

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

5. Jahrgang

September 9/1994

Termine für Fahrradfreunde

- | | | |
|-------------|--------------|---|
| Fr 02.09. - | | Tag der Sachsen in Annaberg-Buchholz |
| So 04.09. | | (mit ADFC-Beteiligung) |
| So 04.09. | Malter | 10.00 Bahnhof, "Durch die Dippoldiswalder Heide zum Wilisch" |
| Mi 07.09. | Dresden | 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden
Thema: Diskussion über ein fahrradfreundliches Dresden |
| Sa 17.09. | Dresden | Altmockritz - 4. Dresdner Umweltfest (mit ADFC-Beteiligung) |
| So 18.09. | Dresden | 9.00 Uhr, Sächsische Landesbibliothek, Radwanderung nach Großenhain und zur Sächsischen Weinstraße |
| Di 20.09. | Dresden | 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (J. Meusel)
Dia-Abend: "Radwandern zwischen Bergen und Seen: Chiemgau und Bayrische Alpen" |
| Mi 21.09. | Dresden | 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, Leitungssitzung der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden |
| Sa 24.09. | Heidenau | 6. Heidenauer Automot Radtourenfahrt
Start: 8.00 - 10.00 Uhr, Radrennbahn |
| So 25.09. | Schmiedeberg | 10.45 Uhr, Bahnhof, "Zu den Weißeritz-Talsperren" |
| Do 29.09. | Leipzig | 9.00 - 15.00 Uhr, Haus der Demokratie
Fachtagung "Fahrradabstellanlagen" |
| Sa 01.10. | Dresden | 5.30 Uhr, Hbf, "Zum Milesovka im Böhmisches Mittelgebirge" |
| So 02.10. | Geising | 9.00 Uhr, Bahnhof, "Durch das Müglitztal nach Heidenau" |

Unsere Geschäftsstelle ist erreichbar unter:

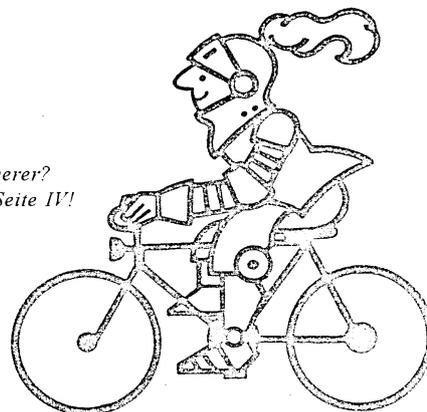
ADFC Dresden
PSF 120509

01007 Dresden

Telefon: 2811959



*So sicherer?
Sucht Seite IV!*



Literatur rund ums Fahrrad
(Radverkehrs-Politik, Planung, Karten, Technik, Tourentips, Zeitungen)

Unsere ADFC-Fahrradbibliothek ist zur Radlersprechstunde mittwochs geöffnet.

Jeden Mittwoch von 18.00 - 19.00 Uhr
Radlersprechstunde
im Umweltzentrum, Schützengasse 18.

Fachtagung "Fahrradabstellanlagen"

Fehlende akzeptable Fahrradabstellanlagen werden zunehmend zum Problem. Fahrräder werden an allen möglichen (und unmöglichen) Stellen "wild" geparkt und bieten im Stadtbild keinen schönen Anblick. Seit Oktober 1993 bearbeitet der ADFC-Landesverband mit Unterstützung des Sächsischen Ministeriums für Umwelt und Landesordnung das Projekt "Fahrradabstellanlagen" zur Verbesserung der Radinfrastruktur im Land Sachsen. Auf der Fachtagung am

29.09. im Haus der Demokratie, B.-Göring-Str. 152, in Leipzig werden aktuelle Ergebnisse der Projektarbeit vorgestellt. Ziel dieser Veranstaltung ist es, die Errichtung geeigneter und attraktiver Fahrradabstellanlagen, bike & ride-Anlagen oder Fahrradstationen zu unterstützen. Die Teilnahme ist kostenlos, allerdings wird eine vorherige Anmeldung erbeten bei: Friedrich-Ebert-Stiftung Leipzig, Frau Schilling, PF 1377, 04024 Leipzig Tel.(0341)209195, Fax 282184

