

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

5./6. Jahrgang Dezember 12/1994 - Januar 1/1995

Fahrradbibliothek Dresden

Seit mehr als zwei Jahren besteht unsere Fahrradbibliothek als Ableger der Friedens- und Ökobilbliothek des Ökumenischen Informationszentrums in Dresden. Durch die großzügige Unterstützung von Verlagen und Fahrradorganisationen in Deutschland, Österreich und Schweiz (Spenden von über 100 Radwanderführern und zahlreichen Radwanderkarten) ist es gelungen, eine recht umfangreiche "Fahrradbibliothek" aufzubauen. Die Bibliothek umfaßt inzwischen mehr als 200 Radwanderführer von Ost- und Westdeutschland (80), Belgien (2), Dänemark (4); England (1); Frankreich (7), Korsika (1), Irland (1), Island (1), Italien (4), Liechtenstein (1), Niederlande (4), Norwegen (2), Österreich (18), Polen (4), Portugal (1), Schweiz (7), Schottland (2), Südschweden (1), Tschechoslowakei (3), Türkei (2), Ungarn (4), Afrika (2), Asien (2), Australien (1), Neuseeland (2) und Tibet (2) sowie Radwanderführer und -karten "Am Strom entlang" (Elbe, Saale, Spree, Havel, Rhein, Main, Mosel, Weser, Altmühl, Donau, Inn, Isar, Salzach, Moldau, Weichsel, Loire, Rhone). Neben 250 Radwanderkarten gibt es in der Fahrradbibliothek auch Beschreibungen von Mountainbike-Touren und vielfältiges anderes Informationsmaterial. Wir wollen damit bewußt eine Alternative zum Motortourismus aufbauen und das Radfahren, was in der DDR sehr vernachlässigt wurde, im Stadtverkehr und für die Freizeitgestaltung fördern.

Gesammelt werden: Radwanderführer, Radwanderkarten (Deutschland, Belgien, Dänemark, Niederlande, Österreich, Schweiz u.a.), Stadtpläne für Radfahrer (Dresden, Chemnitz, Berlin, Bremen, Hamburg, Frankfurt/M., Köln, München, Ulm, Saarbrücken, Wien, Graz, Klagenfurt, Linz, Zürich), Prospekte mit Tourenbeschreibungen, Wanderkarten mit Fahrradrouten, Fahrradzeitschriften (Radfahren aktiv, Radl-Magazin, Die Speiche, Radreport, Radzeit, Pedal, Drahtesel, Bike-Magazin, fairkehr u.a.) sowie Informationen über Fahrradtechnik und -ausrüstung, Fahrradverleih und Fahrradmitnahme Eisenbahn und öffentlichen Verkehrsmitteln und preiswerte Übernachtungsmöglichkeiten für Radwanderer. Der Bestand wird ergänzt durch (alternative) Reiseführer, Videos (Verkehrspolitik und Radreisen), Sprachführer und Wörterbücher sowie Fahrrad- und Umweltspele. Die Fahrradbibliothek Dresden arbeitet nicht kommerziell und bietet kostenlosen Verleih von Radwanderliteratur zur Förderung des sanften Tourismus (Selbstabholung oder Versand auf Anfrage). Zur Ausleihe ist bei Selbstabholung ein Personaldokument mit gültiger Wohnanschrift vorzulegen. Die Anmeldegebühr beträgt 2,- DM, um den Bestand an Literatur erweitern zu können. Gegen Erstattung der Selbstkosten (1,- DM) und Rückporto kann ein vollständiges Verzeichnis aller ausleihbaren Radwanderführer, -karten und sonstiger Materialien angefordert werden. Auf Wunsch werden Länderinfos und Auszüge aus Routenvorschlägen kopiert (0,15 DM pro Blatt A4). Bei der Ausleihe erfolgt individuelle Beratung, was bei Bedarf auch mal Routenvorschläge einschließt. Es können ausgeliehene Bücher vorbestellt und bei

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

Unsere Geschäftsstelle im Umweltzentrum ist erreichbar über

Post: ADFC Dresden
PSF 120509

Achtung, 01067 Dresden
neue Nummer!
Telefon: 4943321



Allgemeiner Deutscher
Fahrradclub e.V.

Termine für Fahrradfreunde

- Mi 07.12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden - vorweihnachtliches Beisammensein, bitte mitbringen:
- Tasse Teller Kerze Tischschmuck Knabbereien
- So 11.12. Korsika 08.45 Uhr, Bahnhof, Fußwanderung der Radfreunde Coswig/Weinböhla zur Napoleonschanze und zum Hockstein, Wanderleiter: W. Heybey (Hinfahrt S-Bahn: 7.59 Uhr ab Dresden-Hbf)
- Mi 14.12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Dia-Vortrag "Radtour durch Europa" (6 Länder und über 3000 km in 5 Wochen) von Michael Ruske
- Do 15.12. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek J. Meusel, Wilhelm-Franke-Straße 26, Dia-Vortragsabend "Alpenüberquerung 1994" (Radwandern Österreich - Italien - Frankreich)
- Mi 21.12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18 Arbeitsrunde der Interessengemeinschaft Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC)
- Vorschau 1995
- Mi 04.01. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden
- Mi 11.01. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Dia-Vortrag "Mit dem Rad durch Neuseeland"
- So 15.01. Dresden 09.00 Uhr, Bahnhof Dre.-Neustadt, Fußwanderung der Radfreunde Coswig/Weinböhla durch die Dresdner Heide, Wanderleiter: K. Jenert
- Mi 18.01. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18 Vortrag "Stadtplanung in Kopenhagen", anschließend Arbeitsrunde der Interessengemeinschaft Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC)
- Mi 25.01. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18 Treffen der Vorbereitungsgruppe Radfahrtag '95
- Di 30.01. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek J. Meusel, Wilhelm-Franke-Straße 26, Dia-Vortragsabend "Fotoernte '94" (mit Dias von Radtouren der Besucher!)

Vorauszahlung der Portokosten zugesandt werden. Die Ausleihe sollte möglichst nach telefonischer Terminabsprache erfolgen, in der Regel Montag und Freitag zwischen 18.00 und 21.00 Uhr oder an Wochenenden (bei J. Meusel, Wilhelm-Franke-Str. 26, 01219 Dresden), da die Bibliothek keinen hauptamtlichen Mitarbeiter hat. Die Leihfrist beträgt gewöhnlich 4 Wochen, damit die Bücher in einer Radfahrersaison möglichst von vielen genutzt werden können. Nach Vereinbarung sind aber auch längere

Leihfristen möglich. Es gehen jedoch immer wieder Anfragen zu Radwandern in einigen Ländern ein, wo wir leider auf Grund fehlenden Materials nicht helfen können. So sind wir an einem weiteren Ausbau der Bibliothek interessiert und würden uns freuen, wenn Sie unsere Arbeit durch Bereitstellen von Material über Radwandern, das nicht mehr benötigt wird, unterstützen könnten. Spenden für die Fahrradbibliothek können eingezahlt werden auf das Konto 17246-907 Johannes Meusel, Postbank Leipzig, BLZ 86010090.



Was schenk ich meinem Kinde?

Gedanken zu alternativem Spielzeug

Diese Frage stellt sich jedes Jahr auf's Neue zum Weihnachtsfest. Natürlich haben die meisten Kinder schon ihre eigenen Wünsche: die reichen vom ferngelenkten Auto bis zur Modelleisenbahn. Doch ist es nicht geradezu merkwürdig, daß Kinder von jungen Eltern, die sich um ein Umdenken in der Verkehrspolitik bemühen und für Wege im Alltag oder bei Wochenendausflügen und Urlaubsreisen öfters auf's Fahrrad umsteigen, zumeist mit Spielzeugautos groß werden? Auch wir Mitglieder des ADFC können das voraussichtlich angesichts der Faszination des Autos nicht grundlegend ändern. Doch wenn Kinder schon an einem neuen chilen Mountain-Bike Gefallen finden, warum sollte man nicht auch beim Spielzeug von vier Rädern auf zwei Räder umsteigen?

