

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

5. Jahrgang

Oktober 10/1994

Termine für Fahrradfreunde

- Sa 01.10. Dresden 5.30 Uhr, Hbf, geführte Radtour
"Zum Milesovka im Böhmischem Mittelgebirge"
- So 02.10. Geising 9.00 Uhr, Bahnhof, geführte Radtour
"Durch das Müglitztal nach Heidenau"
- Mi 05.10. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes
Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden
Thema: Fahrradsommer 1994 - Erfahrungsaustausch über
Radreisen (10minütige Kurzberichte mit Dias)
- So 09.10. Dresden 9.00 Uhr, Nürnberger Ei, geführte Radtour
"Durch den Rabenauer Grund nach Malter"
- Mi 12.10. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18
Vorbereitung von Veranstaltungen und Projekten
- So 16.10. Dresden 9.00 Uhr, Olympiokino Dresden-Strehlen,
geführte Radtour "Zum Finkenfang nach Maxen"
- Di 18.10. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26
(J. Meusel)
Diavortrag "Radwandern im Spreewald und in der Lausitz"
- Mi 19.10. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18
Leitungssitzung der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden
- Sa 22.10. Klingenberg 9.40 Uhr, Bf Klingenberg-Colmnitz, geführte Radtour
"Durch den Tharandter Wald zum Rabenauer Grund"
- So 23.10. Dresden 9.00 Uhr, Klotzsche, Gasthof "Deutsche Eiche",
geführte Radtour "Nach Stolpen"
- Di 25.10. Dresden 19.30 Uhr, Technische Universität, Raum TRE/MATH,
Zellescher Weg 16,
Diavortrag "Radabenteuer PANAMERICANA"
(Eintritt 12,- DM, für ADFC-Mitglieder 8,- DM;
Kartenvorverkauf bei Globetrotter, Wilsdruffer Str. 3)
- Mi 26.10. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum (neuer Versammlungsraum)
Diskussionsabend "Kunst und Umwelt"
- So 30.10. Dresden Radtouren
Radeberg 9.00 Uhr, Olympiokino Dresden-Strehlen, "Nach Dohna"
Radebeul 9.00 Uhr, Marktplatz, "Durch die Lausitz"
Radebeul 9.00 Uhr, Bf Radebeul-Ost,
"Nach Moritzburg ins Karpfen- und Spargelrevier"

Unsere Geschäftsstelle im Umweltzentrum ist erreichbar über

Post: ADFC Dresden
PSF 120509

101067 Dresden

Telefon: 2811959



Allgemeiner Deutscher
Fahrradclub e.V.



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

Literatur rund ums Fahrrad

(Radverkehrs-Politik,
Planung, Karten,
Technik, Tourentips,
Zeitungen)

Unsere ADFC-Fahrrad-
bibliothek ist zur
Radlersprechstunde
mittwochs geöffnet.

Panamericana: Vom Feuerland zum Eismeer

Als Clemens Carle im späten Oktober 1989 mit drei Radkameraden ins Abenteuer der berühmten längsten Straße der Amerikas aufbrach, ahnte er von vielem noch nichts: Von der Gruppendynamik, die sein Team bald auseinanderreißen sollte, von den endlosen zermürenden Schotterpisten und dem einsamen Kampf gegen den gefürchteten patagonischen Wind, von den Andenpässen bis 4700 m Höhe und der tropischen Schwüle in den Regenwäldern Mittelamerikas, von den Überfällen in Peru und den schweren Unfällen in Costa Rica sowie in den USA, von den Krankheiten und Fahrraddefekten.
Lust und Leid, Frust und Freude, Aussichten und Einsichten, Erstaunen und Entsetzen lagen meist dicht beieinander. Grandiose

