

OB-Kandidaten einig: 20 Prozent Radverkehrsanteil sind ein realistisches Ziel



Seit einigen Wochen prägen sie nun schon das Dresdner Stadtbild: Die rund 17 000 Wahlkampfplakate zur Oberbürgermeisterwahl am 8. Juni 2008.

Dabei geht es darum, die schon reichlich ein Jahr andauernde Phase ohne ordentliches Stadtoberhaupt zu überwinden. Der Neuanfang nach der Ära Roßberg scheint zum Greifen nah. Doch ob dem wirklich so ist?

Wie viel aus der Sicht der Radfahrer in den letzten Jahren schief gelaufen ist, wissen wir wohl alle aus unseren täglichen Erfahrungen im Sattel. Grund genug für den ADFC, in Sachen Radverkehrspolitik bei den OB-Kandidaten nachzuzufahren.

Am Dienstag, dem 20. Mai 2008 fand im Gewerkschaftshaus am Schützenplatz eine Podiumsdiskussion mit den Kandidaten statt. Der schließlich mit ca. 150 Personen gut gefüllte Saal bot dank der durchdachten Raumgestaltung und sehr kommunikativen Atmosphäre einen guten Rahmen.

Der Einladung waren fünf der acht offiziell zugelassenen Kandidaten gefolgt. Dirk Hilbert (FDP), Marcus Kührt (Bü-So) sowie Dirk Hacaj (SVP) hatten abgesehen.

Friedrich Darge leitete den Abend mit einer kurzen Begrüßung ein, bevor Michael Haase als Moderator des Abends die Regie übernahm.

In der ersten Runde erhielt jeder Kandidat die Gelegenheit, sich 5 Minuten lang zur bisherigen und angestrebten Radverkehrspolitik für die sächsische Landeshauptstadt zu äußern.

Dr. Peter Lames (SPD) würdigte die positiven Entwicklungen im modalen Split (Aufteilung der Verkehrsarten) seit dem Anfang der 1990er Jahre. In dieser Zeit hat sich der Anteil aller mit dem Rad zurückgelegten Wege in Dresden verdoppelt.

Gleich zu Beginn forderte er „klare Ausbaustandards für Radwege“. Eine Position, die von vielen im Auditorium geteilt wurde. Des Weiteren möchte er im Falle seines Wahlsieges den „unmotivierten Wechsel“ von Radwegbenutzungspflichten und für Radfahrer freigegebenen Gehwegen bekämpfen. Die Könnritzstraße bzw. Leipziger Straße im Abschnitt Mickten dienten ihm dabei als gute Beispiele für die Notwendigkeit dieser Maßnahme.

Im Folgenden sprach er die von ihm gewünschte „neue Mobilitätskultur“ für Dresden an. Hierbei sollten seiner Ansicht nach vor allem gegenseitige Rücksichtnahme und Partnerschaft im Straßenverkehr im Vordergrund stehen. Auch die Tatsache, dass sich DVB-Interessen und Radfahrerbelange in der letzten Zeit gehäuft unvereinbar gegenüberstanden, griff Lames in seiner Rede auf. Vor dem Hintergrund der unbefriedigenden Verkehrsorganisation in der Bodenbacher Straße forderte er, dass bei Umbaumaßnahmen „gesamstädtische Interessen“ durchgesetzt werden sollten. Die Verteilung von Verkehrsflächen solle dabei primär an den Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmer ausgerichtet werden.

Eva Jähnigen (B90 / Die Grünen) bemängelte in ihrer Rede die „falsche Prioritätensetzung“ bei Straßenum- und -ausbaumaßnahmen. Es fehle an großen Konzepten, planerischer Qualität und politischer Konsequenz. Weiterhin müsse die Stelle des Radverkehrsbeauftragten zur Vollstelle aufgewertet werden, um der gewachsenen Bedeutung des Radverkehrs im gesamtstädtischen Mobilitätsmix gerecht zu werden.

Des Weiteren hielt sie die Beteiligung des ADFC im Stadtentwicklungsausschuss für sinnvoll. Radfahrer gehören für Jähnigen im städtischen Straßenland ganz eindeutig auf die Fahrbahn und nicht auf enge Drängelstrecken gemeinsam mit den Fußgängern.

