

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

4. Jahrgang

Juli/ August

7/8/1993

Auch in den Sommermonaten
jeden Mittwoch von 18-19 Uhr
Radlersprechstunde im
Umweltzentrum, Schützengasse 18.
Tel.: 2810175 / 2811959

Termine für Fahrradfreunde

- seit
26.06.-01.08. "Elbelängs - eine Radtour" Info: ÖkoProjekt Elberaum
Tel: 2326113 / 2381065
- 07.07. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes
Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden
- 10./11.07. Kassel Tagung des ADFC-Fachausschusses Verkehrsplanung
- 14.07. Dresden 17.30 Uhr, Ecke Zschonergrundstr./Meißner Landstr.
kurze Radtour in den Zschonergrund zur 6. IGR-Geburts-
tagsfeier, kulinarische, u.a. Geburtstagsgeschenke,
Trinkgefäße sowie Ideen zur weiteren Arbeit werden
gern entgegengenommen
- 23.-25.07. Erfurt Tagung des ADFC-Fachausschusses Öffentlicher Verkehr
- 24.07. Sachsen Radrennen "Quer durch Ostsachsen" (ca. 220 km), Wer-
tungslauf zum Sachsen-Cup, Info: Rainer Nitschmann
Tel.: 579189 (Priv.) / 3478330 (Dientl.)
- 25.-28.07. Dresden Sternradtour zum Umweltfestival "Auftakt", Teilnahme
auch auf Teilstrecken möglich, Info: Alexander Heilfort,
Pillnitzer Landstr.138, Tel.: 377452
- 08.08. Dresden 9.00 Uhr, Bühlau, S.-Rädel-Platz, Endhaltestelle Li. 11,
ADFC-Radtour ins Schönfelder Hochland (ca. 25 km)
- 14.08. Neustadt Radtour durch das obere Kirnitzschtal, Info: s.S.4
- 21.08. Sachsen Radrennen "Quer durch das Erzgebirge" (ca. 210 km),
Info: s. 24.07.
- 22.08. Radeberg 9.00 Uhr, Stadion Schillerstr., AOK-Radtour in den
Uttewalder Grund
- 29.08. Dresden 9.00 Uhr, Schloßplatz, ADFC-Radtour entlang des Elb-
radwegs nach Pirna (ca. 25 km)



++ unsere Postanschrift ab 1.Juli: ADFC Dresden, PSF 120509, 01007 Dresden ++

Rund um den Postplatz - Vor Ort in Dresden-Mitte

Ziel der Beratung, an der Vertreter des Stadtplanungs- und Ordnungsamtes sowie der IGR teilnahmen, war es, die Verkehrsbedingungen für Radfahrer am Postplatz zu verbessern.

1. In Gegenrichtung zu der bereits existierenden Radroute Wilsdruffer Straße - Schweriner Straße wird jetzt die Postplatzquerung aus Richtung Schweriner Straße in die Wilsdruffer Straße eingerichtet. Der Weg führt durch den Haltestellenbereich Postplatz auf der Schweriner Straße, rechts in die Marienstraße abbiegend und von dort besteht die Möglichkeit geradeaus zu fahren, oder sich nach links in den Radstreifen auf der Wilsdruffer Straße einzuordnen.
2. Zwischen den Haltestellen Postplatz auf der Schweriner Straße und Theaterstraße wird ein gemeinsamer Fuß-/Radweg eingerichtet und die erforderlichen Beschilderungen und Bordabsenkungen ausgeführt.
3. Zur Freigabe der Durchfahung für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße in die Theaterstraße (Richtung Postplatz), erbat sich das Ordnungsamt Bedenkzeit.
4. Dagegen lehnte es die Öffnung der Wallstraße für Radfahrer in Gegenrichtung, sowie eine Nord-Süd-Querung des Postplatzes (aus der Ostra-Allee in die Marienstraße) sofort ab. Schade, denn mit ein wenig Bedenk- und evtl. einer befristeten Probezeit wäre eine Lösung möglich gewesen.

Was Fotos bewirken können ...

Die Fotoausstellung der IGR und die Diskussion vor dem Straßen- und Tiefbauamt (STA) gaben demselben doch Anstoß sich mit den dokumentierten Beispielen auseinanderzusetzen und Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

Demnach soll ab jetzt

- an unsignalisierten Knotenpunkten die Radbahn straßenparallel geführt werden und an signalisierten Knotenpunkten eine Lösung unter Berücksichtigung einer effizienten Signalisierung geschaffen werden.
- bei der nachträglichen Freigabe von Gehbahnen für den Radverkehr, die sich daraus für Fußgänger und Radfahrer ergebenden Probleme, wie nutzbarer Querschnitt und Bordabsenkungen, vorher kritisch geprüft werden.
- Bordabsenkungen gemäß der Amtsanweisung 10/92 (d.h. =3 cm) hergestellt werden und diese bei der Baustellenabnahme auch kontrolliert werden.
- die DVB AG aufgefordert werden, Gleisüberfahrten im Zuge von Radfurten in einen verkehrssicheren Zustand zu versetzen.
- bei der Projektierung/Aufstellung von LSA-Masten und VZ-Pfosten auf den für Radfahrer notwendigen Verkehrsraum von 1 m geachtet werden.
- die Projektierung der Anfangs- und Endpunkte von Radwegen eindeutig und logisch erfolgen. Der Verflechtungsbereich mit dem Kfz-Verkehr soll übersichtlich und sicher, u.Umständen durch Fahrbahnmarkierungen, angelegt werden.
- die Pflege und Zustandserhaltung durch das Grünflächenamt gewährleistet werden.