Einige Spielzeughersteller haben das offenbar bereits erkannt. Bei den Lego-Figuren gibt es kleine Fahrräder (sogar mit Gummibereifung) und neuerdings findet man auch in den Playmobilkatalogen recht attraktives Fahrradspielzeug. Manche Fachgeschäfte haben dies bereits ins Sortiment aufgenommen, bei anderen sollte man danach fragen, denn noch immer richtet sich das Angebot nach der Nachfrage: Da gibt es von "Playmobil" inzwischen 2 Kinder mit BMX-Rädern, einen Mountainbikefahrer (mit Helm und Brille), einen Radwanderer mit Fahrradanhänger und liebevoll gestaltetem Zubehör: Rucksack, Kocher und Schlafsack.

Ich hätte nicht geglaubt, wie ausdauernd meine großen Kinder (8 und 13 Jahre) nach einem ersten gemeinsamen Spiel sich damit beschäftigen. Meine Tochter wurde sogar dazu inspiriert, für alle Figuren kleine Schlafsäcke zu nähen. Seitdem noch ein Kanu dazugekommen ist, ist der Abenteuerurlaub in der Playmobil-Welt perfekt., der in kindlicher Phantasie durch eine Höhle, Zelte u.a. ergänzt wurde. So lernen Kinder spielend andere Verkehrsmittel kennen, was nicht nur für die Freizeit genutzt wird.

Doch auch an die nicht ganz so konsequenten Sonntagsradler wurde bei Playmobil gedacht: ein Spielzeugauto mit Dachträger für 2 Fahrräder (mit Kindersitz und Kleinkind!). Wem schägt da nicht das Herz höher, auch wenn man dafür tiefer in die Geldtasche greifen muß?

Nicht zuletzt sei auf ein Buch aus dem Pestalozziverlag hingewiesen. In einer Reihe von Pappbilderbüchern suchte ich für meinen jüngsten Sohn (18 Monate) ein hübsches Eisenbahnbuch, da wir kein Auto besitzen und mein Sohn absoluter Eisenbahnfan ist und in jedem Bilderbuch jede Lok entdeckt, und sei sie noch so klein dargestellt. Dabei entdeckte ich einen "Sammelband", welcher mit einem erweiterten ausführlicheren Text Bildgeschichten zum Reisen mit vier Verkehrsmitteln enthält. Eisenbahn, Schiff und Flugzeug sind ja nicht neu bei Kinderbüchern. Umso überraschter war ich, als vierte und letzte Geschichte eine Geschichte von einer Radreise zu finden: eine Familie fährt mit 2 Kindern im Bus zu den Großeltern, nimmt aber die Fahrräder im Bus mit und radelt die letzten Kilometer.

Da ein einzelnes Pappbilderbuch 8 DM kostet, ist der Sammelband mit vier Geschichten für 16 DM sogar sehr preiswert. Vielleicht findet sich auch bei den bekannten Spielverlagen von "Deutschlandreise" und "Europareise" bald ein pfiffiger Spielerfinder, der eine Radreise zum Inhalt hat.

Für mich sind nun Geburtstags- und Weihnachtsgeschenke für meine Patenkinder und Mitbringsel für Kinder bei Freunden kein Problem mehr: bei einem Spielzeugfahrrädergeschenk kann ich sicher sein, daß dies die Kinder noch nicht haben.

Johannes Meusel

Tunnel-Syndrom ist heilbar

In Dresden leiden nicht wenige Leute am sogenannten "Tunnel-Syndrom". Das ist ein neuartiges Krankheitsbild und gehört ins Fachgebiet der Verkehrs-Psychiatrie. Die vom Syndrom Betroffenen leiden zwanghaft unter der Vorstellung, daß sie selbst und mit ihnen gemeinam die ganze Stadt Dresden erst dann wieder gesund und mobil sein können, wenn der vielbesungene Hauptbahnhof-Straßentunnel mit möglichst vielen Tunnelröhren gebaut sein wird. Die Heilungsaussichten sind freilich gering, denn gegenwärtig gibt's nur eine verhaltene Tunnel-Lobby und eigentlich fast gar kein Geld angesichts der städtischen Finanznöte. Die am meisten betroffenen Patienten müssen also nach Auswegen aus der Krankheit suchen. Einen offenbar aussichtsreichen Heilungsweg hat der seinerzeitige Baudezernent, der zugleich Tunnelverfechter war, angetreten: im sächsischen Wirtschaftsministerium arbeitet er jetzt an ÖPNV-Planungen für den umweltfreundlichen S-Bahnverkehr. Das ist die richtige Therapie, um unnötigen Autoverkehr einzudämmen. Auch sein ehemaliger Mitstreiter, der Leiter des Straßen- und Tiefbauamtes, begann mit therapeutischen Übungen. Er reagierte seine nichterfüllbaren Hauptbahnhof-Tunnelräume mit ca. 60 kleinformatigen Tunnelröhren aus Plastrohr an den Dresdner Elbwiesen ab. Mit Hilfe dieser Tunnel soll das Elbwiesen-Kleingetier den jetzt asphaltierten Elbradweg unterqueren können. Das ist nach Meinung kompetenter Naturschützer ziemlicher Unsinn, aber letzten Endes zu begrüßen, wenn dadurch das Tunnelnsyndrom geheilt werden kann - und außerdem braucht niemand das Gesicht zu verlieren, denn jetzt kann sich Elbflorenz endlich auch mit dem Titel "Tunnelstadt" schmücken, und die Touristen werden nicht ausbleiben, die das Röhrenwunder am Johannisstädter Elbufer sehen wollen.

Thomas Brocher

Pressekonferenz zum Elberadweg

Zum 1.11.1994 hatte die Stadtverwaltung zu einer Pressekonferenz anlässlich der Fertigstellung eines weiteren Stückes Radweg eingeladen. Dr. Dietze, Leiter des Straßen- und Tiefbauamtes, zog Bilanz zum Bau des Elberadweges:

1. Mit der Fertigstellung des Abschnitts zwischen Berthold-Haupt-Str. und Trieskestraße ist die Stadtgrenze nun in Sichtweite gekommen. Die Lücke, die zwischen der bereits gestalteten Elbpromenade auf Heidenauer Gebiet und dem neuen Endpunkt in Höhe der Ostspitze der Pillnitzer Insel klappt, soll noch vor Sommeranfang geschlossen sein.
2. Die Endlösung beim Radweg durch die Elbwiesen parallel zum Käthe-Kollwitz-Ufer wird eine graue Bitumendecke sein. Der sandgeschlammten Schotterdecke, wie sie die Umweltschützer gefordert hatten, wurde eine klare Absage erteilt. Daß der mißratene Elberadweg, der dem Straßen- und Tiefbauamt eine nicht beabsichtigte Publizität in den Medien einbrachte, auf die Empfehlung der Umweltfreunde (es fiel der Name Gülzow) angelegt worden wäre, wurde erneut vorgetragen, ohne dadurch glaubhafter zu sein.
3. Der Ausbau des linkselbischen Radweges von der Carola-Brücke ab wird flußabwärts fortgesetzt. Problembereiche sind das Terrassenufer und das zukünftige IGA-Gelände.

In der Diskussion hat Dr. Dietze die bei dem Gespräch mit den Oberbürgermeisterkandidaten im Juni gegebene Zusage, den ADFC bei der Begutachtung der Bauleistungen vor der Abnahme einzubeziehen, zurückgezogen.

Peinlich war es mit anzuhören, wie Dr. Dietze einen Vertreter der Umweltzeitung "Grünhorn" abfertigte, der über positive Erfahrungen mit der billigen sandgeschlammten Schotterdecke in Ufernähe an Flüssen berichtete.

Manfred Zweynert

Wieviel Kunst braucht die Umwelt?

Aus der Eröffnungsrede von Dr. Manfred Zweynert zur Podiumsdiskussion am 26.10. 1994

Die IG Radverkehr hat sich schon vor der Wende darum bemüht, die Kunst in ihre Arbeit einzubeziehen (Sie wurde damals in die Organisation Kulturbund gepreßt.) So haben wir am ersten Jahrestag unseres Bestehens mit unerlaubt eingereisten Schweizer Radfahrern den 126. Geburtstag der tapferen Radlerin Ricarda Huch gedacht, die in Deutschland geblieben war, ohne Schaden zu nehmen.