Friedrich Boltz (Bürgerliste Dresden) beklagte, dass die Lobby für das Zufußgehen in Dresden fast völlig fehle – und regte in diesem Zusammenhang die Stadt der kurzen Wege als Leitbild an. Das diese Idealversion einer Stadt angesichts der städtebaulichen Gegebenheiten in Dresden im Jahre 2008 auf wackeligen Füßen stehe, verstehe sich von selbst. Die vom ADFC angemahnte Aufstockung des Radverkehrsetats auf 2,5 Mio. Euro hielt er „für nicht zu viel“.

Dass der Radverkehr auf beliebten und deshalb stark frequentierten Strecken (z. B. rechtselbischer Rosengarten bzw. Terrassenufer) zum Problem wird, erwähnte er nicht ohne kritischen Unterton.

(Fortsetzung auf Seite 2)

Ein kleines Stück Asphalt

Moritzburger Weg wird umgebaut

Obwohl der Elbradweg nicht nur touristisch bedeutend, sondern auch eine der wichtigsten Alltagsverbindungen ist, hat er immernoch Lücken. Seit Jahren wird uns immer wieder angekündigt, dass in Pieschen eine Brücke von der Mole des Pieschener Hafens über die Hafenzufahrt hin zur Leipziger Straße gebaut wird. Die neue Molebrücke soll der Umleitung des rechtselbischen Radweges über die kaputte Moritzburger Straße und die engen Gehwege der Leipziger Straße ein Ende bereiten.

Gebaut wurde bisher nichts. Laut Angaben des Dresdner Radverkehrsbeauf-

tragten Peter Tatzel verhandelt die Stadt mit dem Regierungspräsidium um eine höchstmögliche Förderung des aufwendigen Baus. Begonnen wird vielleicht in zwei Jahren, schätzt Peter Tatzel.

So lange will die Stadt dann doch nicht warten und beginnt nun damit, den schlimmsten Teil der Umleitungsstrecke zu sanieren. Derzeit wird der Moritzburger Weg zwischen Elbe und Leipziger Straße erneuert. Das kaputte Pflaster wird durch Asphalt ersetzt, die historischen Schienenreste entfernt.

Herr Tatzel betont, dass dieser Ausbau nicht angeordnet wurde, weil die Stadt die Molebrücke ad acta gelegt hat. Viel-

mehr will man die Anbindung von Pieschen an den Elbradweg verbessern, wo von vor allem Alltagsfahrer profitieren.

Die Arbeiten sollen Anfang Juni abgeschlossen sein, das Ganze kostet ca. 170.000 Euro und wird aus Städtebaufördermitteln finanziert. 2009 soll dann der Abschnitt bis zur Bürgerstraße dran kommen, so dass man aus Pieschen pflasterfrei zum Elbradweg kommt.

Die Pflastersteine werden übrigens geborgen und woanders wieder eingebaut – hoffentlich nicht auf Radwegen!

Jochen Böttcher

OB-Kandidaten sind sich einig...

(Fortsetzung von Seite 1)

Im Zusammenhang mit aktuell fertiggestellten Verkehrsprojekten titulierte er die Antonstraße als „Musterbeispiel für eine verkorkte Verkehrsplanung“. Laut Boltz habe der Straßenzug vom Neustädter Bahnhof bis zum Albertplatz seinen Charakter und Charme völlig verloren. Einige Sätze später wurde diese Bewertung mit dem Statement „Fehler müssen halt manchmal erst gemacht werden“ allerdings relativiert.

Auch **Helma Orosz (CDU)** hielt Forderungen nach höheren Ausgaben für radverkehrsspezifische Belange für „berechtigt“, wollte sich jedoch auf eine konkrete Zahl nicht festlegen. Für sie stehe fest, dass der Radverkehrsbeauftragte der Stadt eine arbeitsfähige Struktur und mehr Mitspracherecht und Entscheidungskompetenz erhalten müsse. Um dem Radverkehr zum Durchbruch zu verhelfen, sei Marketing sehr wichtig.