Landschaftsszenarien, hautnahe Tiererlebnisse und unmittelbare Begegnungen mit Menschen und ihren Kulturen ließen ihm die endlose Kurbelei jedoch niemals langweilig werden. Er bezwang als einer von wenigen - zu Fuß und in den Einbäumen der Cuna-Indianer - während der Regenzeit den "Darién Gap", eine sumpfige, straßenlose Landenge zwischen Kolumbien und Panama. Trotz des außergewöhnlich früh einbrechenden arktischen Winters erreichte er Ende August 1992 sein Ziel - das Eismeer in Alaska. Insgesamt 45.000 km, zurückgelegt in 17 Ländern, lagen hinter ihm. Mit einem Diavortrag in der TU wird er von seinen Erlebnissen, die auch als Bike-Buch im Reise-Know-How-Verlag Helmut Hermann erschienen sind, berichten.

Dauerwellen nicht gefragt

Abnahme eines Stücks Elbradweg zwischen Sörnwitz und Meißen

Dort, wo es zwischen Elbe und Spargebirge am schönsten ist, wurde das erste 1,3 km lange Stück Elbradweg zwischen Meißen und Coswig fertiggestellt. Am 22. September sollte nun die Abnahme erfolgen. Gleich drei Mitglieder des ADFC (Frau Astheimer, Dr. Frotscher und ich) hatten sich aufgemacht, um dieses Ereignis kritisch zu verfolgen. Unsere Probefahrt offenbarte Mängel in der Bauausführung: nur ein Drittel des Wegs war nicht zu beanstanden, das zweite Drittel zeigte kleinere Unebenheiten und der Rest der Strecke wurde von uns als schlecht eingeschätzt.

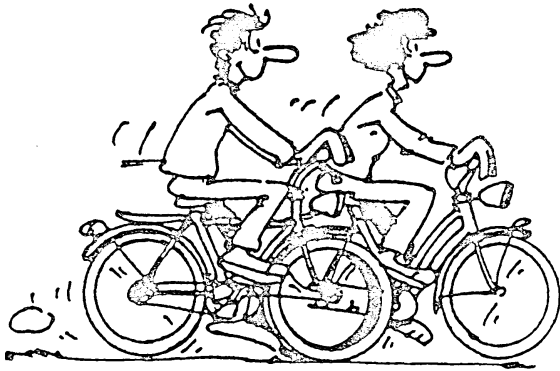
Die Abnahmekommission, bestehend aus zwei Mitarbeitern vom Amt für Wirtschaftsförderung des Landratsamtes Meißen sowie je einem Vertreter des ausführenden Betriebes (Gostra Bau) und des Planungsbüros Dr. Hunger, war ebenso mit dem Auto angereist wie die beiden Abgesandten des Tiefbauamtes Coswig, die später das Anschlußstück bauen werden. Obwohl die Welligkeit des Radweges optisch deutlich auszumachen war, nutzten zwei Mitglieder der Kommission unsere "Leihräder" und zeigten augenfällig die "dynamischen" Probleme des Radlers bei der Benutzung des neuen Weges.

Herr Dipl.-Ing. Wessel, Technischer Leiter der Gostra Bau, erläuterte, daß durch Regenwetter

beim Bau die Mängel entstanden waren. Herr Ratajczak vom Planungsbüro Dr. Hunger machte darauf aufmerksam, wie in der Projektierung Vorsorge getroffen wurde, daß der Radweg nicht gleich wieder von Kraftfahrzeugen zerfahren wird: gepflasterte Auffahrten zur Hauptstraße, Poller auf dem Weg und durch größere Steine gekennzeichnete Möglichkeiten zur Überfahrt für die Nutzer der Wiesen. Alles vom Gostra Bau solide realisiert.

