

# SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

3. Jahrgang

Dezember 12/1992

## Termine für Fahrradfreunde



- 02.12. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, Weihnachtsfeier und offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe) Dresden  
Mitzubringen ist ein Sack voll Ideen für's kommende Jahr, Rad- o. Weihnachtsgeschichten, sowie eine Tasse und evtl. Kostproben aus der Weihnachtsbäckerei!
- 04./06.12. Geislingen Seminar Radtourismus des LV Baden-Württemberg  
(Anmeldungen über PF 103, W-7320 Göppingen)
- 08.12. Düsseldorf Symposium "Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen"  
Info: LV NRW, Tel.: 0211-625748
- bis 20.12. Berlin Fotoausstellung "Schöne Autowelt" im Kreuzberg-Museum,  
Adalbertstr.95, W-1000 Berlin 36; tägl. außer montags  
von 14.00 - 18.00 Uhr; Info: Tel.: Bln. - 2588-6231



Die Radlersprechstunde im IGR-Büro ist mittwochs von 18.00-19.00 Uhr im Umweltzentrum auf der Schützengasse 18.

Sollten Sie für Ihre Rad-fahrenden Freunde noch ein passendes Weihnachtsgeschenk suchen, wie wär's mit einem

Jahres-Abo der

oder dem

93er  
Fahrradkalender



## SPEICHE

Info-Blatt der IG Radverkehr und des ADFC  
Dresden

Inhalt: alles, was Dresdner Rad-  
fahrer wissen müssen.

Verkehrspolitik - Radreisertips - Nach-  
richten - Termine



## Der grüne Pfeil - das Gegenteil der konfliktfreien Ampel !

Ab Januar 1993 wird der Grüne Pfeil auch an westdeutschen Ampeln anzubringen sein. Die dazu in den vergangenen beiden Jahren in der Öffentlichkeit geführte Diskussion zeigte, daß es den Politikern dabei doch nur um die Verflüssigung des Autoverkehrs in den Städten geht. Mit der Begründung, es sei "psychologisch für die neuen Bundesbürger nicht unwichtig, daß auch einmal eine ihnen vertraute Regelung bundesweit übernommen würde" (BVM G.Krause) kann keine Verkehrspolitik gemacht werden. Die Bezeichnung "Entscheidung der Vernunft" (Sachsens VM K.Schommer) bleibt eine abgedroschene Politikerphrase, wenn danach keine vernünftigen Argumente folgen.

In besonderem Maße betroffen sind von der Grüne-Pfeil-Regelung die Fußgänger, die schon jetzt im Stadtverkehr in der Unfallstatistik an der Spitze stehen. Allein die über 40.000 verunglückten Kinder pro Jahr nur in den Städten Deutschlands müßten eigentlich jedem verantwortungsbewußten Bürger klar machen, welche enormen Anstrengungen im Verkehrsbereich dringend notwendig sind. Die schrecklichsten Kinderverkehrsunfälle sind immer wieder Abbiegeunfälle. Deshalb wurde in den entsprechenden Richtlinien erst Mitte 1992 das sogenannte "Rundum-Grün für Fußgänger" neu eingeführt. Diese "konfliktfreie Ampelschaltung" verhindert generell, daß bei FußgängerGrün Fahrzeuge die Fußgänger behindern oder gefährden können. Der Grüne Pfeil stellt die Erfahrungen und Unfallauswertungen der letzten zwanzig Jahre auf den Kopf, er erhöht die möglichen Konflikte und ist damit das Gegenteil einer Verkehrssicherheitsmaßnahme! Der Grüne Pfeil ist Ausdruck einer Verantwortungslosigkeit insbesondere gegenüber sehbehinderten, älteren Menschen und Kindern! Deshalb fordern die Verkehrs-Umwelt- und Blindenverbände die Kommunalpolitiker und Verwaltungen auf, sich allen negativen Veränderungen zu Lasten der Fußgänger und Radfahrer entgegenzusetzen.

