen zu können. An diesem regnerischen Tag konnten wir uns dann in unserem Quartier in der Sauna wieder aufwärmen. Insgesamt waren wir mit unserem Quartier, der Pension Wendland sehr zufrieden.

Am Freitag unternahmen wir eine Tages-tour über Belgern nach Weßnig zur Rad-fahrerkerche und unserem Tagesziel Torgau. Die Geschichte der Weßniger Kirche ist älter als die des Ortes Weßnig. Urkunden von 1246 erwähnen eine sehr frühe Missionsstation im damals slawischen Gebiet. Torgau, die Stadt der Reformation und der Renaissance, wurde erstmals 973 erwähnt. Im 15. und 16. Jh. entwickelte sich Torgau zur bevorzugten Residenz der sächsischen Könige des Hauses Wettin. Schloss Hartenfels ist das heute größte erhalten gebliebene Schloss der Frührenaissance. 1544 wurde die erste protestantische Kirche durch Martin Luther geweiht. In dieser Schlosskirche befindet sich das

Grab der Frau von Luther. Die historische Altstadt mit 280 Baudenkmälern der Renaissance ist ein städtebauliches Denkmal internationalen Ranges. Im Ergebnis der Schlacht bei Mühlberg 1547 verlagerte das sächsische Königshaus seinen Sitz nach Dresden.



Im Pfarrgarten in Saxdorf

Am Samstag unternahmen wir eine Tagestour zum Pfarrgarten nach Saxsdorf. Unsere erste Station hatten wir dabei im ehemaligen Kriegsgefangenenlager in der

Nähe von Mühlberg. Dieses Lager wurde sowohl von den Nazis als auch danach von den Sowjets genutzt. Letzteres wurde von der DDR verschwiegen.

Die Gemeinde Saxsdorf ist über die Landesgrenzen bekannt, vor allem bei Musikliebhabern durch die Konzerte in der mittelalterlichen Kirche und durch den Pfarrgarten mit 300 Rosensorten und über 3000 verschiedenen Pflanzen. Die Rückfahrt erfolgte über Bad Liebenwerda auf dem sehr schön angelegten Elbe-Elsterradweg, der Mühlenroute zurück in unser Quartier.

Am Sonntag hatten wir eine interessante Stadtführung durch Mühlberg und Kloster St. Marienstern. Interessant ist, dass Mühlberg wie durch ein Wunder von der Flut 2002 verschont blieb. Da ein starker Ostwind die Wassermassen an das gegenüberliegende Elbufer drückte, haben die stark durchweichten Dämme gehalten.

Übrigens geht das Gerücht um, dass ich als Tourenleiter 2025 in Rente gehe. Bis dahin haben wir aber noch jede Menge schöne Ziele. 2007 haben wir bereits ein Quartier im Landkreis Annaberg und 2008 sind wir zu Himmelfahrt auf einem sorbischen Töpferhof in der Nähe von Panschwitz-Kuckau.

Andreas Kügler

Naturparktour in den Landkreisen Elbe-Elster und Oberspreeland-Lausitz

Im Süden der Landkreise Elbe-Elster und Oberspreeland-Lausitz erstreckt sich der Naturpark Niederlausitzer Heide- und Teichlandschaft. Kernstück des ca. 500 Quadratkilometern großen Areal ist der ehemalige Truppenübungsplatz bei Hohenleipisch. In dieser Naturparkregion befinden sich die Städte Bad Liebenwerda, Elsterwerda und Wahrenbrück.

Das Wappentier des Naturparks ist der selten gewordene Auerhahn. Dieser ist in den schönen Eichen- und Kieferauenwäldern zu Hause. Die Naturparkroute bietet Radfahrern die Gelegenheit, den besonderen Reiz der Landschaft mit ihren ausgedehnten Heideflächen, Traubeneichenwäldern, Seen und Teichen zu genießen. Höhepunkte sind der Maasdorfer Teich mit zahlreichen Wasservögeln und

einer reichhaltigen Flora sowie das Naturschutzgebiet Forsthaus Plesa mit charakteristischer Heidevegetation und dem größten Streuobstgebiet in Brandenburg in der Region um Hohenleipisch. In Döllingen vermittelt ein Schau- und Lehrpfad viel Interessantes über alte und selten gewordene Obstsorten. Alte Industriedenkmäler, Mühlen und Töpfereien ergänzen das Naturerlebnis.