Als wir 1991 die Ausstellung "Alptraum Auto" im Hygienemuseum eröffneten, habe ich im Beisein von Sozialminister Geißler mit Thomas Mann darauf hingewiesen, "die sogenannte Freiheit ist kein Spaß und Vergnügen. Ihr anderer Name lautet Verantwortlichkeit - und damit wird deutlich, daß sie vielmehr eine schwere Belastung ist: und zwar namentlich für das geistige Talent." Wir Radler hatten die irri- ge Vorstellung, daß die politische Wende mit der ökologischen zu verbinden sei. In unserem Kampf mit der Stadtverwaltung um bessere Bedingungen für den Radverkehr mußten wir erkennen, daß nur das, was politisch gewollt ist, auch durchsetzbar ist. Fußgänger und Radfahrer werden zwar stets als erste genannt, gefördert wird in erster Linie hingegen der umweltbelastende Autoverkehr. Am ehesten wird noch etwas für die Freizeitradler getan.

Im Bemühen, die Kunst in unsere Radfahrertätigkeiten einzubeziehen, hatten wir bescheidene Erfolge. In den vergangenen Jahren hat uns Herr Dr. Stubert literarischen Nachhilfeunterricht erteilt. So lernten wir z.B. das Werk zu Lenz "Die Klangprobe kennen". Den Anstoß zu unserer heutigen Podiumsdiskussion hat allerdings die Sopranistin und Dozentin an der Hochschule für Kirchenmusik, Frau Gertrud Günther, gegeben. Sie hat uns nämlich am Radfahrtag unter anderem Lieder sozialkritischen und umweltbezogenen Inhalts vorgetragen, die von dem Komponisten Matthias Drude stammten und den wir gern kennen lernen wollten.

Freilich, die Resonanz unserer kunstbezogenen Veranstaltungen war gering und die Frage ist nicht unbe- rechtigt: Sollen wir lieber weiterwurschteln oder die Verbindung mit den Künstlern enger gestalten? Also Alleingang oder Ehe?

Moped-Rikschas in Dresden

Auf der Welt gibt es prosperierende Millionenstädte, die sich nicht mit einem dirigistischen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ablagen müssen. Keine Oberleitungen verschandeln das Stadtbild, die Fahrbahnen werden nicht von Straßenbahngleisen zerfurcht und keine schwerfälligen Omnibusse stehen den freien Bürgern im Wege herum.

Ganz elegant wird der innerstädtische Verkehr beispielsweise mit wendigen und flinken Moped-Rikschas im freien Wettbewerb von freien Unternehmern ganz ohne lästige städtische Subventionen und fast ohne staatliche Regulative durchgeführt. Drei bis vier Personen, in Spitzenzeiten auch mal etwas mehr, bewältigt eine Moped-Rikscha. Sie braucht nur wenig Verkehrsfläche und findet überall noch einen Weg. Lediglich 0,7 KW Motorleistung und deshalb ganz wenig Benzin sollen, wie von Insidern behauptet wird, im Schnitt pro Fahrgast benötigt werden, dementsprechend wird - den Grünen zur Freude - die Umwelt ge- ehont. Das könnte auch die Lösung für Dresden sein.

Deshalb dürfen wir nicht erst endlos an den Dresdner Verkehrsbetrieben herumsanieren, sondern gleich eine solide Lösung wählen und das ganze Unternehmen schließen. Die Straßenbahnen könnte man mit ABM zerlegen lassen und den Schrott dann exportieren. Oder aber noch einfacher, die Straßenbahnwagen kann man der Stadt Bremen schenken, denn

dort soll dieses Verkehrsmittel erweitert werden. Die Gleise könnte man für eine innerstädtisch rollende Landstraße nutzen, um die Lkw in der Stadt von der Straße zu bekommen. Die Omnibusse könnte man Entwicklungsländern überlassen. Die ehemaligen Beschäftigten der Dresdner Verkehrsbetriebe müßten im Rahmen einer Umschulungsmaßnahme zu Existenzgründern und selbständigen Moped-Rikscha-Fahrern qualifiziert werden. Auch die vielen schönen und praktischen Wartehäuschen, die das Stadtbild von Dresden so aufgewertet haben, könnte man samt der dringend notwendigen Reklameschilder belassen. Die Fahrpreise der Bahnen und Busse einschließlich der geplanten Erhöhungen sollte man ebenfalls beibehalten. Dann arbeiten die Rikscha-Unternehmer gleich kostendeckend.

Einen Pferdefuß hat die Sache allerdings, wenn kein ÖPNV mehr zu verwalten ist, dann gibt es auch nicht mehr die gewinnbringenden Pöstchen, die die Politiker mit Verwandten und Bekannten besetzen könnten, aber eventuell wäre da mit Abfindungen eine Linderung möglich. Damit nicht unnötig Zeit verstreicht, sollte unseren Stadtvätern schnellstens eine Studienreise in ein Land mit Rikschas ermöglicht werden. Eventuell gefällt es ihnen dort so gut, daß sie bleiben, und wir müssen uns neue Stadtpolitiker wählen, und vielleicht finden diese eine Lösung.

Wolfgang Schwarz, 01157 Dresden

Es bereitet mir immer Vergnügen, wenn jemand gekonnt meine Ansicht vorträgt. Diese seltene Freude hatte ich am 09.11.94 im Potthoff-Bau der Technischen Universität Dresden. Dr. Heiner Monheim sprach auf Einladung der Studentenschaft "Friedrich List" zum Thema *Kurswechsel in der Verkehrspolitik - Wege und Konsequenzen*.

Unterstützt durch reichhaltiges Zahlenmaterial aus eigenen und fremden Untersuchungen zeigte Dr. Monheim den gegenwärtigen Stand der Verkehrsentwicklung in der Welt, Europa und Deutschland und leitete daraus schlüssig ab, wozu ein Beharren auf dieser Entwicklung führen würde und was jetzt unter Beachtung des vorhandenen Standes weiter zu tun sei.

Es liegt mir fern, den gesamten Inhalt in seiner hohen Informationsdichte wiedergeben zu wollen. Einige Kernsätze, wenn sie nicht zu dicht aufeinanderprasselten, habe ich notiert. Wer es ausführlicher braucht: Heiner Monheim, Rita Monheim Dandorfer, "Straßen für alle", Rasch und Röhring.

Haushalte mit geringem Einkommen haben mehr Verkehrslärm zu ertragen. (Die anderen beteiligen sich dafür überproportional an der Lärmerzeugung, haben teurere Wohnungen in ruhigen Vierteln/Vorstädten, die mit dem Auto gut zu erreichen sind)

Der deutsche Durchschnittshaushalt zahlt monatlich 750.-DM direkt für die Autonutzung. Die "öffentlichen Hände" zahlen 9.- von 10.-DM des Verkehrsetats für die Förderung des Autoverkehrs.

In den meisten Ländern steht die Motorisierung auf einem (noch?) vergleichsweise erträglichen Niveau. Koptierte man dort unsere Entwicklung, wären die Auswirkungen weltweit sehr schlimm (USA 556 Autos je 1000 Menschen in Afrika 1 Auto je 1000 Menschen). Bei niedrigem Motorisierungsgrad dominiert der Wirtschaftsverkehr.

Die Wende in der Verkehrspolitik wird stattfinden, wenn sie nicht mehr durch massive Zahlungen zugunsten der Fehlentwicklung behindert wird. Sie fällt jedoch nicht vom Himmel. Die richtige Antwort des Bürgers in der Meinungsumfrage, die richtige Formulierung des Politikers in seiner Sonntagsrede reichen allein nicht aus. Mit einer Reihe von "Killerphrasen" wird heute noch versucht, gute Denksätze zu stoppen. Diese Argumente muß man durchschauen und entkräften, z. B. "Das Nahverkehrssystem kann doch gar nichts mehr aufnehmen!" ist angesichts der bedeutenden Kapazitätsreserven im Schienensystem sehr fragwürdig. Gegenwärtig findet ein Viertel des Autoverkehrs nach 19.00 Uhr statt, wenn sich der Nahverkehr gerade verabschiedet. Der Nahverkehr könnte diesen Anteil bei der gegenwärtigen Arbeitsmarktsituation fast aus dem Stand heraus übernehmen.