Auffällig oft redete Frau Orosz dagegen lediglich von Radwegen, wenngleich moderner Radverkehrssupport aus weitaus mehr Maßnahmen besteht. Für sie ist „halbherzige Infrastruktur eine schlechte Infrastruktur“. Sie ist sich dessen bewusst, dass schnelle Radfahrer in Zukunft mehr Relevanz haben werden. Im nächsten Satz sprach Orosz dagegen wieder von der Notwendigkeit von „tolerierbaren Kompromissen“ mit radelnden Familien, die erfahrungsgemäß eher seitenraumbesetzten seien. Kindertransport in Anhängern auf vielbefahrenen Straßen wie der

Königsbrücker halte sie für zu gefährlich. Touristischer Radverkehr soll ihrer Ansicht nach „weg von der Straße“. Im Zusammenhang mit der Könnerritzstraße sprach die christdemokratische Kandidatin von einer „völligen Fehlplanung“. Dies wurde durch die Forderung von Herrn Dr. Lames die beauftragten Planungsbüros mit Regressforderungen zur Verantwortung zu ziehen, untersetzt.

Dr. Klaus Sühl (Linke), der seit Oktober in Dresden weilt, stellte sich als ÖPNV-Nutzer ohne Erfahrung als Radfahrer im Dresdner Stadtverkehr dar. Heutige Alltagsradler seien für ihn „Helden der Landstraße“, da er das Radfahren auf Dresdens Straßen als sehr gefährlich ansehe. Mit Verwunderung reagierte er auf den Optimismus der Vorredner. Dass der Radfahrer ein gern gesehener Verkehrsteilnehmer in Dresden sei, sehe er kritisch. Hier sei noch eine Menge Aufklärungsarbeit notwendig.

Er forderte eine abrechenbare Planungs- und Bautätigkeit nach jeweils einem Jahr ein. Als Vision schwebt ihm ein „sternförmig von der City ausgehendes“ Fahrradnetz vor. Wie dieses aussehen soll, ließ er jedoch offen.

Ja-Nein-Fragerunde

In der anschließenden Runde wurde den Kandidaten eine Abstimmung mit Ja-Nein-Karten zu 11 vorbereiteten Fragen abverlangt. Darunter befanden sich sowohl heitere Fragestellungen wie „Wünschen sie sich manchmal, dass ihr Fahrrad eine andere Farbe hätte?“, als auch eindeutige Bekenntnisse wie „Werden Sie

nach der Wahl regelmäßigen Kontakt zum ADFC pflegen?“, was erwartungsgemäß von allen fünf Kandidaten bejaht wurde.

Einig waren sich die Kandidaten auch bezüglich der Aufwertung der Stelle des Radverkehrsbeauftragten, einer Umschichtung von Haushaltsmitteln zugunsten des Radverkehrs sowie darin, dass die Hüblerstraße in Striesen binnen zwei Jahren auch in der Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben werden könne.

Alles in allem war es eine gelungene Veranstaltung, die im Anschluss noch viele persönliche Gespräche zwischen Publikum und Kandidaten ermöglichte. Dank der vielen Helfer verliefen Um- und Rückbau des Saales problemlos und es blieben, trotz – oder gerade wegen des sehr eingegrenzten Wahlkampfthemas, starke persönliche Eindrücke.



Enrico Grieger/Sascha Böhme

Foto: Konrad Gähler

Europäische Konferenz „MeetBike“



Stärkere Vernetzung europäischer fahrradfreundlicher Städte und bessere Kooperation von Fahrrad und ÖPNV – Ergebnisse der Europäischen Konferenz „Meetbike“ am 3. und 4. April 2008 in Dresden.

Zwischen den Velo-City-Radverkehrskonferenzen 2007 in München und 2009 in Brüssel fand am 3. und 4. April 2008 in Dresden die europäische Konferenz „Meetbike“ statt.

Die Veranstalter der Tagung waren die Hauptabteilung Mobilität der Landeshauptstadt Dresden und der Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung der Fakultät für Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ an der TU Dresden. Die Konferenz wurde gefördert vom Intelligent Energy Europe Programm der Europäischen Union sowie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Fast 200 Verkehrsexperten aus 24 Ländern nahmen an der Tagung teil. Die stärkste Gruppe bildeten dabei die kommunalen und staatlichen Vertreter, neben Teilnehmern aus der Wirtschaft und von Planungsbüros sowie von Universitäten.