Fazit des Ganzen: Der ausführende Betrieb wird beauftragt, bis zum 31.10.94 die beanstandeten Mängel zu beseitigen. Vorher wird noch einmal mit der Meßplatte geprüft, denn nur Unebenheiten von über 1 cm widersprechen der Norm ZTV Bit StB84 und müssen (wahrscheinlich mit dem Mikrofräser) nachgebessert werden. Noch ein erfreulicher Ausblick: Am Radweg wird weitergebaut und im Frühsommer des nächsten Jahres soll ein größeres Stück offiziell eingeweiht werden. Dazu wird auch der ADFC eingeladen. Ungewiß bleibt, ob bei den Abnahmen weiterer Bauabschnitte die Mitglieder der Abnahmekommission proberadeln. Vom Planungsbüro wurde uns das zugesagt. Ob allerdings die Kollegen von den Ämtern das Problem, Diensträder zu beschaffen, in den Griff bekommen, wird bezweifelt.

Dr. Zweynert.



Wie's geteert, so es fährt

An den Johannstädter und Tolkewitzer Elbwiesen wird auf einer Länge von insgesamt fast 3 km der erst im vorigen Jahr aufgebraachte Splitt-Belag des Elbradwegs entfernt. Ursprünglich aus Umweltverträglichkeitsgründen von Naturschützern durchgesetzt, geriet er wegen der Staubaufwirbelung und den quer laufenden Pflasterstreifen bei Fußgängern und Radfahrern gleichermaßen in Verruf. Obendrein blieb der gewollte Öko-Effekt fraglich, weil sich die für Kleingetier gedachten Fugen mit Splitt zugesetzt haben, so daß auch die Frage nach der Verantwortung für diesen Flop zu stellen ist.

Nach Abtragung von 4 Zentimetern Deckschicht wird nun doch ein eingefärbter bituminöser Belag aufgetragen. Als Querungshilfe für Lurche und Kriechtiere werden unter dem Weg Röhren verlegt. Letztlich ist zu hoffen, daß der neue Zustand die in ihm gesetzten Erwartungen besser erfüllt.

Elberadweg unter die Räder genommen

Irgendwann soll es möglich sein, zwischen Meißen und Schöna auf einer durchgehenden Trasse, die sich Elberadweg nennt, bequem entlang zu radeln. Zwei DNN-Mitarbeiter wollten sich selbst davon überzeugen, wie weit wir von dieser kühnen Vision noch entfernt sind, und fuhren den in die Sächsische Schweiz oft benutzten Abschnitt auf links-elbischer Seite zwischen Blauem Wunder und Schöna mit ihren Rädern ab. Das Ergebnis: auf dieser Route gibt es zwar schon ein wenig Licht, aber auch noch viel Schatten.

Gleich am Schillergarten gibt es ein Paradestück zu befahren. Die Piste mit ebenem Beton-Pflaster ist recht angenehm und breit genug für Fußgänger und Radfahrer. Doch die Freude währt nicht lange. Nach anderthalb Kilometern wird man unterhalb des Tolkewitzer Friedhofes vor eine Baustelle und die Frage gestellt, wie der Schlamm am besten zu überwinden ist. Bei trockenem Wetter mag es ja noch auf direktem Wege gehen, entweder vorsichtig drüberhoppeln oder felgenschonenderweise schieben. Nach Regentagen empfiehlt sich

jedoch ein größerer Bogen, um nicht im Modder zu versinken. Doch auch die kommenden Kilometer sind für den Radwanderer recht abenteuerlich. Zunächst gibt es die gleichen Bedingungen wie am Johannstädter Ufer. Der bisherige Belag - Splitt ohne Bindemittel - ist bereits zu Steinmehl geworden; was bei Trockenheit viel Staub aufwirbelt. Regelmäßige Schläge durch querende Großpflasterstreifen prüfen die Belastbarkeit von Felgen und Rückgrat. Dieser Belag wird nun durch eine Bitumendecke ersetzt (siehe unten). Es folgt eine wellige Asphaltstrecke mit einigen Schlaglöchern, bis ein Zaun zum Rechtsabbiegen zwingt. Österreicher Straße geht es entweder auf der Fahrbahn oder man sucht sich durch die zahlreichen Fußgänger einen Weg. Da später die Hauptstraße rechts abbiegt (Meußlitzer Straße), ist es zur Schonung von Leib und Leben ratsam, gleich auf der linken Straßenseite zu bleiben und dem Gegenverkehr zu blicken. Nun nur noch