Fazit: Bei jedem "Geht nicht!" erst einmal rechnen. Dann wird man sehen, daß sogar die Hälfte des Autoverkehrs ohne größere Probleme übernommen werden könnte. Für einen Kapazitätzuwachs darüber hinaus muß allerdings investiert werden, eine Übernahme könnte dann stufenweise erfolgen. Dr. Monheim hat je Verkehrsträger den wesentlichen Investitionsbedarf mit Zahlen benannt, z.B. 16000 km Eisenbahngleis für das Quartierbussystem, 15000 Minibusse für das Quartierbussystem.

An Arbeitsförderung käme u. a. heraus: Zunächst auf 10 Jahre wäre die deutsche Stahlindustrie in der Lage, jährlich 10 % einer heutigen Jahresmenge zusätzlich zu produzieren, um die modernen Eisenbahn- und Straßenbahnsysteme usw. produzieren. Dazu kämen Gleisbau, Brücken- und Stahlhochbau sowie die Zulieferer u.a.m.

Für die Nutzer des Systems käme heraus: Steigerung der Mobilität (kein STAU!), geringe Wege zu den Haltestellen, hohe Fahrplandichte, weniger Krankenhausaufenthalte, weniger Todesfälle)

Der o. g. Durchschnittshaushalt sparte 400.- bis 450.-DM je Monat ein, er hätte ja kein Auto mehr. (Die Ergänzung zu 750.- DM braucht er für das moderne Nahverkehrssystem). Weiterhin würde er relativ oder gar absolut Wohnungskosten sparen, denn ein Drittel der Wohn-Erschließungskosten entfällt auf den Autoverkehr. Die Preise für den Verkehr sollen dann ökonomisch (das schließt bei Monheim die Ökologie mit ein) kostenbegründet sein. Die oben genannten 9.- von 10.- DM des Verkehrsetats für die Autoförderung und die 1.-DM für die Förderung des öffentlichen Verkehrs könnten beide stufenweise entfallen. Fast hätte ich es als selbstverständlich nicht erwähnt: Dr. Monheim betrachtet die Verbesserung der Verhältnisse für den Fuß- und Radverkehr als einen festen Bestandteil der erforderlichen Verkehrspolitik und hat sie jeweils in seine Betrachtungen mit einbezogen.

Reiner Hultsch

Diese Leserglosse aus der SZ vom 24.11.94 hat natürlich einen ersten Hintergrund. Wir Radfahrer wissen, daß die Straßenbahn unser Partner ist, wenn es um eine verkehrsökologisch gesunde Stadt geht. Die Dresdner ADFC-Gruppe schätzt besonders die großzügigen Fahrradmitnahmemöglichkeiten in den öffentlichen Dresdner Verkehrsmitteln, die kürzlich auch bei der Rekonstruktion der Standseilbahn praktiziert worden sind. Umso mehr beunruhigen uns die bekannt gewordenen Streckenstillen- gungsabsichten im neuen Unternehmenskonzept der DVB. Wir unterstützen die unserer Meinung nach berechtigten Forderungen nach einer Erhöhung der Zuschüsse, um den Dresdner Verkehr auch zukünftig für stadtverträglich zu gestalten.

Zum Thema Rikscha wäre anzufügen: Es gibt zahlreiche Städte, wo Fahrrad-Rikschas zum Straßenbild gehören - warum nicht auch Dresden als Alternative zu Taxis, die ebenfalls im Stau steckenbleiben? Anfangen könnte man mit Rikscha-Fahradangeboten zu Fahrten auf dem Elberadweg, im Großen Garten oder auch im Schloßpark Pillnitz und später vielleicht auf der Fußgängermeile zwischen Hauptbahnhof und Albertplatz.

Ja! zum Tempolimit

Seit 20 Jahren wird es in der Bundesrepublik diskutiert - vom Stammtisch über Ärztevereinigungen bis zu wissenschaftlichen Instituten. Lediglich die verantwortlichen Verkehrspolitiker scheinen sich nicht dafür zu interessieren. Obwohl die Argumente für ein Tempolimit seit langem zahlreich und überzeugend vorliegen, klammert sich die deutsche Verkehrspolitik an die "freie Fahrt" wie an ein Grundrecht jedes Autofahrers. In der Bevölkerung gibt es nach Meinungsumfragen unbestreitbar eine Mehrheit für ein Tempolimit. Die negativen Auswirkungen der Raserei - Unfälle, Umwelt- und Gesundheitsschäden - sind hinlänglich bekannt, ebenso wie die Ergebnisse wissenschaftlicher Untersuchungen, die sinkende Unfallzahlen mit deutlich weniger Verletzten und Toten, geringere Schadstoffemissionen durch sinkenden Benzinverbrauch und abnehmende Lärmbelastung belegen. Somit würden viele negativen Auswirkungen des Autoverkehrs durch Tempolimits gemildert werden. Als einzigen Nachteil ließen sich mehr oder weniger große Zeitverluste für die Autofahrer anführen (und selbst das ist so pauschal nicht richtig).

Die Lobby gegen ein Tempolimit hat dennoch aus Ihrer Sicht guten Grund, sich stark zu machen. Alles vordergründige Drohen der deutschen Autoindustrie mit Arbeitsplatzverlusten und Orakeln der Autoclubs über chaotische Zustände auf Autobahnen und in den Städten soll nur eines verschleiern: Niemand und keine Industrie kann an der Einführung eines profanen Tempolimits verdienen! Es würde so gut wie nichts kosten, Krankenkassen und Versicherungen, letztlich auch die Autofahrer selber würden Ausgaben sparen. Da das nicht im Trend der bislang verwirklichten verkehrspolitischen Entscheidungen liegt, ist die Einführung eines generellen Tempolimits nach wie vor nicht in Sicht.

In der Verkehrspolitik gilt zuerst die Devise: Schneller! Die auf Autobahnen geltende "Richtgeschwindigkeit" von 130 km/h hat keine bindende Wirkung: Wer will, kann rasen, was das Auto hergibt. Erst ein Urteil des Bundesgerichtshofes von 1992 (AZ VI ZR 62,63/91) mißt der Richtgeschwindigkeit etwas mehr als rein symbolischen Wert zu. Autofahrern, die schneller fahren, droht bei einem Unfall eine Mithaftung, unabhängig davon, ob sie den Unfall verschuldet haben oder nicht. In allen anderen Ländern Europas gelten auf den Autobahnen Tempolimits, und die Europäische Union

(EU) drängt Deutschland ebenfalls zur Einführung. Ob das Europa-Parlament nach den Verträgen von Maastricht allerdings den Klageweg zum Internationalen Gerichtshof antreten wird, ist mehr als fraglich. Ob diese Klage - wenn sie denn erhoben werden sollte - Erfolg haben wird, ist ebenfalls unklar. Aufgrund der hohen Bodenozonekonzentrationen im Sommer 1994 haben verschiedene Bundesländer bundesweite Regelungen gefordert, wobei jedoch durch die Bundesregierung jedwede Tempolimitierung abgelehnt worden ist. Die jetzt von den Umweltministern der Länder beschlossene Katpflicht bei überschrittenen Grenzwerten scheint hingegen eine lukrative Einnahmequelle zu werden und ist quasi ein Persilschein für "umweltbewußte" Raser. Die positiven Auswirkungen eines Tempolimits wären viel weitreichender:

- Weniger Unfallopfer

Die Unfallzahlen und die schweren Unfallfolgen sind das wichtigste Argument für grundsätzliche Tempolimits. Jährlich ereignen sich auf deutschen Straßen etwa 2 Millionen Unfälle, davon 400.000 mit Personenschaden. 10.000 Menschen werden getötet (wobei als Verkehrstoter nur gilt, wer innerhalb eines Monats an den Folgen eines Verkehrsunfalls stirbt und korrekt in der Unfallstatistik erfaßt wird). In 47% der Fälle ist für den Verkehrstod das zu hohe Tempo "verantwortlich", für die Schwerverletzten zu 35%.