Damit all diese Festlegungen nicht nur auf dem Papier stehen, sondern auch umgesetzt werden, wurde die Mithilfe der IGR erbeten. Da auch wir nicht den Überblick über das gesamte Stadtgebiet behalten können, sind wir auf die Alltags- und Freizeitradler angewiesen und bitten alle die Mängel, derart wie oben aufgeführt, feststellen, sei es brieflich oder telefonisch, an uns weiterzugeben. Telefonisch ist die Geschäftsstelle immer mittwochs unter 2810175 oder 2811959 zu erreichen.

Das "1. Fachgespräch zwischen den Ämtern" in Sachen Radverkehr fand am 14.06. im Straßen- und Tiefbauamt statt. Anwesend waren Vertreter des Ordnungs-, Stadtplanungs- und des gastgebenden Amtes sowie der IGR. Dr. Dietze, Ltr. des Straßen- u. Tiefbauamtes, hielt damit Wort, nachdem er kürzlich während der IGR-Fotoaktion vor seinem Amt die Notwendigkeit einer solchen ämterübergreifenden Zusammenkunft betont hatte. Thema war u.a. die schleppende Realisierung der, bei den gemeinsam mit Vertretern der anwesenden Ämter durchgeführten Ortsbegehungen, festgelegten Maßnahmen. Bleibt zu wünschen, das diesem Treffen weitere folgen werden.

Am 15.06. lud die Abteilung Verkehrsplanung im Stadtplanungsamt zu einer Beratung, in der **Untersuchungen zu Radverkehrsplanungen** vorgestellt wurden. Erstes Untersuchungsobjekt war der Fritz-Förster-Platz, der ja bereits im vergangenen Jahr im Blickpunkt der IGR gestanden hatte. Es erwies sich, das die damaligen Vorstellungen der IG, in der jetzigen Planungsvariante ähnlich wieder auftauchten und sie somit perspektivisch richtig waren. Die zweite Planungsaufgabe betraf die Nord-Süd-Radhaupttrasse im innerstädtischen Bereich, die auf der Grundlage der Planungen der Fa. "agro-consult" (s. Speiche 9/92) untersucht wurden. 90% der verkehrsgartenähnlichen Knotenpunktszufahrten wurden korrigiert und die Trasse damit fahradfreundlicher. Beide Planungsuntersuchungen wurden von der Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) Hannover durchgeführt.

Auf ihrer Sitzung am 27.05. beschlossen die Stadtverordneten das **Rahmenkonzept Stadtentwicklung als Zwischenbericht 1992 zum Flächennutzungsplan**. Es soll in angemessenen Zeitabständen fortgeschrieben werden. In Ergänzung dazu sind das Planungsleitbild Innenstadt sowie das Verkehrskonzept gesondert zu beschließen.

In der gleichen Stadtverordnetesitzung wurde der Oberbürgermeister beauftragt, das Programm zur Verkehrswegesicherung und Bevorrechtigung des ÖPNV in Dresden - **Beschleunigungsprogramm 1993-1995** - auf der Grundlage der jeweils gültigen Haushaltssicherung durchzusetzen. In die Vorlage aufgenommen wurde die Möglichkeit der Prüfung zur Mitbenutzung von Busspuren durch Fahrrad und Taxi.

Das Stadterneuerungsamt eröffnete am 16.06. ein **"Vor-Ort-Büro"** in der Gorbitzer Robinienstraße 35. Es soll Anlaufstelle für Bürger, Initiativgruppen, Eigentümer und Investoren sein, die bereit sind die Zukunft ihres Stadtteiles mitzugestalten. Gefragt sind u.a. die Radwegwünsche der Gorbitzer, sowie ihr Engagement zur Begrünung des Stadtteils. Ansprechpartner ist Peter Follin und geöffnet ist mittwochs alle zwei Wochen zwischen 15 und 19 Uhr.

Vom 1.07. bis 31.08. 1993 gilt für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5t sowie Anhänger hinter Lkw eingeschränktes **Sonnabend-Fahrverbot**, zusätzlich zu den Fahrverboten an Sonn- und Feiertagen. In Sachsen betrifft das die A4 ab Dresden in Richtung Erfurt und die gesamte A13.

Die Stadtverwaltung bietet Dresdner Jugendlichen im Alter von 16-27 Jahren noch Plätze im **Freiwilligen Ökologischen Jahr** ab Herbst 1993 an. Voraussetzung ist ein Schulabschluss. Einsatzorte sind das Grünflächen- und das Umweltschutzamt. Bewerbungen an: Sabina Zimmermann, Haus der Jugend, Wiener Str. 41, 8020 Dresden. Tel.: mittwochs 4640255

In Nottingham findet vom 6. bis 10. September 1993 die **7. VeloCity-Konferenz** statt. Unter dem Titel "The civilized city, responses to new transport priorities" werden 70 ReferentInnen umfassend über die neuesten Entwicklungen in Politik, Planung und Technik beim Fahrrad berichten.

