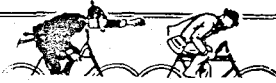



SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

2. Jahrgang

November 11/1991



- 06.11. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe) Dresden, Tagesordnung: 1. Zusammenarbeit mit Stadtplanungsamt und Straßen-u. Tiefbauamt (eingeladen sind Herr Kunath und Herr Kloß!) 2. Aktion zum Fahrradunfall Pirn.Pl. 3. Verkehrskonzept Dresden 4. ABM
- 
- 09.-10.11. Fulda Schirrmannstr. 31, Arbeitstagung des Fachausschusses Fahrradtourismus des ADFC (Beginn Sa 10.00 Uhr), Auskunft: Tel. 0421/74052
- 11.-12.11. Meißen Grünes Europa, EG und die Neuen Bundesländer
- 13.-16.11. Dresden Informationsfahrt auf der Elbe, Veranstalter EG Kommission, genauere Informationen in der Tagespresse
- 13.11. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, IGR-Leitungssitzung (Achtung! Verlegt vom 20.!)
- 13.-14.11. Bochum Ruhrlandhalle, Stadionring 24, Fachtagung "Fahrradtourismus - Marketing und Strategien der Öffentlichkeitsarbeit" Veranstalter: ADFC NRW, (Beginn Mi 10.00 Uhr), Auskunft: Tel. 0211/675248
- 19.-20.11 Mailand Velocity '91, Internationale Konferenz zur Radverkehrsplanung
- 24.11. Dresden (Totensonntag) Pirnaischer Pl., Aufstellung eines Gedenkkreuzes für einen überfahrenen Radfahrer (voraussichtlich!)
- 27.-29.11 Bremen Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung - nur Schlagwort oder der bessere Ansatz? Kurs des Instituts für Städtebau Berlin
- 29.11. Ulm Trainingswochenende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Veranstalter: ADFC, Auskünfte: P. Schröder, Tel. 089/774960



Jeden Mittwoch 18 - 19.00 Uhr
im Umweltzentrum, Schützengasse 18
Radfahnersprechstunde!

Das Rad-Erlebnis "Donauradweg"

Passau-Linz-Wien-Hainburg,
383 km durchgehender Radweg,
eine Strecke für jung und alt,
für Familie und sportlich
Aktive

Ein Grund für uns, die Räder auf den Autoanhänger zu schnallen und in den schönen Augusttagen von Freital an die Donau, den zweitlängsten Fluß Europas, zu fahren und entlang dieses Flusses zu radeln - ein Naturerlebnis ohne Streß. Der Donauradweg ist laut Wanderführer in acht Etappen gegliedert, die man je nach Lust und Kondition kürzen und erweitern kann. Die ständig neuen Eindrücke, Bekanntschaften (die leicht zwischen den fahrenden Urlaubern entstehen), individuelle Streckengestaltung (das Wechseln zur anderen Uferseite ist durch Fähren, Brücken und Staudämme der Donau sehr einfach) und die historische Umgebung (Nibelungensage) machen diesen Radweg zu einem der beliebtesten in Mitteleuropa.

Ausgangspunkt unseres Aktivurlaubs war der Bahnhofplatz der "Radlerstadt" Passau - Schnittpunkt von sechs Fern- und Radwanderwegen. Wir radelten auf der vorbildlich gekennzeichneten Strecke an Feldern, Wiesen und Gebirgszügen entlang, fuhren parallel zum Ufer der Donau, z.T. auf Hochwasserdämmen und Staustufen, passierten romantische Orte des Oberen Donautales und hatten nach 46 km das erste Etappenziel erreicht. Entlang der Radstrecke gibt es sowohl Radfahrstationen als auch Informationsstände, an welchen den Radlern per Telefon jeweils nachmittags ein Gasthaus oder Privatzimmer zum Übernachten bestellt wird (ca. 20 DM pro Nacht und Bett mit Frühstück).



Unsere zweite Etappe setzten wir, ausgehend von der Schloßgener Donauschlinge, auf dem asphaltierten Treppelweg, dicht an der Donau und bewaldeten Steilhängen fort. Wir radelten durch historische Schifferstädtchen Österreichs, entlang von bezaubernden Bürgerhäusern mit ihren verschiedenfarbigen Fassaden. Immer wieder faszinierten die blumengeschmückten Bauernhäuser. Oft war das Frühstück so reichlich, daß man davon noch einen Imbiß für den Tag mitnehmen konnte.

