

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

5. Jahrgang

November 11/1994

Der 7. Dresdner Radfahrttag wirft seine Schatten voraus

Erinnert Ihr Euch? Am 5. Juni 1994 war der 6. Dresdner Radfahrttag. Es trafen sich viele Radfahrer zu den Sternfahrten, der Kundgebung am Rathaus und zum Fahrrad-Corso. Nicht zu vergessen: Die Eröffnung der 1. Sächsischen Fahrradstraße. Gut besucht war auch die Diskussion mit den OB-Kandidaten im Umweltzentrum.

Wir hatten uns bei der Vorbereitung viel Mühe gegeben, aber sicher gibt es einiges zu kritisieren, und bestimmt gibt es manches, woran wir gar nicht gedacht haben.

Nun wirft der 7. Radfahrttag in Dresden seine Schatten voraus (er ist für den 11. Juni 1995 vorgesehen), und natürlich wollen wir alles besser machen. Dazu brauchen wir Eure Ratschläge und Hinweise, liebe Radfreunde! Wem hat das letzte Mal etwas nicht gefallen, wer fand etwas unpassend? Wer hat gute Ideen, wie man das Programm bereichern könnte? Wem hat etwas besonders gefallen und möchte, daß das im nächsten Jahr genauso gemacht wird?

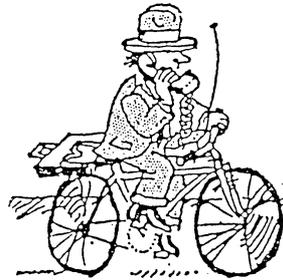
Wir treffen uns am Mittwoch, dem 23. November '94 gegen 19.00 Uhr im Umweltzentrum, um mit der Vorbereitung dieses weiteren Meilensteins für den Radverkehr in Dresden zu beginnen und laden dazu alle, die etwas beisteuern wollen, herzlich ein. Wer an dem Tag keine Zeit hat, sollte uns bitte seine Wünsche und Ideen vorher mitteilen.

Wir erwarten Eure Anregungen und hoffen, daß sich am 23. November ein großer Kreis zusammenfindet. Denn unser gemeinsamer Tag soll allen begeisterten Radfahrern Spaß machen.

Herzliche Glückwünsche

anlässlich seiner Wahl zum neuen Dresdner Umweltdezernenten übermitteln wir Klaus Gaber und wünschen ihm viele Erfolge bei seiner zukünftigen Arbeit.

Die Speiche-Redaktion



Unsere Geschäftsstelle im Umweltzentrum ist erreichbar über

Post: ADFC Dresden
PSF 120509

Achtung, 01007 Dresden
neue Nummer!
Telefon: 4943321



Allgemeiner Deutscher
Fahrradclub e.V.

Termine für Fahrradfreunde

- | | |
|-------------------|--|
| Mi 02.11. Dresden | 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden
Thema: Fahrrad-Parken - Technische Lösungen und Entwicklungsstand in Dresden (Vortrag von Michael Strey und Diskussion) |
| Sa 05.11. Leipzig | 10.00 Uhr, Haus der Demokratie, Bernhard-Göring-Str.152, Versammlung des ADFC-Landesverbandes Sachsen |
| Mi 09.11. Dresden | 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Dia-Vortrag "Vier-Länder-Tour - mit dem Fahrrad durch Österreich, Liechtenstein, die Schweiz und Deutschland" |
| Mi 23.11. Dresden | 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18
Treffen der Vorbereitungsgruppe "Radfahrttag" |
| Mi 30.11. Dresden | 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18
Arbeitsrunde der Interessengemeinschaft Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC) |

Vorschau

- | | |
|-------------------|--|
| Mi 07.12. Dresden | 19.00 Uhr, Weihnachtsfeier im Umweltzentrum |
| Mi 14.12. Dresden | 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Dia-Vortrag "Norwegen per Rad" |

