

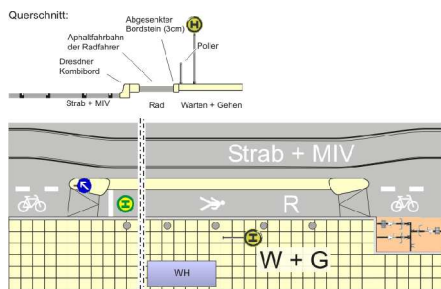
Sie kommt: fahrradfreundliche Kap-Haltestelle

Moderne Straßenbahnen erlauben ein stufenfreies Ein- und Aussteigen, inzwischen gibt es Dresden nur noch solche Niederflurbahnen. Aber auch die Haltestellen müssen umgebaut werden. Bei engen Straßen werden die Gleise bis an den Bordstein herangeführt, um ohne Lücke direkt auf den Gehweg aussteigen zu können. Man nennt das „Kap-Haltestelle“.

Was die Freude von Gehbehinderten und Kinderwagenschiebern ist, ist das Leid der Radfahrer. Das Verschwenken der Gleise hat zur Folge, dass neben der rechten Schiene nur wenige Zentimeter Fahrbahn verbleiben – zu wenig, um sicher Rad zu fahren. Radfahrern blieb also nur das Queren der Schiene, vor allem bei Nässe ein heikles Unterfangen. Auch rechnen überholende Autofahrer nicht unbedingt damit, dass der Radfahrer einen Schlenker macht.

Kurzum, eine gefährliche Situation, für die das Regelwerk des Straßenbaus bisher keine gute Lösung bereithält.

ADFC-Vorschlag ging in Diskussion



Vorschlag des ADFC: angehobene Radfahrbahn

Als der Ausbau der Leipziger Straße auf der Tagesordnung stand, machten wir uns Gedanken und fanden für solche Stellen eine Lösung. Statt Radfahrer die Schiene queren zu lassen, sollten sie auf einen kurzen Radweg geführt werden. Dieser wird im Haltestellenbereich angehoben – ähnlich, wie das bei Autos an vielen Haltestellen bereits gemacht wird (z.B. am Stadion im Großen Garten). Die

Bahnsteigkante wäre dann links des Radweges, ein abgesenkter Bordstein, die Warteflächen und das Wartehäuschen rechts davon.

Zwar konnten wir uns nicht durchsetzen, doch begann die Stadtverwaltung zusammen mit der TU Dresden und den Verkehrsbetrieben eine fachliche Diskussion, an der wir uns beteiligten. Hauptproblem schienen mögliche Probleme mit Radfahren, die trotz aussteigender Fahrgäste nicht ausreichend Rücksicht nehmen. Das Problem soll nun gemindert werden, indem zwischen Radweg und Straßenbahntür ein möglichst großer Abstand vorgesehen wird. Zudem soll der Radweg optisch verengt werden. Bereits im März 2006 vermeldeten wir dann in der Speiche, dass es an der Bautzener Landstraße eine erste solche Haltestelle geben wird.

Leuben war schneller



Während Dresden diskutiert, hat Leipzig gebaut: überfahrbare Kap-Haltestelle in Leipzig-Schleußig

Es kam aber anders, die Planungen verliefen nur schleppend, bis heute wurde nichts gebaut. Dafür steht nun der Umbau der Pirnaer Landstraße in Leuben an. Wieder ist es eng, wieder sollten Haltestellenkaps gebaut werden. Wieder stand die Frage, wo die Radfahrer hin sollen. Dieses Jahr geht es nun los. An der Berthold-Hauptstraße und in Alt-Leuben werden dabei erstmals in Dresden Kaphaltestellen mit

angehobener Fahrradfahrbahn entstehen.

Vorsicht geboten!

Ob diese Haltestellen funktionieren, wird sich zeigen. Viel hängt dabei vom Verhalten der Radfahrer ab. Laut StVO ist an Haltestellen bei einfahrender Straßenbahn Rücksicht zu nehmen und ggf. anzuhalten. Bei Vorbeifahrt an geöffneten Türen ist trotz Sicherheitsabstand Vorsicht geboten, es kann jederzeit noch jemand aussteigen! Aber auch ob die wartenden Straßenbahnfahrgäste den Radweg freihalten oder ihn als Wartefläche missverstehen, wird sich zeigen. Hoffen wir, dass sich die neue Lösung bewährt!