Radfahren und Kulturgeschichte

Von Diez zu Dietze

Daß die Dresdner Radfahrer keine Kulturbanausen sind, ist bekannt. Schließlich gehörte - dank Manfred Zweynerts - zu jedem bisherigen Radfahrttag auch ein Kulturprogramm mit Tiefgang. Jetzt bekommen die hiesigen Radfahrer kulturellen Rückenwind aus einer ganz neuen Richtung. In einer Broschüre zum 100jährigen Jubiläum der beiden Albertplatz-Brunnen "Stürmische Wogen" und "Stilles Wasser" haben die Autoren Eberhard Engel und Jochen Hänsch auch die historischen Ereignisse rund um den Albertplatz aufgelistet. Das beginnt 1632 mit der Errichtung der "Schanzen" und endet nach über 75 Eintragungen mit folgender (historischen) Notiz: "Am 24. März 1994 beschließt das Stadtparlament, daß die Alaunstraße die erste Fahrradstraße Dresdens wird." So wird Geschichte in einer fahrradfreundlichen Stadt geschrieben - und das im Umfeld der beiden berühmten Robert-Diez-Brunnen. Da drängt sich der Wunsch auf, nicht nur der

Bildhauer und Brunnenbauer Robert Diez, sondern auch der Straßenbauer und Fahrradstraßeneröffner Dr. Reinhard Dietze möge in die Dresdner (Fahrrad-)Geschichte eingehen. Robert Diez hat dazu das seinige getan und wurde zu Recht auf einem Straßenschild in Oberloschwitz verewigt (leider kann man die dortige Robert-Diez-Straße wegen ihrer Steilheit nicht ohne weiteres mit dem Rad befahren). Von Dr. Reinhard Dietze müßte noch einiges getan werden, dereinst eine (Fahrrad-)Straße nach ihm zu benennen. Sollte er aber weiterhin den Bau von Tunneln und Tangenten bevorzugen, werden unweigerlich die "stürmischen Wogen" einer nicht mehr aufzuhaltenden ökologischen Verkehrspolitik über ihn hinweggehen, und sein Name könnte wie ein "stilles Wasser" vergessen sein, es sei denn, die Stadtverordneten beschließen, den für alle Zeiten (demnächst) zugemauerten Hauptbahnhofunnel in "Reinhard-Dietze-Keller" umzubenennen.

Thomas Brocher

Der Tod aus dem Auspuff

Wir alle atmen sie ein mit jedem Atemzug und spüren nichts. Vielleicht reagieren unsere malträtierten Geschmacksnerven, doch erst nach Jahren oder Jahrzehnten entfalten die Schadstoffe ihre zerstörerische Kraft. Eine Langzeitstudie der Harvard School of Public Health (USA) belegt nun eindeutig, daß zwischen Luftverschmutzung und Sterblichkeit ein unmittelbarer Zusammenhang besteht. Vor allem die hauptsächlich durch den Kfz-Verkehr hervorgerufenen verschiedenen Arten von Schwebstaub wie Dieselruß und Benzol sind schon in kleinsten Rationen krebserregend. Benzol mit der chemischen Formel C₆H₆ ist der chemische Grundbaustein der Stoffklasse der Aromaten. Es ist zu einem Teil bereits im Rohöl enthalten. Beim Raffinieren zu Benzin wird sein Anteil auf 2,5% erhöht. Die beim Tanken entstehenden Benzindämpfe sind stark benzolhaltig, aber insbesondere beim Verbrennungsvorgang im Motor entsteht viel Benzol. Eingeatmet wirkt es nicht direkt auf unseren Körper, sondern erst durch Substanzen, welche beim Stoffwechsel entstehen. Diese können längerfristig Blutungen, Leukämie, Knochenmarkschäden u.a. auslösen. Die heutige Luftsituation untergräbt also langfristig unsere spätere Gesundheit.