Bis September rund 7 080 Verkehrstote

Niemand bestreitet, daß die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten die Unfallhäufigkeit und -schwere positiv beeinflussen. Wer auf der Autobahn bei trockener Fahrbahn 100 km/h fährt, kommt nach 80 Metern zum Stillstand, bei Tempo 150 erst nach fast der doppelten Strecke, bei 155 Metern. Durch konsequente Einhaltung von Tempo 30 innerorts könnte die Zahl der tödlichen Unfälle in den Städten auf nahezu Null gesenkt werden - ein Autofahrer käme nach etwa 15 Metern zum Stehen, während bei Tempo 50 die Aufprallgeschwindigkeit nach dieser Entfernung 45 km/h betragen würde. Erst nach 26 Metern wäre der Stillstand erreicht.

- Weniger Abgase, besseres Klima

Eine Vielzahl von Schadstoffen gelangen aus den Autoauspuffen in Boden, Wasser, Pflanzen, Tiere und Menschen. Vielfältige Schädigungen der menschlichen Gesundheit, der Flora und Fauna und die Klimaauswirkungen sind eindeutig nachgewiesen. Zu den gesundheitlichen Risikostoffen aus dem Verkehrssektor zählen Kohlenwasserstoffe, Stickstoffoxide, Benzol und Ruß.



Hinzu kommen Formaldehyd, Cyanide, Dioxine u. a. gesundheitsgefährdende Stoffe, für die nach wie vor keine Grenzwerte existieren. Ein Tempolimit, das alle Schadstoffe gleichermaßen verringern würde, wird oft mit dem Argument abgelehnt, daß der Katalysator doch bereits für eine Reduzierung Sorge. Das ist zwar unbestritten richtig, aber der Katalysator verringert die schädlichen Abgase bei weitem nicht ausreichend, um eine Gefährdung der Menschen und der Umwelt zu vermeiden. Kohlendioxid als Ergebnis jedes Verbrennungsprozesses, das als Treibhausgas die Klimaveränderungen maßgeblich bewirkt, wird von keinem Katalysator zurückgehalten. Zudem sind viele Katalysatoren heute so konstruiert, daß sie bei "Vollast" die für die Bodenozonebildung verantwortlichen Stickoxide nicht mehr reduzieren. Dies kommt vor allem bei sehr hohen Geschwindigkeiten zum Tragen, was also ein zusätzliches Argument für Tempolimits bedeutet.

- Verringerung des Straßenlärms

Die Mehrheit der Bevölkerung fühlt sich durch Lärm, der vom Straßenverkehr ausgeht, belästigt und gestört. Die meisten betroffenen Bürger haben keine Besserung zu erwarten - mehr und mehr Straßen werden immer lauter. Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen Fahrgeschwindigkeit sämtlicher Autos und der Stärke des Verkehrslärms. Da die Rollgeräusche bei heutigen Autobahngeschwindigkeiten gegenüber den Motorgeräuschen dominieren, bedeuten 10 km/h weniger soviel wie eine Halbierung der Verkehrsstärke. Lärmmessungen in Tempo-30-Zonen haben gleichfalls eine Minderung bis hin zur Halbierung der Lärmemissionen im Vergleich zu vorher ergeben.

- Weniger Flächenverbrauch

Schnelle Autos brauchen entsprechende Straßen - möglichst gerade, möglichst breit. Die westdeutschen Autobahnen zeigen, daß die "freie Fahrt" einen enormen Flächenverbrauch nach sich zieht. Auf- und Abfahrten von Autobahnen sind großzügigst gebaut, die Kurvenradien überwiegend für mehr als 200 km/h ausgelegt. Das kostet natürlich wertvolle Flächen: Während der Kurvenradius einer Straße für 40 km/h (Entwurfs-)Geschwindigkeit 50 m beträgt, sind bei 70 km/h bereits 210 m vorgeschrieben.

Eine normale Stadtstraße, die nicht verkehrsberuhigt ist, benötigt eine Fahrspurweite von etwa 3,50 m. Verkehrsberuhigte Straßen brauchen eine Fahrbahn für beide Fahrtrichtungen zusammen von nur vier Meter Breite. Eine einzelne Fahrbahn einer Stadtautobahn dagegen ist schon 3,75 m breit, plus zusätzliche Mittel- und Randstreifen. Bei generellen Tempolimits können bei Neu- bzw. Ausbauten von allen Straßentypen viele Flächen verschont und dazu noch viel Geld eingespart werden.

Tempolimits sorgen dafür, daß die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den verschiedenen Fahrzeugen geringer sind und sich der Verkehrsablauf insgesamt ruhiger gestaltet. Da sich der erforderliche Sicherheitsabstand zwischen den Wagen verkleinert, werden die Kapazitäten der Straßen erhöht. Man rechnet damit, daß eine vierspurige Autobahn mit Tempo 100 die gleiche Kapazität hat wie eine sechsspurige Autobahn ohne Geschwindigkeitsbeschränkung. Berechnungen haben ergeben, daß die optimale Autobahngeschwindigkeit für hohe Kapazitäten bei 80 km/h liegt. Für Stadtstraßen würde Tempo 20 bis 25 zu einer optimalen Auslastung führen. Dagegen wirken höhere und vor allem ungleichmäßige Geschwindigkeiten staubildend. Jeder kennt die Staus "aus dem Nichts" - keine Baustelle, kein Unfall und auch sonst kein Engpaß. Bei gleichen Geschwindigkeiten geschieht dies nur äußerst selten. Noch ein Argument für Tempolimit und gegen weiteren (kostspieligen) Straßenbau.

- Anreiz zum Umsteigen

Bisher wurden die Auswirkungen von Tempolimits isoliert für den Straßenverkehr betrachtet. Doch langsamer Autoverkehr wirkt sich auch auf andere Verkehrsmittel aus und steigert dadurch noch einmal die Wirkungen von Tempolimits. Sie schaffen nämlich anderen Verkehrsmitteln, die umweltverträglicher sind, Konkurrenzvorteile: der Bahn auf längeren Strecken, dem Fahrrad und dem ÖPNV im Nahbereich.

In Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen ist ein Auto-

fahrer auf sehr kurzen Wegen - von Tür zu Tür gerechnet - kaum schneller als ein Fußgänger, der keinen Parkplatz suchen muß. In Innenstädten wird das Fahrradfahren attraktiver, wenn Autos entschleunigt und damit weniger gefährlich sind. Der Zeitvorteil liegt hier sowieso oftmals bei den Radlern. Der kostenintensive Bau von separaten Fahrradwegen und -streifen ist bei Tempo 30 in der Regel überflüssig. Straßenbahnen und Busse können bei einer entsprechenden Bevorzugung, z.B. an Ampeln, gegenüber dem verkehrsberuhigten Pkw-Verkehr schneller und damit attraktiver werden.

Im Fernverkehr müßte die Bahn nicht mit teuren Hochgeschwindigkeitsstrecken und -zügen ein (auch durch die vielen Tunnel) fast aussichtsloses Wettrennen mit den Autobahnen aufnehmen. Die Gelder könnten dann sinnvoller für Service, die Zweigstrecken und den Taktverkehr verwendet werden. Der Umwelt würde dies doppelt nützen: Auf der einen Seite würden die energieintensiven Hochgeschwindigkeitszüge überflüssig, auf der anderen Seite könnte der Ausbau des Regional- und Nahverkehrs mit neuen Angeboten zum Umsteigen vom Auto auf die Bahn beitragen.