Start und Ziel dieser Tour kann die Stadt Elsterwerda sein, die gut per Zug von Dresden aus erreichbar ist. Die Radwanderwege sind teilweise gut ausgebaut, teilweise naturbelassen. Mitunter müssen wenig befahrene Nebenstraßen genutzt werden. In dieser interessanten Radregion im Süden Brandenburgs sind noch weitere interessante Radrouten, wie z. B. eine ca. 170 km lange Mühlenroute zu

entdecken.

Dieser Artikel wurde leicht geändert aus der Broschüre Radwandern in der Lausitz entnommen.



Radwandern in Brandenburg

Andreas Kügler

Wie wär's mit 'nem Espresso oder In drei Wochen bis zum Ätna

Es gibt heutzutage nicht wenige, die mit dem Fahrrad auf große Reise gehen. Wenn man einschlägige Berichte liest, dann kommt man auf den Gedanken: Das müsste man auch mal machen. Genauso erging es uns.

Lange geplant (die Idee wurde bereits im November 2004 geboren) starteten wir am 13. Mai 2006 in Triebel/Vogtland Richtung Catania/Sizilien.

Wir, das sind Winfried Bahmann (50) aus Triebel und Manfred Rahmig (48) aus Dresden - beides keine Leistungssportler, deren Gemeinsamkeit darin besteht, dass sie früher mal in die gleiche Schule gingen und zusammen Fußball spielten - und heute noch gerne mal mit dem Rad unterwegs sind.

Die Tour sollte nicht länger als drei Wochen dauern, für Übernachtungen wurden Campingplätze bevorzugt und auch die Kultur sollte nicht zu kurz kommen. Deshalb haben wir eine leichte Route (unter anderem entlang der Adriaküste) gewählt und zwei Tage Reserve eingeplant. Die durchschnittlichen Tagesetappen lagen um die 130-140 km.

Wir haben uns für Mai entschieden und im Nachhinein sind wir sicher, dass das die beste Zeit für Italien ist, da es abends bereits relativ lange hell ist und südlich der Alpen Tagestemperaturen oberhalb 20 Grad zu erwarten sind.

Die Planung war relativ simpel. Pi mal Daumen wurde ausgehend vom Höhenprofil die Route Triebel - Catania aufgeteilt. Heraus kamen 18 Etappen + Ätnaetappe + 2 Reservetage + 2 Rückreisetage. Das Ganze wurde anhand einer Italien-Karte im Maßstab 1:600000 entwickelt. Kritische Passagen wurde anhand einer Straßenkarte 1:300000 extrahiert. Jede Etappe wurde auf ein A4 Blatt kopiert, die Route farblich markiert und die Namen der durchzufahrenden Orte aufgelistet. Somit gab es für jede Etappe genau eine A4-Seite. Diese erwies sich insbesondere dann als praktisch, wenn es darum ging, Einheimische nach dem Weg zu fragen.

Am 13. Mai 2006 machten wir uns im Sinne von „Der Weg ist das Ziel“ auf die Fahrt. Der Sportverein Triebel hatte ohne unser Wissen die regionale Presse eingeladen (in der Freien Presse vom

15.5.2006 wurde berichtet).



Start in Triebel im Vogtland

Die gesamte Fahrt lässt sich in vier Phasen einteilen:

- Deutschland - Österreich - Südtirol
- Poebene und nördliche Adriaküste
- Apulien
- Basilikata, Kalabrien und Sizilien

Phase 1 ist relativ unspektakulär.