Der Mediziner Johannes Spatz untersuchte vor zwei Jahren die Situation in deutschen Städten. Er kam zu einem alarmierenden Ergebnis. So ist bei den Anwohnern der Brückenstraße, der verkehrsreichsten Straße Berlins, das Risiko, an Krebs zu erkranken, fünfmal höher als bei der übrigen Berliner Bevölkerung. Angesichts dieser Zahlen fordert der Arzt ein sofortiges und radikales Umdenken: **"Verkehr ist eine Krankheit! Die Symptome sind Unfalltod, Krebs und Herzinfarkt, Ärztinnen und Ärzte müssen vermehrt politisch Einfluß nehmen!"**

Schon seit Jahren ist die Einführung eines Grenzwertes für Benzol im Gespräch, doch würde er eingeführt, müßte es zu drastischen Verkehrsbeschränkungen kommen. Davor schreckt die Bundesregierung zurück, man denke nur an den hessischen Vorstoß der Sommermog-Tempolimittierung. Es ist anzunehmen, daß in der Bundesrepublik infolge des Kraftfahrzeugverkehrs pro Jahr mindestens 4000 Menschen an Krebs und 2000 an Herzinfarkt sterben.

Auch ein Bericht des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) von 1992 beweist, daß in Ballungsräumen deutlich mehr Menschen an Tumoren erkranken als in ländlichen Gebieten. Diesem Bericht ist zu entnehmen,

daß sich die Wirkung von Substanzen wie Benzol oder Dieselruß in einem mathematischen Modell quantitativ abschätzen läßt. Die Methode des Einheitsrisikos ist anerkannt und wird auch von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) angewendet. Es definiert das Krebsrisiko, das von einer einheitlichen Konzentration, nämlich von 1 Mikrogramm Schadstoff pro Kubikmeter Luft ausgeht. Bei Dieselruß beträgt das Einheitsrisiko 7:100.000. Das bedeutet, daß bei einer lebenslangen Exposition von 100.000 Personen mit einer Konzentration von 1 µg Dieselruß pro m³ Außenluft 7 Personen an Krebs erkranken. Dagegen liegt das Einheitsrisiko von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) bei dem hundertfachen dieses Wertes. Da jedoch die Dieselrußkonzentration das Vielfache derjenigen von PAK beträgt, ist die tatsächliche krebserzeugende Potenz von Dieselruß wesentlich höher. Tabelle 1 zeigt deutlich, daß er den größten Anteil am immissionsbedingten Krebsrisiko ausmacht.

Aufgrund dieser Erkenntnisse schlug der LAI vor, ein "akzeptables" Krebsrisiko von 1:2500 anzustreben, das seinen Niederschlag in einem Grenzwert für Benzol bei 2,5 µg/m³ und Dieselruß bei 1,5 µg/m³ findet (siehe Tabelle 2). Ungeachtet dessen verabschiedete die Bundesregierung im Herbst 1993 den Entwurf einer Verordnung, die von 1995 an für Benzol und Rußpartikel je 15 µg/m³, von 1998 an je 8 µg/m³ als Grenzwert festlegt. Diese Limits liegen somit weit höher als die vom LAI vorgeschlagenen Werte. Das Krebsrisiko als Folge des heiliggesprochenen Autoverkehrs wird augenscheinlich von Politikern wenig Ernst genommen.

Sollte diese Verordnung überhaupt eingeführt werden, stellt sich andererseits die Frage, was Grenzwerte nützen, wenn sie dauernd überschritten werden. Von verkehrsreduzierenden Sofortmaßnahmen, wie Fahrverboten für Innenstädte, sind beispielsweise Kraftfahrzeuge mit G-Kat nicht betroffen, obwohl dieser im Stadtverkehr infolge der Aufwärmzeit und der kurzen Wege praktisch wirkungslos bleibt. Bei Fahrzeugen mit Dieselmotor wirkt der Einbau eines Katalysators lediglich geringere Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxidemissionen. Stickoxide, Schwefeldioxid und vor allem der Dieselruß verpuffen weiterhin ungehindert in die Luft. Hier kann eine Reduktion erst mit Partikelfilter und Abgasrückführung gelingen, jedoch sind die meisten der bisher entwickelten Systeme wegen des großen Platzbedarfs lediglich für Busse und Lastwagen konzipiert. Aber solange nicht die Ursache, die unge-

hemmt (Auto-) Verkehrsentwicklung, bekämpft wird, können technische Verbesserungen in der Bilanz kaum eine Luftverbesserung bewirken.

