

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

3. Jahrgang

Juli / August

7/8/1992

Termine für Fahrradfreunde

- 01.07. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, offenes Treffen der IG Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC Dresden)
- Dresden 19.00 Uhr, Festsaal des Rathauses, das Entwicklungsforum Dresden lädt zu einer öffentlichen Diskussionsveranstaltung zum Thema "Wie nah ist das Ende des Nahverkehrs in Dresden ?"
- 02.07.- 04.10. Papenburg die Besetzer des künftigen Bauplatzes für eine Teststrecke von Mercedes im Papenburger Moor planen ein reichhaltiges Sommerprogramm in ihrem Hüttendorf, Interessenten und Gleichgesinnte sind willkommen
Info: Aktionsbüro gegen Daimler, Spillmannsweg 5, W-2990, Tel. 04961-75430
- 04.07. Dresden 9.00 Uhr, Olympia-Kino, DSC-Radtour zur Talsperre Malter
- 05.07. Dresden 14.00 Uhr, Alaunplatz, die IG feiert ihren 5. Geburtstag und lädt alle Freunde zu einer gemütlichen Radtour in die Dresdner Heide und einem zwanglosen Picknick auf der grünen Wiese ein ! Verpflegung und Schnarren aus der Kinderzeit der IG sind mitzubringen
- 07.07. Dresden 8.30 Uhr, Bühlau, Radtour der Radsportveteranen nach Rosendorf
- 10.07. Düsseldorf 9.30 Uhr, Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie, Symposium "fahrradstraße - Straße mit Zukunft", Info: Geschäftsstelle
- 12.07. Dresden 9.00 Uhr, Schloßplatz, IG-Radtour auf dem Elbradweg nach Pirna
- Im August fällt die IG-Versammlung (planmäßig 5.8.) aus. Die Geschäftsstelle, Schützengasse 18, ist jeden Mittwoch von 18.00-19.00 Uhr geöffnet.
- 04.08. Dresden 8.30 Uhr, Olympia-Kino, Veteranenradtour nach Kaditz
- 05.- 15.08. Suhl Radtour für ein umweltfreundliches Verkehrskonzept in Thüringen, gegen die Wald-Autobahn (kostenlos)
Info: Grüne Liga Suhl e.V. Tel. Suhl 20 010
- 23.08. Dresden 9.00 Uhr, Haltestelle "Zur Neuen Brücke" (StraBa Linie 8) IG-Radtour durch die Umgebung von Klotzsche

Schattenseiten beim Fahrplanwechsel 1992/93

Mit dem folgenden Schreiben wandte sich die IG Radverkehr an die Reichsbahndirektion Dresden, um auf die negativen Auswirkungen des Fahrplanwechsels hinzuweisen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mit der Umstellung auf den Fahrplan 1992/93 ergaben sich einige erfreuliche Veränderungen. So wurden die Fahrzeiten von D-Zügen gesenkt. Aber gleichzeitig verschlechterte sich die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in D-Zügen.

In der Presse wurde darauf hingewiesen, daß in InterRegion- und IC/EC-Zügen Fahrräder mitgeführt werden können. Diese Möglichkeit besteht aber in den Zügen von/nach Dresden kaum. Im Gegenteil: durch den Wegfall vieler Gepäckabteile in D-Zügen hat sich die Zahl der Züge, in denen ein Rad auf Fahrradkarte transportiert werden kann, drastisch vermindert. Dies betrifft vor allem die Strecken Dresden - Leipzig sowie Dresden - Berlin.

Im folgenden werden die D- / IR- / IC- / EC- und ehemaligen Ex-Züge gezählt, die nahezu täglich fahren.

So hatten von Dresden nach Leipzig einen Gepäckwagen:

1984/85	Sommer	16	von	21	Zügen	
1990/91		11	von	20	"	
1991/92		13	von	18	"	(davon sogar EC 56 mit Fahrradsymbol !)
1992/93		3	von	22	"	

Lediglich 3 D-Züge bieten im neuen Fahrplan die Fahrradmitnahme an, und diese 3 fahren nachts zwischen 20.30 Uhr und 23.00 Uhr ab (D1948, D476, D450). D.h. man ist tagsüber auf die 6 Personenzüge angewiesen, die mit Umsteigen und einer Fahrzeit von 2 Stunden 40 Minuten verbunden sind. Man kann sagen, diese Bahnlinie ist für Fahrräder nahezu gesperrt.