Radtour durch das obere Kirnitzschtal

Gemeinsam mit dem Klub tschechischer Touristen (KCT) Krasna-Lipa und dem Sächsischen Bergsteigerbund Neustadt plant der ADFC Dresden im Rahmen der deutsch-tschechischen Veranstaltung "Skalni mi hradky" - "Zu den Felsenburgen des Elbsandsteins"

am Sonnabend, dem 14. August 1993

eine Radtour von Neustadt (Sachs.) nach Krasna Lipa durch das reizvolle obere Kirnitzschtal. Dabei soll (mit Sondererlaubnis) der Grenzübergang Hinterhermsdorf - Zadni Doubice benutzt werden.

Die Streckenführung ist wie folgt vorgesehen:

Die 1. Tour beginnt in Neustadt (Sachs.) am Bahnhof zwischen 6 und 8 Uhr und führt über- Krumhermsdorf - Schönbach - Sebnitz - Helligewalde - Saupsdorf - Gnauckmühle - Hinterhermsdorf - Neudorf - Grenzübergang Zadni Doubice - Kirnitzschtal - Khaatal - Kyjov - nach Krasna Lipa (Sportplatz) und zurück über Krasny Buk - Vlci Horn - Brtniky - Mikulasovice - Dolni Poustevna - Grenzübergang Sebnitz - Langburkersdorf - nach Neustadt.

Wegen günstigerer Zugverbindung von Dresden beginnt die 2. Tour in Bad Schandau, führt über Hinterhermsdorf zur Grenze und dann weiter wie oben.

Die Touren können individuell oder in der Gruppe durchgeführt werden. In Krasna Lipa ist Pause und Treffen mit den tschechischen Radfreunden. Wer will, kann hier zelten (eigenes Zelt mitbringen) und am nächsten Tag zurückfahren.

Weitere Informationen:

Sächsischer Bergsteigerbund
Neustadt
Heinz Martin
August-Bebel-Str. 57
0-8355 Neustadt (Sachs.)

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Ortsgruppe Dresden
Schützengasse 18
0-8010 Dresden (neu 01007)
Postfach 509 (neu 120509)
Telefon: 0351/281 1959

ADFC warnt deutsche Radurlauber in Österreich: Auf Radwegen andere Vorfahrtregelung !

In Österreich gelten für Radfahrer auf Radwegen andere Vorfahrtregelungen als in Deutschland. Während in Deutschland für Radfahrer auf Radwegen die gleichen Vorfahrtregelungen wie für Kfz-Fahrer auf der parallel verlaufenden Fahrbahn gelten, müssen Radfahrer in Österreich an Kreuzungen ohne Ampel mit einer gelb markierten Radfahrereinfahrt dem querenden Verkehr Vorfahrt gewähren. Im Laufe des Sommers soll diese Regelung in Österreich auf alle Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage und markierte Radfahrereinfahrt ausgedehnt werden. Der ADFC fordert alle Radurlauber auf, diese vom deutschen und europäischen Verkehrsrecht abweichende Regelung in Österreich sorgfältig zu beachten. Im Falle eines Unfalls müssen Radfahrer für den Schaden voll aufkommen.

Sieben auf einen Streich - Radtouren-Empfehlungen aus Österreich

Jeweils sieben Radrouten und sieben radfreundliche Städte wurden von den Fremdenverkehrsverbänden in einer Broschüre zusammengestellt. Diesen gerafften Überblick entnahm ich dem österreichischen "Drahtesel" (4/5 93).

Bludenz ist Ausgangspunkt der **Walgau-Rheintal-Bodensee-Tour**. Entlang der Ill fährt man an Baggerseen und Auwäldern vorbei nach Feldkirch und im Rheintal an das nördliche Bodenseeufer. Die gesamte Strecke ist 320 km lang und größtenteils eben, Rad- und Wirtschaftswegen überwiegen.

Durch eine der schönsten Gebirgsgegenden Österreichs geht der **Inntalradweg**. Start in Landeck, weiter durch Imst nach Innsbruck, Hall, Kufstein. Von da an gibt es Anschlüsse nach Bayern oder nach Nußdorf. Auch dieser Radwanderweg ist zumeist eben und überwiegend asphaltiert (Gesamtlänge 150 km).

Am Rande des Nationalparks Hohe Tauern radelt man der Salzach entlang über den **Tauernradweg**. Von Krimml strampeln wir gemütlich zu den Stauseen der Pongauer Salzachkraftwerke, weiter durch die wildromantische Liechtensteinklamm vorbei am Gollinger Wasserfall nach Hallein und schließlich nach Salzburg. Gesamtlänge: 175 km.

Ausgangspunkt des **Drauradweges** ist Sillian in Osttirol. Durch das Pustertal fährt man bis Lienz und dann ins Obere Drautal. Villach, Faaker See oder Wörthersee sind weitere Etappen bis zum Ziel in Völkermarkt. Ebenes Gelände, 230 km, für Familientouren geeignet.

Von ganz anderem Kaliber ist der **Muradweg** mit einem Höhenunterschied von 1700 m. Der Anstieg zur Murquelle ist recht anspruchsvoll, dann geht's das Murtal bergab. Durch die Beckenlandschaft des Salzburger Lungaus vorbei an der Wallfahrtskirche St. Leonhard erreicht man bei Predlitz die Steiermark. Murau, Unzmarkt, Judenburg,

Knittelfeld, Bruck an der Mur sind die nächsten Etappen. Dann durch das Murtal nach Graz, und zuletzt nach Bad Radkersburg. Stattliche 340 km sind zu bewältigen.