Um die Arbeit der IGR effektiver zu gestalten, wurde die Bildung von Projektgruppen vorgeschlagen. Diese werden sich demnächst in der Speiche vorstellen. Organisatorische und Arbeitsaufgaben sollen nun nicht mehr vordringlicher Inhalt der Mittwochs-Zusammenkünfte sein, so daß die Sitzungen interessanter und für Gäste attraktiver werden könnten. Vielleicht fühlt sich der eine oder andere Leser angesprochen und möchte sich hier gezielt engagieren? Ansprechpartner sind:

- | | |
|--------------------------|------------------|
| 1. Planungsbeteiligung | Wolfgang Schütze |
| 2. Öffentlichkeitsarbeit | Manfred Zweynert |
| 3. Elbradweg | Michael Haase |
| 4. Ruhender Verkehr | Michael Strey |
| 5. Fahrradkarten | Reiner Hultsch |
| 6. Touristik | ? |

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

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

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



Die Geschichte der Transporträder

Karl von Drais entwickelte im Jahre 1817 eine lenkbare Laufmaschine. Sie erleichterte das menschliche Laufen, indem das Körpergewicht von der Maschine getragen wird und nicht bei jedem Schritt angehoben werden muß. Die Füße berührten den Boden nur noch, um sich zur Vorwärtsbewegung abzustößeln. Dadurch konnte ein großer Teil der Energie gespart werden. Die Laufmaschine war - und das heutige Fahrrad ist - die energiesparendste Art und Weise, sich vorwärts zu bewegen. Mit dem Fahrrad wird für die gleiche Strecke nur ein Fünftel der Energie eines Fußgängers verbraucht, ein mittlerer Pkw benötigt sogar 22 mal so viel. Die Laufmaschine von Drais war als Nutzfahrzeug konstruiert. In Zeiten großer Armut im vorindustriellen Deutschland suchte Drais nach einer Alternative zu von Tieren gezogenen Transportfahrzeugen. Längere Personen- und Gütertransporte sollten leichter, kraftsparender, und schneller vorgenommen werden können. Werbeschriften verzeichneten nützliches Zubehör, wie Parkstützen, Reisetaschen, Gepäckträger und Laterne. Noch fehlten die entsprechenden Fahrbahnoberflächen, um diese Nutzfahrzeuge effektiv einsetzen zu können. Doch Ärzte, Kaufleute und Gewerbetreibende forderten schon im frühen 19. Jahrhundert die Unabhängigkeit von der öffentlichen Pfer-

debahn, um zu ihren Kunden zu gelangen. Im Jahre 1901 schreibt das Branchenblatt *Radmarkt*: "Die großen Vorteile, welche die Gepäckdreiräder in Städten mit gutem glatten Pflaster bieten, sind so zahlreich, daß fast jedes Geschäft von nur einiger Bedeutung, welches Transporte bis zu hundert Kilo in der Stadt zu befördern hat, über wenigstens ein, meistens mehrere Gepäckdreiräder verfügt."

Bis zur Jahrhundertwende dominieren die Transportdreiräder den Verkehrsalltag. Dann folgen Transportzweiräder und ab 1911 kommen Geschäftsräder auf den Markt, die für die außergewöhnlich hohe Beanspruchung extra verstärkt sind. Seitenwagen und Anhänger für Fahrräder hatten bereits seit 1920 Zulademöglichkeiten von über 100 Kilogramm. Auch Kindersitze und -anhänger werden bereits seit Jahrzehnten angeboten.

Als sparsames Nutzfahrzeug hat sich das Fahrrad während der beiden Kriege und in den Nachkriegszeiten bewährt. Für viele Menschen war es wertvolles Transportmittel auf der Flucht, einziges Fahrzeug für Evakuierte, um wieder in die Heimatstädte zu gelangen, aber auch unentbehrlich für die Fahrten aufs Land, um dort Lebensmittel zu besorgen. Der Blick auf die Geschichte zeigt: Das Fahrrad hat sich als sparsames, schnelles und flexibles Transportmittel bewährt.