Die gemeinsame Stellungnahme mit 13 Argumenten gegen den Pfeil (wovon einige nachfolgend genannt werden) ist für 4,-DM in Briefmarken beim Fußgängerschutzverein FUSS e.V., Kirchstr.3, W-1000 Berlin 21 erhältlich. Wer Hintergrundinformationen über die politische Durchsetzung dieses weltweit einziartigen Blechschildes erhalten möchte, muß 10,-DM bezahlen (auch gegen Rechnung).

1. Die Aussage, daß sich der Grüne Pfeil in der DDR bewährt hat, zeigt in einem erschreckenden Maße, mit wie wenig Sorgfalt in Deutschland verkehrssicherheitspolitisch relevante Entscheidungen getroffen werden.

In der 1991 (nicht)veröffentlichten Studie der Bundesanstalt für Strassenwesen BAST Außenstelle Berlin ist zu dieser Aussage nachzulesen: "Da die Einführung der Grünpfeil-tafel aufgrund einer politischen Entscheidung erfolgte und nicht auf Ergebnisse wissenschaftlicher Analysen oder Auswertungen des Unfallgeschehens beruhte, gibt es aus dieser Zeit und seither kaum Untersuchungen, die die Vor- und Nachteile der Grünpfeilregelung beschreiben." Das Wort "kaum" kann eher als Übertreibung angesehen werden. Es gibt aus der DDR-Zeit keine Unfalldaten, aus denen nun nachträglich eine Bewährung aus der Sicht der Verkehrssicherheit abzuleiten wäre. Selbst wenn es sie geben würde, hätten sie für die heutige und zukünftige Situation im Straßenverkehr kaum eine Bedeutung, denn die DDR hatte nur in etwa einen halb so hohen Motorisierungsgrad.

2. Die eilige Einführung des Grünen Pfeils auch in den alten Bundesländern legt den Verdacht nahe, die verantwortlichen Politiker rechnen mit einem ungünstigen Abschneiden des Grünen Pfeils in dem bisher geplanten und nun verworfenen Modellversuch.

Es gibt weltweit nur eine einzige umfassende Unfallanalyse aus den USA. Nach der Einführung der "Right Turn on Red"-Regelung in einigen Bundesstaaten im Jahre 1975 nahmen in den neun analysierten Bundesstaaten die Verkehrsunfälle insgesamt um mindestens 14 % zu. Besonders betroffen waren die Fußgänger. In den zwei Jahren nach

(Fortsetzung Seite 3)

der Einführung war die Zahl der Fußgängerunfälle etwa doppelt so hoch wie in den zwei Jahren zuvor. In den USA wird deshalb die Abschaffung dieser Regelung von Verbänden und Wissenschaftlern gefordert und dazu angemerkt, daß "die RTOR-Regelung speziell in Großstadtgebieten mit intensivem Fußgängerverkehr als Energiespar- und Umweltschutzmaßnahme aufzuheben sei, da die Sicherheit dadurch unverhältnismäßig vermindert werde."

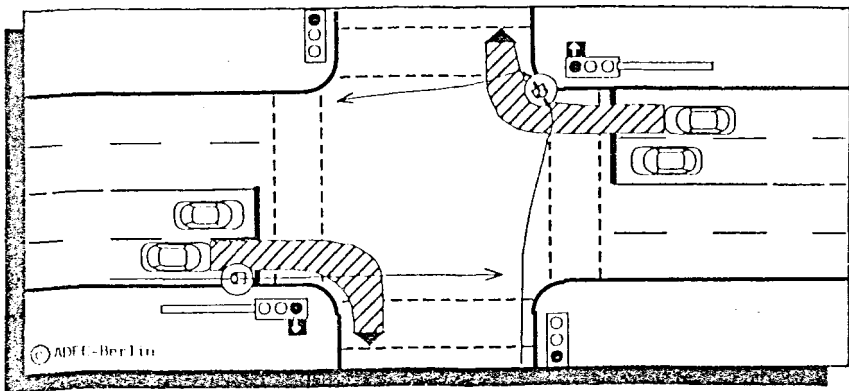
3. Die noch immer verbreitete Aussage, die Entscheidung für die Verlängerung der Übergangsregelung und nun auch für die bundesweite Einführung beruhe auf neueren Untersuchungen in Deutschland, nach denen der Grüne Pfeil die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt, ist in mehrfacher Hinsicht falsch.