Zwischen Linz, Steyr und Wels verläuft der **Kultur-Radweg** auf verkehrsarmen Gemeinde- und Nebenstraßen. Auf 140 km radelt man über die Hügel des Voralpenlandes vorbei an den typischen Vierkanthöfen des oberösterreichischen Traunviertels.

Eine Kurzbeschreibung des **Neusiedlersee-Radweges**, sowie der Stadtradtouren ersparten sich die Autoren. Deshalb sei zum Schluß noch einmal auf die Quelle, die Broschüre "Radtouren in Österreich" verwiesen, die bei der Österreich-Werbung, Tel. 0222/587 2000 erhältlich ist, sowie auf diverse Radwanderkarten aus Österreich.



Fahrradbibliothek Dresden

bei Johannes Meusel
Wilhelm-Franke-Straße 26
01219 Dresden
Tel. 5985306 (dienstl.)

Dänemark

Worin liegt eigentlich der Reiz Dänemarks? Nun, es ist umso abwechslungsreicher, je weiter man nach Norden kommt. Das Land ist mitnichten flach wie Schleswig-Holstein, sondern sehr hügelig; es gibt kurze, aber steile Anstiege mit den entsprechenden Abfahrten. Im Küstenbereich wechselt sich Landwirtschaft ab mit Heidelandwirtschaft und kleinen Wäldern. Mit einem kräftigen Wind, meist aus westlichen Richtungen, muß man immer rechnen. Er sorgt für ein angenehmes Klima und stärkt die Willenskraft.

Die Halbinsel Jütland, die sich nördlich an Schleswig-Holstein anschließt, eignet sich schon von seiner Besiedlungsstruktur gut für Radreisende. Es gibt viele kleinere Orte und noch mehr Bauernhöfe, die allein in der Landschaft liegen. Infolgedessen findet sich ein dichtes Netz aus Nebenstraßen, die alle asphaltiert und selbst in der Hauptreisezeit wenig befahren sind. Größere Landstraßen werden meist Kraftfahrstraßen immer von Radwegen begleitet. Daß der dänische Staat den Radwegbau ernster nimmt als der deutsche, bemerkt man dabei recht schnell. Radwege sind fast immer asphaltiert (und zwar wesentlich haltbarer als in Deutschland), verlaufen teilweise abseits der Straße, besitzen eine eigene Beschilderung, die auf die zum Radfahren günstigste Route hinweist und teilweise sogar eigene Rastplätze besitzt. Ein paar Kilometer Umweg lohnen sich in solchen Fällen. Auf den Landstraßen darf nur 80 km/h gefahren werden, was sich angenehm bemerkbar macht. In jedem Fall schadet eine gute Karte nicht. Zum Durchfahren reicht die bekannte Generalkarte im Maßstab 1:200.000, wer es genauer wünscht, findet in den 100.000er-Karten des dänischen geodätischen Instituts den optimalen Kompromiß zwischen Genauigkeit und der Notwendigkeit, viele Karten mitzuschleppen.

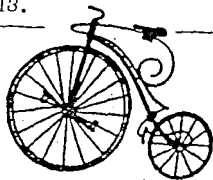
Preiswert übernachten kann man auf Campingplätzen (auf denen auch Hütten zu mieten sind), in den Jugendherbergen oder in den überall angebotenen Privatzimmern. Dänemark ist eine kleine Nation, und deshalb sind die Dänen hoherfreut, wenn man ein paar Worte dänisch kann.

Der Fahrradtransport im Lande besteht aus vielerlei Einschränkungen, über die in Berlin keiner Bescheid weiß. Grundsätzlich aber ist die Fahrradmitnahme in allen Regionalzügen (meist Triebwagen) problemlos möglich. Auch Intercity-Züge sollen demnächst für Fahrräder offenstehen. Das Verschicken als Reisegepäck ist nur zu bestimmten Orten möglich. Wenn es reicht, bequem und ohne Streß bis fast an die dänische Grenze zu kommen dem sei der Intercity bis Westerland empfohlen. Platzkarten für Mensch und Rad sind vorher zu buchen. Aussteigen kann man in Niebüll oder auf Sylt, von wo man nach Römö, der südlichsten dänischen Insel überstzt und dann über einen Damm auf's Festland zurück kehrt.

Wer eine Reise zum Limfjord plant, dem sei der **Radreiseführer Limfjord** des Moby-Dick-Verlages ans Herz gelegt. Er enthält Tourenvorschläge, Tips für den Alltag und zur Sprache, sowie Auszüge aus der dänischen Geschichte und Hinweise zu Sehenswürdigkeiten.

(Berliner Radler 9/92)

Ebenfalls mittwochs in der Zeit von 17-19.30 Uhr, öffnen die Mitglieder der AG Fahrradgeschichte ihre Ausstellung "Historische Fahrräder" im Umweltzentrum auf der Schützengasse 13.



Wohnen ohne Auto -- Bremen und Berlin planen autofreie Stadtteile

Vertreter aus Bremen und Berlin stellten auf einer Veranstaltung zum Thema "Wohnen ohne Auto" im Februar 1993 in Berlin Planungen für die ersten Wohnsiedlungen für Anwohner vor, die ohne eigenes Auto leben wollen. In den geplanten Stadtteilen sollen die Menschen, die selbst ohne Auto leben und damit keinen Lärm und Abgase erzeugen in ihrem Wohnumfeld vom Autoverkehr und dessen Folgen verschont bleiben; außerdem lassen sich beim Wohnungsbau erhebliche Kosten sparen, wenn Wohnungen weitgehend ohne Stellplatzbedarf entstehen. Darüber hinaus kann ein grünes, von Verkehrsunfallgefahren weitgehend verschontes Wohnumfeld gestaltet werden, das auch Kindern wieder die Möglichkeit gibt, vor der Haustür zu spielen.