Andere Länder, andere Transportsitten

Es ist wahr, daß der Verkauf von Fahrrädern als Sport- und Freizeitgerät in Europa und den USA boomt, aber die große Mehrheit der Fahrräder auf der Welt wird für ganz alltägliche und lebensnotwendige Zwecke genutzt. Die Menschen in China und Indien fahren mit dem Rad zur Arbeit, in Kenia und Indonesien werden damit die Feldfrüchte zum Markt gebracht. In Botswana und Uganda werden Touristen per Rad befördert, und in Tansania wird die Post radelnd über Land transportiert. In Zaire verfolgen Jagdaufseher mit dem Fahrrad die Wilderer. In Malawi dienen Fahrräder als Ambulanzfahrzeuge. Größere Fahrzeuge würden bei Rettungseinsätzen nicht durch das Gewühl der engen Straßen kommen. Fahrräder sind in den meisten Ländern der Erde das Hauptverkehrsmittel. Laut World-Watch-Institut gibt es in China, wo ein Fünftel der Weltbevölkerung lebt, 250mal so viele Fahrräder wie Autos. In Indien kommen auf ein Auto 30 Fahrräder. Die Umwelt-Wissenschaftler erkennen aber auch in Ländern, in denen sich fast jeder ein Auto leisten kann, einen Umkehrtrend: In Japan benutzen 86% der Fahrradbesitzer das Rad zum Einkaufen oder für den Weg zur Arbeit, nur 28% nutzen es ausschließlich für Freizeitwecke.

"Das Fahrrad ist nicht nur deshalb das

Entlastung durch Fahrradkurier

Schlagzeilen der Presse zeigen, daß Fahrradkurier in der Öffentlichkeit unterschiedlich gesehen werden. Mal sind es die "Piraten der Pedale", dann wieder "Citybiker", die verstärkt Kurierfahrten übernehmen. Nach Branchenschätzungen sind in Deutschland täglich ca. 3500 Fahrradkurier unterwegs. Jährlich bewältigen sie schätzungsweise 50 Mio. Kilometer. Briefträger legen pro Jahr bei ca. 7 Mio. Radfahrten über 100 Mio. Kilometer zurück.

Bis auf das Ruhrgebiet gibt es derzeit in ganz Deutschland keine Stadt über 250.000 Einwohner ohne Fahrradkurier. Häufig sind die Kurier Subunternehmer eines Disponenten, der in der Zentrale die Auftragseingänge und das Rechnungswesen steuert. Die Fahrer klinken sich von unterwegs in das offene Funknetz ein und werden mit ungefähr 60 bis 70% an ihrem persönlichen Umsatz beteiligt.

Die Kölner Firma "Ökourier" arbeitet mit 73 Kooperationspartnern zusammen und bietet in Verbindung mit dem IC-Kurierdienst der Deutschen Bahn "Same-Day-Transporte" mit Fahrrad und Bahn zwischen Städten in ganz Deutschland an. Neben den reinen Transportleistungen erledigen Fahrradkurier auch Serviceleistungen, wie das Leeren von Postfächern, Bankgeschäfte oder Sortierarbeiten. Als Hauptkunden von Fahrradkurieren gelten Werbeagenturen, Druckereien, Fotolabore, Dentallabore, Notare, Reisebüros, Versicherungen und Postfachkunden. Als Kuriergut kommt in der Regel alles in Frage, was sich in den Packtaschen, Rucksäcken oder auf dem Lastenrad transportieren läßt: Vom Zahnersatz bis zu umfangreichen Steuerakten.

Fahradkurier bestechen durch ihre Flexibilität, was die Auftragsabwicklung angeht. Erst bei Entfernungen über 5 bis 6 Kilometer gelten Autokurier als konkurrenzfähig. In den drei Schweizer Städten Basel, Bern und Zürich hat der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) 1993 in einem Test die Qualität verschiedener Kurierdienste verglichen. Getestet wurden ein Velokurier, der Kurierdienst der Post (PPT Rapid) und ein privater Autokurier. In diesem Test war der Velokurier jeweils schneller und in zwei von drei Fällen auch preisgünstiger.