Jochen Böttcher

Nachruf

Ich weiß nicht, woher er die Ausdauer nahm, aus all den Niederlagen, Anfeindungen und Lügen neue Kraft zu schöpfen, andere zu überzeugen, dass es weitergeht und selber weiterzumachen. Nun hat er keine Kraft mehr – Achim Weber ist tot.

Achim war derjenige, der in der Grünen Liga alle Fäden in der Hand hielt, wenn es um den Kampf für das Erbe an Landschaft und Natur ging, mit dem Dresden gesegnet ist. Seit Anbeginn stritt er gegen ein Verkehrsmonster mit dem süßen Namen „Waldschlösschenbrücke“, und so kam er auch mit uns in Kontakt, die wir sein Anliegen unterstützten.

Die Freigabe des Denkmals der Sturheit wird Achim nicht mehr erleben müssen, er starb mit gerade mal 53 Jahren im Schlaf. Dresden verliert mit ihm einen Menschen, der sich wie kaum ein anderer für die Stadt eingesetzt hat. Das Loch, das bleibt, ist groß. Achim hinterlässt zudem seine Frau und zwei erwachsene Kinder. Unser Beileid ist bei ihnen und allen anderen, die ihm nahe standen.

Leserbriefe

Dank an Radschlag

liebe Freunde,
heute möchte ich Euch bitten, dass Ihr der Selbsthilfwerkstatt Radschlag in der Katharinenstraße einen öffentlichen Dank sagt. Von mir persönlich, als wiederholtem Kunden, aber sicher kann das auch im Namen vieler anderer Radfahrer getan werden.

Ich fahre täglich Rad und habe in den 20 Jahren nach der Wende bisher keinen Grund gesehen, mir ein neues (West) -rad zu kaufen, sondern die verschlissenen oder defekten Teile durch gleiche oder ähnliche Originalteile ersetzt. Lediglich bei der Schaltung nutze ich die heute besseren Möglichkeiten. Und habe damit ohne mehr Probleme als Hochtechnikfahrer z.B. Island durchquert und viele Kilometer durch ganz Europa absolviert. Für mich sind die „Radschläger“ richtige Wohltäter:

Da war mein Rahmen gebrochen: die SHW hatte einen gebrauchten Ersatz-Diamantrahmen, an den ich nun in mehreren Stunden das vom alten Rahmen abgebaute Zubehör wieder anbaute. Wo mir Spezialwerkzeug und einzelne Teile fehlten, oder beim Neueinbau des Tretlagers wurde ich mit Rat und Tat unterstützt. Wunderbar! Mit wieder ganzem Rad konnte ich nach Hause fahren.

Vor einigen Tagen wurde mir das Vorderrad geklaut. Ich hatte zwar ein Ersatzrad zu Hause, aber der Magnet für den Tachocomputer war natürlich ebenfalls weg.

Und auch hier fand sich in der SHW in einem der vielen Kästchen ein zwar gebrauchter aber voll funktionierender Ersatz.

Nebenbei beriet mich einer über das Flicken von Schlauchreifen (so schwierig, dass ich doch die Finger davon lasse).

Es gibt wohl kaum ein Problem, wo nicht aus dem Erfahrungs- oder Ersatzteileschatz geholfen wird. Und welch wohltuender Unterschied zur sonst üblichen Wegwerfmentalität auch im Fahrradhandel und -gewerbe.

Also herzlichen Dank und erhaltet Euch die Lust am Helfen und Heilen und Sammeln!

Wolfgang Schütze

Strafe für die Neustadt

Jetzt sind sie dran, die Neustädter. Selbst Schuld, warum wählen sie auch nicht so schön konservativ wie andere Dresdner! Als Strafe hat man sich überlegt, denen das zu schenken, was sie dort partout nicht wollen: Lärm, Gestank, Fällung von Bäumen und weniger Platz für alles, was keinen Motor hat. Der erste Streich ist schon vollbracht: Ein hässliches Parkhaus wurde auf eine Fläche gesetzt, die nach dem Willen des gewählten Ortsbeirates eigentlich ein Stück Grün werden sollte. Nun wird der Stadtteil auch von außen in die Zange genommen. Sowohl die Königsbrücker als auch die Bautzener Straße sollen für den Autoverkehr „optimiert“ werden.