Nicht so drastisch sieht es auf der Strecke von Dresden nach Berlin aus. Dort hatten einen Gepäckwagen:

1990/91		7	von	14	Zügen
1990/91	Sommer	9	von	19	"
1991/92		6	von	15	"
1992/93		5	von	15	"

Von den 5 Zügen mit Fahrradsymbol im neuen Fahrplan fahren D372, D278, D1712 und IC534 zwischen 6 Uhr und 11 Uhr. Der D1672 um 17.51 Uhr, der gerade am Freitag sehr interessant wäre, verkehrt aber gerade am Freitag nicht. Ungünstig !

Auf der Strecke Dresden - Plauen ist die Zahl der D-Züge mit Gepäckabteil geblieben; wünschenswert wäre hier, wenn der Nachtzug nach München, der D1960, eine Fahrradtransportmöglichkeit bieten könnte.

Sind im letzten Jahr zu wenig Räder auf obigen Strecken transportiert worden oder wird einfach der Trend der Deutschen Bundesbahn bei der DR übernommen ? Oder ist die Eisenbahn nur für Geschäftsreisende ohne Gepäck gedacht ?

Wenn man die guten Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in Holland sieht, ist es nicht zu verstehen, wieso diese hierzulande so eingeschränkt werden. So werden Reisende mit Gepäck zum Auto gedrängt, und die Zahl der Kunden der Bahn wird kleiner.

Die Kombination der beiden umweltfreundlichen Verkehrsmittel Eisenbahn und Rad wird erschwert.

Ich bitte Sie, über die Schaffung von (ehemals vorhandenen) Fahrradmitnahmemöglichkeiten nachzudenken und in zukünftigen Fahrplänen statt weiterer Kürzungen wesentliche Verbesserungen vorzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen M. Zweynert

Bunte Radel-Republik Neustadt

Anlässlich der diesjährigen Staatsfestivitäten der Bunten Republik Neustadt (BRN) erklärte die provisorische Regierung derselben das Fahrrad (in Einzelfällen auch Roller, Dreiräder und Rikschas) zum Hauptverkehrsmittel auf dem gesamten Territorium der Republik. Damit soll ein Beitrag zur Entspannung und Deeskalation geleistet werden.

Um die notwendigen Parkkapazitäten zu schaffen, wurde am 19.06. die Louisenstraße im Bereich Alaun-/Rothenburgerstraße durch eine komfortable Fahrradparkanlage bereichert und sämtliche Zünfte, Händler und Schankwirte aufgefordert für ihre Kunden Fahrradparkplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen.

Der neue Fahrradständer entspricht sowohl den technischen und sicherheitsstandards, wie sie durch den ADFC gefordert werden, als auch den ästhetischen Ansprüchen im innerstädtischen Bild und bietet 28 Fahrrädern Platz. Diese Verkehrsberuhigende Maßnahme ist als Zeichen für die Stadt Dresden zu verstehen, die Bedürfnisse der nicht-motorisierten Bevölkerung und umweltfreundliche Verkehrspolitik nicht in Nischen und auf Fußwege zu verdrängen. Gleichzeitig sollte es aber auch eine praktische Hilfe für die Politiker und Entscheidungsträger sein, wie mit einfachsten Mitteln kurzfristig dem Verkehrsinfarkt in Ballungsgebieten entgegen gewirkt werden kann.

Enttäuschte Hoffnungen

Mitte Juni lud das Planungsbüro Fa. Agro Consult, welches von der Stadt Planungsaufgaben in Sachen Radverkehr übertragen bekommen hatte, zur Vorstellung, des von ihr bearbeiteten Planungsstückes ein. Eingeladen waren das Ordnungsamt, das Straßen- und Tiefbauamt und erfreulicherweise auch die IGR, deren Vertreter Olaf Vogt war.

Der Auftrag des Büros bestand darin, eine Radverkehrslösung auf der Nord-Süd-Verbindung zwischen Albert- und Gergplatz zu erarbeiten. Das Büro hat ein holländisches Mutterunternehmen, was Hoffnung, auf eine für Radfahrer großzügige Lösung, machte. Das Ergebnis sah leider anders aus und wurde von O.Vogt als nicht akzeptabel eingeschätzt.

Es wurden viele Konfliktpunkte geschaffen, schon allein durch die einseitige Radwegführung auf der Carola-Brücke, die ein zweimaliges Queren der Straße erfordert. Starke Verschwenkungen des Radweges an Querstraßen mindern die Sicherheit, sowie die Geschwindigkeiten. Radfahrer sollen auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit unter 15 km/h 'ausgebremst' werden. An Knotenpunkten bemängelte er die entstehenden gegenseitigen Behinderungen von Radfahrern und das Herausnehmen der Radfahrer aus der Straße, daß zu einem Verlust der Sichtbeziehungen Rad-Auto führt. Somit stellten die holländischen Verbindungen keinen Gewinn dar, im Gegenteil wurde aus Erfahrungen aus Rotterdam verwiesen, eine für holländische Rad-Verhältnisse nicht gerade repräsentativen Stadt.