Bisher liegen zwei oberflächliche und methodisch überaus mangelhafte Studien der bereits erwähnten BAST und der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden vor, deren Ergebnisse 1991 zusammengefaßt wurden. "In Berlin wurden drei Knotenpunkte beobachtet. Die Beobachtungszeit betrug insgesamt 10 Stunden." In Dresden wurde insgesamt 52 Stunden "beobachtet" und bei einer Umfrage sprachen sich 92 % aller Befragten für die Beibehaltung des Grünen Pfeils aus. Befragt wurden freilich nur Kraftfahrer. Die für Verkehrssicherheit zuständige höchste Bundesbehörde BAST kam zu der unüberprüfbareren Aussage: "Eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit habe es nicht gegeben."

Schon die Absolutheit dieser wissenschaftlich unhaltbaren Formulierung macht deutlich, daß hier keine Unfall-Untersuchungen vorgelegt wurden sondern Auftragsstudien (beide im Auftrag des Bundesverkehrsminister) für die Durchsetzung der gewünschten Politik. Auch ohne vorhandene Unfallanalysen läßt sich nicht wegdiskutieren:

9. Die Radfahrer sind Verkehrsteilnehmer, die einerseits vom Grünen Pfeil durchaus profitieren können, wenn sie selbst rechts abbiegen möchten; die aber andererseits zu den Betroffenen gehören, wenn sie geradeaus fahren möchten oder links abbiegen wollen.

Insbesondere bei vorhandenen Radwegen ist die Hauptunfallursache das Abbiegen von Autofahrern, ohne den geradeaus fahrenden Radler zu beachten. Die Kombination Grüner Pfeil + Radweg ist bisher sehr selten, die daraus sich ergebenden Unfallgefahren wurden bisher dementsprechend nicht beachtet. An Kreuzungen ohne Radwege lassen sich bereits heute Probleme mit den indirekt links abbiegenden Radlern feststellen. Sie stehen den bei Rot rechts abbiegenden Fahrzeugen im Wege und werden rigoros abgeschnitten.

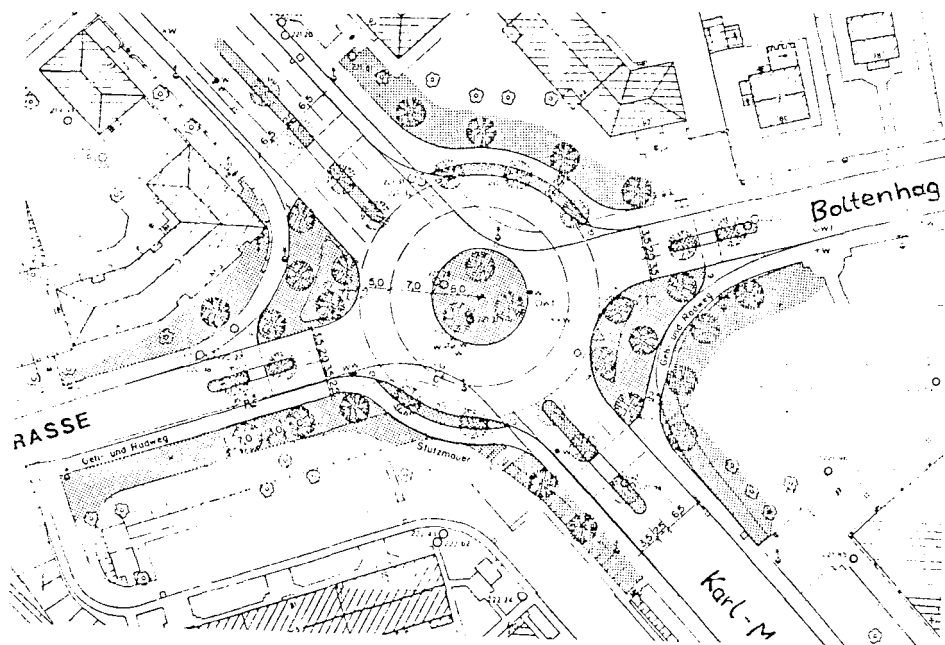


Verkehrsplanung aktuell

Das private Planungsbüro Niggel+Partner befaßt sich derzeit mit der verkehrstechnischen Neugestaltung der Kreuzung Boltenhagener-/K.-Marx-Str. in Dresden-Klotzsche. Einen ersten Vorschlag stellte Herr Niggel in der September-Leitungssitzung vor. (s. Skizze)