eine kleine Geschicklichkeitsprüfung - Passieren von vier dicht nebeneinanderstehenden Eisenpollern - und die reizvolle Landschaft kann auf breiter Asphaltbahn dahingleitend genossen werden. Nach der Gaststätte "Zur Elbinsel" wird gebaut, da der bisherige Trampelpfad wohl kaum den Anforderungen einer Radwanderoute genügt. In Heidenau wechseln leidliche Asphaltstraßen mit einem guten Radwegstück, die Fahrt am Industriegebiet ist recht trist. Über Pirna und Obervogelgesang geht es nach Stadt Wehlen. Hier erwartet den Radler die nächste Prüfung in Form eines sehr steilen Anstieges und eines mit zahllosen spitzen Steinen besperrt derzeit unmißverständlich ein Drahtgitter den Weg und schickt ahnungslose Radtouristen zur B172. Siebeneinhalb Kilometer ist man auf der schmalen und kurvenreichen Straße Freiwild vorbeirasender Autos. Wer dies wohlbehalten überstanden hat, gelangt in Bad Schandau auf den letzten Wegabschnitt, der bis Schöna führt.

Vom Radweg zur Radspur

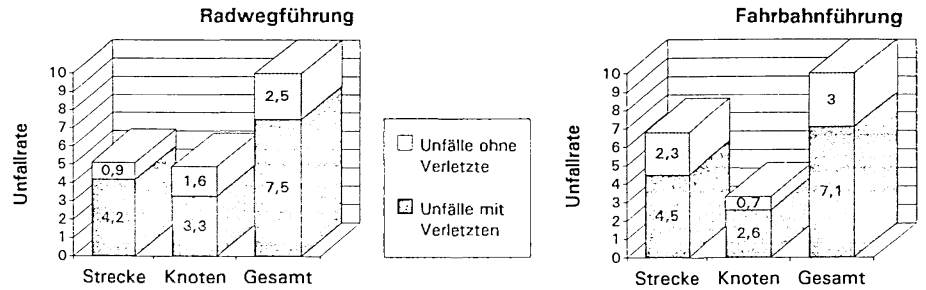
Unfallverhütung durch neue Planungen

Die Zunahme des Radverkehrs hat in vielen Städten auch zu einer Zunahme von Unfällen mit Radfahrern geführt. Für die Verkehrssicherheit der Radfahrer werden die unterschiedlichsten Rezepte gehandelt.

Bis Anfang der 80er Jahre galten getrennte Wege für Radfahrer und Autofahrer als Allheilmittel. In West-Berlin beispielsweise wurden damals mehr als 300 km neue Radwege auf Gehwegen gebaut oder markiert.

Als die Unfallbelastung trotz der vielen neuen Radwege nicht erkennbar zurückging, forderte der Fahrrad-Club ADFC, die Radwege vom Gehweg auf die Fahrbahn zu verlegen und die Radwegebenutzungs-pflicht abzuschaffen. Dafür erntete der ADFC zunächst bei Verkehrsplanern, Politikern und in der Bevölkerung viel Unverständnis.

Der Vorstoß des ADFC hatte Ende der achtziger Jahre einige Forschungsarbeiten ausgelöst, deren Ergebnisse jetzt vorliegen. Sie zeigen, daß die Kritik an den herkömmlichen verkehrsplanerischen



Maßnahmen berechtigt war. Zu den häufigsten Unfällen mit Radfahrern kommt es an Kreuzungen und Einmündungen, und meist tragen die Autofahrer Schuld, weil sie die Radfahrer übersehen haben. Lkw-Fahrer, die die Straßenverhältnisse schlecht überblicken können, sind besonders häufig an sehr schweren Unfällen beteiligt.