Im Mittelpunkt der Diskussionen stand der Wissenschafts- und Erfahrungsaustausch zur Förderung integrierter Ansätze des Mobilitätsmanagements und der Radverkehrsvernetzung. Bisherige Netz-

werke im Rahmen von EU-Projekten haben das Problem der fehlenden Finanzierung nach Projektende. Dabei existiert eine Vielzahl bereichernder Netzwerke mit einer teilweise schon sehr guten Zusammenarbeit. Die vorhandenen Kooperationspotenziale sollten genutzt und gebündelt werden. Es wurden viele Vorschläge zur Gestaltung einer künftig stärker professionell begleiteten Zusammenarbeit gemacht. Dabei könnten bereits existierende Verbände europäischer Städte eine führende und integrierende Rolle übernehmen.

Die Konferenz zeigte deutlich, dass eine integrierte Betrachtung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln erhebliche Potenziale für einen verträglichen und attraktiveren Stadtverkehr bietet. Dies wird nicht nur in Deutschland erforscht und entwickelt, wie Beiträge aus Frankreich und Finnland zeigten. Den Teilnehmern wurden Praxisbeispiele vorgestellt – beispielsweise von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen als lohnende Investitionen, zu öffentlichen Fahrrädern in Paris, Lyon, Barcelona und Wien, aber auch von der weit verbreiteten Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen oder dem in Stuttgart angebotenen Radroutenplaner, der jegliche Route auch unter Nutzung der ÖPNV-Angebote ausweisen kann.

So erstaunten Umfrageergebnisse aus London, bei denen zwar 51% der Befragten angaben das Fahrrad nutzen zu wollen, in der Praxis aber nur 1,6% aus verschiedenen Gründen wirklich mit dem

Rad fahren. Ein anderes Thema – öffentliche Fahrräder – leistet zurzeit in vielen Ländern Europas einen wichtigen und erfolgreichen Beitrag, um das Fahrrad stärker in das öffentliche Bewusstsein zu rücken.

Die Teilnehmer der Dresdner Tagung gingen selbst mit gutem Beispiel voran, indem sie die während der Veranstaltung kostenlos zur Verfügung gestellten Fahrräder für ihre Wege nutzten – zur Abendveranstaltung oder auf Radtouren in und um Dresden, um sich untereinander und die Stadt Dresden besser kennenzulernen. Viele waren begeistert und wollen unbedingt wieder kommen.

So kündigte Professor Ahrens, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung der TU Dresden bereits die Abschlusstagung zum Forschungsprojekt „Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung“ des BMVBS voraussichtlich für den 12. und 13. März 2009 in Dresden an. Viele Teilnehmer schlugen vor, MeetBike zum regelmäßigen Event zwischen den Velo-City-Konferenzen zu entwickeln, vor allem auch um die neuen Mitgliedsländer mit diesen für sie zunehmend wichtigen Themen auf kürzeren Wegen besser zu erreichen und den Erfahrungsaustausch zu fördern. Die TU Dresden hat in Aussicht gestellt, die Wünsche und Themen gemeinsam mit Partnern aus Tschechien und Polen im Rahmen eines EU-Projektes zu vertiefen.

Das Programm der Tagung sowie der Tagungsbericht sind über www.meetbike.org verfügbar.

Aktuelles in Kürze

Fahrrad-Stammtisch

Der nächste Fahrrad-Stammtisch findet am Mittwoch, 4. Juni 2008, 20:00 Uhr im ReiterIn, Görlitzer Straße statt.

ADFC-Sommerfest

Am 20.07.08 feiert der ADFC Dresden sein Sommerfest. Alle Aktiven und ihre Angehörigen sind herzlich dazu eingeladen.

Losgehen soll es um 16:00 Uhr im Garten vom Umweltzentrum. Getränke und Essen sind selbst mitzubringen, ein Grill ist vorhanden.

Info-Stände

Zunächst möchte sich der Vorstand des ADFC Dresden bei allen bedanken, die sich bisher schon bei unseren Info-Ständen engagiert haben. Das ist wirklich klasse und es ist eine große Hilfe bei der Öffentlichkeitsarbeit unseres Vereins.

Ein Info-Stand steht diesen Sommer noch aus; am 16/17.08. ist Stadtfest – und uns wurde versprochen, daß wir wieder an der alten Stelle vom vorherigen Jahr stehen dürfen nämlich direkt am Elberadweg (zwischen den Filmnächten und der Augustbrücke).