Politik auf Fahrräder!

Radverkehr in Deutschland

Münster hat sich durch seine Radverkehrspolitik bundesweit einen Namen als Fahrradstadt gemacht. Jetzt konnten Münsters Stadtplaner Zahlen vorlegen, die den Erfolg dieser Politik bestätigen.

Die Stadt gab 1990 Untersuchungen in Auftrag, deren Ergebnisse sich sehen lassen können:

Der Radfahreranteil konnte seit 1982 noch einmal deutlich gesteigert werden. Bereits damals lag Münster mit einem Anteil von 29,2 % ganz weit vorn im bundesdeutschen Vergleich. Doch in den vergangenen Jahren stieg das Fahrrad noch einmal in der Beliebtheitsskala der Münsteraner. 1990 wurden 33,9 % ermittelt. Läßt man die Fußwege unberücksichtigt und vergleicht das Rad ausschließlich mit dem Pkw und dem ÖPNV, ergibt sich ein Anteil von 43,1 %. Leicht gesunken ist dagegen der Anteil der Pkw-Fahrten. Inklusive der Fußwege kamen die Pkw 1982 auf 39,2 %, im vergangenen Jahr waren es nur noch 38,3 %.

(Drahtesel 2/92)

* * *

Seit 1. März dieses Jahres können Kunden des Hamburger Verkehrsverbundes ihr Fahrrad kostenlos in allen U- und S-Bahnen und Hafenfähren mitnehmen. Dieser Service wird von den Radfahrern gut angenommen, stellte der ADFC Hamburg fest. Damit ist Hamburg die erste Großstadt in Deutschland, wo Fahrräder gratis transportiert werden. Ein nachahmenswertes Beispiel unserer Partnerstadt.

* * *

Nach einer Umfrage unter 30 westdeutschen Städten gaben die befragten Orte 1989 höchst unterschiedliche Summen für den Radwegbau aus. 19 Städte machten Angaben über ihre angefallenen Ausgaben. Neben den

Ausgabenverhältnissen für Radverkehrsanlagen und den motorisierten Verkehr wurden die Kosten für unterschiedliche Formen des Oberbaus, für Markierungen und für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erfragt.

Die Kosten für Netzelemente von Radwegen weichen danach in einzelnen Städten erheblich voneinander ab. So kosten Radwege mit bituminösen Decken im Mittel 52 DM/m². Mit 10 DM/m² am niedrigsten lag Buxtehude, und Mainz lag mit 115 DM am höchsten. Auch Verbundpflasterdecken sind in Mainz am teuersten (130 DM/m²). Kleinpflaster kosten im Mittel auf Radwegen 104 DM. Noch breiter variieren die Preise für Markierungen, je nach Typ und Ausführung. So kosten z.B. Fahrradpiktogramme zwischen 10 und 180 DM und Richtungspfeile auf Radwegen zwischen 11 und 153 DM. Die absolut höchsten Beträge für den Fahrradverkehr gaben München (15 Mio. DM), Freiburg und Dortmund (je 5 Mio. DM) aus. Pro Einwohner lag Mainz mit 30 DM vor Freiburg (28 DM) und Buxtehude (22 DM).

(Forschungsdienst Fahrrad 161)

Dazu einige Anmerkungen:

Es kommt nicht darauf an ..zig Millionen DM in Radverkehrsanlagen zu investieren, was bei den Zielstellungen des Verkehrskonzeptes und dem Nachholbedarf zwar erforderlich ist und aus dem Haushaltssäckel der Stadt bei Verzicht auf solche fragwürdigen Mammutprojekte wie Nordtangente, Tunnel am Hauptbahnhof und Autobahn auch zu finanzieren wäre, sondern es gilt die vorhandenen Gelder so effektiv wie möglich einzusetzen. Welche Kostenunterschiede es gibt, zeigen die oben genannten Zahlen. Ob das teuerste immer das Beste sein muß, bleibt dahingestellt. Ein Radstreifen ist nicht nur die billigste sondern auch die sicherste Radverkehrsanlage. In Dresden wurden 1991 5,1 Mio DM für den Radverkehr ausgegeben, ca. 10 DM/Einwohner. Eine vergleichbare Aufschlüsselung wäre einmal interessant.

Fahrradurlaub in Irland

Irland ist etwas für Nostalgiker, Romantiker und Naturliebhaber. Verstehen kann man dieses Stück Land nie, aber man kann sich von der Freundlichkeit und Unkompliziertheit der Menschen und der sagenhaften Schönheit der Natur fesseln lassen. Es sollte selbstverständlich sein, sich im voraus mit der Geschichte und gegenwärtigen Situation zu beschäftigen. Reichhaltige Literatur gibt es in Buchhandlungen bzw. Geschäften für Reiseausrüstungen (Globetrotter).