Die Autolobby und das Verkehrsministerium haben sich in den letzten Jahren jedoch einmütig darauf geeinigt, "flexible" Geschwindigkeitslösungen statt eines "starren" Tempolimits zu propagieren, wenn Forderungen nach Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht mehr völlig abzuwehren sind. Gemeint sind damit diverse elektronisch gesteuerte technische Systeme. Was auf den ersten Blick vielleicht modern und charmant wirkt, weil weder obrig-

sern würde sich niemand an geringere Geschwindigkeiten gewöhnen, weil diese nur für diverse Ausnahmefälle gälten. Die "flexiblen" Lösungen bedeuten nichts anderes, als daß normalerweise keine Tempolimits gelten. Übrig blieben bei diesen "angepaßten" Geschwindigkeitsmeß- und -anzeigesystemen nur enorme Kosten für den Steuerzahler, allerdings auch enorme Verdienstmöglichkeiten für die Anbieter der entsprechenden Technik. Die Ausstattung eines einzigen Autobahnkilometers mit technischen Einrichtungen für ein flexibles Tempolimit kostet zwischen 500.000 DM und 1.000.000 DM. Die heute bestehenden Autobahnen müßten so für bis zu 11 Milliarden DM zusätzlich ausgestattet werden. Für das gleiche Geld könnte man etwa 40.000 Wohnungen bauen oder die gesamte Entwicklungshilfe der Bundesrepublik für mehr als 1,5 Jahre verdoppeln. Wäre es da nicht schade, wenn mit einem simplen Tempolimit eine Lösung realisiert würde, die so gut wie nichts kostet?! Für viele Autofahrer scheint schon die Einhaltung von bestehenden Tempolimits eine schwierige Angelegenheit zu sein. Die Höchstgeschwindigkeiten in den Ortschaften werden häufig und massiv überschritten. Offensichtlich setzen sich die technischen Potentiale des Pkw gegenüber den intellektuellen Fähigkeiten vieler Autofahrer durch. Das müßte nicht so sein, auch nicht mit schnellen Autos. Aber die heutigen Pkw verleiten zum Schnellfahren und machen es nicht einfach, die Limits einzuhalten. Erschütterungsfrei und ohne zusätzliche störende Motorgeräusche "gleiten" sie geradezu bei Tempo 180 über die Autobahn, beschleunigen mühelos zwischen zwei aufeinanderfolgenden roten Ampeln auf weit über 50 km/h und wirken bei aller Raserei solide und sicher. Dies ist das Ergebnis einer Automobilentwicklung, die sich einseitig an Höchstgeschwindigkeiten orientiert. Heute brauchen wir aber andere Autos. Ein Tempolimit auf Autobahnen brächte es von ganz allein, ohne zusätzliche gesetzliche Regelungen, mit sich, daß kleinere und leichtere, energiesparsamere und insgesamt "entschleunigtere" Autos gefragt wären. Es käme dann sicherlich weniger Autokäufern in den Sinn, sich übermotorisierte Pkw für viel Geld zu kaufen. Für "grüne Wellen" im verkehrsberuhigten Stadtverkehr könnten die Pkw auf Tempo 30 optimiert werden, statt auf bisher 50 km/h oder mehr. Der Automobilindustrie würde dies nicht schaden. Tempolimits sind im Gegenteil Anreize, in eine Autotechnik zu investieren, die auch in den nächsten Jahrzehnten noch Bestand haben wird.

(gekürzt nach VCDpositionen Tempolimit)

Bei Sommersmog Fahrverbot für Autos ohne Kat

Umweltminister einig - Jedes zweite Fahrzeug betroffen

keitsstaatlich noch dogmatisch, ist aber eher eine Mogelpackung als eine reale Sicherheits- und Umweltschutzmaßnahme. Überall dort, wo wegen Staugefahr sowieso nicht schnell gefahren werden kann, soll dies dann angezeigt werden, ebenso bei Nebel oder Nässe. Wo die Autobahn frei, ohne Baustelle, trocken und ohne Nebel ist, gilt dann auch die freie Fahrt. Sämtliche Vorteile des allgemeinen Tempolimits gehen dabei in der Regel verloren. Lediglich die Spitze der Unfallquote bei außergewöhnlichen Witterungsbedingungen und bei Staus kann so ein wenig gekappt werden. Mit der Einführung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Verkehrsleitsystemen, Wechselverkehrszeichen und Wechselwegwei-

Fahrräder rund um den Hauptbahnhof

Neues ADFC-Projekt: Fahrradaufbewahrung am Hauptbahnhof

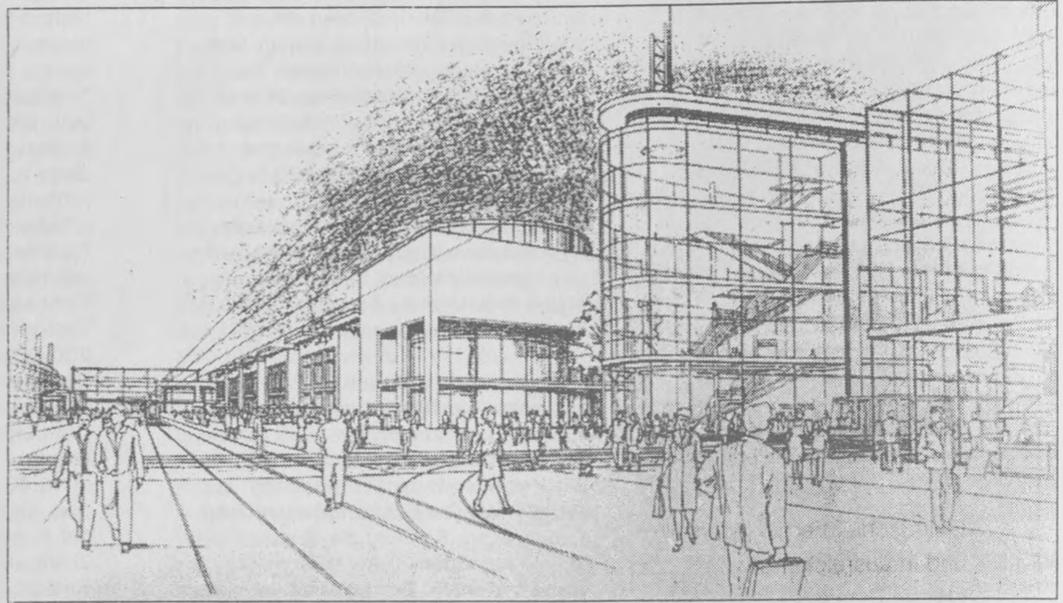
Hin und wieder gibt es Augenblicke im "Leben" einer Stadt wie Dresden, da werden große Pläne gemacht – ganze Quartiere stehen dann zur Neuplanung an. Solch ein Augenblick ist für den Wiener Platz gekommen, den Hauptbahnhofsvorplatz an der Nordseite, der die Verbindung zur Prager Straße darstellt. Daß hier Millionen DM für einen zweifelhaften Tunnel verbuddelt werden sollen, wurde schon berichtet. Schaut sich der Steuerzahler nun die von den Städtebauern favorisierten Pläne für diesen Platz an, so weiß er auch, wofür die Millionen ausgegeben werden – für einen zwar umbauten, aber ansonsten leeren Platz nämlich. Andernorts ist es normal, daß man, aus dem Hauptbahnhof heraustretend, nicht nur eine einladende Fußwegverbindung in die Altstadt vorfindet, sondern vor allem auch verschiedene Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. Inzwischen hat es sich nämlich herumgesprochen, daß moderne Städte (auch Dresden möchte ja zu diesen zählen) nicht mehr allein fußläufig erschlossen werden können, sondern daß es dazu günstiger Umsteigemöglichkeiten zu Bys und Straßenbahn bedarf, und Fahrradabstellplätze erreichbar sein müssen.

Nicht so in Dresden. Hier stellt sich eher die Frage, ob Architekten funktionell denken können (auch wenn dies nicht die einzige Anforderung an diesen Berufsstand ist): ganz am westlichen Rand des Platzes, zu Fuß schon in relativ weiter Entfernung, ist auf einer Restfläche der Busbahnhof vorgesehen. Und ein Konzept für die schon heute am Hauptbahnhof abgestellten über 70 Fahrräder? Geschenkt, ignoriert, vergessen? Dabei gibt es vermutlich verschiedenste Gründe, warum jemand vor oder nach der Bahnfahrt ein Fahrrad benutzt: um den Hauptbahnhof so schnell wie möglich von der Wohnung aus zu erreichen, oder um von der Uni aus nach der letzten freitagmittäglichen Vorlesung den Zug noch zu erreichen und am Montag wieder bergan von der Bahn zur Uni zu kommen, oder um ohne Parkplatzstreß in Dresdens Innenstadt individuell mobil sein zu können, wenn man täglich mit der S-Bahn einpendelt und und und ...