Die Unternehmerzeitschrift *impulse* verlieh vor zwei Jahren einem Dienstleistungsunternehmen der Transportbranche einen Umweltpreis für den Einsatz von Fahrradkurieren statt Pkw. *impulse* hat ausgerechnet, daß in Hamburg 85 Fahrradkurier 65 Autokurier ersetzen. Für wesentlich hielt die Jury dabei die enorme Umweltentlastung: Die durch den Einsatz von Fahrradkurieren in einem Jahr eingesparten 162.000 Liter Benzin verringerten den CO₂-Ausstoß in Citylagen um rund 380 Tonnen. Wenn Fahrradkurier in vollem Umfang motorisierte Fahrten ersetzen, ergeben sich bei Hochrechnung der *impulse*-Zahlen eine jährliche Einsparung von ca. 1 Mrd. Liter Benzin und somit 22.000 Tonnen weniger CO₂. Zuwächse im Güter- und Personenverkehr produzieren in den Innenstädten noch mehr Staus und Parkprobleme. Der zu erwartende Qualitätsrückgang im Kraftfahrzeugverkehr wird den Fahrradkurieren weiter Aufwind verschaffen.

Fahrzeug der Zukunft, weil es wendig, billig und umweltfreundlich ist," sagt Ed Ayres vom World-Watch-Institut, sondern auch *"weil es ungeachtet seiner einfachen technischen Beschaffenheit gegenüber benzinbetriebenen Autos ein größeres Innovationspotential in sich birgt."* Die Entwicklungen auf dem Transportradmarkt zeigen dies eindrucksvoll. Ebenso beeindruckend sind die phantasievollen Ideen, wie ein Fahrrad mit Lasten bepackt werden kann. Ganze Familien finden in Indien in Rikschas Platz. Stoffballen, Leitern, Geflügel; Kühlschränke, Stühle, Fässer oder Flaschen werden kunstvoll auf oder an den Fahrrädern befestigt.

Ein Getränke-Hersteller nutzt in San-Salvador dreirädrige Fahrräder in einem logistischen Konzept für den Lieferverkehr, weil diese wirtschaftlicher sind als 5-Tonnen-Laster. So kann er dieselbe Anzahl von Flaschen zu einem Zehntel der Kosten verteilen. In Bogotá beliefert eine Bäckerei ihre 22.000 Verkaufsstellen mit frischen Backwaren auf Dreirädern, weil motorisierte Lieferwagen im Stau stehen und nicht direkt vor den Läden parken können. Die Potentiale für das Verkehrsmittel der Zukunft sind bei uns noch längst nicht ausgeschöpft, sondern müssen wiederentdeckt werden.

Umweltschutz durch mehr Straßen?

Verkehrsprognosen und Wirtschaftlichkeit im Zwielficht

Für alle Straßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) werden Nutzen-/Kostenbewertungen nach einem vom BMV beschriebenen Bewertungsverfahren erstellt, die Grundlage für die Einstufung in den vordringlichen und weiteren Bedarf sind. Die Prognosen für den Vergleichsfall und für den Planfall, die Grundlage für die Bewertung sein sollen, haben jedoch aus wenigstens zwei Gründen nichts mit der Wirklichkeit zu tun und zeugen daher eher von einem unzulänglichen Verkehrsweltbild.

1. Der (derzeit für das Jahr 2010) prognostizierte Verkehr ist angeblich unabhängig davon, ob das Straßennetz ausgebaut wird oder nicht. Er wird dann auf das simulierte Straßennetz (im Vergleichsfall auf das vorhandene) *umgelegt*, wie es in der Fachsprache heißt. Indes sind die prognostizierten Verkehrsmengen so hoch, daß das vorhandene Straßennetz einen solchen Verkehr überhaupt nicht verkraften würde. Das bedeutet aber, daß der Verkehr gar nicht auf den Prognosewert anwachsen kann.

2. Auf Grund der wenigen bisher vorliegenden Bewertungen ist bekannt, daß bei den Berechnungen des Planfalls (mit Bau des Straßenprojekts) lediglich eine Verla-

gerung des Verkehrs von der unmittelbar parallel laufenden alten Straße auf die neue angenommen wird, nicht aber von anderen, weiter entfernten Straßen, obwohl der Bau mit deren Entlastung ebenfalls begründet wird.