Unser Ziel ist es, so schnell wie möglich Italien zu erreichen. Stationen sind: Triebel, Schwandorf, Wasserburg, Hall i.T., Brixen, Trento, Verona. Wir starten mit relativ langen Etappen entlang der B15, die aber, soweit es ging, gemieden wird. Radwege sind teilweise vorhanden. Hervorzuheben wäre der Vilstalradweg, der zum großen Teil entlang einer stillgelegten Eisenbahnstrecke verläuft. Der Brenner ist (abgesehen vom allerletzten Anstieg) gut zu bewältigen. Zu empfehlen ist ab Hall i.T. die Route über Aldrans, an der Bobbahn in Igls vorbei und durch die Eillbögen. Von dort hat man herrliche Aussicht auf die Brennerautobahn und die Bundesstraße.

Auch auf italienischer Seite tut man im Moment viel für die Radfahrer. Das fällt insbesondere auf, wenn man einige Kilometer vor dem Abzweig ins Pustertal plötzlich auf Radwege verwiesen wird - die irgendwo am Hang verlaufen. Sie sind brandneu, frisch asphaltiert - haben aber mit Steigungen bis 17%(!) etwas alpinen Charakter und können auch plötzlich mal im Nichts enden. Ein absolutes Highlight ist der Radweg Bozen - Trento, von der Qualität her dem Donauradweg ebenbürtig ist die Kulisse überwältigend. Der einzige Nachteil: es ist so gut wie unmöglich das Wasser der Etsch zu erreichen, da man es immer mit dichtbewachsenem Steilufer zu tun hat.

Von Trento aus wählen wir den Umweg über den Gardasee und baden in den Morgenstunden (gegen 9 Uhr) bei leichten Nebelschleiern im (zu dieser Zeit) einsamen Yachthafen von Riva.

Für Verona sollte man sich etwas Zeit reservieren. Der Campingplatz liegt fast im Stadtzentrum, nahe dem Castel San Pietro. Von dort ist die Innenstadt bequem zu Fuß zu erreichen.

In Phase 2 wird es endlich flach.

Die Stationen sind: Verona, Ferrara, Cesenatico, Ancona, Pescara. Wir sind relativ schnell am Po, den wir bei Sermide überqueren und setzen die Fahrt auf dem südlichen Deich (Radweg mit Straßenbreite) Richtung Ferrara fort. Auch von hier hat man eine weite Sicht ins Land.

Man sollte es nicht versäumen, in einem der kleineren Orte einen Espresso oder Cafe Lungo zu trinken. Am Anfang wirkt das wie Doping - spätestens in der 3. Woche ist der Körper davon abhängig.

Der Campingplatz in Ferrara gehört der Stadt, ist vorbildlich ausgeschildert und unweit vom Stadtzentrum. Ferrara ist etwas für Botaniker mit uralten Libanesischen Zedern im Stadtpark und einer 9 km langen befahrbaren Stadtmauer.

Richtung Ravenna geht es entlang von Kanälen auf Nebenstrassen durchs flache Land. Man kann schon mal einen Kormoran oder Nutrias treffen, letztere liegen zumindest öfter als Verkehrsoffer auf der Strasse. Ein Espresso in Anita und schon bald ist Ravenna erreicht. Nach kurzem Verweilen an Dantes Grab weiter nach Cesenatico - ein Muss für Radsportinteressierte.

Hier wurde 1970 Marco Pantani geboren, dem man im Museum am Bahnhof huldigen kann. Das Pantani-Denkmal haben wir leider irgendwie verfehlt. Als kleine Zugabe der Ancona-Etappe fahren wir über San Marino. Bei Anfahrt über die nordwestliche Route bekommt man es mit 18% Steigung auf ca. 1 km zu tun, da wird es schwer mit Gepäck. Die Abfahrt Richtung Osten - Cattolica ist gut ausgeschildert - entschädigt für die Mühen. Von Ancona bis zum Campingplatz in Sirolo ist es nochmal Schwerstarbeit. Durch den Conero-Nationalpark geht es auf und ab und am Ende erreichen wir erst

im Dunkeln das Ziel.

Wir fahren jetzt vorwiegend auf der SS16 (Adriatica). Es gibt keine Radwege mehr. Trotzdem ist ausreichend Platz für Fahrradfahrer.

Phase 3: Wir sind im Süden angekommen.