In der Diskussion wurde dieser von den Anwesenden IG-Mitgliedern jedoch für den Radverkehr als ungünstig eingeschätzt, da die Wege für Radfahrer weggeführt und damit unzumutbar weit werden, dadurch auch der Blickkontakt zwischen Auto- und Radfahrern verloren geht und die Radler außerdem gezwungen wären, die Straße als Fußgänger zu queren. Um weite Wege zu sparen würde der Radweg wahrscheinlich auch in Gegenrichtung befahren werden.

Es wurde deshalb vorgeschlagen, die Radfahrer auf einem Radstreifen innerhalb des Kreisverkehrs mitzuführen. Herr Niggel hielt seine Variante zwar für sicherer, versprach aber dennoch, diesen Vorschlag zu untersuchen und in seine Planung einzubeziehen. Erfreulich war für die IGR der Fakt, daß sie rechtzeitig in die Planung einbezogen wurde.

Bornholm

Aktive Jungseniorin sucht für Juli '93 unkomplizierte, naturverbundene Radlerin, die Lust hat, die Insel kennenzulernen. (Dauer ca. 2 Wochen, Ferienhaus o.ä.)

Meldungen an Ursula Müller über ADFC Dresden, PF 509, 0-8012 Dresden  
oder mittwochs zur Radlersprechstunde

An dieser Stelle veröffentlichen wir auszugsweise zwei Schreiben der IGR (incl.) Antwortschreiben) an die Dresdner Stadtverwaltung Dezernate Finanzen und Ordnung und Sicherheit, in denen auf die mangelhafte Projektierung und Ausführung neuer Radwege und die daraus entstehenden Folgen aufmerksam gemacht wurde.

### Einsatz kommunaler Mittel für den Bau von Radverkehrsanlagen

Sehr geehrter Herr Dr. Höß,

mit Entsetzen müssen wir konstatieren, wie unzweckmäßig die dem Dresdner Straßen- und Tiefbauamt zum Bau von Radwegen zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel eingesetzt werden. Der überwiegende Teil der in den letzten zwei Jahren in Dresden neugebauten Radwege ist kaum vernünftig zu befahren und bringt somit der eigentlich zu fördernden Zielgruppe Radverkehr mehr Nachteile als Nutzen. Speziell betrifft das die Radwege auf Gehbahn-Niveau. Eine konkretere Beschreibung entnehmen Sie bitte der Anlage.

Nach unseren Informationen gibt es zwei Hauptgründe für diese sich ständig wiederholenden Fehlleistungen - einerseits Planung und Projektierung unter Ignorierung inzwischen anerkannter neuer Technik- und Sicherheitsstandards - andererseits unzureichende Qualitätskontrolle bei der Abnahme von neu entstandenen Verkehrsbauten.

Für die Stadt Dresden bedeutet dies zusätzlichen Finanzbedarf zur sicherheitsgerechten Nachbesserung gerade erst entstandener Radwege (Gewährleistung der Verkehrswegesicherungspflicht), gleichzeitig tritt aber der mit den Bauaufwendungen beabsichtigte Effekt der umweltentlastenden Radverkehrsförderung kaum ein.

Wir nehmen an, daß Ihr Dezernat bei der angespannten Haushaltslage der Stadt größtes Interesse am zweckdienlichen Einsatz der öffentlichen Mittel hat. Wir empfehlen Ihnen daher dringend, im Dezernat Bauverwaltung auf die Lösung der anstehenden Probleme hinzuwirken. Speziell das Straßen- und Tiefbauamt sollte beauftragt werden, bei der Projektierung von Radverkehrsanlagen vom aktuellen Stand der Technik auszugehen und die Ausführung vergebener Aufträge beispielsweise durch probeweises Befahren der neuen Strecken mit einem Leichtlauf- oder Rennsportrad zu kontrollieren. Zur abschließenden Qualitätskontrolle (Abnahme) von größeren Bauvorhaben, die den Radverkehr betreffen, sollte der ADFC definitiv einbezogen werden, wie das beispielsweise in Leipzig geplant ist.