Wer mitmachen möchte, meldet sich bitte bei: Katharina.Mensing@adfc-

dresden.de.



Infostand beim Stadtfest 2007

Radrouten im Dreiländereck

Wem der Elberadweg zu anspruchsvoll oder zu überfüllt ist, dem bieten sich östlich der Landeshauptstadt noch weitere Radwege mit internationalem Flair. Neben dem ebenfalls schon recht bekanntem Neisseradweg, gibt es auch noch den Spreeradweg. Diese beiden führen allerdings in Nord-Süd-Richtung.



Unterwegs in Tschechien

Die perfekte Verbindung zwischen diesen beiden Radwegen und dem Elberadweg ist der noch ziemlich unbekanntere Rübzahlradweg. Diese topografisch ziemlich anspruchsvolle Route beginnt bei Bad Schandau, führt durch den Schluckenauer Zipfel, auf tschechischer Seite durch die Lausitzer Berge, nördlich von Jeschken- und Isergebirge durch das Dreiländereck, um dann auf polnischer Seite seinen Weg durch das Isergebirge und das Riesengebirge bis nach Karpacz und Lubawka zu nehmen.

Rechtstipp

Über unsere Webseite wurden wir gefragt, ob es verboten sei, beim Radfahren einen mp3-Player oder ähnliches zu tragen.

Antwort: Es ist nicht nur beim Fahrradfahren verboten, Musik über Ohrstöpsel zu hören, sondern auch beim Autofahren – sofern die Lautstärke die akustische Wahrnehmung nicht nur ganz unwesentlich beeinträchtigt.

Ein Fahrzeugführer muss sicherstellen, z.B. auch Martinshörner wahrnehmen zu können, um sein Fahrverhalten darauf einzustellen. Deswegen verbietet es sich auch, im Auto überlaut Musik über die Anlage zu hören.

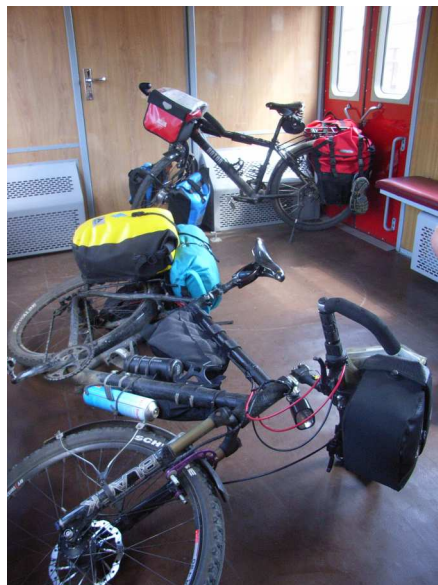
Das ergibt sich aus §23 StVO.

Jan Weidemann

Auf diesem Teilstück ist eine gute Kondition und ein robustes Rad mit einer ausreichend kleinen Übersetzung nötig, da der Weg teilweise steil und unbefestigt ist. Für das bergige Teilstück zwischen Swieradow Zdroj und Karpacz gibt es auch noch eine Alternativroute nordöstlich des Gebirges.

Bisher gibt es für den Weg keine einheitliche Ausschilderung. Das ist nicht weiter tragisch, auf tschechischem Gebiet ist er mit der Nummer 21 gekennzeichnet. Die kleinen gelben Schilder sind so zahlreich, das man sich eigentlich nicht verfahren kann. Auf deutschem Gebiet trägt er ein kryptisches Symbol in einem auf der Spitze stehendem grünem Dreieck. In Polen ist der Weg ganz einfach mit seiner europäischen Bezeichnung ER2 ausgeschildert, meist per Schablone an Bäume gemalt.

Am angenehmsten fährt es sich daher in Tschechien. In Deutschland gibt es gerade in der Oberlausitz so viele Radwege, das man ohne eine Tabelle der Symbole nicht mehr durchsieht.



Radabteil in der Regionalbahn zwischen Bunzlau und Kohlfurt.

Die Strecke verläuft meist auf Nebenstraßen sowie Wirtschaftswegen und Forststraßen. Die Gegend ist touristisch gut erschlossen. Es gibt relativ viele Unterkünfte wie Pensionen und Campingplätze. In der Hochsaison sollte man die Übernachtung aber vorher klären.