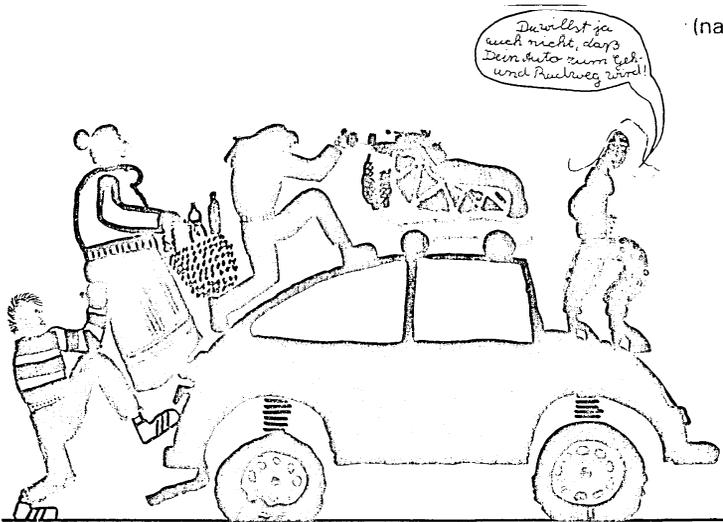
Die Hauptwirkung des Straßenbaus in der Praxis - der neu entstehende (induzierte) Verkehr - kommt in der Denkweise der BVWP-Planer anscheinend überhaupt nicht vor. Den Bürgerinitiativen ist zu empfehlen, die Herausgabe der BVWP-Bewertungen zu fordern und diese mit den Prognosen zu vergleichen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gemacht werden, um deren mangelnde Seriosität aufzuzeigen.

Bei der Entscheidung über die Straßenbauprojekte spielen ferner die "Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen" (RAS-W), Ausgabe von 1986, eine wichtige Rolle. Sie bewerten Änderungen der Betriebskosten (insbesondere Treibstoffkosten), Fahrzeiten, Unfallgeschehen, Lärm- und Schadstoffbelastungen in Geldform. Hiermit wird ein vorgeblicher volkswirtschaftlicher Nutzen berechnet, der dann, durch die Kosten des Projekts dividiert, das N/K-Verhältnis ergibt. Je höher dieses

liegt, desto bauwürdiger ist die jeweilige Projektvariante. Es verwundert nicht, daß sich der größte Nutzen aus den Fahrzeitgewinnen errechnet, die durch die höheren Geschwindigkeiten auf der neuen Straße zustande kommen sollen. Dabei wird jedoch die jedem seriösen Verkehrsfachmann bekannte Tatsache, daß Autofahrer diese Zeitgewinne zu zusätzlichen oder längeren Fahrten ver(sch)wenden, vollkommen ignoriert. Aufgrund dieses induzierten Verkehrs müßte die Bewertung von Fahrzeitgewinnen wesentlich geringer ausfallen.

Da auch bei der Betriebskostensparnis dieser Mehrverkehr in den Formeln fehlt, kommen die Straßenplaner zu der bekannten Behauptung, durch Straßenbau würde der Treibstoffverbrauch sinken. In Wirklichkeit ist das Gegenteil der Fall. Einerseits gleicht die Fahrleistungserhöhung nach der Baumaßnahme den eventuell zuvor bestandenen Stau energetisch aus, andererseits ermöglicht sie neuen Stau - mit allen bekannten Wirkungen - auf einem infolge gestiegener Verkehrsdichte höheren Niveau. Jeglicher Straßenaus- und -neubau führt somit letztlich zu immer größerer Energieverschwendung und Umwelterstörung.

(nach einem Artikel von R. Pfeleiderer im IDV¹, Nr. 46 vom Juni 1994)



Kosten in Milliarden DM	PKW	LKW
Infrastruktur	16,4	10,2
Luftverschmutzung	24,0	7,2
Lärm	33,5	11,0
Wasser	11,4	3,5
Flächenbeanspruchung	56,6	3,6
Verkehrsunfälle	60,6	10,5
Summa	202,5	45,9
Kfz- u. Mineralölsteuer	27,7	7,2
Defizit	174,8	38,7