Hier ticken die Uhren etwas anders. Selbst das größte Einkaufszentrum schließt spätestens um 13 Uhr seine Tore und öffnet diese frühestens 17 Uhr wieder. Die Stationen sind: Pescara, Termoli, Manfredonia, Bari, Sibari.

In San Severo verlassen wir die Adriatica und fahren über den Gargano-Nationalpark nach Manfredonia. Es geht wieder in die Berge. Hinter San Marco in Lamis die Abfahrt nach Manfredonia: Olivenhaine bis zum Horizont und spätestens in Manfredonia spürt man einen Hauch von Orient in den Städten. Das setzt sich später mit Barletta, Molfetta und Bari fort. In den Salzseen vor Barletta kann man Flamingos beobachten, in den Salinen wird Salz gewonnen.



Der Ätna

In Bari liegen die Gebeine des Heiligen Nikolaus. Für eine kleine Rundfahrt durch die Altstadt sollte man sich die Zeit nehmen. Vorsicht: In Bari haben wir keinen Campingplatz gefunden. Nach einer Nacht im Schlafsack am Strand geht es geradewegs Richtung Süden. Die Gegend um Laterza ist etwas für Freunde von Trockenmauern.

Da wir uns kurzfristig für eine Routenänderung entschieden haben (Urlauber

haben uns vor den Bergen der Basilikata gewarnt) bleiben wir länger an der Ostküste als geplant. Dadurch wird die Campingplatzsuche zum Problem. Viele in der Karte ausgewiesene Campingplätze öffnen erst in der Saison und wir müssen öfters ungeplante Kilometer fahren.

Phase 4: Es wird wieder europäischer.

Die Stationen: Sibari, LeCastella, Pizzo, S.Alessio Siculo, Acireale. Wir bleiben an der Ostküste bis Catanzaro Marina. Die SS106 ist gut befahrbar, mit dem Wind haben wir aber Pech, er kommt aus Süd und jeder Kilometer muss erkämpft werden. Hinter Catanzaro Marina wechseln wir zur Westküste. Die Route über Borgia, Girifalco ist traumhaft. Es gibt kaum Verkehr und die Anstiege sind nicht zu steil. Auch in Pizzo findet sich kein Campingplatz. Durch Vermittlung einer Rennradtruppe landen wir schließlich auf dem Spielplatz eines Strandrestaurants. Dafür gibt es am Abend „Spaghetti alla Puttanesca“ in Mega-Portionen und Sambuca. Die restliche Strecke bis zur Fähre in Villa San Giovanni ist bergig aber mit herrlichen Ausblicken.



Glücklich am Ziel angekommen

Von Messina bis Acireale (am Fusse des Ätna) bleibt man entlang der Steilküste meist in Meereshöhe. Das Wetter wird trüb, vom Ätna ist nichts zu sehen und es beginnt zu regnen.

Am Tag vor der Rückfahrt reißt es doch noch auf, so dass wir als Höhepunkt der Tour - aber diesmal ohne Gepäck - den Ätna in Angriff nehmen. Man kommt mit dem Rad bis auf fast 2000 m Höhe. Von dort geht es nur mit der Seilbahn weiter. Nach 4 Stunden Bergauffahrt (mit vielen Fotostopps) wechseln an der Seilbahnstation Nebel und Sonnenschein. Wir sind am Ziel - fühlen uns plötzlich etwas ausgebrannt und können uns nicht mehr so

recht für den Gipfel motivieren. Es ist kalt.

Nach der Erkundung kleinerer Nebenkriater und einem letzten Espresso beschließen wir schließlich: Nichts wie runter vom Berg, nochmal Duschen, die Zelte abbrechen, ins Auto und ab nach Hause.

Am Ende einige Hinweise zum Radfahren in Italien

Es gab während der drei Wochen keinen einzigen Konflikt mit Autofahrern! Man wird als Radfahrer anerkannt. Im Gewühl der Städte lässt man i. a. stets die rechte Spur frei, so dass Zweiradfahrer ungehindert zur Ampel durchfahren können. Wer am besten postiert ist, der fährt zuerst - das gilt für Autos genauso wie für Radfahrer. Damit das funktioniert, muss man allerdings den Mut aufbringen im Verkehr mitzuschwimmen.