Nach Michael Glotz-Richter von der Bremer Senatsverwaltung für Umweltschutz und Stadtentwicklung soll die in Bremen für Bezug 1995/96 geplante erste Siedlung in Hollerland 230-250 Wohnungen am Stadtrand umfassen, die an einer günstigen Radverkehrsverbindung zur Innenstadt liegen und Straßenbahnanschluß erhalten. Das gemeinsam vom Bremer Senat und Prof. Krämer-Badoni von der Universität Bremen angestoßene Projekt sieht eine Selbstverpflichtung für Anwohner vor, kein eigenes Kraftfahrzeug zu halten, aber die Möglichkeit zu Car-sharing und Parkplätze für Besucher und Gäste. Hierfür hat sich bereits ein fester Interessentenkreis gebildet, der überwiegend Menschen umfaßt, die auch heute schon 'autofrei' leben.

Der Vertreter der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Michael Stoll, hält etwa 5.000 Einwohner ("eine Grundschuleinheit") für zweckmäßig, damit ein Gebiet mit den wichtigsten Einrichtungen versorgt werden kann und eine abgeschlossene Siedlungsgröße erreicht wird.



Die in Berlin vorgeschlagenen Standorte, so Joachim Falkenhagen von der Berliner Projektgruppe "Wohnen und Arbeiten ohne Auto", umfassen Projekte im Innenstadtbereich, Standorte "Autofrei am Wasser" und "Autofrei am Stadtrand". Die zur Zeit mehr als ein Dutzend Standorte wurden nach den Kriterien guter ÖPNV-Erschließung, geringer Störung durch Immissionen, guter Angebote im Nahbereich sowie bevorzugt Grundeigentum in öffentlicher Hand (Bund, Land, Treuhandanstalt) ausgewählt und sind als Baugebiet vorgesehen.

(Forschungsdienst Fahrrad 190)

Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten

Eine für die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erstellte Studie von Universität und Planungsbüro PGV Hannover enthält wichtige Erkenntnisse zur "Führung und Behandlung geradeausfahrender Radfahrer im Verlauf angebaute städtischer Hauptverkehrsstraßen". Dazu wurden Modellrechnungen zur Sicherheit der Radfahrer und der Leichtigkeit der Kfz-Verkehrs durchgeführt, in- und ausländische Analysen ausgewertet, sowie Knotenpunkte von 44 unterschiedlichen Streckenabschnitten in Bonn, Braunschweig, Bremen, Darmstadt, Hannover, Münster und Rosenheim empirisch untersucht.

Die Unfallgefährdung von Radfahrern an Knoten ist bei der Führung auf der Fahrbahn oder - außer bei Kreisverkehr - auf Radfahrstreifen (von der Fahrbahn mit einer durchgezogenen Linie abmarkierter "Sonderweg" für Radfahrer), erheblich geringer als auf Radwegen mit Radfahrfurten. In der Regel registriert die Polizei 50-60 % aller Unfälle von Radfahrern an Knotenpunkten. An Straßen mit Radwegen liegt der Anteil der Knotenpunkunfälle aber deutlich höher als an Straßen ohne Radweg.

An Straßen mit Radwegen werden fast ausschließlich geradeausfahrende Radfahrer in Unfälle verwickelt; darunter sind auch die, die indirekt Linksabbiegen wollten. Besonders unfallgefährdet sind Radfahrer, die einen Radweg-(erlaubt oder unerlaubt) auf der linken Straßenseite benutzen.

An Straßen mit Radwegen trifft Radfahrer deutlich seltener die Schuld oder Mitschuld an Unfällen als bei Straßen ohne Radweg. LKW sind an Radfahrerunfällen an Knotenpunkten mit Radweg fast doppelt so häufig beteiligt wie als an Knotenpunkten ohne Radweg.

An Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen ist die Unfallgefährdung geradeausfahrender Radfahrer auf der Fahrbahn oder auf Radfahrstreifen erheblich geringer als auf Radwegen. Durch Teilaufpflasterungen in den Einmündungsbereichen werden Radwegüberfahrten gegenüber markierten Radfahrfurten erheblich sicherer. Auch an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen kommt es zu erheblich weniger Radfahrerunfällen, wenn geradeausfahrende Radfahrer auf der Fahrbahn oder auf Radfahrstreifen geführt werden. Gegebenenfalls vorhandene Radwege sollten deshalb an Knotenpunkten durch Radfahrstreifen ersetzt werden. Das Maß der Absetzung von Radwegen wirkt sich auf die Verkehrssicherheit der Radfahrer und auf die Leistungsfähigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs entgegengesetzt aus: weit abgesetzte Radfahrfurten sind am gefährlichsten, stören aber den Autoverkehr am geringsten.

An freien Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinsel (in Verbindung mit einem Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage) treten Unfälle zwischen rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeausfahrenden Radfahrern erheblich häufiger auf als bei Einbeziehung der rechtsabbiegenden Kfz in die Signalisierung. Wenn Radfahrstreifen zwischen dem Rechtsabbiegefahrstreifen und Geradeausfahrstreifen angelegt werden, können gefährliche Kreuzungen für geradeausfahrende Radfahrer kurzfristig sicherer werden.