Für die Königsbrücker wurde sich auf eine sogenannte „Kompromissvariante“ geeinigt. Die ist der Hammer: Dort wo jetzt Vorgärten oder Rasen einen Hauch von Grün in das sonst so steinerne Gründerzeitviertel bringen, soll ein über 20 Meter breites Asphaltband den durchfahrenden Vorstädter für die Stadtentwicklungsideale der 60er Jahre begeistern. Dass die Straße zu einer der hässlichsten Pisten der Stadt wird (hässlicher noch als die Löbtauer Straße!), ist nur recht – Strafe muss sein! Aber selbst das reicht noch nicht, das Rathaus plant neu, nun sollen es statt zwei überbreiter Autospuren vier Spuren werden!

Auch auf der Bautzener sollen sich die Autos demnächst auf vier Spuren stauen. Somit bekommen die Neustädter die dreckige Luft, die sie verdienen. Für ordentliche Gehwege, Flächen zum Aufenthalt oder die alten Alleebäume im preußischen Viertel ist dann natürlich kein Platz. Weg damit!

Die ideologischen Waffen werden schon geschliffen. In der Sächsischen Zeitung ließ die CDU verlauten „dass sie nur einer Lösung zustimmen werde, bei der die heutige Verkehrsleistungsfähigkeit nicht eingeschränkt wird.“ und schießt im Anschluss gegen eine kritische Veranstaltung zum autogerechten Straßenausbau: „Es werde wohl nur eine Diskussion, wie man den Autoverkehr am besten behindern kann“. Vielleicht hoffen sie ja, dass es so lustig wird wie bei der Waldschlößchenbrücke, hinterher hassen sich alle und die CDU gewinnt die nächste Wahl. Diese Brücke

sollte übrigens genau die beiden Straßen entlasten, die jetzt ausgebaut werden sollen.

Aber allen Sarkasmus beiseite: Es ist absolut unverständlich, warum viele immer noch glauben, das Glück der Stadt läge darin, mit dem Auto schnell hindurch und vor allem schnell heraus zu fahren. Der Trend ist ein anderer: Junge Leute kehren aus den Vororten zurück in die Stadt. Ältere genießen es, hier kurze Wege zu haben und vom Auto unabhängig zu sein. Immer weniger Dresdner haben Autos (schon 40% der Haushalte sind autofrei!) und immer mehr fahren mit dem Rad, der Straßenbahn oder nutzen ihre Füße (60% aller Wege!). Diese Dresdner wollen nicht an dreckigen Durchfahrtsstraßen leben, sie wollen eine lebenswerte Stadt, wo Straßenleben nicht nur aus Autoverkehr besteht.

Eine lebenswerte Stadt ist keine ideologische Spinnerei. Dass Einsatz für Lebensqualität belohnt wird, zeigt die Fahrradhauptstadt Münster. Hier regiert seit Generationen die CDU. Vielleicht wird irgendwann auch in der Dresdner Union jemand den Satz wagen „Einer Lösung, die ohne Verbesserung der Lebensqualität einhergeht, werden wir nicht zustimmen.“ Dann sind endlich auch unsere konservativen Stadträte im 21. Jahrhundert angekommen.

Jochen Böttcher

Verbesserung in der Neustadt

Im Oktober wurde die Böhmisches Straße in der Dresdner Neustadt erneuert. In diesem Zuge wurde die Einbahnstraße für Radfahrer in beide Richtungen freigegeben. Mit wenig Aufwand wurde so eine neue Verbindung für den Radverkehr geschaffen. Dankeschön!



Sanierte Böhmisches Straße

Konrad Gähler

Immer am Wasser entlang

Flussrouten erfreuen sich in Deutschland und anderen Ländern großer Beliebtheit. Die traditionellen Verlage für Radwanderkarten bieten immer neue Publikationen für Radreisen an Flüssen und jedes Jahr werden neue Radrouten ausgeschildert. Weniger bekannt sind die Radrouten an Kanälen. Diese bieten sich meist in besonderer Weise für Radtouren mit Kindern an, denn es gibt kaum größere Steigungen, was bei Fluss-Radwegen durchaus vorkommen an (insbesondere im Oberlauf oder in Engtälern wie an der Saale, Mulde, Zschopau, Moldau).



Einige Radrouten haben es schon zu einem speziellen Radwanderführer geschafft (z. B. Nord-Ostsee-Kanal 150 km, Dortmund-Emskanal, Main-Donau-Kanal). Manchmal sind es auch Verbindungsradwege wie der Aller-Elbe-Radweg, da Kanäle eben auch die Verbindung zwischen den Flüssen herstellen.