Info-Material kann außerdem angefordert werden über:

Irische Fremdenverkehrszentrale, Untermainanlage 7, W-6000 Frankfurt/M.

Wie gelangt man nach Irland?

1. Flug: möglich ab Frankfurt/M. und Düsseldorf, ca. 450,-DM, Räder werden in Kisten verpackt, die auf Flughäfen erhältlich sind
2. Eisenbahn und Fähre (der interessantere Weg): das Ameropa-Ticket von Dresden nach Dublin kostet 365,-DM

Fahrtroute: Dresden - Köln - Oostende - Fähre nach Dover - per Network (S-bahn) nach London Victory Station - ab London Euston Station direkt mit dem Intercity nach Holyhead - Fähre nach Dun Laoghaire südlich von Dublin

Letztere Verbindung ist sehr interessant und das Fahrrad problemlos zu transportieren. Wichtig: Unbedingt nach Oostende via Köln fahren, da nur auf dieser Strecke Packwagen mitgeführt werden. (s. Radfahren 3/91 S.80/81)

In Großbritannien bekommt man sein Fahrrad immer im Zug mit, man braucht nicht einmal dafür zu bezahlen.

Was man sich in Irland anschaut, sollte man selbst anhand des Reiseführers bestimmen.

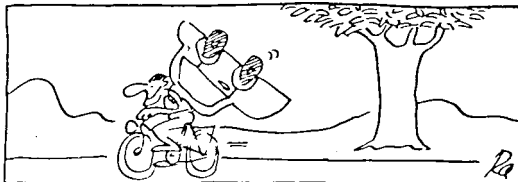
- Bedingungen: - Straßenzustand sehr gut, rücksichtsvolle Autofahrer, Achtung: Linksverkehr
 - hügeliges Profil, aber angenehm zu fahren, selten steile Anstiege
 - mildes Klima, öfters erfrischende Regenschauer
 - Einreise nach Nordirland problemlos, aber öfters Kontrollen durch britische Soldaten

- Übernachtung: - grundsätzlich auf Privatgrundstücken (Wiesen, Felder) möglich, da die Menschen sehr zuvorkommend sind
 - Jugendherbergen in Städten (5-10£) siehe Infos der
 - Zeltplätze (ca. 5 £) Fremdenverkehrszentrale

- Service: - in jeder mittleren Stadt gibt es Fahrradshops
 - Lebensmittel sind teuer, am günstigsten aus dem Supermarkt zu beziehen
 - im allgemeinen ist alles doppelt so teuer wie in Deutschland
 - Fahrräder können auch in Irland für ca. 25 /Woche ausgeliehen werden

- Geld: - am besten in Irland tauschen, in Nordirland zählt das Britische Pfund

Thomas Kunze



Einer der schönsten und längsten Radferwege im Herzen Europas, der 400 km lange "Radweg Weser" ist seit April durchgängig als FLB-Radwanderweg durch das Weserbergland und den Mittelweserraum bis zum Unterlauf der Weser zu meist auf Deichen und ausgebauten Wegen fernab der Autostraßen befahrbar. Er führt von Hann.Münden bis nach Bremerhaven. Außerdem sind in Hann.Münden Anschlußfahrten durch das Tal der Werra und durch das Fuldatal möglich. Der Weserbund hat dazu gemeinsam mit der Bielefelder Verlagsanstalt eine Radwanderkarte im Maßstab 1:50 000 herausgegeben. Sowohl die Karte (Preis 16,80 DM+Porto) als auch alle weiteren Informationen über den Weserraum (kostenlos) sind bei der Zentralen Weserbergland/Mittelweser-Information, PF 100339, W-3250 Hameln erhältlich.

Dieser Fremdenverkehrsverband, die niedersächsische Landesregierung und ein Dutzend Landkreise und Städte, auf deren Initiative der Radweg im Verlauf von drei Jahren komplett ausgebaut und beschildert wurde, kamen damit den Wünschen vieler Erholungssuchender entgegen.

Ein Wunsch den sicher auch viele Dresdner in Bezug auf den Elberadweg haben. Vielleicht sollten die sächsischen Regierungen einmal in Erfahrungsaustausch treten.