(aus Forschungsdienst Fahrrad Nr.189)

Stadt	Einwohner Stand: 1.1.1986	Anteil der Knotenpunkunfälle an		
		Straßen mit Rad- wegen [%]	Straßen ohne Rad- weg [%]	Bezugs- jahr(e)
Berlin-West	1.860 084	63,4	52,7	1986
Hannover	508 298	62,0	47,0	1985
Braunschweig	248 001	59,0	38,2	1981-86
Darmstadt	134 181	61,5	53,2	1987

Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Radfahrer und Hauptstraßen

Das von Dieter Apel, Helmut Holzapfel, Folkert Kiepe, Michael Lehmbrock und Peter Müller gemeinsam herausgegebene "Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung" entsteht als Loseblattsammlung mit Beiträgen namhafter Autoren. Den Schwerpunkt des als Standardwerk für die Stadtverkehrsplanung konzipierten Handbuchs bilden Beiträge zur Planung, Gestaltung und Beeinflussung des kommunalen Verkehrs.

Nach dem Geleitwort von Hans Adrian, Stadtbaurat aus Hannover, hatten die bisherigen Verkehrsplanungen nicht den erwarteten Erfolg. So werden die Städte und Gemeinden vom Autoverkehr erdrückt und durch die Kosten des öffentlichen Verkehrs finanziell überlastet. Landschaften werden durch Verkehrswege zerhackt, zerstückelt und verlärm, Flächen planiert, versiegelt und betoniert.

Da der in vergangenen Jahrzehnten praktizierte Vorrang für den motorisierten Individualverkehr zu Ganztagsstaus und einer enormen Umweltbelastung geführt hat, seien eine "völlige Neuordnung der kommunalen Verkehrspolitik" und der Abschied von den Bedürfnissen und Erfordernissen des Autoverkehrs notwendig.

Unter den Fachbeiträgen der 1992 erschienenen ersten Lieferung sind Grundlagen der Fußwegplanung von Andreas Schmitz (Ingenieurbüro, Kassel), Infrastruktur für den Radverkehr von Heinrich Wacker/Cornelia Winkelmann (Stadtplanungsamt Münster), Güterverkehrszentren von Reinhold Gütter (Amt für Stadtentwicklungsplanung Köln), Parkraum als Steuerungsinstrument von Hartmut Topp (Universität Kaiserslautern) und Straßenbenutzungspreise von Rainer Münch (Deutsche Bank Research, Frankf.)

"Handbuch d. kommunalen Verkehrsplang." Loseblattwerk im Ordner, Grundwerk ca. 500 Seiten 168 DM; ca. vier Ergänzungen im Jahr zu DM 0,35/Seite, ISBN 3-87081-112-9 (zur Fortsetzung, ab 1992 Economica Verlag, Fontanestr.12. 5300-Bonn-Bad Godesberg, Tel: 0228/95713-0 (Forschungsdienst Fahrrad Nr.188)

Nach einer im Auftrag des Cyclists Touring Club (Großbritannien) erstellten Studie findet auf Hauptstraßen ein Viertel des Radverkehrs statt. Dort kommt es aber zu etwa 40% der Verletzten und 60% der tödlichen Unfälle, vor allem in bebauten Gebieten. Die Unfälle konzentrieren sich an zügig geführten Auf- und Abfahrten von Hauptverkehrsstraßen und an Kreuzungen.

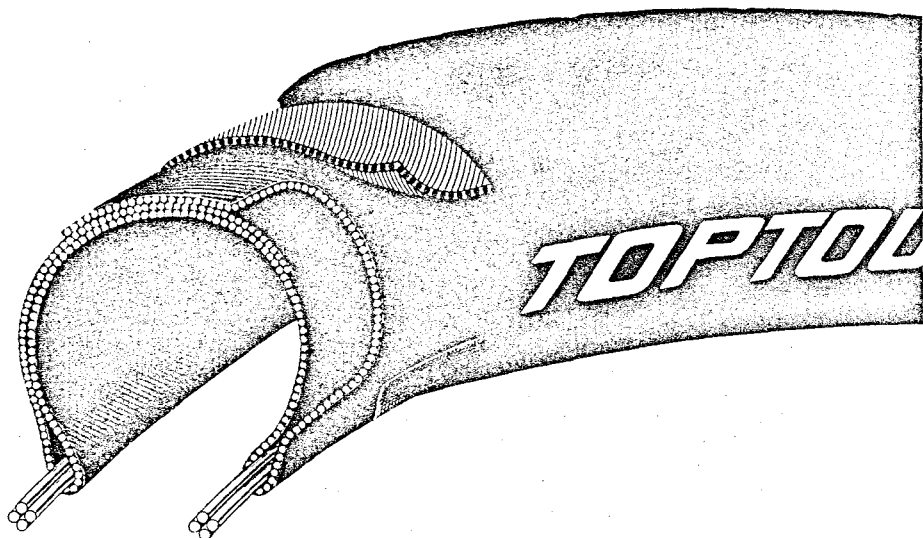
Nach Empfehlungen zur Radverkehrsführung auf Hauptstraßen aus den Niederlanden soll der Radverkehr nur dann separiert geführt werden, wenn die mittleren Kfz-Geschwindigkeiten (85%-Wert) über 30 km/h liegen und die Zahl der Kraftfahrzeuge hoch ist. Nach einer USA-Empfehlung dagegen sollten von Radfahrern befahrene Seitenstreifen um so breiter sein, je höher die Zahl der Kraftfahrzeuge pro Tag ist; außerdem hängen die auf Radfahrer wirkenden Seitenkräfte von der Kfz-Geschwindigkeit und der Entfernung zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen ab.