Andere führen noch ein Schattendasein und sind nur auf allgemeinen Radkarten oder Internetseiten zu finden. Dabei haben sie oft spektakuläre technische Bauwerke und technische Denkmäler wie große Schleusenanlagen, Schiffshebewerke und Trogbriicken (z. B. Wasserstraßenkreuz Elbe-Havel-Kanal und Elbe) zu bieten. Über die Kanalbrücke führt ein perfekt ausgebauter Radweg mit prächtiger Aussicht. Die stählerne Trogbriicke über die Elbe ist mit 918 m Länge längste Kanalbrücke der Welt. Weitere Attraktionen sind die imposanten Bauwerke Doppelschleuse Hohenwarthe (Länge 190 m, Breite 12 m, Hubhöhe 18,55 bis 19,05 m), die Sparschleuse Rothensee (Länge 190 m, Breite 12,5 m, Hubhöhe 10,45 bis 18,46 m) und das 1938 erbaute Schiffshebewerk (Länge

85 m, Breite 12 m, 10,45 bis 18,46 m, bewegtes Gesamtgewicht 5.400 t).

Leider sind manche Kanalrouten nicht durchgängig direkt am Kanal befahrbar.

Im Mai 2009 bin ich selbst auf meine Rolandtour durch Sachsen-Anhalt am Elbe-Havel-Kanal entlang geradelt bei Burg dem Wasserstraßenkreuz bei Magdeburg. Dort beginnt der Mittellandkanal - mit 325 km längste künstliche Wasserstraße in Deutschland. Der Mittellandkanal verbindet die Elbe mit dem Dortmund-Ems-Kanal, leider gibt es keinen durchgängigen Radweg, doch an einigen Abschnitten kann man das unbeschwerte Radeln so richtig genießen.

Gute Infos zu Radwegen am Mittellandkanal gibt es im Internet unter www.fluss-radwege.de (Abschnitt Rühren - Haldensleben - Magdeburg - Burg 85 km).

Auf manchen Kanälen pulsiert das Leben mit vielen Lastschiffen der Binnenschiffahrt - eben echten Wasserstraßen. Aber einige Kanäle sind inzwischen auch in einem Dornröschenschlaf, weil es keinen Schiffsverkehr mehr gibt oder dienen nur noch für Sportboote. Der Grödel-Elster-Kanal zwischen Zabeltitz und Glaubitz ist schon ein echtes Naturerlebnis (Karten Sachsenkartographie Dresden Nr. 12 Großenhain und Nr. 48 Meißen und Umgebung oder Verlag Dr. Barthel Radwanderkarte Riesa, Oschatz, Großenhain).

Im Juli 2009 konnten wir auf unserer Rundtour durch Nordbelgien (Flandern-Route) an jeder Menge Kanälen radeln: Kanal Bosuit-Kortrijk Kanal Brügge - Gent, Albert-Kanaal, Nete-Kanaal, Kanal Antwerpen - Turnhout. Ähnlich wie Holland hat Belgien ein großes Netz an Kanälen, welche die großen Städte mit ihren Häfen mit dem Meer verbinden. Durch Tipps von Dachgebern konnten wir dreimal längere Abschnitte mit teilweise nicht unerheblichen Steigungen und entspannt radeln.

Doch eine Erfahrung haben wir natürlich auch gemacht: Kanäle können auch eintönig und nervig sein, wenn man tagelang immer an Kanälen entlang radelt. Es ist also wie immer im Leben:

die richtige Mischung macht es.

Nachfolgende spezielle Radwanderführer helfen bei Radtouren an Kanalrouten:

- Radwanderkarte „Radroute Dortmund-Ems-Kanal“ (340 km: Dortmund - Münster - Lingen - Meppen - Haren - Rhede - Leer - Emden - Norddeich) BVA Bielefeld, Maßstab 1:50 000, mit Spiralbindung, 9,95 Euro
- Radwanderkarte „Deutsche Fährstraße (Nord-Ostsee-Kanal)“ (250 km: Bremervörde - Brunsbüttel - Rendsburg - Kiel) BVA Bielefeld 2009, Maßstab 1:50 000, mit Spiralbindung, 9,95 Euro
- Bikeline Radtourenbuch Radatlas Nürnberg (u. a. Main-Donau-Kanal Bamberg - Nürnberg - Hipoltstein 106 km), Maßstab 1 : 75 000, Verlag Esterbauer 2007, 12,90 Euro
- Bikeline: Radtourenbuch Aller-Radweg (240 km: Von Bremen nach Magdeburg über Verden - Celle - Gifhorn - Wolfsburg - Oebisfelde - Seehausen sowie Aller-Elbe-Radweg Oebisfelde - Hundisburg - Haldensleben - Wolmirstedt - Hohenwarthe - Magdeburg (Mittellandkanal), Karten 1 : 75 000 mit ausführlichen Infos zu Sehenswürdigkeiten und Überachtungsverzeichnis) Verlag Esterbauer 2008, 100 S., 11,90 Euro