\* \* \*

Natürlich haben Sie Recht, wenn Sie fordern, daß öffentliche Steuermittel zweckmäßig eingesetzt werden müssen. Ihre darauf bezogene Kritik habe ich zur Kenntnis genommen und sie an das Dezernat für Bauverwaltung weitergeleitet.

### Antrag zur Aufhebung gefährlicher Radwege

Sehr geehrter Herr Dr. Ihme,

wir wenden uns mit diesem Schreiben wegen des katastrophalen Sicherheitszustandes auf neuingerichteten Dresdner Radwegen an Sie, weil unsere Hinweise und Gespräche zur Thematik mit Vertretern des Ordnungsamtes und des Straßen- und Tiefbauamtes bisher nicht zur Vermeidung der äußerst unfallträchtigen Stellen führte.

Speziell mit der Freigabe der beiden Radwege Ammonstr./Könneritzstr. und Reicker Str. wurde den Benutzern ein nicht zu akzeptierendes Gefahrenpotential zugemutet, Fußgänger werden in ähnlicher Weise gefährdet. In unserer wöchentlichen Sprechstunde haben wir zur dargestellten Problematik bereits mehrere Anfragen und Beschwerden entgegennehmen müssen.

(Fortsetzung Seite 6)

Aus den genannten Gründen beantragen wir die sofortige Aufhebung der beiden Radwege Ammonstr./Könneritzstr. und Reicker Str., da sie im jetzigen Zustand extrem unfallfördernd sind. Wir glauben nicht, daß Ihr Dezernat die Verantwortung für die Freigabe der beschriebenen gefährlichen Radwege übernehmen kann. Parallel dazu sollte das Straßen- und Tiefbauamt beauftragt werden, sicherheitstechnische Mängel an den Radwegen zu beheben, bei denen nicht Platzmangel - sondern unvollkommene Planung bzw. Bauausführung Ursache des Sicherheitsdefizits sind. Diese nachgebesserten Radwege sollten dann auch wieder mit einem Radwegschild und der damit verbundenen Benutzungspflicht versehen werden.

\* \* \*

Mit der Erhöhung der Verkehrsdichte und einer Fehlinterpretation des Freiheitsbegriffes nimmt die Radikalisierung einzelner Gruppen von Verkehrsteilnehmern zu, die gegenseitige Akzeptanz und Rücksichtnahme vermissen lassen.

Bei einer Inanspruchnahme gemeinsamer Verkehrsflächen durch verschiedene Gruppen von Verkehrsteilnehmern (z.B. Radfahrer - LKW/PKW, Radfahrer - Fußgänger) kommt es somit immer häufiger zu Gefährdungen.

In vielen Situationen kann man durchaus von Verkehrsrowdium sprechen. Hierbei machen auch Radfahrer keine Ausnahme.

Eine Annäherung der mitunter konträren Ansichten verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen erweist sich als schwierig. Innerhalb dieser Gruppen sind die Meinungen auch nicht einheitlich.

Zu den Gefahrenpunkten ist zu sagen:

- Fehlende Sichtbeziehungen zwischen Radweg und anderen Verkehrsteilnehmern vor und an Knotenpunkten sind nicht immer zu vermeiden, bedingt durch entsprechende bauliche Einschränkungen (Masten, Verkehrszeichen, Grundstücke).
- In Beratungen mit Behindertenverbänden wurde eine Bordsteinabsenkung von 3cm festgelegt. Bestehende Bordabsenkungen können teilweise 6cm betragen.
- Die Hauptstraße begleitende Radwege sind nicht unbedingt schlecht erkennbar. Sichtbehinderungen an Kreuzungen und Einmündungen von Straßen zwingen Fahrzeugführer, weit vorzufahren. Sie stehen somit im Fahrbereich des Radfahrers und zwingen zum Halt oder Ausweichen.
- Bauliche Trennung von Rad- und Gehbahn ist nur dort möglich, wo eine bauliche Breite von 3m insgesamt auch über eine längere Strecke gegeben ist.
- Hindernisse wie Kanalisationselemente sind unvermeidbar. Hier sollten günstige Angebote von Herstellerfirmen geprüft werden.
- Verkehrszeichen und Haltestelleneinrichtungen sind teilweise durch Firmen unsachgemäß aufgestellt worden und müssen überprüft und abgeändert werden.