Zu diesen "Gewohnheitstätern" kommen noch diejenigen, die sich als Gäste der Stadt Dresden gern umweltfreundlich erschließen und ein Fahrrad ausleihen möchten. Wie hoch wohl der Prozentsatz der potentiellen Radfahrer unter den Bahnkunden ist, die aus Angst vor Diebstahl oder Beschädigung ihr Fahrrad auf dem Weg zum oder vom Bahnhof nicht benutzen, kann man nur schätzen.

Das muß nicht so sein, andere Städte beweisen es.

Bevor wir die zur Lösung des Problems denkbaren technischen und organisatorischen Möglichkeiten näher betrachten, die dem einen oder anderen vielleicht utopisch erscheinen mögen, weil sie zu teuer sind – an dieser Stelle einige Bemerkungen zu den Kosten eines attraktiven Fahrradparkens.



Die Passage am Wiener Platz gegenüber dem Hauptbahnhof

Foto: Männel

Das für Dresden beschlossene Verkehrskonzept läßt keinen Zweifel daran, daß das Fahrrad im innerstädtischen Bereich zu den gegenüber dem Automobil zu bevorzugenden Verkehrsmitteln gehört. Ökonomisch bedeutet Bevorzugung, daß für die gleiche effektive Transportkapazität beim Radverkehr mehr öffentliche Mittel einzuplanen sind als für den motorisierten Individualverkehr. Die Investitionskosten für einen Autoparkplatz in der Stadt betragen 6 000,- bis 20 000,- DM; die Ablösesumme für einen laut Sächsischer Bauordnung nicht angelegten Kfz-Abstellplatz beträgt 10 000,- DM. Berücksichtigt man, daß in Dresden bei mindestens 60% der mit dem Auto zurückgelegten Wege das Fahrzeug nur mit dem Fahrer selbst belegt ist (Quelle: Socialdata, 1994), so kann man getrost davon ausgehen, daß mit vier Fahrrädern etwa die beim Pkw effektiv genutzte – wohlgerneht nicht die potentielle – Transportkapazität erreicht wird.

Sofern es also der Förderung des Radverkehrs nützt, darf ein Fahrradabstellplatz durchaus zwischen 2500,- bis 5000,- DM kosten. Dies gilt zumindest so lange, wie die Stadtverwaltung glaubt, noch Autoparkplätze bauen zu dürfen.

Und es geht sogar noch weiter: Auf die Fläche eines PKW-Parkplatzes passen nämlich je nach Komplexität und Komfort der technischen Lösung zwischen 8 und 16 Fahrräder. D. h. die Flächennutzung ist bezogen auf die effektiv genutzte Transportkapazität beim Fahrrad um den Faktor 2 bis 4 besser als beim Auto. Mithin müßte bei einer Bevorzugung des Fahrrades gegenüber dem Auto für das Fahrradparken zwei bis vier mal so viel öffentliche Fläche kostenlos zur Verfügung gestellt werden, wie für Autoparkplätze kostenlos zur Verfügung steht, oder die bei der durch das effektivere Fahrradparken eingesparten Flächenmieten müßten dem Radverkehr direkt wieder zugute kommen. Auf der anderen Seite gestalten sich die Verhältnisse bei bezahlten Parkplätzen und Parkhäusern bzgl. der pro Fläche zu erwartenden Einnahmen mit dem oben genannten

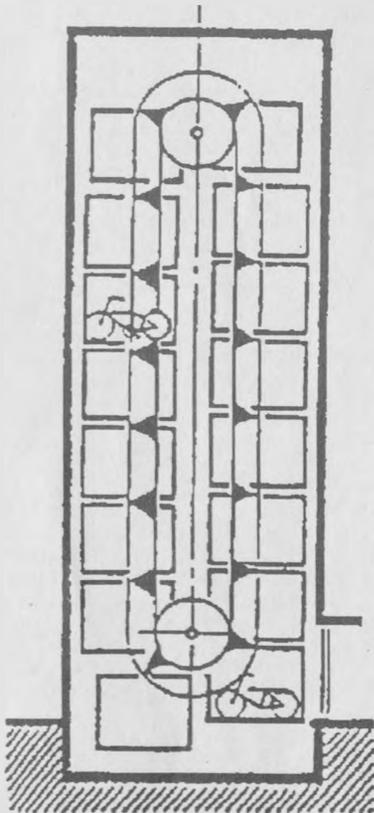
Verhältnis Autoparkfläche zu Fahrradparkfläche recht ähnlich.

Alle im folgenden genannten Lösungsansätze erscheinen damit ökonomisch vertretbar, die Frage ist lediglich, ob sie unsere Bedürfnissen optimal gerecht werden, und wie wir sie durchsetzen können.

Was für Varianten wären also denkbar? Im einfachsten Fall sind einige Fahrradparker (zum Anlehnen und mit Anschlußmöglichkeit, wie sie der ADFC fordert) in der Nähe der Eingänge, vielleicht auch im Inneren des Bahnhofes aufzustellen. Damit wären diejenigen gut bedient, die nur mal schnell eine Fahrkarte oder eine Zeitschrift im Bahnhof kaufen oder in der "Erlebniswelt mit Gleisanschluß" (Zitat: DB AG) ein Erlebnis haben wollen. Dem Pendler oder dem Studenten, der übers Wochenende nach Hause fährt und sein Fahrrad am Bahnhof stehen lassen möchte, ist damit aber nicht gedient. Diese Bahnkunden benötigen eine irgendwie gesicherte und auch witterungsgeschützte Abstellmöglichkeit für ihre Fahrräder. Bislang war für Vielfahrer die Gepäckaufbewahrung der Bahn mit ihren preiswerten Monats- und Jahreskarten eine günstige Alternative zur Fahrraddiebstahlversicherung. Wie allerdings aus gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen verlautet, werden Gepäckaufbewahrungen an Bahnhöfen bald der Vergangenheit angehören, denn der moderne Bahnkunde reist mit dem ICE und Pilotenkofferchen. Was von der Gepäckaufbewahrung übrigbleibt ist eine automatische Schließfachanlage. Das Schließfach fürs Fahrrad heißt Fahrradbox und ist – solide Bauweise und regelmäßige Wartung vorausgesetzt – durchaus nicht zu verachten. Dem aktuellen Bedarf könnte so sicherlich Rechnung getragen werden. Dresden als Residenz ist aber eine Stadt der kühnen Visionen. Der neue Stadtentwicklungs- und Baudezernent Gunther Just träumt von einer Unterkellerung Dresdens vom Altmarkt bis in die Seevorstädte. Meine Vision ist eine Fahrradstadt über dieser "Minus-Eins-Ebene". "Individualverkehr in der

Innenstadt muß sein" meint Herr Just, und damit kann eigentlich nur der Fußgänger- und Radverkehr gemeint sein, denn was hat ein Autostau mit Individualverkehr zu tun? Dresden wird also eine Fahrradstadt; und wer schon mal eine Fahrradstadt gesehen hat, der weiß, was da am Bahnhof los ist. Mit Fahrradboxen ist mehreren tausend Fahrrädern nicht beizukommen, denn Fahrradboxen brauchen relativ viel Fläche, und die ist am Bahnhof knapp und teuer.