Auch in anderen Ländern Europas gibt es attraktive Kanalrouten. In Frankreich kann man von Lutzelbourg über Saverne nach Straßbourg radeln (56 km am Canal de la Marne au Rhin, bikeline Radtourenbuch Elsass S. 130, Karten 42,46 - 49) und auch im Burgund oder Südfrankreich (Canal du Midi) findet man Radrouten.

Weitere Infos erhalten Sie bei der Fahrradbibliothek Dresden unter 0351/3367624 (19.30 - 22 Uhr) oder per e-Mail mail@fahrradbibliothek.de und können hier auch entsprechendes Kartenmaterial ausleihen.

Johannes Meusel

28.01. (Donnerstag)

19:30 Schlesisches Museum Görlitz /
Schönhof
Multimediovortrag – 2 Jahre per Rad
durch Südamerika

29.01. (Freitag)

19:30 Umweltzentrum, Großer Saal
Dia-Vortrag: Spanien per Rad

03.02. (Mittwoch)

19:00 Umweltzentrum
*Mitgliederversammlung des ADFC
Dresden e.V.*

09.02. (Dienstag)

19:30 Umweltzentrum
AG Verkehr

09.03. (Dienstag)

19:30 Umweltzentrum
AG Verkehr

12.-14.03.

Messe Dresden, Halle 2
*ADFC-Stand auf der Bike + Outdoor
2010*

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 17:00-19:00 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 2.6.7

Druck: Druckerei Hille

Erscheinen: 10mal jährlich

Auflage: 350 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. 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,
mailt an speiche@adfc-dresden.de.

Die nächste Ausgabe erscheint
voraussichtlich am 26. Februar 2010

Redaktionsschluss: 13. Februar 2010

Fahrradbibliothek:

derzeit nur nach Absprache

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>.

Weihnachtsfeier des ADFC Dresden

Am 12.12. um 12:12 Uhr... nein, es war
erst um 15:00 Uhr, trafen sich im Roten
Salon vor der ADFC-Geschäftsstelle,
ADFC-Mitglieder im Alter von 5
Monaten bis über 65 Jahren. Es gab
Glühwein, Kinderpunsch und Tee, sowie
die weihnachtstypischen Gebäckarten
wie Stollen und Spekulatius.

Es wurde ausreichend geklönt, was jeder
so im letzten Jahr erlebt hat und was fürs
nächste Jahr geplant ist.

Auch für die jüngsten ADFC-Mitglieder
war gesorgt, denn es gab eine
Krabbelecke für die ganz kleinen und
ausreichend Spielecken für die größeren.
Insgesamt haben sich alle wohlgeföhlt.

Im nächsten Jahr wird es sicher wieder

eine derartige Veranstaltung geben.
Wir werden den Termin rechtzeitig
bekanntgeben.



ADFC-Weihnachtsfeier 2009

Steffen Jobke

Albertbrücke: Verbesserungen für den Radverkehr

Die Albertbrücke bekommt auf beiden Seiten Radfahrstreifen.

Die Albertbrücke ist so baufällig, dass
Teile der Brüstung herabzubrechen
drohen. Deshalb müssen die
Seitenbereiche eingeeengt werden. Da
dort kein Platz mehr für Fahrräder ist,
wurden Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
angelegt.

Die Ironie der Geschichte: Der
katastrophale Zustand der Brücke
wurde zum Weihnachtsgeschenk für
Radfahrer. Weil zwei Autospuren
wegfallen, entsteht ausreichend Platz
für Radfahrstreifen. Und während die
Zeitungen titeln „Verkehrsbehinderungen
ab Dezember“ und sich Lokalpolitiker
aufregen, schafft die Notlösung auf
der bedeutenden Fahrradrouten endlich

akzeptable Bedingungen zum Radfahren.



Umbau an der Albertbrücke

Genau das ist die Förderung des
Radverkehrs, die man in Dresden
sonst kaum vorfindet: Autopisten zu
Fahrradstreifen!

Konrad Gähler