Wer die ca. 250 km nicht an einem Stück fahren will, kann die Strecke auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Mögliche Einstiegspunkte sind Bad

Schandau, Sebnitz, Ebersbach und Zittau auf deutscher Seite, Haltepunkte der tschechischen Bahn im Schluckenauer Zipfel, Liberec und auf polnischer Seite die südlicheren Haltepunkte der Bahnlinie Wegliniec – Jelenia Gora. Für Reisen im Gebiet gibt es eine Tageskarte für 10 Euro, ein Guppenticket für 20 Euro sowie eine Tageskarte fürs Rad für 4 Euro.

Dieses Ticket gilt im gesamten ZVON, im gesamten Kraj Liberec (ausgenommen Stadtverkehr Česka Lipa), bei den polnischen PKS Unternehmen aus Zgorzelec, Boleslawiec und Lubal, bei MZK Boleslawiec sowie bei der PKP (genaue Konditionen findet man auf der Webseite des ZVON).

esjot

In eigener Sache

Das Titelbild des Radtourenprogramms 2008 wurde von Herrn Arnfried Großmann freundlicherweise zur Verfügung gestellt.

Radtourenprogramm 2008



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrad-Club**

ADFC Dresden e.V.
Schützengasse 16
01067 Dresden
Tel. (0351) 494 33 21
www.adfc-dresden.de

Grenzenloses Radvergnügen: Radwandern in Europa

Am 1. Januar sind die Grenzkontrollen zu einigen Nachbarländern in Europa weggefallen. So sind nun auch Radreisen nach Polen und Tschechien ohne Paskontrolle möglich.

Einige Verlage bieten schon seit mehreren Jahren Radwanderführer für zahlreiche Länder Europas an. Besonders bewährt und ausgereift sind die Radtoubenbücher aus dem Esterbauer Verlag und dem Verlag Wolfgang Kettler. Vorgestellt werden sollen hier Publikationen für Radtouben im nichtdeutschsprachigen Ausland.

Die bikeline-Radtoubenbücher aus dem Esterbauerverlag gibt es für Dänemark (Berlin-Kopenhagen, Nordseeküsten-Radweg, Ostseeküsten-Radweg, Limfjord-Route, Heerweg), Frankreich (Elsass, Bretagne, Provence, Loire-Radweg), Italien (Südtirol, Toscana, Veneto, Florenz - Rom, Via Claudia Augusta, Etsch-Radweg, Po-Radweg), Spanien (Jakobs-Radweg, Mallorca), Irland (der Westen zwischen Cork, Kerry und Galway), Niederlande (Rund ums Ijsselmeer, Rhein-Radweg und Nordseeküsten-Radweg), Belgien (Limburg und Flandern-Route), Schweiz (Aare, Rhone), Polen (Masuren, Ostseeküsten-Radweg), Tschechien (Moldau-Radweg, Südböhmen), Baltikum (Riga - Tallin), Donau-Radweg

(Teil 3: Wien - Bratislava - Budapest und Teil 4: Budapest - Beograd - Calafat - Constanta) sowie Kroatien (Istrien). Ergänzt wird das Angebot um ein paar Mountainbike-Guides wie Gardasee, Vinschgau-Südtirol, Engadin.

Vom Verlag Wolfgang Kettler gibt es Radwanderführer für Belgien, Luxembourg, Niederlande, Frankreich (4 Bände), Italien (Südtirol, Toskana, Sizilien), Spanien (Jakobsweg, Mallorca), Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland und Island, Tschechien, Polen (Masuren, Ostsee-Küste und R1), Slowenien, Baltikum, Griechenland, Schweiz u. a.

Vom Bruckmann Verlag gibt es Radwanderführer für Frankreich, Spanien, Italien (Venetien, Toskana), Holland, Schweiz, Irland und Dänemark.

Der Trescherverlag - Spezialist für Reisetouren - bietet zwei Radwanderführer für Osteuropa - bietet zwei Radwanderführer für Westpolen (Neumark und östlich der Oder).