Die in Großbritannien anzutreffende Praxis, Radfahrer auf empfohlene Nebenstraßen oder aufgelassene Eisenbahnlinien zu verweisen, oder sogar Radfahrer von Hauptverkehrsstraßen zu verbannen, wird den Problemen nicht gerecht. Deshalb sollten die internationalen Erkenntnisse berücksichtigt und auf Hauptverkehrsstraßen die seitlichen Fahrspuren besonders breit ausgeführt werden (4,30m). In besonderen Fällen sollten vorhandene Seitenstreifen von 1 m auf 1,50 m verbreitert oder gemeinsame Rad- und Gehwege angelegt werden.

Vor allem an zügig geführten Auf- und Abfahrten sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für Kfz notwendig. Weitere Empfehlungen: die Straßenentwässerung sollte in den Bordstein versenkt werden, fahrbahndecken porösen Asphalt erhalten und die Instandhaltung der Straßen verbessert werden.

(Forschungsdienst Fahrrad Nr.191)

Conti TopTouring



Pannen Paroli bieten – mit dem TopTouring von Continental

Die Anti-Pannen-Offensive rollt: TopTouring, der Fahrradgürtelreifen, sorgt für extrem hohen Pannenschutz und lange Lebensdauer. Ermöglicht durch die Innovationskraft und Erfahrung von Continental.

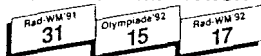
Top-Pannenschutz

Dichtes Dreilagengewebe und ein Pannenschutzgürtel unter der Lauffläche machen den TopTouring besonders pannensicher.

Top-Lebensdauer

Extra hohe Profiltiefe und eine ausgeklügelte Langlaufmischung bieten außergewöhnliche Abriebfestigkeit – So bleiben Sie lange auf dem Laufenden!

Medaillen-Erfolge auf
Continental-Reifen

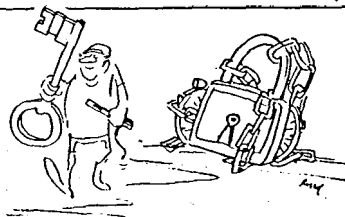


Reifen – neuester Stand.

Continental

Bundesbahn und Reichsbahn haben seit kurzem einen **Fahrradbeauftragten** für den Personenverkehr, denn der immer höhere Stellenwert, den das Fahrrad in den letzten Jahren auch als Zubringer zu den öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht hat, seine Systemvorteile und die immer stärkere Nutzung für Ausflüge und Urlaubsfahrten, hat die Berührungspunkte zwischen den beiden umweltfreundlichen Verkehrsmitteln immer häufiger werden lassen. Der Fahrradbeauftragte soll gemeinsam mit den Verbänden (u.a. dem ADFC) und Bahndienststellen die Aktivitäten, etwa Fahrradverleih am Bahnhof, Versand als Reisegepäck und Radmitnahme im Zug, koordinieren und mit einer umfassenden Konzeption zur Abrundung des Leistungsangebotes beitragen. Das betrifft auch die Zusammenarbeit mit den anderen europäischen Bahnen.

Gegen fehlende Festlegungen für den Kfz-Verkehr bei Smog in der sächsischen **Smog-Verordnung** vom 1.12.1991 hatten drei Petenten, unter ihnen IGR-Vorsitzender Dr. Manfred Zweynert, beim Sächsischen Landtag protestiert. Die Sächsische Staatsregierung hatte mit der am 1.12.91 in Kraft getretenen Smog-Verordnung Regelungen beschlossen, die bei austauschbaren Wetterlagen Maßnahmen vorwiegend im Bereich von Feuerungsanlagen vorsahen. Die Aufnahme von verkehrsbezogenen Regelungen war erst im Januar 1993 möglich, da die seitens der Landkreise und kreisfreien Städte vorzubereitenden und mit allen betroffenen Behörden abzustimmenden Vorschläge zur Ausweisung von Sperrbezirken erst Ende 1992 vorlagen. Am 26.01.1993 wurde die "Verordnung der Sächsischen Staatsregierung und des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landesentwicklung zur Verhinderung schädlicher Umwelteinrichtungen bei austauschbaren Wetterlagen" mit verkehrsbezogenen Regelungen beschlossen und am 5.02.1993 im Sächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt veröffentlicht.