Je nach Kondition entscheidet man selbst über die Länge der Strecke. Manchmal war die Gegend so lieblich, daß wir uns entschlossen, zwei Tage am Ort zu pausieren. Besonders die reizende Landschaft der Wachau mit den Weinkulturen und Obstgärten, den imposanten Burgen und Schlössern lädt zum Verweilen ein.

So erreichten wir nach neun Tagen die Tore Wiens. Österreichs Hauptstadt, an Kahlenberg, Josefsberg, Donau und dem Wienerwald gelegen, ist wirtschaftliches und kulturelles Zentrum. Wahrzeichen ist der Stephansdom. Empfehlenswert ist eine Übernachtung am Stadtrand zu suchen und wieder mit dem Rad die Sehenswürdigkeiten der Stadt zu erkunden.

Ich möchte alle Leser ermutigen, sich im nächsten Jahr für einen alternativen Urlaub auf dem Rad an dem landschaftlich reizvollsten Abschnitt der Donau zu entscheiden und biete meine Hilfe an. J. Otto, Ban Bannewitz, Tel. Dresden 4762143.



Radbahnen auf Fußwegniveau - Sicherheitsgewinn oder Falle ?
- einige Zahlen im Vergleich -

- * lt. ADAC-Statistik passieren in der BRD jährlich 38.000 schwere Unfälle durch rechtsabbiegende Autos [1]
- * 1985 wurden in Westberlin 12 Radfahrer durch Autos getötet, die meisten davon in Zusammenhang mit Radwegbenutzung [2]
- * Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in Berlin (West) stiegen im Jahr 1983 im Vergleich zu 1982 auf Straßen
 - ohne Radwege um 1,3 %
 - mit Radwegen um 13 % [1]
- * im Zeitraum von 1981 - Sommer 1988 veränderte sich die Zahl von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung in Berlin (West) wie folgt:
 - insgesamt + 31 %
 - auf oder im Zuge von straßenbegleitenden Radwegen +131 %
 - auf Straßen ohne Radwege - 8 % [3]
- * $\frac{2}{3}$ aller Radunfälle passieren an Kreuzungen und Einmündungen [4]
- * Zahl der Unfälle an Knotenpunkten ist bei Einsatz von Radwegen ca. 50 % höher als ohne Radwege [4]

Die Quellen [1] - [4] sind bei der SPEICHE-Redaktion erfragbar.

Zusammenstellung: O. Vogt



Das pure Vergnügen für Radler in Stadt und Land

Größen:
47-559 (26 x 1.75)
37-590 (26 x 1 3/8)
28-622 (28 x 1 5/8 x 1 1/8)
32-622 (28 x 1 5/8 x 1 1/4)
37-622 (28 x 1 5/8 x 1 3/8)
40-622 (28 x 1.50 - 700 x 38 C)
47-622 (28 x 1.75)
32-630 (27 x 1 1/4)
 * in Vorbereitung

Deutschlands meistgefahrtester Allwetter- und Langlauf-Reifen. Noch mehr Pannensicherheit und noch höhere Belastbarkeit, dank einer neuen Karkasse aus hochfestem, extrem dichten Polyamid-Gewebe. Ideal für Tour und Reise.

Umweltfreundlich, weil langlebig - und wie alle Schwalbe Spezial-Reifen ohne Titandioxyd.

Von jedem verkauften "Marathon" geht ein Betrag an den Deutschen Bund für Vogelschutz (DBV) zur Förderung gezielter Naturschutz-Projekte.





Schwalbe Spezial- Marathon

4. Fahrradtage in Münster/Westfalen

Im Rahmen der 4. Fahrradtage 1991 in Münster fand u. a. ein Seminar "Radverkehrsplanung - Radverkehrsförderung" am 16./17.9.91 mit ca. 200 Teilnehmern statt. An diesem Seminar durfte von der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden der Verfasser dieses Beitrages teilnehmen.

Das Verkehrsbild in der Fahrradstadt Münster unterscheidet sich sicher deutlich von der Verkehrsabwicklung in vielen anderen Städten. Man fährt Rad.

In Münster gibt es bei ca. 250 000 Ew mit 55 000 Studenten ungefähr 300 000 Fahrradfahrten am Tag; das ist ein Anteil von 34 % am Gesamtverkehr. Das heißt natürlich, daß auch viele Fahrräder abgestellt werden müssen. Hierbei gibt es mannigfaltige Probleme. Es wurden in vielen Bereichen Abstellanlagen eingerichtet. Vor dem Hauptbahnhof mußte jetzt bei einer Abstellanlage für 2 000 Fahrräder eine maximale Parkdauer von 2 Tagen angeordnet werden. Nach überschreiten dieser Frist werden diese Fahrräder entfernt.