## Wege für mehr Radfahrer

Es gibt kein anderes Thema im Verkehrsbereich, über das in den letzten Jahren so viel geschrieben wurde wie über den Fahrradverkehr. Nun haben noch der *Arbeitskreis Verkehr und Umwelt - UMKEHR e.V.* und die *Grünen RadlerInnen* eine Broschüre »Wege für mehr Radfahrer« herausgebracht. Was bringt sie neues? (aus Berliner Radler 18/92)

Diese Broschüre ist eine geballte Zusammenfassung von Fakten und verkehrspolitischen Argumenten, die den derzeitigen Stand der Diskussion zum Thema Radverkehrsanlagen in Städten wiedergibt - allerdings mit dem zu erwartenden radikalen Standpunkt der Herausgeber.

Die erste Hälfte ist ein »Was Sie schon immer gegen Radwege hatten« in komprimierter Form. Für

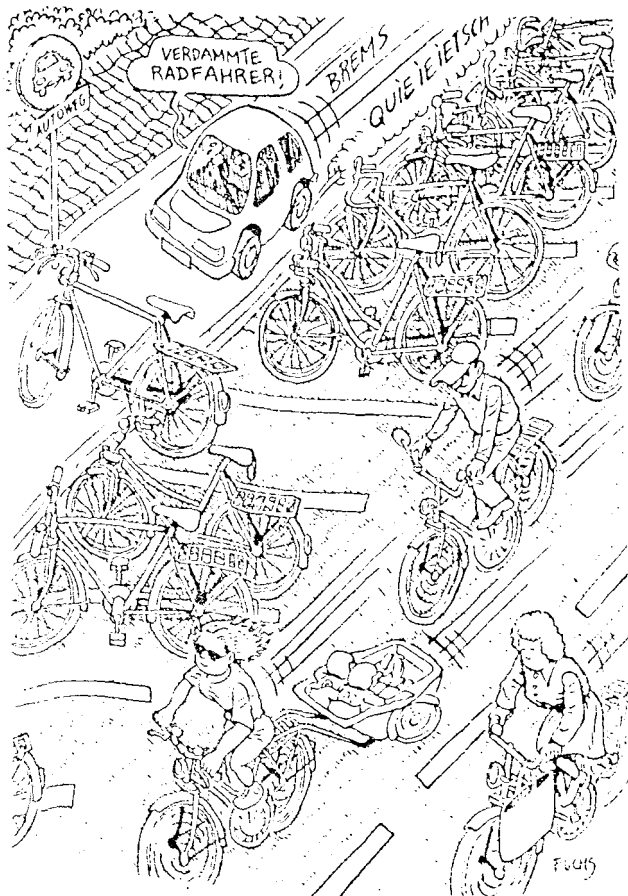
die nächste Diskussion mit verkehrspolitischen Besserwissern ist man damit hoffentlich gut gerüstet. Seit einem Jahrhundert schon fordern die Radfahrerorganisationen zwar spezielle Wege für Radler, doch inzwischen ist es höchste Zeit zum Umdenken. Die früheren Radler wollten besseren Fahrradbelag und weg von den Gehwegen. Ob mit oder ohne ihren Willen, es wurden meistens die üb(ich)en Radwege gebaut. Spätestens seit den 50er Jahren werden die Radler aber von Politikern und Planern den Fußgängern zugeordnet - Hauptsache, sie sind weg von der Straße.

Um dieses Problem geht es auch in der zweiten Hälfte der Broschüre. Denn alle »Verantwortlichen« haben inzwischen verbal die Radverkehrsförderung ganz oben auf ihren Hitlisten. Aber wie sie das bewerkstelligen wollen, läßt nur einen Schluß über ihre wahren Absichten zu: Radverkehrsförderung darf nicht den Autoverkehr behindern.