Betrag in %	Ballungsraum	Ländliches Gebiet
Dieselrußpartikel	63,1	42,4
PAK	15,8	33,8
Benzol	8,1	4,3
Arsenverbindungen	5,3	7,2
Cadmiumverbindungen	4,9	7,3
Asbest	2,7	5,1

Tabelle 1 Anteil von Luftschadstoffen am immissionsbedingten Krebsrisiko (Quelle LAI-Bericht)

Anteil in µg/m ³	Ist-Wert	Ländliches Gebiet
Dieselrußpartikel	7,2	1,5
PAK	0,0018	0,0013
Benzol	7,2	2,5
Arsenverbindungen	0,011	0,005
Cadmiumverbindungen	0,0033	0,0017
Asbest (Fasern/m ³)	110	88

Tabelle 2 Senkung der Luftschadstoffe zur Begrenzung des Risikos auf 1:2500 in Ballungsgebieten (Quelle LAI-Bericht)



Autofreie Tage als Erfolgserlebnis

Relativ unbemerkt im übrigen Land und Ausland haben sich in den letzten Jahren in einigen Regionen von Rheinland-Pfalz und Hessen autofreie Sonntage zu einem Publikumsrenner entwickelt. Bei den diesjährigen autofreien Sonntagen waren am 19.6. über 100.000 Fahrradfahrer auf insgesamt 240 km für Autos gesperrten Bundes- und Landstraßen entlang der Mosel unterwegs. Am 26.6. besuchten 250.000 Fahrradfahrer 120 km gesperrte Bundesstraßen entlang des Rheins.

Eigentlich gab es sie ja schon einmal vor 20 Jahren. Die Scheichs hatten den Ölhahn zgedreht, und die Bundesregierung verordnete autofreie Sonntage. Manchem gefiel das schon damals, aber im November '73 war es klirrend kalt, und nur wenige trauten sich zu Fuß auf die von Autos freien Straßen. So richtig fing es dann jedoch vor acht Jahren an der deutschen Weinstraße in der Pfalz an, als für einen Erlebnistag die gesamte älteste Touristenstraße Deutschlands auf einer Länge von 60 km einen Sonntag lang für Kraftfahrzeuge gesperrt wurde. Damals gab es noch viele skeptische Stimmen: Ob man das überhaupt machen könne, ob nicht der gesamte Verkehr zusammenbreche und ob überhaupt genügend Leute zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen würden.

Aber sie kamen. Und zwar viel mehr, als die Veranstalter gehofft und erwartet hatten. Über 100.000 holten ihr Fahrrad aus dem Keller und probierten die sonst von dichtem Autoverkehr befahrene Bundesstraße mit dem Drahtesel aus. In vielen Winzerdörfern bildeten sich lange Fahrradstaus, Kind und Kegel und Oma waren autofrei unterwegs, und bis ein Teil oder sogar die gesamte Weinstraße abgeradelt war, stieg der Absatz von Weinschorle und Pfälzer Spezialitäten auf Rekordhöhe. Der erste autofreie Sonntag an der deutschen Weinstraße im Jahr 1986 war ein so großer Erfolg, daß er seither jedes Jahr am letzten Sonntag im August wiederholt wird. Und das mit permanent steigenden Besucherzahlen. Im Sommer '93 waren es rekordverdächtige 400.000 Radler und Fußgänger, die die autofreie Weinstraße genossen.