Zahlen und Fakten

Seit 1960 wurde das westdeutsche Straßennetz mit staatlichen Gesamtausgaben von rund 450 Milliarden auf den heutigen Stand von 500.000 km ausgebaut und nahm damit um mehr als 34% zu. Im gleichen Zeitraum expandierte jedoch die Zahl der Autos von 4,5 auf 30 Millionen - eine Steigerung um mehr als das 6,5fache. Mit weiterem Straßenbau die Probleme des Autoverkehrs lösen zu wollen, erscheint angesichts dessen illusorisch. Zwischen 1960 und 1989 lagen die Ausgaben für Straßen um 106 Milliarden DM höher als die Einnahmen aus den dafür vorgesehenen Steuern - doppelt so hoch, wie die Gesamtschulden der alten Bundesbahn seit 1948. Jährlich verursacht der Straßenverkehr ein Defizit von 215 Milliarden DM externer Kosten (siehe Tabelle), das von der Allgemeinheit aufgebracht werden muß. Die Bundesregierung plant bis zum Jahr 2010 eine Ausweitung des Autobahnnetzes um 28% und des Bundesstraßennetzes um 13,8%. Eine Untersuchung des Umweltprognose-Institutes Heidelberg ergab, daß eine Mineralölsteuererhöhung um 75 Pfennig pro Liter Benzin ungefähr den gleichen Effekt hätte: Die Fahrleistung auf den (vorhandenen) Autobahnen und Bundesstraßen würde dadurch um 30 bzw. 14 Prozent gesenkt werden. Eine solche Lösung hätte zunächst den Vorteil, daß sie kurzfristig den Verkehrsdruck auf das bestehende Straßennetz verringern würde. Im Gegensatz zum Straßenbau wäre sie zudem umweltfreundlich, da sie nicht nur die Fahrleistung, sondern gleichzeitig auch den Flächenverbrauch und die Schadstoffemissionen reduzieren würde. Desweiteren wären Unfallschäden überproportional rückläufig, da Fahrerkollektive mit hohem Unfallrisiko auf den Benzinpreis stärker reagieren als der Durchschnitt. Das zusätzliche Steueraufkommen von ca. 40 Milliarden DM jährlich könnte zur Senkung anderer Steuern oder für Investitionen im Öffentlichen Verkehr (z.B. investiert die Deutsche Bahn jährlich nur ca. ein Sechstel dieses Betrages) eingesetzt werden.

(aus *Naturschutz heute*, 3/91)

Münchner Autoschreck

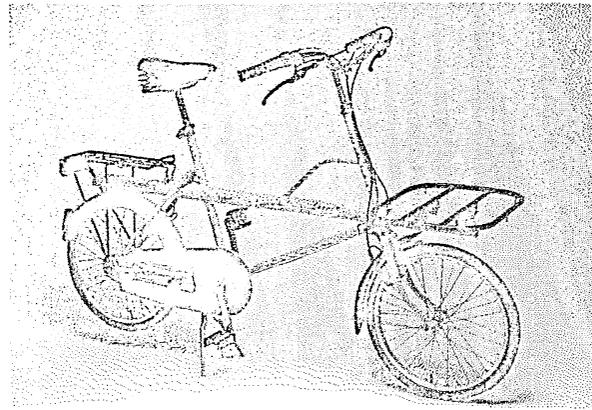
Kürzlich ging in München ein Prozeß zu Ende, der einiges Aufsehen erregt haben dürfte. Angeklagt war der 28jährige Michael Hartmann, der mit so spektakulären wie einfachen Mitteln Autos den Kampf angesagt hat: Auf falsch parkende Blechkarossen machte er aufmerksam, indem er sie buchstäblich überging. Derartige Klettertouren machten ihn ebenso berühmt-berüchtigt wie provokante Spaziergänge auf der Fahrbahn und Picknicks auf Kreuzungen. Zum erklärten Autofeind wurde der Architekturstudent durch einen schweren Unfall, bei dem er lebensgefährliche Schädelverletzungen erlitt und 11 Tage im Koma lag. Es gab genügend Versuche, seinem anschließenden Tun ein Ende zu bereiten. Der Staat bemühte Justiz und Psychiatrie (er wurde in eine Nervenklinik eingeliefert, mußte jedoch mit dem Befund "bewußtseinsklar und allseits orientiert" wieder entlassen werden), und auch die Selbstjustiz ließ nicht auf sich warten, um ihn zum Schweigen zu bringen. Die Vorstellung einer menschengerechten Umwelt passe halt nicht in das autodominierte Normsystem unserer Tage, stellte sein Anwalt fest. Wegen Beeinträchtigung und Blockierung des Fußgängerbereiches wird kein Autofahrer vor Gericht gestellt, aber der "gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr" ist schon eine Verurteilung wert. Die Große Strafkammer des Münchner Landgerichts, vor der sonst schwere Delikte verhandelt werden, brummte ihm zehn Monate Bewährung auf.