Auch 1992 ist der Trend beim Fahrradklau ungebrochen. Um 13,7% nahmen die **Fahrraddiebstahle** gegenüber dem Vorjahr von 388.644 auf 441.908 polizeilich erfaßter Fälle zu in den alten Bundesländern einschließlich Gesamt-Berlin. Die höchste Steigerungsrate weist Berlin mit 24,8%, die geringste Schleswig-Holstein mit 3,8%. Auch in den neuen Bundesländern ist fast eine Verdoppelung von 47.556 auf 91.345 erfaßter Fälle festzustellen. Allerdings gibt das Bundeskriminalamt zu bedenken, daß im Jahr 1991 wegen erheblicher Anlaufschwierigkeiten die Daten viel zu niedrig ausgefallen seien. Bei der Aufklärungsquote führt Nordrhein-Westfalen mit 12%, gefolgt von Bayern mit 10,7%, die Schlußlichter sind Bremen und Hamburg mit 4,2 bzw. 4,4%. Für das alte Bundesgebiet und Berlin ergibt sich daraus eine durchschnittliche Aufklärungsquote von 8,9%. In den neuen Bundesländern schwankt die Quote zwischen 1,9% in Sachsen-Anhalt und 6,8% in Thüringen, Gesamtquote 2,5%. Damit wird für das gesamte Bundesgebiet eine Aufklärungsquote von 7,8% erreicht. Die Hitliste der Städte mit hohem Fahrraddiebstahlanteil (erfaßte Fälle pro 100.000 Einwohner) führt weiterhin Münster an, gefolgt von Bremen, Hannover und Rostock. Bei der Aufklärungsquote führen Krefeld (24,2%), Mönchengladbach (21,5%). Schlußlichter sind die ostdeutschen Städte Rostock (0,9%), Potsdam (1,1%) und Dresden (1,2%). Mit 758 Diebstahlfällen pro 100.000 Einwohner liegt Dresden auf einem guten Mittelplatz.

Die 14. Bundeshauptversammlung, die am 22./23.05.1993 in Dresden stattfand, war von intensiven Diskussionen gekennzeichent. Es wurden u.a. folgende Beschlüsse gefaßt:

- Der ADFC lehnt den Grünen Pfeil ab. Zwar hätten es einige Regelungen der DDR-StVO verdient, für ganz Deutschland übernommen zu werden - z.B. Tempolimits -, nicht aber der Grüne Pfeil. Er erleichtert einseitig den Autoverkehr und bringt für FußgängerInnen und RadfahrerInnen überwiegend Sicherheitsnachteile.

- Der ADFC lehnt Bestrebungen ab, RadfahrerInnen zum Tragen eines Schutzhelms zu verpflichten. Es muß der persönlichen Entscheidung überlassen bleiben, ob man sich mit einem Helm gegen Unfallverletzungen schützen will oder nicht. ... Wer den Radfahrerschutzhelm zum Hauptthema macht oder sogar eine Helmpflicht fordert, lenkt von den Hauptursachen der Verkehrsunsicherheit ab und beweist einen Mangel an Sachverstand.

Ein ausführlicher Bericht zur Bundeshauptversammlung erfolgt in "Radfahren" 5/93 (Sept./Okt.)

Am 24.05. wurde in München eine Studie des HUK-Verbandes vorgestellt, wonach Radfahrer nur für jeden dritten Unfall mit anderen Verkehrsteilnehmern die Verantwortung tragen. Hauptschuldige bei Radler-Unfällen seien dagegen Autofahrer. Für die Untersuchung im Auftrag des bayrischen Innenministeriums wurden rund 4500 Radler-Unfälle in

Bayern ausgewertet. Fast 90% aller Unglücke ereignen sich innerhalb geschlossener Ortschaften. An den folgeschwersten seien abbiegende Lastwagen beteiligt. Wegen der höheren Geschwindigkeit des Unfallgegners trägt bei Unglücken auf Straßen außerorts jeder zweite Radfahrer schwere Verletzungen davon.

1991 verunglückten im alten Bundesgebiet 63.396 RadfahrerInnen (Abnahme von 2,3% gegenüber dem Vorjahr) und 7.534 in den neuen Ländern einschließlich Ostberlin (Zunahme von 69,9% gegenüber dem Vorjahr). Zahlen über die Entwicklung des Radverkehrs in diesem Zeitraum liegen noch nicht vor.

Im alten Bundesgebiet waren es 15.099 Schwer- und 47.583 Leichtverletzte, sowie 714 bei Radverkehrsunfällen Getötete, in den neuen Ländern 2.599 Schwerverletzte, 4.724 Leichtverletzte und 211 Getötete.

Die Quote der Hauptverursacher, d.h. die Anzahl derjenigen, die den Unfall hauptsächlich verursachten (=1.Beteiligter), bezogen auf je 1000 Unfallbeteiligte der jeweiligen Verkehrsteilnehmergruppe, ist bei den Radfahrern konstant geblieben: sie liegt bei 425 oder 42,5%. Die Vergleichszahlen bei Pkw-Fahrern ist 529, bei Motorradfahrern 453 und bei Mofa- und Mopedfahrern 544.

Am 30.04.1993 stand das Thema Fahrrad auf der Tagesordnung des Bundestages. Anlaß waren drei Anträge, die nach Beratung in die Ausschüsse Verkehr bzw. Fremdenverkehr und Tourismus verwiesen wurden. Zwei Anträge, in die auch ADFC-Positionen eingeflossen sind, waren von der SPD-Fraktion eingebracht, davon der eine zur "Förderung des Fahrradverkehrs" bereits ein Jahr zuvor, der andere zur "Förderung des Fahrradtourismus" im Juli 1992. Offensichtlich wollten die Regierungsparteien keine Bearbeitung der Anträge ohne Alternativen und brachten deswegen auch einen Antrag zur "Höheren Attraktivität des Fahrradverkehrs" ein, der aber weniger gehaltvoll als die SPD-Anträge ist.

Impressum

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Jana Pleil, Hohnsteiner Str.1, 01099
Vertrieb: Jens Rudolph, Rehfelder Str.33
01127 Dresden

Preis: Jahresabonnement 10,- DM

Bankverb.: Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 55 142)
Konto-Nr.: 343-05-1659
Konto-Inh.: ADFC Dresden

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