Die meisten Unfälle haben mit schlecht erkennbaren Radwegen zu tun. Viele der früheren Radwege sind gefährlich und unbequem, weil sie hinter geparkten Autos oder Bäumen liegen, zu nahe an Hindernissen vorbeiführen, zu eng sind oder kein Sicherheitsabstand zu danebenliegenden Gehwegen und Parkständen bleibt.

Eine Studie des Büros für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung (BIS) zeigt, daß Radfahrer auf Hauptverkehrsstraßen mit baulichen Radwegen im Mittel keineswegs sicherer sind als auf entsprechenden Straßen mit Radverkehr auf der Fahrbahn (siehe Kasten). Ähnliche Ergebnisse liefern auch die Studien der von den Autoversicherern finanzierten Beratungsstelle des HUK-Verbandes ("Radverkehrsunfälle in Bayern") und des Reifenherstellers Uniroyal, die unter dem Titel "Radfahrer - Jäger oder Gejagte?" veröffentlicht wurde.

Um die Unfallbelastungen zu vermeiden, empfehlen alle Studien, Radfahrer an den Kreuzungen möglichst auf der Fahrbahn oder direkt neben der Fahrbahn im Sichtfeld der Autofahrer zu führen. Besonders Linksabbieger benötigen dort aber bessere Hilfen zum Abbiegen. An Kreuzungen mit Ampeln bieten vorgezogene Aufstellflächen und markierte Fahrspuren für linksabbiegende Radfahrer guten Schutz vor den Autos. Während solche Lösungen in Nordrhein-Westfalen (Bocholt, Münster, Troisdorf) bereits weit verbreitet sind, fehlen bislang anderswo solche Lösungen.

Zwischen den Kreuzungen sollten Radfahrer auf Hauptverkehrsstraßen eigene Radfahrstreifen auf der Fahrbahn oder Radspuren erhalten. Die Empfehlung "Vom Radweg zur Radspur" wurde kürzlich gemeinsam vom Forum *Mensch und Verkehr* der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) und dem ADFC veröffentlicht. Radfahrstreifen sind auf der Fahrbahn mit einer durchgezogenen Begrenzung abmarkierte Radwege. Wo der Platz dafür nicht reicht, werden Radspuren mit einer unterbrochenen Begrenzungslinie markiert.

Weil die Radverkehrsplanung neue Methoden verlangt, bereitet die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen inzwischen neue "Empfehlungen zur Radverkehrsplanung" vor, um die überholten Empfehlungen von 1982 zu ersetzen.

Auch der "Bund-Länder-Fachausschuß StVO" hat kürzlich verschiedene für Radfahrer wichtige Änderungen der Straßenverkehrsordnung beraten. Für 1995 sind einige Neuregelungen vorgesehen, zum Beispiel zur Benutzung von Radfahrstreifen und Radspuren. Außerdem soll auch die bisher für alle Radwege geltende Radwegebenutzungspflicht durch eine sinnvollere Regelung ersetzt werden.

Tilman Bracher

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat das Büro für Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung (BIS) die Sicherheit des Radverkehrs bei unterschiedlichen Führungsformen untersucht. Die Untersuchung umfaßt Straßen, auf denen der Radverkehr auf baulich ausgeformten Radwegen (Radwegführung), auf von der übrigen Fahrbahn abmarkierten Radfahrstreifen und auf der Fahrbahn ohne besondere Führungshilfen (Fahrbahnführung) geführt wird. Dabei wurde ermittelt, wie der Radverkehr unter den jeweiligen baulichen, verkehrlichen, betrieblichen und umfeldbezogenen Verhältnissen am günstigsten zu führen ist.