Inzwischen breitet sich die Idee eines autofreien Sonntags, an dem zumindest einmal im Jahr die Heimat ohne Abgase, Lärm und Unfallgefährdung erkundet und erlebt werden kann, immer mehr aus. 1992 begann man im Mittelrheintal zwischen Bingen und Koblenz damit, als die Bundesstraße auf beiden Seiten des Rheins entlang



der Loreley auf insgesamt 120 km einen Sonntag lang für den Autoverkehr gesperrt wurde. Auch hier war die Resonanz überwältigend. Niemand konnte sich vorstellen, woher die vielen FahrradfahrerInnen kamen. Nie zuvor im Zeitalter der Motorisierung war es möglich, dieses für viele schönste Stück deutscher Landschaft an einem Sommersonntag in einer solchen Ruhe auf eine völlig neue Art zu erleben - die Loreley zum Anfassen. Und das, obwohl auch hier Hunderttausende unterwegs waren. Aber außer den Stimmen der Menschen war zwischen den engen Talhängen nichts zu hören.

Im letzten Jahr fing es dann so richtig an. Außer dem zweiten autofreien Sonntag im Rheintal im Juni wurde an einem Julisonntag das Moseltal auf einer Länge von mehr als 100 km autofrei, die Bergstraße, das Kinzigtal von der Quelle bis zur Mündung, das Alsenztal und auch ein bis dahin völlig unbekanntes Tal, das Appelbachtal am Donnersberg. Jedesmal war die Resonanz unerwartet groß. Einheimische Vereine eröffneten Stände, die Landjugend und der Hausfrauenverein boten Speis und Trank, Sportvereine zeigten Kunststücke und die freiwilligen Feuerwehren halfen beim Durst löschen.

Erstaunlich, wie viele High-Tech-Räder inzwischen die glatten Straßen entlangsurren. Aber auch Drahtesel, denen man ansieht, daß sie seit Jahrzehnten nicht mehr aus dem Stall gekommen waren, tragen treu die autolosen Besitzer. Das Fahren auf den gut ausgebauten Straßen ist allerdings auch ein völlig neues und anderes Fahrgefühl als das auf den sonst für das Fahrrad vorgesehenen holprigen Fahrradwegen. Auf der glatten und ebenen Straße rollt man so dahin und wundert sich nach einigen Stunden, daß man schon 50 oder 60 km gefahren ist. Die Stimmung ist ausgelassen, fröhlich und lustig. Viele Bekannte treffen sich auf der Straße, und dabei scheint die Begrüßung herzlicher und freudiger auszufallen, als wenn man sich sonst trifft. Im Gespräch erfährt man, daß manche zum erstenmal seit Jahren oder Jahrzehnten wieder in diesem oder jenem Nachbardorf waren, daß die Teilnehmer ihre Heimat wieder ganz neu entdecken

und daß sie in Regionen ihrer näheren oder weiteren Umgebung kommen, in denen sie bisher noch nie waren. Und sie entdecken, wie schön diese Revire sind, ganz anders, als man es vom Auto aus erraten würde. Jeder fährt seine Geschwindigkeit, die Kinder und Jugendlichen eher rasant, die älteren Semester eher gemächlich, und im nächsten Dorf stehen schon wieder ein Schoppen und Bänke zum Hinsetzen bereit.

Und dann gibt es zwischendurch kleine Gruppen von Ausflüglern, die von weiter her kommen, einige sogar, die von autofreiem Erlebnistag zu Erlebnistag reisen. Sie kommen ins Schwärmen, wenn sie davon erzählen, wie schön und idyllisch es im Mosel- oder Rheintal war. Und daß sie nächstes Jahr auf alle Fälle wieder dabei sein wollen, weil es per Fahrrad viel mehr zu entdecken und zu sehen gibt als mit dem Auto.

Die inzwischen wesentlich verbesserten Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder bei der Bahn tun ein übriges. Seit man Fahrräder wieder in allen Nahverkehrs- und Eilzügen und per Reservation in allen Interregio- und auch einigen IC-Zügen mitnehmen kann, ist die umweltfreundliche Anfahrt zu den Erlebnistagen kein Problem mehr. Zumal die Bundesbahn zu den Erlebnistagen inzwischen auch regelmäßig Pendelzüge mit mehreren Gepäckwagen einsetzt, in denen die Fahrräder zu einem geringen Sonderpreis transportiert werden. Die Anreise mit dem Zug ist deshalb interessanter, weil man nicht zum Ausgangspunkt des Autoparkplatzes zurückkehren muß.