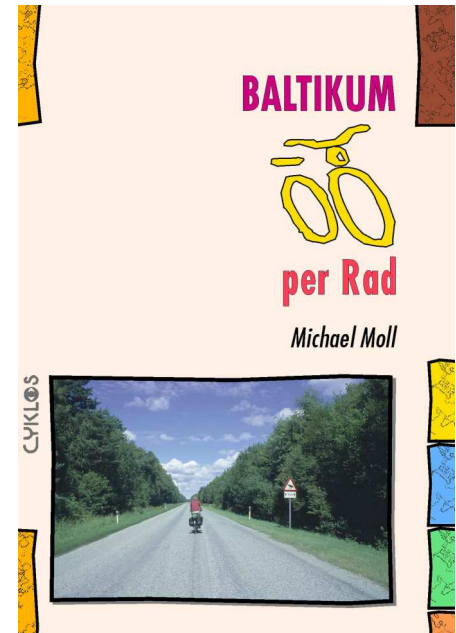
Es gibt nur noch wenige weiße Flecken auf der Landkarte des Fahrradtourismus: z. B. Albanien, Bulgarien, Rumänien und Russland.

Weitere Infos gibt es auf der Webseite der Fahrradbibliothek www.fahrradbibliothek/downloads.html und auf den Webseiten der Verlage:

- www.esterbauer.com,
- www.kettler-verlag.de/europa.htm,

- www.bruckmann.de/radreisen_387.html,
- www.trescher-verlag.de/laender-az.html.

Interessierte Radler können sich in der Fahrradbibliothek Dresden, auf der Webseite der Fahrradbibliothek und per telefonischer Beratung unter 0351/3367624 (19.30 - 22.00 Uhr) über das umfangreiche Material informieren.



Johannes Meusel

Mit dem Rad zur Arbeit – auf dem Elektrorad!



In unserer modernen Gesellschaft werden Haltungsschäden, Herz-Kreislauf-Probleme und Diabetes immer öfter. Eine der Hauptursachen: zu wenig Bewegung.

Um dem entgegen zu Wirken, haben die

AOK und der ADFC mit lokalen Partnern die sachsenweite Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ ins Leben gerufen. In diesem Jahr wird „Mit dem Rad zur Arbeit“ um eine besondere Aktion bereichert: vom 16. Juni bis zum 12. Juli stellt die Tretmühle, ein Fachgeschäft für Elektro- und Spezialräder, 20 Freiwilligen ein Elektrofahrzeug der neuesten Generation probeweise zur Verfügung.

Getreu dem Motto „mäßig, aber regelmäßig“ soll die Aktion dazu dienen, das tägliche Bewegungspensum zu erhöhen. Auch bei Menschen, die sonst nur wenig und nicht im Alltag Rad fahren. Hierbei erweist sich das Elektrofahrzeug als optimale Lösung – schnell, kraftstoffsparend und agil ist es eine Alternative zu gängigen Fortbewegungsmitteln.

Die Testpersonen müssen dabei älter als 18 Jahre sein, in dem Zeitraum möglichst täglich mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren und abschließend in einem kurzen Bericht ihre Erfahrungen schildern.

Mehr Informationen unter www.tretmuehle.de/flyer sowie unter www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de.

Es geht los!

Am 1. Juni beginnt der Aktionszeitraum. Wer ab dann bis zum 31. August an mindestens 20 Tagen zur Arbeit mit dem Rad fährt, tut etwas für seine Gesundheit und hat die Chance, tolle Preise zu gewinnen. Für 3er-Teams gibt es sogar einen Extra-Preis. Erstmals wird dieses Jahr das Super-Team gesucht.

Juni

01.06. (Sonntag)

09:00 Bhf. Edle Krone
Sportradtour des Radfahrer- und Wanderverein Dresden e.V. zum Schwartenberg (ca. 90 km, bitte Ausweis mitführen)
Tourenleiter: Andreas Zeh

02.06. (Montag)

18:00 Umweltzentrum
Abendradeln

03.06. (Dienstag)

19:30 Fahrradbibliothek
Dia-Vortrag: Sachsen-Anhalt per Rad

04.06. 2008 (Mittwoch)

20:00 ReiterIn, Görlitzer Straße
Fahrrad-Stammtisch

08.06. (Sonntag)

08:45 Dresden-Hbf.
Radtour des Radfahrer- und Wanderverein Dresden e.V. zum Besucherbergwerk „Vereinigt Zwitterfeld“ in Zinnwald (ca. 60 km)
Tourenleiter: Günter Wutscherk