(Info Blickpunkt 5/92)

Rechtzeitig vor Beginn des Sommerreiseverkehrs haben die italienischen Staatsbahnen im Mai die Fahrradmitnahme in ihren Zügen völlig eingestellt. Fahrräder können im Gebiet Italiens nur noch als Frachtgut aufgegeben werden, was erheblich teurer ist als direkte Mitnahme im Zug und auch wesentlich mehr Zeit in Anspruch nimmt. - Letztes Jahr Dänemark und Schottland, dieses Jahr Italien, nächstes Jahr ...? So verprellt man sich seine treuesten Kunden. Radreisende müssen sich wohl demnächst Lkw-Mitfahrgelegenheiten suchen, um an den Startpunkt ihrer Tour zu gelangen.

Die Dänische Staatsbahn hält seit letztem Jahr eine Liste mit 30 handverlesenen Orten bereit, zu denen Räder vorgeschickt werden können. Das Skandinavische Reisebüro, seines Zeichens offizielle Vertretung der Dänischen Staatsbahn, hat immer noch keinen blassen Schimmer von den neuen Regelungen. Die Reichsbahn konnte immerhin die Liste vorweisen, konnte aber auch nicht erklären, wie und auf welchem Weg die Räder nach Dänemark gelangen und was das kostet.

(Berliner Radler 17/92)

Nach Großbritannien kann Reisegepäck weiterhin als begleitetes Reisegepäck mitgenommen werden. Veränderungen gab es nur in Bezug auf unbegleitetes Reisegepäck, welches zum voraus aufgegeben wurde.

Früher war es nur möglich, Gepäck nach London oder den englischen Häfen zu verschicken. Nun können Velos bis Calais oder Ostende als unbegleitetes Reisegepäck aufgegeben werden, müssen dann jedoch vom Besitzer selbst auf die Fähre mitgenommen werden. In Großbritannien selbst gibt es keine Änderungen beim Transport.

(Katzenauge 7/92)

Praktikumsstelle frei

zur Organisation und Koordination von

AUFTAKT 28.7.-28.93
Umweltfestival mit Sternradtouren

Tätigkeitsschwerpunkt:

Koordination bundesweiter Sternradtouren "Mobil ohne Auto" zum Umweltfestival in Magdeburg: Öffentlichkeitsarbeit, Verpflegung, Aktionen etc.

Beginn: Ab sofort möglich, spätestens ab Sommer 92
Dauer: Mögl. ein Jahr (bis zum Festival), ggf. kürzer
Arbeitszeiten: Flexibel
"Bezahlung": 300 DM/Monat
Ort: Jugendumweltbüro Hannover

Kontakt: AUFTAKT-Gesamtkoordination,
Beim Kalkberg 7, 2120 Lüneburg, 04131/66295

Vier Zentimeter hohe Kante im Radweg
Bordsteinabsenkung ungenügend

Im zähen Kleinkrieg um bessere Radfahrbedingungen in den Städten gibt es einen Fortschritt: zumindest in Mönchengladbach steht fest, daß vier hohe Bordsteinkanten im Verlauf eines Radweges eine Verletzung der Verkehrssicherheitspflicht darstellen. Dies hat das dortige Landgericht entschieden. Wegen des typischen Sachverhalts und der allgemeingültigen Ausführungen in den Urteilsgründen hat das Urteil einige Bedeutung für den städtischen Radverkehr, auch wenn andere Gerichte daran nicht gebunden sind.

Ein ApfG-Mitglied fuhr auf einem Bürgersteig-Radweg. Beim Überfahren einer 4 cm hohen Bordsteinkante an einer Straßenmündung wurde seine Hinterradfelge beschädigt (Reparaturkosten 65,- DM). Sein Anwalt verklagte die Stadt auf Schadensersatz. Diese bezeichnete dreist die 4 cm Höhenunterschied als "ebenerdig", behauptete, zu einer Beschädigung der Felge habe es unter diesen Umständen gar nicht kommen können und beantragte hierüber noch ein Sachverständigengutachten. Dies wies das Gericht als reine Prozeßkostentreiberei zurück. Es entschied: Ebenso wie bei Fußwegen seien Kantenbildungen von mehr als 2 cm wegen der damit verbundenen Sturz- und Verletzungsgefahr regelmäßig nicht mehr tolerierbar. Auf besonders ausgewiesenen Radwegen, die ja dem Radfahrer besondere Sicherheit geben sollen, seien auch die Anforderungen an die Sicherheitspflicht der Stadt entsprechend hoch. Das Urteil enthält auch eine erfreuliche Kritik am Verhalten der Stadt. Allerdings lastete das Gericht dem Radfahrer ein Mitverschulden zur Hälfte an, weil er am helllichten Tag über die gefährliche Kante gefahren sei; er hätte die Gefahr erkennen und dementsprechend langsamer fahren müssen

Landgericht Mönchengladbach, Urteil vom 13.11.91, AZ 3 O 316/91

(ADFC-Intern Nr.59/92)