An fast allen Hauptverkehrsstraßen gibt es gesonderte Radwege. Sie sind in der Regel rot ausgebaut. Zur Fahrbahn hin ist ein grauer Sicherheitsstreifen, der Teil des Radweges ist, und daher auch nicht beparkt werden darf. Wenn nicht anders beschildert, dürfen Radwege nur in einer Richtung benutzt werden.

Wo es sehr eng wurde oder wo provisorische Maßnahmen gefragt waren, sind Radfahrstreifen angelegt worden. Dies sind deutlich von der Fahrbahn abmarkierte Fahrstreifen, die nur vom Radfahrer genutzt werden dürfen und am Straßenbord liegen. Evtl. erforderlich werdender ruhender Verkehr wird größtenteils links vom Radfahrstreifen auf einem Parkstreifen untergebracht. Sind Radwege, -bahnen oder Radfahrstreifen vorhanden, so darf im Interesse der eigenen Sicherheit der Radfahrer die Fahrbahn nicht mit dem Fahrrad befahren werden.

Natürlich möchte man auch in Münster mit dem Fahrrad möglichst nahe an's Ziel seiner Fahrt gelangen. In der Innenstadt sind Straßen für den Autofahrer gesperrt. Viele dieser Fußgängerstraßen sind für Fahrradfahrer freigegeben. In einigen Straßen würde es allerdings tagsüber zu so starken Behinderungen und Beförderungen führen, daß hier nur eine zeitliche Freigabe vorgesehen wurde. Meistens von 19.00 Uhr - 8.00 Uhr.

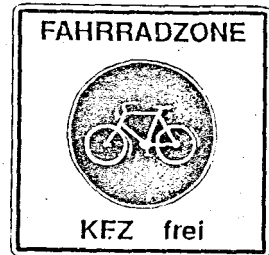
In vielen Wohnquartieren ist die Durchfahrt mit dem Auto nicht mehr möglich. Sonderregelungen schaffen hier Vorteile für den Fahrradfahrer. Oft ist die Einfahrt in eine Straße für Autofahrer gesperrt. Radfahrer dürfen aber fahren. So sind für viele Fahrradfahrer kurze und sichere Wege angeboten worden.



An fast allen Knotenpunkten gibt es besondere Signalanlagen auch für Fahrradfahrer. Sie ermöglichen dem Radfahrer eine sichere Querung dieser oft gefährlichen Kreuzungen. Zudem wird dem Autofahrer deutlich gemacht, daß der parallel laufende Radverkehr ebenfalls grün hat.

Um dem Radfahrer nur so weit wie möglich entgegen zu kommen, sind an einigen Signalanlagen besondere Regelungen für den rechtsabbiegenden Radverkehr vorgesehen. Während das Radsignal für den geradeaus- und linksabbiegenden Radfahrer schon auf rot zeigt, erhält der rechtsabbiegende Radfahrer über ein Zusatzsignal längere Grünzeiten.

Neu für mich war die sog. "Fahrradzone", die z. Z. für 2 Straßen eingeführt wurde.



Fahrradzone: Was ist das?

Im Grunde ist die gesamte Fahrbahn ein Radweg, ausgewiesen durch das Radwegeverkehrszeichen. Autofahren ist allerdings auch in angemessener Form gestattet. Angemessen bedeutet vor allem, daß nicht zu schnell gefahren werden darf. Die Kfz-Geschwindigkeit orientiert sich an der Radfahrgeschwindigkeit, wobei der Bereich von 15 - 20 km/h die Grenze darstellt.

Neben der Beschilderung wird den Verkehrsteilnehmern die neue Verkehrsregelung durch Piktogramme in der Fahrbahn deutlich gemacht. Insgesamt muß der motorisierte Verkehr in erhöhtem Maße auf Radfahrer Rücksicht nehmen, denn es darf wie auf jedem Radweg auch nebeneinander geradelt werden. Der motorisierte Verkehr ist in einer Fahrradzone nur "Gast".

Fahrradzonen sind also ein Element, den Fahrradverkehr durchlässig zu gestalten, ohne anderen Verkehrsteilnehmern Freiräume und Verkehrsflächen in unverbretharem Maße zu beschneiden.