Im Rahmen des Forschungsprojekts wurden Unfallanalysen und Verkehrsverhaltensbeobachtungen für insgesamt 41 Fallbeispiele aus 12 deutschen Städten durchgeführt. Dies waren Hauptverkehrsstraßen mit überwiegend höherer Nutzungsdichte und Nutzungsvielfalt. Außerdem wurden Ergebnisse früherer Untersuchungen nochmals ausgewertet. Als wichtigste Kenngröße wurde die Unfallrate (Unfälle mit Radfahrerbeteiligung / Million Radfahrkilometer) ermittelt. Die Unfallraten sind bei Radwegführung und Fahrbahnführung etwa gleich hoch (10,0 bzw. 10,1). Läßt man die reinen Sachschäden aus, so schneiden Radwege sogar deutlich ungünstiger ab als Fahrbahnführung. Deutlich weniger Unfälle mit Radfahrern (5,7 U / Mio Rad-km) sind auf Straßen mit Radfahrstreifen zu verzeichnen.

Bei Radwegführung kommt es zu etwa gleichvielen Unfällen auf der Strecke und an Knoten, bei Fahrbahnführung häufiger zu Streckenunfällen. Ein Zusammenhang zwischen den ermittelten Unfallraten und der Stärke des Kfz-Verkehrs ist bei den untersuchten Fallbeispielen nicht vorhanden. Das Unfallgeschehen wird im wesentlichen von anderen Wirkungsgrößen bestimmt.

Eine Aufgliederung nach Unfalltypen zeigt, daß bei Radwegführung alle Typengruppen ziemlich gleichmäßig auftreten, während bei Fahrbahnführung Unfälle mit dem ruhenden Verkehr deutlich überwiegen. Besonders konfliktrichtig sind Straßen mit geringen Trennstreifen-, Geh- und Radwegbreiten bei einem gleichzeitig hohen Nutzungsdruck durch den Fußgängerverkehr.

Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und der Seitenabstand beim Überholen sind bei Fahrbahnführung der Radfahrer besonders wichtig, um Interaktionen zwischen Radfahrern und Kraftfahrern zu vermeiden. Viele Autos sind zu schnell: ein Teil der gemessenen "Interaktionsgeschwindigkeiten" ist "unangemessen hoch".

Entscheidenden Einfluß auf den Seitenabstand hat die Breite des benutzten Fahrstreifens. Der Seitenabstand zwischen überholenden Kraftfahrzeugen und Radfahrern wird erst bei nutzbaren Fahrbahnbreiten von 5,0 m bzw. 6,0 m ausreichend hoch. Besonders geringe Seitenabstände wurden auf den vom Kfz-Verkehr stärker belasteten Straßen mit Fahrstreifenbreiten im Bereich von etwa 3,25 m bis 3,50 m festgestellt.

Die ausgewerteten Unfalldaten belegen, daß die meisten Radfahrerunfälle von den Unfallgegnern verursacht wurden und nicht von den Radfahrern selbst. Wo Radwege vorhanden sind, werden sie meistens benutzt: 88% der Radfahrer nutzen rechtsliegende Radwege, 30% der Nichtbenutzungen waren Überholvorgänge (Radweg zu schmal). Bei Fahrbahnführung kommen Radfahrer im Durchschnitt schneller voran (18,2 km/h) als auf Radwegen (17,7 km/h).

(aus Forschungsdienst Fahrrad, Nr. 220)

Kinder und Radfahren

Obwohl die Zahl der als Radfahrer verunglückten Kinder 1993 um 3,6% auf 17,8% leicht rückläufig war, belegt Deutschland einen traurigen Spitzenplatz im europäischen Vergleich. Fast jedes zweite verunglückte Kind im Alter zwischen 8 und 14 Jahren kam mit dem Rad zu Schaden. Dazu kommt noch eine erhebliche Dunkelziffer, die einer 1992 veröffentlichten Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen zufolge gerade bei Zehn- bis Vierzehnjährigen am höchsten ist. Diese Altersgruppe nutzt das Fahrrad besonders stark.