Unfall ohne Helm

In zwei Prozessen versuchten Autofahrer, die Unfälle mit Radfahrern verschuldet hatten, die Schmerzensgeld- und Schadensersatzforderungen der verletzten Radfahrer dadurch zu mindern, da sie behaupteten, die Verletzungen der Radfahrer wären mit Sturzhelm weit weniger gravierend gewesen, und der Radfahrer trage somit eine Mitschuld an seinen Unfallfolgen. Die Oberlandesgerichte Karlsruhe (AZ 1U 94/89) und Nürnberg (AZ 3U 2574/90) folgten dieser Argumentation nicht, sondern vertraten die Meinung, das Tragen eines Schutzhelmes sei für nicht motorisierte Zweiradfahrer weder vorgeschrieben noch aufgrund der Sorgfaltspflicht unbedingt erforderlich. In beiden Fällen wurde den verletzten Radfahrern der volle Schmerzensersatz- und Schmerzensgeldanspruch zugestanden.

Justitias Wunsch: Radler weg von der Straße
(Auszug aus einer Bestandsaufnahme des gegenwärtigen Verkehrsrechts)

...Zum Thema schnelle/langsame Fahrzeuge beziehen auch die Verwaltungsvorschriften zum § 39 StVO Stellung: "Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nachdrücklich zu erhalten und zu fördern. Dazu eignet sich die **Entmischung** des Verkehrs...". Radfahrer bilden also nicht nur eine Gefahr, sondern stehen "dem Verkehr" auch noch im Wege. Ein weiterer Schritt, um die Radfahrer von der Fahrbahn zu bringen, ist die Benutzungspflicht der Seitenstreifen "wenn keine Radwege vorhanden sind und Fußgänger nicht behindert werden." "Seitenstreifen gehören nicht zur Fahrbahn. Die Pflicht zur Seitenstreifenbenutzung dient dazu, die Fahrbahn vom Radverkehr möglichst freizuhalten, damit der motorisierte Verkehr nicht behindert wird," meint der Rechtskommentar...

(beide Artikel aus Berliner Radler Nr.17/92)

Markierungen an Kreuzungen

Die sicherste Führung für Radfahrer an Kreuzungen bieten deutlich markierte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Dies ergaben Beobachtungen bei abfahrenden Autofahrern, die an einem Fahr Simulator verschiedene Radwegführungen an Kreuzungen passiert hatten.

Im Rahmen seiner Diplomarbeit im Fach Psychologie an der Universität Regensburg hat Martin Karsten Sicherheitskennzeichen für die Führung des Radverkehrs an Kreuzungen untersucht. Im Experiment wurden 20 freiwillige Studenten einer 75-minütigen Fahrt an einem Fahr Simulator unterzogen und per Video aufgezeichnet. Dabei wurden drei unterschiedliche Radwegführungen getestet: Variante A, ein deutlich markierter, nicht abgesetzter Radfahrstreifen; Variante B, eine einfach markierte, nicht abgesetzte Radfahrerfurt und Variante C, eine deutlich markierte, abgesetzte Radfahrerfurt an einer freien Rechtsabbiegefahrbahn.

Es wurde unterstellt, daß die Dauer der jeweiligen Brems- und Beschleunigungsvorgänge der Autofahrer ein geeigneter Indikator für die Sicherheit von Radfahrern an Kreuzungen ist.

Diese Methode wurde gewählt, weil bislang üblichere Verfahren (Unfallauswertungen, Verkehrskonflikttechnik und Regelverstoßanalysen) aufgrund des notwendig hohen Stichprobenumfangs und der komplexen Rahmenbedingungen keine unumstrittenen Ergebnisse über die sicherste Führung des Radverkehrs an Kreuzungen geliefert hatten.

Das beste Resultat, also die früheste Aufmerksamkeit der Versuchspersonen gegenüber kreuzenden Radfahrern, ergab sich in Variante A, dem deutlich markierten Radfahrstreifen. Bei A wurde länger gebremst als bei B, bei C wurde länger Gas gegeben als bei A, und bei C wurde länger gebremst als bei B. Außerdem ergab die Untersuchung daß eine deutliche Blockmarkierung und rot eingefärbte Furt das Verhalten der Autofahrer wirksam beeinflussen.

(Forschungsdienst Fahrrad 163)

Kostenloses "Züri-Velo"

In den Sommermonaten (5.5.-31.10.) stehen in der Züricher Innenstadt zwei Busse der städtischen Verkehrsbetriebe mit je 50 Rädern zur Gratisausleihe bereit.