Entlang der gesamten Strecke gab es Supermärkte. Im Süden ist die Mittagspause zu beachten, sonntags ist ganz geschlossen und samstags nur am Vormittag geöffnet.

Kontakte mit den Italienern sind kein Problem. Man wird sogar öfters beim Warten an der Ampel angesprochen, wo es denn hingehen soll. Ein paar Italienischkenntnisse sind bei Fragen nach dem Weg von Vorteil. Ansonsten geht man nach einigen Missverständnissen meist zum Englisch über.

Wir sind immer mit Vogtlandfahne (schwarz-gelb, könnte auch Dresden sein) und Italienfahne gefahren. Das beliebt noch zusätzlich die Kontaktfreudigkeit der Italiener, denn es ist wohl allen klar, dass kein richtiger Italiener mit Sack und Pack auf dem Fahrrad durch's Land zieht.

Die Campingplätze waren durchweg gut. Allerdings empfiehlt es sich, sich vorher zu vergewissern, ob sie tatsächlich auch existieren.

Die Technik hat gut durchgehalten. Ans Fahrrad werden keine besonderen Anforderungen gestellt. Auf den ca. 2600 km gab es meist Asphalt.

Interessierte, die mehr wissen wollen, können sich an oldie@tour-d-europe.de wenden.

Zum Schluss noch ein großes Lob für Heinz Geyer aus Tirschendorf, der uns am Ende der Tour sicher und schnell innerhalb von 27 Stunden wieder von Catania nach Triebel gebracht hat.

Manfred Rahmig

Juli

02.07.(Sonntag)

08:30 Bhf. Dresden-Neustadt

*Radtour von Hoyerswerda durch die Lau-
sitzer Seenlandschaft nach Dresden (ca.
80 km, Hinfahrt mit Bahn)*

Tourenleiter: Ulrike Kolberg

03.07.(Montag)

18:00 Umweltzentrum

Abendradeln

05.07.(Mittwoch)

19:00 Umweltzentrum

Offenes Treffen der Ortsgruppe

05.07.(Mittwoch)

19:45 Fahrradbibliothek

Dia-Vortrag: Radwandern im südlichen
Brandenburg

09.07.(Sonntag)

08:15 Bhf. Dresden-Neustadt

*Radtour quer durch die Sächsisch-
Böhmische Schweiz (ca. 100 km, bergig)*

**Bitte Personalausweis und Helm mit-
nehmen!**

Tourenleiter: Jannis Dotsikas

09.07.(Sonntag)

08:30 Bhf. Dresden-Neustadt

Radtour des Radfahrer- und Wanderver-
ein Dresden e.V. zur Blauen Adria bei
Bautzen und weiter zum Knappensee,
(ca. 90 km, Badesachen mitnehmen, Hin-
und Rückfahrt mit Bahn)

10.07.(Montag)

18:00 Umweltzentrum

Abendradeln

12.07.(Mittwoch)

19:45 Fahrradbibliothek

Dia-Vortrag: Oberlausitz per Rad

16.07.(Sonntag)

07:45 Bhf. Dresden-Stetzsch

Radtour des Radfahrer- und Wanderver-
ein Dresden e.V. von Großenhain durch
die Niederlausitz zum Grünwalder Lauch
(ca. 70 km, Badesachen mitnehmen, Hin-
und Rückfahrt mit Bahn)

16.07.(Sonntag)

08:00 Bhf. Dresden-Neustadt

*Radtour durch das Leipziger NeuSeen-
land (ca. 70 km, Hin- und Rückfahrt mit
Bahn)*

Tourenleiter: Frank Krone

17.07.(Montag)

18:00 Umweltzentrum

Abendradeln

19.07.(Mittwoch)

19:00 Umweltzentrum

Aktiventreffen

24.07.(Montag)

18:00 Umweltzentrum

Abendradeln

30.07.-11.08.

Tour de Natur von Erfurt über Leipzig,
Dresden und Kamenz nach Görlitz.