Während vor allem bei Alleinunfällen, die von der amtlichen Unfallstatistik nur selten erfaßt werden, ein Fahrradhelm vor schweren Kopfverletzungen wertvollen Schutz bieten kann, wäre bei Unfällen mit Autos die Herabsetzung der Geschwindigkeit der wichtigste Beitrag zur Minderung der Verletzungsschwere oder sogar zur Vermeidung von Unfällen.

Der ADFC hält daher die Propagierung passiven Schutzes allein nicht für ausreichend, sondern fordert mehr aktive Verkehrssicherheitsmaßnahmen, vor allem die flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts.

91% aller auf dem Rad verunglückten Kinder waren 1993 in Deutschland innerhalb geschlossener Ortschaften unterwegs.

Der Ratschlag, Kindern und Jugendlichen das Radfahren zu verbieten oder einzuschränken, ist für den ADFC keine Alternative, denn Radfahren bedeutet für sie, wichtige psycho-motorische Fähigkeiten und zugleich Selbstständigkeit zu entwickeln - und es beugt gesundheitlichen Schäden vor, die durch Mangel an Bewegung verursacht werden.



Unfallaufnahme

Bundesinnenminister Manfred Kanther hat gegenüber dem ADFC in einem Schreiben betont, daß bei der möglichen Übertragung polizeilicher Aufgaben nur an unabhängige Institutionen gedacht werden soll. Als Beispiele nannte er den HUK-Verband als Dachorganisation der Autoversicherer und private Unfallbeweisungsdienste. Die Bundesländer würden zur Zeit die Einzelheiten prüfen.

In einer Fernsehsendung hatte Kanther auch die "großen Autofahrerverbände" als mögliche Organisationen für die Unfallaufnahme genannt. Der ADFC-Vorsitzende Karl-Ludwig Kelber hatte Kanther brieflich darauf hingewiesen, daß die meisten Verkehrsunfälle durch Autofahrer verursacht werden, und dringend gebeten, "den Bock nicht zum Gärtner zu machen". In seiner Antwort hat der Innenminister nun diese Erwägung fallen gelassen.

Mit dem Fahrrad zur Arbeit

In Kopenhagen wurden 1989 (Sommer und Winter) Mitarbeiter verschiedener Einrichtungen befragt, wie sie ins Büro gekommen waren. Die meisten benutzen öffentliche Verkehrsmittel (37%), je 30% das Fahrrad bzw. Auto. Die Männer radeln häufiger zur Arbeit (35%), während bei den Frauen im Berufsverkehr öffentliche Verkehrsmittel beliebter sind (42%). Interessant ist die Tatsache, daß von den Radfahrten 50% weiter als 6 km, 20% sogar weiter als 10 km sind. Für die Fahrradnutzung wurde die Schnelligkeit als wichtigster Grund genannt. Während höhere Gebühren fürs Autofahren oder 50% teurere öffentliche Verkehrsmittel kaum dazu geeignet sind, wären 51% der Nichtradfahrer bei einem kürzeren Arbeitsweg zum Umsteigen auf's Rad bereit.

Fahrrad und Bus

Im kanadischen Toronto ist seit 1990 eine Fahrspur der Bay Street für Busse, Radfahrer und Taxen werktags von 7-19 Uhr reserviert, um für den öffentlichen und Verkehr eine größere Attraktivität und den Fahrradverkehr mehr Sicherheit zu erreichen. Auf 3 km Länge dürfen Kraftfahrzeuge nur noch die beiden mittleren von 4 Fahrspuren benutzen, jedoch vom rechten Fahrstreifen aus abbiegen. Linksabbiegen wurde teilweise verboten, Parkplätze, Taxistände und Verkaufswagen wurden entfernt. Dafür sind 120 Fahrradparkplätze entstanden. Die zwischen 3,00 m und 4,50 m breite Bus-/Radspur bewirkte einen rasanten Anstieg des Radverkehrs um 173% und ein Viertel höhere Busfahrgastzahlen. Der Taxiverkehr stieg um 8% und der Kfz-Verkehr um 2%, wobei die Unfälle zurückgingen. Aufgrund der Breite und der Abschaffung des Parkens verbesserte sich das Komfort- und Sicherheitsgefühl der Radfahrer grundlegend.