Immer mehr deutsche Fremdenverkehrsverbände überlegen sich deshalb, ob sie auch ihr Gebiet durch einen autofreien Sonntag aufwerten sollten. Meist gibt es dabei noch skeptische Stimmen, die sich nicht vorstellen können, daß genügend Leute teilnehmen und daß man überhaupt Hauptverkehrsstraßen für einen ganzen Tag sperren kann. Diese Skeptiker gab es früher auch am Rhein, an der Mosel und der Weinstraße. Sie sind inzwischen aber längst verstummt.

Petra Bauer, UPI Institut, Heidelberg

Helme im Ausland wieder out

Hierzulande wird eifrig um die Einführung einer Helmbenutzungs-pflicht für Radfahrer gestritten. Mit deutscher Gründlichkeit werden (Unfall-)Statistiken ausgewertet, um vielleicht doch noch einen entsprechenden Paragraphen in die StVO aufzunehmen. Anderswo hat man inzwischen eine ganz andere Meinung zu diesem Thema. Die Stiftung Warentest jedenfalls suchte europaweit bei den Fahrradverbänden vergeblich Partner für ihre 94er Helm-kampagne. Der britische Radlerverband LCC, der bisher recht unkritisch gegenüber Radlerhelmen gewesen war, bemerkte folgen-des: "Über 90% derjenigen, die tödliche Kopfverletzungen bei Straßenverkehrsunfällen erleiden, sind nicht Radfahrer. Das macht Autoinsassen zu einer wesentlich offensichtlicheren Zielgruppe für Helmkampagnen." Weitere Erkenntnisse folgen umgehend. "Radlerhelme sind der ideale Weg, um die Verantwor-tung von dort, wo sie hingehört, zu den Opfern zu verschieben. Helmbefürwortung führt lediglich zu einer unendlichen Diskus-sion um Standards, korrektes Tragen usw."

Viele Untersuchungen fassen immer noch ganz einfach "Kopfver-letzungen" ohne weitere Unterscheidung zusammen. Nicht nur Nacken- und Gesichtsverletzungen müßten dem Helm als möglichem Schützer "abgezogen" werden, sondern auch die Tatsache, daß viele Radler zwar nicht den infolge Helmtragens geminderten Kopf-, hingegen ihren weiteren Verletzungen erlegen wären. Zu beachten ist dabei, daß zwar nicht bei der Mehrzahl aller Fahr-radunfälle, jedoch bei denen mit Schwerverletzten und Toten die Gegner motorisiert sind. Bei solchen Unfällen mit so schweren und schnellen Vehikeln nützen Helme wenig. Außerdem bleibt zu konstatieren, daß nicht nur vorsichtige Leute freiwillig Helme tragen - mancher will auch seiner Umwelt nur zeigen, daß er mit Radfahren eine gefährliche Aktivität betreibt. Interviews belegen, daß das Phänomen der Risiko-kompensation (riskanteres Verhalten unter der Annahme größerer Sicherheit) auch bei Radlern auftritt.

(aus Berliner Radler)

Standseilbahn bald wieder in Betrieb

Ab 22. Oktober pendelt wieder die Loschwitzer Standseilbahn zwischen Körnerplatz und Luisen-hof. Nach fast einjähriger Re-konstruktion ist sie nun gut gerüstet für ihren 100. Geburts-tag im kommenden Jahr. Für 13 Millionen Mark wurden u.a. die Stationen ersetzt bzw. restau-riert sowie Tunnel und Brücken saniert. Die neuen Wagen fahren fast doppelt so schnell wie die alten und bieten vor allem mehr Platz - sowohl für Fahrgäste als auch für Fahrräder in den nunmehr zwei Gepäckabteilen. Besonders die Radfahrer wird es freuen, daß sich zur Strampelei auf der Grundstraße wieder eine bequemere Alternative bietet. Sie sollen wohl die besten Kunden der Bergbahn sein.



Fahrradfreundliche Stadt ohne Radfahrer?