Bei allen guten Angeboten für den Radverkehr war aber auch zu sehen, daß es im unmittelbaren Altstadtbereich fahrradfahrerunfreundliche Bedingungen in bezug auf die Oberflächenbeschaffenheit der Straßen in Form von Großpflaster ohne eigene Radverkehrsanlagen gibt.

Die Seminarthemen befaßten sich mit den Problemen:

Programm "Fahrradfreundliche Städte" - "Radverkehr im Kreisverkehr"
 Podiumsdiskussion "Sind Radfahrer Fußgänger? - Signalisierung für den Radverkehr" - "Öfter mit dem Fahrrad? - Verkehrsmittelwahl"
 "Mit dem Fahrrad einkaufen" - "Auf dem Rad zur Arbeit?"
 "Radverkehr in Fußgängerzonen" - "Unechte Einbahnstraßen"

(Gekürzt)

Gottfried Kunath
 Stadtplanungsamt Dresden
 Abt. Verkehrsplanung

Sei helle!



ADFC-Beleuchtungswochen Herbst '91

mit freundlicher Unterstützung des Bundesministers für Verkehr, des Fachverbandes Fahrrad- und Kraftradteile-Industrie e.V., des Fahrrad- und Kraftrad-Gewerbeverbandes und ESGE-MARBY

Emil

Das Rad nach Maß

UNION Leuchten
Fröndenberg

 **Schwalbe**



Allgemeiner
Deutscher
Fahrad-Club

ADFC-Beleuchtungsaktion 1991

Fahrradbeleuchtung - besonders störanfällig

Unter dem Motto "Radfahrer, sei hell!" führt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) vom 21. Oktober bis 9. November mit Unterstützung des Bundesverkehrsministers erstmalig eine bundesweite Beleuchtungskampagne durch. In vielen Städten und Gemeinden bieten Fahrradfachgeschäfte in Zusammenarbeit mit ADFC-Kreisverbänden Fahrradfahrern die Möglichkeit, die Beleuchtungsanlage an ihrem Fahrrad kostenlos überprüfen zu lassen.

Mit dieser Aktion will der ADFC das Sicherheitsbewußtsein dieser umweltfreundlichen Verkehrsteilnehmer stärken. Radfahrer, die bei schlechten Sichtverhältnissen oder in der Dunkelheit ohne Licht fahren, unterschätzen vielfach, wie schlecht sie von anderen Verkehrsteilnehmern zu erkennen sind und in weiche Gefahr sie damit sich und andere bringen können. Grund für das Fahren ohne Licht ist in den meisten Fällen der technisch mangelhafte Zustand der Beleuchtungsanlage. Dies ist allerdings nicht allein den Fahrradfahrern anzulasten, denn nichts ist am Fahrrad so störanfällig wie die lichttechnischen Einrichtungen. Dünne Kabel, die leicht brechen oder reißen, korrodierte Kontakte oder durchrutschende Dynamos sind besonders häufig Fehlerquellen. Im Vergleich zu technisch hochentwickelten Gangschaltungen ist die standardmäßige Ausrüstung von Fahrrädern beim Licht oft noch unbefriedigend. Während der drei Beleuchtungswochen können sich Radfahrer daher auch sachkundig beraten lassen, wie sie ihre Fahrradbeleuchtung vor Störungen besser schützen können.

Der ADFC empfiehlt allen Fahrradfahrern regelmäßige Prüfung und Wartung der Lichtanlage sowie Qualitätsbewußtsein beim Kauf aller Teile, die zur vorschriftsmäßigen Ausstattung gehören. Ausführliche verbraucherorientierte Informationen enthält die ADFC-Broschüre "Fahrradbeleuchtung". Sie kann angefordert werden gegen Einsendung von 1,70 DM für Porto bei der ADFC-Bundesgeschäftsstelle, Kennwort Fahrradbeleuchtung, Postfach 10 77 47, 2800 Bremen 1.