Informationen und Anmeldung: Grü-
ne Liga Dresden/Oberes Elbtal e.V.,
Stichwort TourdeNatur, Schützengas-
se 16/18, 01067 Dresden, tourdena-
tur@grueneliga.de, www.tourdenatur.net

31.07.(Montag)

18:00 Umweltzentrum

Abendradeln

ADFC-Veranstaltungen sind

kursiv gedruckt

Termine und Aktionen sind auch im In-
ternet unter

www.adfc-dresden.de

zu finden.

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

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 (gegeben-
falls mit Papierfotos) an die Ge-
schäftsstelle. Kurzmeldungen sind auch
auf Papier/Fax möglich.

Außerdem werden noch Helfer für Re-
daktion und Satz gesucht. Dazu bitte
zum Offenen Treff oder zum Aktiven-
treff in der Geschäftsstelle melden.

Speiche

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

Anschrift:

Umweltzentrum Dresden,
Schützengasse 16, 01067 Dresden

Geschäftsstelle:

im Umweltzentrum, 2. Stock
Öffnungszeiten: Mi 16-18 Uhr

Tel: 0351/4943 321

Fax: 0351/4943 400

Email: info@adfc-dresden.de

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

Redaktion: W. Leibenath, S. Böhme

verantwortlich i.S.d.P.G.: F. Mölle

Satz: L^AT_EX 2_ε

Grafik: GIMP 2.2.10

Erscheinen: 10mal jährlich

Auflage: 400 Stück

Preis: im Jahresabo €5,50 incl. Zustellung

Bankverbindung:

Kto Nr. 102 478 029, Landeskirchl. Kredit-
genossenschaft Dresden (BLZ 850 951 64),
ADFC Dresden

Artikel (im .txt-Format) an speiche@adfc-dresden.de oder auf Diskette an die Ge-
schäftsstelle. Die Redaktion behält sich Kür-
zungen und Änderungen vor.

Namentlich gezeichnete Beiträge geben
nicht unbedingt die Meinung der Redaktion
wieder. Nachdruck unter Angabe der Quelle
erwünscht, Belegexemplar erbeten.

Wer die Speiche (PDF, ca. 0,5 MB) noch vor
dem Druck in der Mailbox haben möchte,
maile an speiche@adfc-dresden.de

Die nächste Ausgabe erscheint voraussicht-
lich am 1. September 2006

Redaktionsschluss: 19. August 2006

Fahrradbibliothek:

Verein Aktives Leben e.V., Dürerstr. 89,
Tel./Fax 0351/4721920.

Email: mail@fahrradbibliothek.de,

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

Selbsthilfewerkstätten:

Radschlag: Katharinenstr. 11,

Tel. 0351/6567515.

Email: radschlagdresden@yahoo.de,

<http://www.radschlag.de.vu>.

Räderwerk im Kinder- und Jugendhaus Gor-
bitz, Omsewitzer Ring 61,

<http://www.raederwerk-dresden.de.vu>.

Termine

August

06.08.(Sonntag)

07:15 Bhf. Dresden-Neustadt
Radtour durch das Tschechische Neißetal zwischen Liberec und Zittau (ca. 60 km, Hin- und Rückfahrt mit Bahn)

Bitte Personalausweis mitnehmen!

Tourenleiter: Andreas Kügler

06.08.(Sonntag)

07:30 Dresden-Hbf, Große Anzeigetafel
Radtour des Radfahrer- und Wanderverein Dresden e.V. durch die neue Seenlandschaft in der Niederlausitz (ca. 60 km, Hin- und Rückfahrt mit Bahn)

07.08.(Montag)

18:00 Umweltzentrum
Abendradeln

13.08.(Sonntag)

07:00 Dresden, Altmarkt
Fahrradfest der Sächsischen Zeitung

14.08.(Montag)

18:00 Umweltzentrum
Abendradeln

19.08.(Samstag)

06:30-10:00 Mittelschule, Klingenberg
RTF+Supercup „Quer durchs Erzgebirge“ (Streckenlänge 250/115/80/45/20 km)

20.08.(Sonntag)

09:00 Umweltzentrum
Radtour durch das vordere Osterzgebirge (ca. 80 km, Badesachen mitnehmen)
Tourenleiter: Frank Kunze