¹ "Informationsdienst Verkehr" des Arbeitskreises Verkehr und Umwelt e.V., ISSN 0931-1688

Wettbewerb "ADFC-Fahrrad des Jahres 1995"

Anlässlich der Internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung (IFMA) in Köln verlieh der ADFC zum achten Mal den Titel "ADFC-Fahrrad des Jahres". Gesucht wurde ein "Dienstleistungsrad" zum multifunktionalen Einsatz als Nutzfahrzeug im Wirtschaftsverkehr. Sieger des Wettbewerbs, an dem 13 europäische Hersteller mit 15 verschiedenen Modellen teilnahmen, ist das Firmen- und Transportrad "Lorri" der Firma Kemper aus Düsseldorf. Außerdem vergab die Jury in diesem Jahr erstmalig einen zweiten Platz - er ging an das "PICK UP" der Firma Epple in Memmingen.

Beide Räder überzeugten die achtköpfige Jury mit ihrer konstruktiven Entscheidung für den Zentralrohrrahmen, der stabil und verwindungssteif auch die Mitnahme größerer Lasten zulässt, ohne ins Flattern zu geraten. Zudem bietet dieser ungewöhnliche Rahmen den Vorteil des niedrigen Durchstiegs und der problemlosen Nutzung durch Personen von unterschiedlicher Größe und Gewicht. Besonders pfiffig fand die Jury, der Fachleute und Radfahrer (unter anderem eine Postzustellerin und ein Fahrradbote) angehörten, das "PICK UP" mit Rädern unterschiedlicher Größe auszustatten, was für einen ruhigen Geradeauslauf sorgt. Dennoch verwies die Jury dieses Modell auf den zweiten Platz, weil der Lastentransport im Vergleich zum Siegermodell weniger gut gelöst wurde. Mit ab- und anschließbaren Transportboxen auf dem großen und stabilen Fronträger bietet "Lorri" eine überzeugende Lösung an, die an Wetter- und Diebstahlschutz und leichte Handhabung gedacht hat. Im Rahmendreieck dieses Rades sind zudem serienmäßig Gewindeösen für die Anbringung eines Firmenschildes zu Werbezwecken vorhanden. So entspricht das "Lorri", auch wenn es sich nicht um einen Lastwagen handelt, wie der Name suggeriert, sowohl in den Details wie in der Gesamtausführung deutlich mehr dem Profil eines multifunktionalen Dienstleistungsrades als das "PICK UP", das sich die Jury auch als Familienrad für Einkäufe und kleine Ausflugsfahrten



vorstellen kann. Beide Räder sind so kompakt konstruiert und leicht zu handhaben, daß sie sich auch für die Mitnahme in Bahn und Bus zur Überwindung größerer Distanzen eignen.

Im "Dienstleistungsrad" sieht der ADFC einen neuen Fahrradtyp, der gute Chancen hat, zu einer ernstzunehmenden Alternative und sinnvollen Ergänzung zum motorisierten Wirtschaftsverkehr zu werden. Das Dienstleistungsrad im Stadtverkehr ist nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern auch weit flexibler und zuverlässiger im Einsatz als ein Auto, denn es kennt keine Parkplatz- und Stauprobleme. Darüberhinaus ist es betriebswirtschaftlich vorteilhaft, abgesehen von Anschaffung und Wartung verursacht es keine Betriebskosten und ist vielseitig einsetzbar: für Botenfahrten von Büros, Medikamenten oder - wie bereits jetzt bei Großunternehmen üblich - für innerbetriebliche Kleintransporte sowie für den Kunden- und Reparaturservice.