Jeden Samstag 270 Radler auf der Linie 7

Am 1. 10. 1991 war der ADFC von Dr. Ritschel, Technischer Vorstand der Dresdner Verkehrsbetriebe AG, zu einem "DVB-Talk vor Ort" eingeladen. Dabei wurden die zukünftigen Konzepte des Unternehmens der Presse vorgestellt. Beim Programmpunkt "Fahrradmitnahme in ÖPNV" wurden die guten Erfahrungen mit der Linie 7 (etwa 270 RadlerInnen an jedem Sonnabend!) gewürdigt. Die DVB sind sehr an einer Zusammenarbeit mit dem ADFC interessiert. Ich drückte in einer kurzen Stellungnahme das Interesse an einer weiteren Kooperation und der Ausweitung der Fahrradmitnahme aus. Konkrete Absprachen möchte Herr Däbritz, Abt.-leiter Straßenbahn, mit dem ADFC führen (z.B. ist Hellerau im Gespräch). Interessenten für diese Gespräche werden gesucht, Informationen über mich. Ein Vermutstropfen für den ADFC: Die Stadt Dresden hat aus Kostengründen Fahrradständer nicht in ihr Stadtmöblierungsprogramm (Auftrag an Fa. Dekor) aufgenommen.

M. Hinz, Prellerstr. 39, 8053 Dr.

Die IG Radverkehr begrüßt die neuen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen auf der E.-Thälmann-Str. als einen Schritt der Verkehrsberuhigung des Stadtzentrums. Die Lebensqualität in diesem urbanen Raum hat sich für Anwohner und Besucher spürbar verbessert.

Die Einrichtung von Radspuren auf der Fahrbahn gilt international als sicherste Führung für den Radverkehr. Das Dezernat für Stadtentwicklung beweist mit seiner Maßnahme das Bemühen um moderne Verkehrslösungen.

Einzig zur Breite der Radwege bzw. dem Abstand zur Parkspur ist eine kritische Bemerkung notwendig. Aufschlagende Autotüren reichen noch zu weit in die Radspurmitte hinein, um als für den Radfahrer ungefährlich eingeschätzt werden zu können. Wir hoffen jetzt, daß der "Rote Teppich" über die Leningrader Str. hinaus in alle Richtungen weiter ausgerollt wird. Rabe

Die Stadtverordnetenversammlung hat sich in ihrem Beschluß Nr. 510-30-91 zur bevorzugten Beförderung des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und zu entsprechenden Maßnahmen bekannt.

Der 8. Bürgerinitiativen-Ver-

Impressum

Die SPEICHE, Informationsblatt der IG Radverkehr Dresden, Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, LV Sachsen

Erscheinen: monatlich

Redaktion: André Oswald

Roman Rabe, Alttracheu 12, 8030

Vertrieb: Jens Rudolph, Rehfelder Str. 33
8023 Dresden

Preis: Jahresabonnement 10,- DM

Bankverb.: Postgiroamt Leipzig
(Bankleitzahl 860 100 90)

Konto-Nr.: 163 95-906 Inh.: R. Rabe

Nachdrucke sind bei genauer Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Red. wieder.

kehrkongreß, 3.-8. 10. in Frankfurt/M., hat zum Thema Radverkehr formuliert:

Radfahrer gehören auf die Straße! Ausgehend vom status quo in den meisten deutschen Städten würden Radfahrstreifen, die zu Lasten der Autofahrbahnen und in ausreichender Breite angelegt werden, eine Verbesserung der Sicherheit und des Fahrkomforts für den Radverkehr bewirken.

R. Ulbricht an die Dresdner Morgenpost und die IGR:

"...radelnde Kinder mit Helmen auszurüsten ist keine Lösung! Das erzeugt ein trügerisches Gefühl von Sicherheit und verleitet zu noch mehr Sorglosigkeit und Leichtsinn..."

Aber wie ist es bei den Radfahrern, bewegen sie sich immer so vorbildlich? Viele sicher, aber wodurch sind einige berechtigt, mit einer Selbstverständlichkeit auf Gehwegen zu fahren, in Parkanlagen und Fußgängerzonen (Prager Str., Str.d.Befr.) entgegengesetzt von Einbahnstraßen (Alaunstr.) bei Dunkelheit ohne Licht... Hier sind die anderen gefährdet, die Fußgänger, die wirklich schwächsten Teilnehmer im Straßenverkehr..."

Die IGR Dresden hat auf ihrer Oktobersitzung Stellung zum Verhältnis zu Ausländern genommen: Wir fühlen uns von den Ausschreitungen gegen Ausländer überall in Deutschland betroffen. Gewalt in jeder Form, besonders aber gegen Schwächere, lehnen wir grundsätzlich ab. Zu allen Veranstaltungen des ADFC bzw. der IGR sind Ausländer herzlich eingeladen.



Pöhlker auf Fahrräder!