Wer immer Lust auf Radfahren hat, sei es zum Einkauf oder einfach zum Plausch nimmt sich ein Fahrrad und los gehts. Die Gratisvelos ermöglichen es Einwohnern wie Besuchern von Zürich, sich frei, unabhängig und umweltfreundlich in der Stadt fortzubewegen.

Organisiert wurde dieses Projekt von den Verkehrsbetrieben Zürich und dem Züricher "Tages-Anzeiger". Finanziert wird es durch in Zürich aktive Unternehmen. Es handelt sich um ein Pilotprojekt. Der Erfolg des ersten Jahres wird über die Zukunft dieser Aktion entscheiden.

Bereits Ende 1987 lag ein Konzept für ein derartiges Projekt vor, es scheiterte damals jedoch an den fehlenden Sponsoren. Was lange währt ...

(Info Katzenauge 7/92)

Ebenfalls in Zürich haben Radfreunde den ersten innerstädtischen "Mountainbike-Radweg" geschaffen. Der eigentliche, bereits vorhandene, Radweg wurde trotz rotem Belag, Fahrradpiktogramm und Halteverbotsschildern (!) dauernd zugeparkt, obwohl sich in der selben Straße ein Parkhaus befindet. Deshalb griffen engagierte Radfahrer zur Selbsthilfe und belegten die falsch geparkten Autos mit einem selbstgenähten "Radstreifen", sodaß ein zwar nur für Mountainbiker geeigneter Radweg entstand.



Fahrradverkehr weltweit

Als Teil der niederländischen Politik für eine tragfähige Gesellschaft soll ein "Masterplan Fiets" dazu beitragen, den Zuwachs im Kraftfahrzeugverkehr zu begrenzen. Bis zum Jahr 2010 soll der Radverkehr damit um mindestens 30% gesteigert werden, darunter auch in Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr.

In den Niederlanden waren 1989 bereits 29% aller Ortsveränderungen Radverkehr. Der für 1990 bis 1995 erarbeitete Plan sieht vor, den Radverkehr um mindestens 3,5 Mrd. Fahrradkilometer zu steigern. Verbesserungen für die Transportkette Fahrrad - öffentlicher Verkehr sollen dabei auch zur Zunahme des Bahnverkehrs um 15% beitragen. Der "Masterplan Fiets" hat drei Hauptfelder:

1. das Schaffen der richtigen Bedingungen, z.B. durch Radwege Verkehrsberuhigung und bessere Parkmöglichkeiten
2. die Unterstützung von Modellvorhaben und Experimenten
3. die "Ermutigung" von Radfahrern und die Einwirkung auf einflussreiche Organisationen, Politiker, Entscheidungsträger und die Medien.

(Forschungsdienst Fahrrad)

Hollands Umweltschützer jubelten, als Ende März das Ergebnis des ersten Referendums in der Geschichte der niederländischen Hauptstadt bekanntgegeben wurde: 52,9% stimmten für die autofreie Innenstadt, 45,6% dagegen. Der Plan, für den diese knappe Mehrheit stimmte, sieht vor, die gesamte Innenstadt bis auf wenige Ausnahmen für Autos zur Tabuzone zu erklären. Wassertaxis und Lastkähne sollen den Transport übernehmen und subventioniert werden. Vor allem aber heißt es: Freie Fahrt für Radfahrer!!

Das Fahrrad hat in den verschiedenen Ländern der dritten Welt eine höchst unterschiedliche Bedeutung. Während in den meisten afrikanischen Ländern bei weitem die meisten Wege "zu Fuss" unternommen werden, wird in vielen Teilen Asiens ein wesentlicher Teil des Verkehrs mit Fahrrädern erledigt.

In China gibt es mehr als 270 Mio. Fahrräder, und in den Städten besitzt bereits jede zweite Person ein Fahrrad. In Indien verkehren 25mal soviel Fahrräder wie Motorfahrzeuge. Im Straßenverkehr in Dhaka (Bangladesch) sind pedalgetriebene trishaws die dominierenden Verkehrsmittel und auch in Thailand, Indonesien und Pakistan haben Fahrräder und Dreiräder eine ähnlich hohe Bedeutung. In weiten Teilen Lateinamerikas, den Karibischen Inseln und Afrikas dagegen sind Fahrräder und Dreiräder völlig unüblich.

Die Ursachen dieser Entwicklung liegen auf vielen Ebenen:

Investitionen, Zuschüsse, Steuern und Tarife, Infrastruktur, Vorschriften, Topographie, Klima, Kultur, Gewohnheiten, Einkommenshöhe, die Art der Flächennutzung. Viele dieser Faktoren werden von Technokraten und Eliten bestimmt, die Investitionen, Regierung und Politik verantworten, aufs Auto setzen und den Radverkehr nicht ernst nehmen. Viele Länder der Dritten Welt haben inzwischen sogar Maßnahmen gegen den Fahrrad- und Fahrradrikscherverkehr eingeleitet.