Ingolf Roßberg hat sich von seinem bisherigen Amt unter anderem mit einem Verkehrskonzept verabschiedet, das jetzt als edle Broschüre vorliegt und das auch Radfahrer und Fußgänger hoffen läßt und vor allem dem ÖPNV auf die Beine helfen soll. Aber einen Wermutstropfen müssen die Radfahrer schlucken: Auf dem Designer-Titelbild sieht man Auto, Fußgänger, Straßenbahn, S-Bahn, ja sogar einen Dampfer (als Nahverkehrsmittel ?), aber leider kein Fahrrad, obwohl Dresden eine "fahrradfreundliche Stadt" sein will und in dieser unserer Stadt mindestens 8% aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden (lt. Mobilitäts-studie von Socialdata/1993). Vielleicht sollte das Presseamt der Stadt einen Aufkleber mit Fahrrad herausbringen, den man nachträglich auf's Verkehrskonzept der Landeshauptstadt kleben kann? Das konzipierte Fahrradverkehrsnetz, in dem sogar Rad-trassen bis zum Flughafen Klotzsche (!) vorgesehen sind, wäre es schon wert, auch auf der Titelseite bedacht zu werden. Sollte der Designer jedoch spitzfindig behaupten, das vermißte Gefährt befände sich wahrscheinlich in dem abgebildeten Straßenbahnwagen, denn die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Dresden seien wirklich bundesweite Spitze, hätte er eingestan-denermaßen auch Recht.

Gesundheitsrisiken

Eine Studie an der Universität Exeter ergab, daß 90 Prozent einer Gruppe von 260 Kindern und Jugendlichen zwischen 10 und 16 Jahren nicht einmal das Minimum der für dieses Alter notwendigen Bewegung haben. Tatsächlich kei-nes der 260 Kinder geht dreimal pro Woche 20 Minuten zu Fuß in flottem Tempo. Radfahren z.B. auf dem Schulweg kann der Bewegungsarmut der Kinder abhelfen. Aber angesichts der Gefahren des motorisierten Verkehrs ging nach einer anderen britischen Studie der Anteil von 7 bis 8jährigen, die alleine zur Schule gehen oder fahren, von 80 Prozent 1971 auf 9 Prozent 1990 zurück. Die Bewegungsarmut er-höhrt im späteren Leben das Risiko einer Herz-Kreislauf-Erkrankung.

(aus CTC Cycle Digest Spring 1994)

Bahn zahlt für Verzögerung beim Fahrradversand

Eine Entschädigung in Höhe von 660 DM konnte eine Familie aus Darmstadt von der Deutschen Bahn erwirken, weil sich der Fahrrad-versand aus dem Urlaubsort zu-rück in die Heimat um mehr als zwei Wochen verzögerte. Darauf machte der ADFC-Bundesvorstand in Bremen aufmerksam.

Die Familie, die kein Auto besitzt und im Alltagsverkehr auf das Fahrrad angewiesen ist, hat die angefallenen Kosten für Mieträder und eine Pauschale für Porto und Telefon gegenüber der Bahn in Rechnung gestellt. In ihrer Begründung beziehen sich die Darmstädter auf einen Grund-satzbeschluss des Bundesgerichts-hofes vom 9. Juli 1986 (NJW 90,1918). Danach kommt für alle selbstgenutzten Gegenstände eine Nutzungsausfallentschädigung in Betracht, auf "deren ständige Verfügbarkeit die eigenwirt-schaftliche Lebenshaltung (des Geschädigten) typischerweise angewiesen ist". Die "Entschä-digungsforderung wegen Liefer-fristüberschreitung" wurde von der DB-Frankfurt mit Bedauern über den entstandenen Schaden innerhalb von zehn Wochen erfüllt.

Impressum

Die SPEICHE, Informationsblatt der IG Radverkehr Dresden, Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), Landesverband Sachsen e.V.

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Birgit Gnauck u. Karsten Preuß,
K.-Laux-Str. 18, 01219 Dresden
Vertrieb: Jens Rudolph,
Rehefelder Str. 33, 01127 Dresden

Preis: siehe GRÜNHORN-Impressum
(für aktive Mitstreiter und ADFC-Mitglieder Jahresabonnement 15,- DM)

Bankverb.: Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 55 142)
Kontonr.: 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.