Genau das aber, so die Herausgeber, ist die Ursache, warum der Radverkehr in Deutschland so unbedeutend geblieben ist: Radfahren ist **nicht** sicher und komfortabel. Und alle bisherigen internationalen Erfahrungen haben zumindest eines sicher ergeben: Das wichtigste

Instrument auch zur Förderung des Fahrradfahrens ist die Reduzierung und Verlangsamung des Autoverkehrs.

Die Broschüre hat vierzig Seiten und kostet 4,- DM, bei Abnahme von mindestens 10 Exemplaren je 2,50 DM plus Porto und Verpackung. Bestellen kann man sie bei UMKEHR e.V., Kirchstraße 4, 1000 Berlin 21, Tel. 392 61 46.



Das Verkehrsforschungsinstitut SOCIAL-DATA GmbH ist im Namen des Dezernates für Stadtentwicklung, Abt. Verkehrsplanung beauftragt worden, in ca. 750 Dresdner Haushalten eine Befragung in Bezug auf täglich zurückgelegte Wege und die entsprechende Verkehrsmittelwahl durchzuführen.

Aufatmen können die Verkehrspolizisten am Schiller- und Lenneplatz, denn die Stadtverordneten haben endlich dem Bau von Lichtsignalanlagen an diesen beiden Kreuzungen grünes Licht gegeben. Desweiteren befürworteten sie den Ausbau der Dohnaer Straße (B172) inklusive die Sicherung einer Stadtbahntrasse zwischen Spitzwegstr. und Langer Weg.

Am Pirnaischen Platz wurde auf der St. Petersburger Straße in Richtung Carola-Brücke eine Bus- Radspur eingerichtet, die ein sichereres Queren dieser hochgefährlichen Kreuzung ermöglicht. Im vergangenen Jahr verunglückte hier ein Radfahrer tödlich.

Junge "Meister auf zwei Rädern" wurden kürzlich in Sachsen ermittelt, Der Schülerwettbewerb, der gemeinsam von AOK und ADAC organisiert wird, soll der Verkehrserziehung und Sicherheit junger Radfahrer dienen. Ob allerdings "verkehrsgerechte" Kinder geben wird, ist fraglich. Vielmehr sollten diese Institutionen ihren Einfluß für eine kindgerechte Verkehrspolitik geltend machen, zu der als allererstes "Tempo 30" in den Städten gehört.

Wer als Fahrradpate dem Jugendhilfe Ostafrika e.V. einen Betrag in das (Finanz-)Säckel wickeln möchte, um das Transportmittel-Projekt für die Jugendgruppen in Süduganda zu unterstützen (s. SPEICHE 9/92), für den veröffentlichen wir nochmal die Spendenkto.-Nr. 100 95 27 37 bei der Sparda-Bank Karlsruhe BLZ 660 905 00.

Die IGR sucht immernoch eine(n) Gestalter(in) für ihren Schaukasten im Bahnhof Mitte. Interessenten melden sich bitte in der Geschäftsstelle.

Autor(inn)en sucht die ADFC-Bundesgeschäftsstelle für die Länder\_Infos: Griechenland, Portugal, GUS-Staaten, sowie die Infos "Fahrradsättel und Sitzhaltung" und "Pflege und Wartung von Fahrrädern. Desweiteren werden noch Vorschläge für neue gute Kinder- und Lastenanhänger gesucht, um das Info "Fahrradanhänger" auf den neuesten Stand zu bringen. Interessenten wenden sich bitte an Gabi Bangel/BGst ADFC e.V. PF.107747, W-2800 Bremen 1

Spontanität sollten sich diejenigen Radler abgewöhnen, die die neuen Fahrradabteile im InterRegio benutzen wollen. Zum einen kann es passieren, daß die 8 vorhandenen Plätze schon ausgebucht sind und zum anderen kommt ihnen das teuer zu stehen. Denn wer die Reservierungspflicht (zu einem Unkostenbeitrag von 3,50DM +Fahrradkarte) nicht bis einen Tag vor Reiseantritt wahrnimmt, hat im Zug den unbedeutenden Preis von 8,40DM+Fahrradkarte zu zahlen. Aus der (nicht unerklärlichen) Angst vor Überfüllung wird durch diesen bürokratischen Aufwand (auch Service genannt) der Preis immer weiter in die Höhe gesteigert.

#### 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.