A 82 gegen alle Widerstände?

Die Südhautautobahn soll offenbar sogar gegen den Willen der Landesregierung in Sachsen-Anhalt durchgedrückt werden. Bundeskanzler Kohl und Bundesverkehrsminister Wissmann bemühten als Begründung für ein derartiges Vorgehen die Rolle als "entscheidende strategische Verkehrsachse" bzw. das "Allgemeinwohl-Interesse". Dem waren bereits Versuche aus dem Bundesministerium für Verkehr vorausgegangen, Sachsen-Anhalt durch Androhung der Streichung von Geldern für andere Verkehrsvorhaben zu nötigen. Dient nun der "Runde Tisch" in Magdeburg nur dazu, der SPD ohne allzu großen Gesichtsverlust einen Rückzieher aus der Koalitionsvereinbarung zum Stopp der A 82 zu ermöglichen? (aus "Thüringer Pedalritter", Heft 4/94)

China: Fahrrad in der Krise

Die chinesische Fahrradindustrie meldet miserable Verkaufszahlen sowie Gewinne um 50% unter den Erwartungen. Eine der beiden führenden Firmen, Forever, erreichte gar nur 14% des erwarteten Jahresumsatzes. Während alle Fahrradhersteller Chinas zusammengenommen schon 1993 nur etwa ihre halbe Produktion absetzen konnten, unterstützt die Regierung den führenden Autohersteller mit 250 Millionen US-Dollar, damit dieser seine Produktion auf das Zweinhalbfache erhöhen kann.

Radfahren in Frankreichs Städten

Einer Umfrage zufolge spielt der Radverkehr nur in wenigen Städten Frankreichs eine Rolle. Lediglich 10 von 22 befragten Regionalhauptstädten haben vorzeigbare Projekte, nur 7 bekennen sich öffentlich zur Förderung der Fahrradnutzung: Strasbourg, Rennes, Nantes, Bordeaux, Lyon, Besancon und Montpellier. Dabei werden ganz unterschiedliche Konzepte verfolgt, von autofreien Innenstädten (Rouen, Caen und Dijon), Vergrößerung der Boulevards (Amiens, Châlons-sur-Marne) bis zur sporadischen Verwirklichung einzelner Radverkehrsmaßnahmen ohne Gesamtplan und Berücksichtigung von Radfahrerbedürfnissen (Paris, Poitiers). Caen und Dijon bieten erst gar keine Radverkehrsanlagen an.

Die Hitliste der fahrradfreundlichsten Städte wird von Strasbourg angeführt. Hier sind die Radfahrer am stärksten vertreten - mit über 10% am Gesamtverkehr. 5 weitere Städte kommen noch auf 4 bis 9%, während andernorts der Radverkehrsanteil meist bei höchstens 3% liegt.

Entschädigung für Radfahrer

Insgesamt 3,25 Mill. US-Dollar Schadenersatz bekam der 17jährige Radfahrer Collin Johnson von einem Gericht in Newark im US-Bundesstaat New Jersey zugesprochen. Er war im Juli 1989 nachts von einem Jeep erfaßt worden und hatte schwere Verletzungen mit bleibenden Schäden erlitten. Zahlen muß nicht der Unfallgegner, der angab, den Radfahrer überhaupt nicht gesehen zu haben, sondern der amerikanische Hersteller Derby, jetzt unter dem Namen Raleigh USA Bicycle Company firmierend, weil das Fahrrad zwar Reflektoren, aber keinen Scheinwerfer besaß. Auch die Tatsache, daß Johnson zugab, wissentlich ohne Licht gefahren zu sein und damit gegen die Vorschriften in New Jersey verstoßen zu haben, wirkte sich nicht zu seinen Ungunsten aus. Nach Einschätzung der amerikanischen Fachzeitschrift "Bicycle Retailer" wollte die sechsköpfige Jury in Newark ein Zeichen für den Verbraucherschutz setzen, damit Hersteller zukünftig Fahrräder nur noch mit Scheinwerfern verkaufen.

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 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.