21.08.(Montag)

18:00 Umweltzentrum
Abendradeln

27.08.(Sonntag)

08:30 Dresden Hbf
Radtour zum Tag des offenen Weingutes entlang der Sächsischen Weinstraße (ca. 60 km, Hinfahrt mit Bahn)
Tourenleiter: Andreas Kügler

27.08.(Sonntag)

09:30 Bhf. Coswig
Familienradtour des Radfahrer- und Wanderverein Dresden e.V. in die „Heinrich-Zille-Stadt“ Radeburg (ca. 40 km)

28.08.(Montag)

18:00 Umweltzentrum
Abendradeln

29.08.(Dienstag)

19:45 Fahrradbibliothek
Dia-Vortrag: Dänemark per Rad

Speiche per E-Mail

Wer die Speiche (PDF, ca.0,5 MB) noch vor dem Druck in der Mailbox haben möchte, maile an speiche@adfc-dresden.de

September

03.09. (Sonntag)

06:30 Dresden-Hbf, Große Anzeigetafel
Radtour des Radfahrer- und Wanderverein Dresden e.V. entlang des Elsterradweges von Jocketa nach Zeitz (ca. 100 km, Hin- und Rückfahrt mit Bahn)

03.09. (Sonntag)

08:30 Umweltzentrum
Radtour durch das Schönfelder Hochland (ca. 65 km, bergig)
Tourenleiter: Petra Schöning

04.09. (Montag)

18:00 Umweltzentrum
Abendradeln

06.09. (Mittwoch)

19:00 Umweltzentrum
Offenes Treffen der Ortsgruppe

09.09. (Samstag)

10:00 Botanischer Garten (Stübelallee)
Fahrradexkursion des BUND: Neueinwanderer ins Pflanzenreich Dresdens (Neo- und Archeophyten)

09.09. (Samstag)

13:00 Umweltzentrum
Samstags-Radeln

10.09. (Sonntag)

07:15 Bhf. Dresden-Neustadt
Radtour zum Tag des offenen Denkmals Faktorenhof nach Eibau (ca. 60 km, Hin- und Rückfahrt mit Bahn)
Tourenleiter: Andreas Kügler

10.09. (Sonntag)

09:00 Bhf. Dresden-Zschachwitz
Radtour des Radfahrer- und Wanderverein Dresden e.V. zum Hohen Zschirnstein (ca. 90 km, teilweise auf Wald- bzw. Feldwegen)

17.09. (Sonntag)

07:45 Dresden-Hbf, Große Anzeigetafel
Radtour des Radfahrer- und Wanderverein Dresden e.V. zum Hohen Schneeberg (Decinsky Sneznik) (ca. 60 km, bergig, Hin- und Rückfahrt mit Bahn)

Bitte Personalausweis mitnehmen!

17.09. (Sonntag)

09:00 Grundschule Gröditz, Rathausstr.
2. Röder-Elbe-RTF
Streckenlänge: 150/122/75/47/25 km

20.09. (Mittwoch)

19:00 Umweltzentrum
Aktiventreffen

23.09. (Samstag)

09:00 Pestalozzi-Gymnasium Heidenau
25. Heidenauer RTF
Streckenlänge: 160/120/85/60/30 km

23.09. (Samstag)

11:00 Selbsthilfwerkstatt Rad(t)schlag
Fahrradcheck zum Samstags-Radeln

23.09. (Samstag)

13:00 Selbsthilfwerkstatt Rad(t)schlag
Samstags-Radeln

24.09. (Sonntag)

08:00 Bhf. Dresden-Neustadt
Radtour durch die herbstliche Sächsische Schweiz (ca. 75 km, Hin- und Rückfahrt mit Bahn)

Bitte Personalausweis mitnehmen!

Tourenleiter: Johannes Meusel

24.09. (Sonntag)

09:00 Meißen Hbf
Radtour des Radfahrer- und Wanderverein Dresden e.V. über Robschütz, Krögis, Leuben zum Schloss Schleinitz (ehemalige Wasserburg), durch das Ketzertal zurück nach Meißen. (ca. 50 km)