Fahrradkilometergeld

Wer mit dem Rad zur Arbeit fährt, kann dies in deutschen Landen bekanntlich steuerlich geltend machen - es können entweder 0,14 DM für den Entfernungskilometer (bei Autobenutzung sind es dagegen 0,65 DM!) pauschal oder die tatsächlichen Aufwendungen (z.B. anteilige Abschreibung der Anschaffungskosten des Fahrrads, Reparaturen, Sachversicherungen etc.), wobei zu berücksichtigen ist bzw. sich mindernd auswirkt, wenn das Fahrrad nicht ausschließlich für die Fahrt zur Arbeit genutzt wird) gegen Einzelnachweis geltend gemacht werden. Diese Aufwendungen wirken sich allerdings nur dann steuermindernd aus, wenn die Summe aus diesen und den sonstigen Werbungskosten aus nichtselbständiger Arbeit die Arbeitnehmerpauschale von derzeit 2000 DM übersteigt.

Auf eine Anfrage der Bundestagsgruppe Bündnis 90/DIE GRÜNEN zu Kilometergeld für Radler als Anreiz zum Umsteigen antwortete die Bundesregierung im Mai knapp und abweisend.

"Wirksamer als finanzielle Anreize ist nach Auffassung der Bundesregierung die Bereitstellung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur. Es ist aber nicht Aufgabe der Bundesregierung, konkrete, in örtlicher Zuständigkeit getroffene Verwaltungsmaßnahmen zu Gunsten oder zu Lasten bestimmter Gruppen von Verkehrsteilnehmern oder finanzielle Sonderleistungen politisch zu bewerten. Die Kommunen verfügen jedenfalls über ein erhebliches Potential an Möglichkeiten, den Radverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten."

Auf die Frage, ob der Bundesregierung bekannt sei, daß durch entsprechende Maßnahmen der Radverkehrsanteil von derzeit 11 auf 20 bis 40 Prozent gesteigert werden könnte, antwortete diese:

"Ein - theoretisch möglicher - Radverkehrsanteil an allen Wegen von mehr als 30% wird sich wohl nur in wenigen Räumen bei Vorliegen optimaler Strukturen erreichen lassen. Die Bundesregierung ist aber der Auffassung, daß bei Einsatz aller Beteiligten eine deutliche Steigerung der Fahrradnutzung zu erreichen ist und wird sich für die Schaffung eines fahrradfreundlichen Umfeldes bei allen damit befaßten Organisationen und Institutionen einsetzen. Schon heute sind mit Finanzmitteln des GVFG Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs sowie die getrennte Führung von Radwegen an wichtigen innerörtlichen Straßen in der Baulast der Kommunen förderbar. Auch der weitere Ausbau des Radwegenetzes an Bundesfernstraßen soll die Voraussetzung für eine verstärkte Nutzung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad verbessern."

Eine klare Zeichensetzung für die Umwelt.

(Quelle: ADFC Intern 80)

Fahrradmitnahme bei den DVB

Wer sein Fahrrad in Bahn oder Bus mitnehmen will und eine Monatskarte besitzt, muß für seinen "fahrbaren Untersatz" extra bezahlen, und zwar Kindertarif. Auf Bergbahnen und Fahren ist die Fahrradbeförderung frei.

Impressum

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Birgit und Karsten Preuß,
Karl-Laux-Str. 18, 01219 Dresden
Vertrieb: Jens Rudolph,
Rehfelder Str. 33, 01127 Dresden

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

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

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