Die Verbreitung von Fahrradtechnologien zwischen Asien und Ländern mit niedriger Fahrradnutzung könnte die Chance verbessern, das Radfahren zu fördern. Das Fahrrad bietet speziell für Länder eine Verkehrslösung, wo große Bevölkerungsteile mit niedrigstem Einkommen leben und keine adäquaten ÖPNV-Systeme vorhanden sind.

Die Stadtverordnetenversammlung hat die Erweiterung gebührenpflichtiger Parkplätze sowie die Einführung neuer Tarife für öffentliche, gebührenpflichtige Parkplätze im Stadtgebiet beschlossen.

Der Oberbürgermeister wurde beauftragt, in differenzierter Weise im Nebenstraßennetz der Parkplätze Parkverbote für Nichtanwohner errichten zu lassen und der StVV bis zum 1.7.92 ein Konzept für Parken und Reisen mit integriertem ÖPNV-Angebot vorzulegen.

In Gorbitz wurden kürzlich die Rad-/Gehbahnen an der Schlehenstraße übergeben. Sie führen südlich am neuen Fußgängertunnel entlang und sind durch hohe Glaslärmschutzwände von der Fahrbahn getrennt. Die Kosten betragen über 2 Mio.DM.

Das Stadtplanungsamt trägt sich mit dem Plan die Prager Straße für den Radverkehr freizugeben.

Als skandalös kritisierte der ADFC das Urteil des Hamburger Gerichtes, bei dem die Tötung eines Kindes als Kavaliersdelikt eingestuft ist. Er stellte fest, daß dieses Urteil das im Grundgesetz garantierte Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit nicht ernst nimmt. Im vergangenen Jahr war in der Hamburger Stresemannstraße ein Kind tödlich verunglückt.

Impressum

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Jana Pleil, Leisniger Straße 66

Vertrieb: Jens Rudolph, Rehfelder Straße 33
beide 8023 Dresden

Preis: Jahresabonnement 10,- DM

Bankverb.: Postgiroamt Leipzig
(Bankleitzahl: 860 100 90)

Konto-Nr.: 163 95-906

Konto.-Inh.: R. Rabe

Nachdrucke sind bei genauer Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.

Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion wieder.

Rund 400 000 Menschen beteiligten sich in ganz Deutschland an der Aktionswoche "Mobil ohne Auto". In Köln wurden z.B. am Rande einer Hauptverkehrsstraße ein roter Teppich als symbolischer Radweg entrollt und in Frankfurt/M. verteilten Radfahrer knapp 6000 Klimaknöllchen für eine sofortige Verkehrswende an Autofahrer.

In Dresden bildete der 4.Radfahrttag den Abschluß. Während der Sternfahrten die im Stadtzentrum am Rathaus endeten, wurden u.a. neu geschaffene Radverkehrslösungen besichtigt (z.B. der aus Anlaß des Radfahrtages geschaffene Radstreifen auf der Budapester Straße) Auf der anschließenden Kundgebung zog IG-Vorsitzender Dr. M.Zweynert eine Bilanz des vergangenen Jahres. Er stellte fest, daß Radverkehrsanlagen in Millionenhöhe gebaut oder instandgesetzt wurden und damit eine Verbesserung der Radverkehrsbedingungen zu verzeichnen ist. Auch die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung ist enger geworden. Das heißt aber noch lang nicht, daß Dresden nun eine radfahrerfreundliche Stadt geworden ist. Als Paradebeispiel für fahradunfreundliche Lösungen nannte er die Verkehrsorganisation am Ingridtunnel. Er erneuerte die Bitte (zum 3.mal), die Landeshauptstadt möge der Vereinigung fahradfreundlicher Städte (cities for cyclists) beitreten.

Zum Anliegen der IGR erklärte er: "Unsere Aktivitäten richten sich auf die Verbesserung unserer Stadtmwelt, nicht gegen das Auto, welches bei der Beförderung alter, kranker und gebrechlicher Menschen gute Dienste leistet. Deshalb unterstützen wir die Aktion "Mobil ohne Auto". Der anschließende Radkorsos führte über 500 Radfahrer durchs Stadtzentrum. Der Albertplatz wurde kurzzeitig in allen vier Richtungen gesperrt, um auf die schlechten Radverkehrsbedingungen aufmerksam zu machen. Die geplante und genehmigte (!) 10 minütige Umrundung wurde von der Polizei vorzeitig beendet, da einige Autofahrer 'ungeduldig' wurden. Ziel des Corsos war das bunte Umweltfest auf dem Schloßplatz.