08.06. (Sonntag)

09:00 Umweltzentrum
Radtour „Rund um Dippoldsdiswalde“ (ca. 90km, sportlich)
Tourenleiter: Holger Gierth

09.06. (Montag)

18:00 Umweltzentrum
Abendradeln

15.06. (Sonntag)

09:45 Hp. Weixdorf-Bad
Radtour des Radfahrer- und Wanderverein Dresden e.V. zu Schwedenstein und Keulenberg (ca. 70 km)
Tourenleiter: Karsten Jenert

16.06. (Montag)

18:00 Umweltzentrum
Abendradeln

18.06. (Mittwoch)

19:00 Umweltzentrum
Aktiventreffen

22.06. (Sonntag)

08:45 Dresden-Hbf.
Sportliche Radtour Radfahrer- und Wanderverein Dresden e.V. von Altenberg über neue Radwege nach Obergraupen (Horni Krupka), Tissa, Tetschen (Decin / alles CR) nach Schmilka. Bitte Ausweis mitführen! (ca. 100 km, Hin- und Rückfahrt mit Bahn)
Tourenleiter: Günter Wutscherk

22.06. (Sonntag)

09:15 Umweltzentrum, 10:00 Friedenskirche
Altköttschenbroda
Heinrich Zille Tour nach Radeburg (ca. 80 km)
Tourenleiter: Andrea Lechner

23.06. (Montag)

18:00 Umweltzentrum
Abendradeln

27.06. (Freitag)

18:30 Lingnerallee am Skatergelände
Critical Mass

29.06. (Sonntag)

08:00 Bhf. Dresden-Neustadt
Radtour des Radfahrer- und Wanderverein Dresden e.V. zum Deutschen Damast- und Frottiermuseum nach Großschönau. Bitte Ausweis mitführen! (ca. 55 km)
Tourenleiter: Jens Müller

30.06. (Montag)

18:00 Umweltzentrum
Abendradeln

Juli

02.07. (Mittwoch)

20:00, Ort wird noch bekanntgegeben
Radverkehrs-Stammtisch

06.07. (Sonntag)

07:30 Dresden
Fahrradfest der Sächsischen Zeitung mit RTF

07.07. (Montag)

18:00 Umweltzentrum
Abendradeln

13.07. (Sonntag)

09:00 Umweltzentrum, 10.00 Friedenskirche
Altköttschenbroda
Sportliche Radtour „Rund um Dresden“
Tourenleiter: Ulrike Kolberg

14.07. (Montag)

18:00 Umweltzentrum
Abendradeln

16.07. (Mittwoch)

19:00 Umweltzentrum
Aktiventreffen

ADFC-Veranstaltungen sind *kursiv gedruckt*.

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

Speiche

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

Anschrift:

Umweltzentrum Dresden,
Schützengasse 16, 01067 Dresden

Geschäftsstelle:

im Umweltzentrum, 2. Stock
Öffnungszeiten: Mi 17-19 Uhr

Tel: 0351/4943 321

Fax: 0351/4943 400

Email: info@adfc-dresden.de

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

Redaktion: W. Leibenath

verantwortlich i.S.d.P.G.: F. Mölle

Satz: L^AT_EX 2_ε

Grafik: GIMP 2.2.17

Erscheinen: 10mal jährlich

Auflage: 450 Stück

Preis: im Jahresabo €5,50 incl. Zustellung

Bankverbindung:

Kto Nr. 102 478 029, Landeskirchl. Kreditgenossenschaft Dresden (BLZ 850 951 64), 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.

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 voraussichtlich am 27. Juni 2008.

Redaktionsschluss: 14. Juni 2008

Fahrradbibliothek:

Verein Aktives Leben e.V., Dürerstr. 89,
Tel./Fax 0351/3367624,
Email: mail@fahrradbibliothek.de,
<http://www.fahrradbibliothek.de>.

Selbsthilfwerkstätten:

Radschlag: Katharinenstr. 11,
Tel. 0351/6567515.
Email: radschlagdresden@yahoo.de,
<http://www.radschlag.de.vu>.

Räderwerk im Kinder- und Jugendhaus Gorbitz, Omsewitzer Ring 61,
<http://www.raederwerk-dresden.de.vu>.