In den Niederlanden pflegt man, wenn viele Fahrräder am Bahnhof stehen – das ist dort oft der Fall, denn der niederländischen Bahn ist der Fahrradfahrer als Kunde lieb und teuer – eine Fahrradstation einzurichten. Dies ist im allgemeinen eine bewachte Abstellanlage mit doppelstöckigen, sehr engen Ständern die durch ein Dienstleistungsangebot aus Fahrradreparatur, -verkauf, -verleih und touristischen Angeboten ergänzt wird. Kommen keine tausend Fahrräder zusammen, dann ist infolge der hohen Personalkosten zur Bewachung die ökonomische Schmerzgrenze recht schnell erreicht, weshalb man sich auch in den Niederlanden Gedanken um mechanisierte Anlagen zur dicht- und hochgepackten und vor allem unbemannten Fahrradaufbewahrung gemacht hat. Ähnlich ging es den Japanern, die bekanntlich vor keiner Art von HighTech zurückschrecken. Da aber auch Dresden zu den Weltzentren der Hochtechnologie gehört, gibt es auch hier eine bemerkenswerte Häufung von Ideen zur mechanisierten Fahrradaufbewahrung in Fahrradparkhäusern. Ähnlich wie eine niederländische Firma bietet ein Lommatscher Fördertechnikunternehmen eine Fahrradaufbewahrung in Form einer Drehtrommel an. Wie bei einem Kodak-Diawechsler, können dabei 32 Fahrräder in zwei Etagen in einem kreisförmigen Aufbewahrungsgestell, das dreh- und hebbbar ist, von einer Tür aus eingestellt bzw. entnommen



Paternoster-Fahrradaufbewahrung

werden. Die Zugriffssicherung erfolgt dabei über eine Chipkarte mit der der Nutzer die Tür öffnen kann, nachdem automatisch der für ihn bestimmte Stellplatz an den Eingang gedreht wurde. Die erste dieser Anlagen soll, wenn alles gut geht, den Elberadweg in der Nähe des Meißener Bahnhofes zieren. Im niederländischen Konkurrenzmodell, das seine Erprobung bereits erfolgreich bestanden hat können bis zu zehn Ebenen mit jeweils 44 Fahrrädern übereinander angeordnet werden. Ein Aufzug transportiert die Fahrräder von unten in die verschiedenen Ebenen.

Mit ein wenig Aufwand sind mit solchen Karussell-Magazinen sehr attraktive architektonische Lösungen denkbar, die auch dem hohen Anspruch des Wiener Platzes gerecht werden dürften.

In Japan favorisiert man Paternoster und Hochregallager zur Fahrradaufbewahrung. Beide Lösungen gestatten auch sehr große Anlagen und zeichnen sich durch eine sehr gute Flächenausnutzung aus. In Japan ist ja alles so eng ...

Dresden in zwei Ausführungen: als waagrecht umlaufendes System (dies ist nun allerdings wieder eine deutsche Erfindung), bei dem die Fahrräder in den Gondeln aufgehängt werden und als senkrecht umlaufendes System. Während das waagrecht umlaufende System zur Integration in Autoparkhäusern gedacht ist, sind die senkrechten Systeme als große eigenständige Fahrradparkhäuser konzipiert. Hier werden mehrere Fahrräder in jeder der großen Gondeln untergebracht. Die Flächenausnutzung dieser Anlagen ist bislang von anderen Konzepten unerreicht, da beim Paternosterprinzip die Verkehrsfläche sehr gering ist und viele Fahrräder übereinander untergebracht sind. Nachteilig sind die hohen Investitions- und Wartungskosten für solche Anlagen und die hohen Zugriffszeiten.

Beim Hochregallager werden die Fahrräder am Eingang der Anlage von einem Transportsystem übernommen und in einem Hochregal verstaut. Dies kann sowohl stehend auf Schienen oder an Haken hängend geschehen (Ein Problem sind noch die in Gepäckkörben vergessenen Gegenstände). Für das Transportsystem muß relativ viel Raum in der Anlage vorgesehen werden. Daher ist die Flächenausnutzung etwas geringer als bei den Paternosteranlagen. Dafür erhöht sich die Zugriffsgeschwindigkeit insbesondere bei der Verwendung mehrerer Transporteinheiten und mehrerer Eingänge. Die Investitions- und Wartungskosten sind auch bei diesen Systemen recht hoch.

Ein ganz anderer Ansatz wird bei der Zugangs- und Zugriffskontrolle für einen gemeinsam benutzten Aufbewahrungsraum verfolgt. Diese Anlage funktioniert wie eine konventionelle Fahrradstation. Lediglich die Funktion des Bewachers wird durch eine automatische Ein-/Ausgangsschleuse übernommen. Die Zugangskontrolle erfolgt mit einer Magnetkarte durch die Ein-/Ausgangsschleuse. Durch beim Abstellen des Fahrrades am Ständer betätigte Schalter und eine intelligente Steuerung der Ausgangsschleuse wird sichergestellt, daß nur der Besitzer des jeweiligen Fahrrades die Station mit seinem Fahrrad wieder verlassen kann. Auch durch ein Vertauschen der Fahrräder läßt sich die Anlage nicht überlisten.

Vorteilhaft bei diesem System ist die gute Flächenausnutzung bei für eine weitgehend automatisch arbeitende Anlage geringstem mechanischen Aufwand. Mit dem durch die automatische Kontrolle des Aufbewahrungsraumes verringerten personellen Aufwand werden auch kleinere Fahrradstationen mit 100 bis 500 Stellplätzen rentabel. Nachteilig ist neben der fehlenden Sicherung für die einzelnen Teile des Fahrrades die Kompliziertheit des Prinzips. Einerseits ist für den Nutzer schwer erkennbar, wie ein simpler Schalter sein Fahrrad sichert, andererseits bemerkt ein potentieller Dieb erst am Ausgang, daß es ihm nicht gelingen wird, mit dem Fahrrad die Anlage zu verlassen. Nichtsdestotrotz könnte es sich hier um einen guten Kompromiß zwischen Ökonomie beim Betreiber und dem Sicherheitsbedürfnis der Nutzer handeln.

Was ist jetzt zu tun, um eine dieser schönen Visionen Wirklichkeit werden zu lassen? Im Sommer zum Katholikentag haben wir bereits bei einem Fahrradverleih mit 150 Fahrrädern bewiesen, daß Fahrrad und Bahn auch in Dresden gut zusammenpassen. Es kommt nun darauf an, den Fuß etwas weiter in die Tür zu schieben, und bei Bahn und Stadtverwaltung das Problem der Fahrradaufbewahrung am Hauptbahnhof auf die Tagesordnung zu bringen. Das kann nicht von heute auf morgen geschehen, vor allem dann nicht, wenn bei der IG Radverkehr nur ein bis zwei Leute in ihrer Freizeit an der Sache werkeln. Wenn Ihr also an erweiterten Fahrradaufbewahrungsmöglichkeiten am Hauptbahnhof interessiert seid, dann meldet Euch, sagt oder besser schreibt auf, was Ihr Euch wünscht, wie Ihr die Abstellmöglichkeiten nutzen würdet. Wir brauchen zunächst einmal die Wortmeldungen der potentiellen Nutzer, also auch die Stimmen von Leuten, die jetzt noch nicht ihr Fahrrad am Bahnhof stehen lassen wollen, weil sie Diebstahl fürchten oder aus anderen Gründen. Wie würdet Ihr eine Fahrradaufbewahrung oder eine Fahrradstation nutzen: als Pendler jeden Tag, nur sporadisch oder am Wochenende, im Vortransport auf dem Wege zur Bahn oder im Nachtransport von der Bahn zur Arbeit? Habt Ihr womöglich ganz eigene Vorstellungen von einer optimalen Fahrradstation am Bahnhof? Welche zusätzlichen Dienstleistungen wünscht Ihr Euch? Wem wurde schon ein Fahrrad am Hauptbahnhof gestohlen? Wir brauchen möglichst viele Stimmen, um Argumente gegenüber DB, Stadtverwaltung und Politikern zu haben, und um die optimale Lösung zu finden. Und wir brauchen noch Leute, die sich aktiv an der Arbeit beteiligen wollen: ArchitektInnen (auch Studenten) für überzeugende Entwürfe, Ökonomen für Finanzierungsvorschläge, Leute mit der in den Ämtern nötigen Penetranz, Maschinenbauer für die kühnen Ideen, Leute mit Kontakten zur Presse und anderen Massenmedien, um unsere Ideen zu popularisieren. Meldet Euch also! Schickt Eure Wünsche, Klagen oder Angebote zum Mitmachen an die Geschäftsstelle der IG Radverkehr oder an Michael Strey, Gambinusstr. 3, 01159 Dresden oder kommt zu einer unserer Mitglieder- Versammlungen jeweils am ersten Mittwoch im Monat 19 Uhr im Umweltzentrum! Bis bald!

Michael

Umweltbewußt verreisen

Im Vorfeld der diesjährigen Frankfurter Buchmesse hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) eine "erschreckende Ökologie-Ferne" der meisten Reiseführer-Bände beklagt. Dieses gelte vor allem für die in den Büchern aufgezeigten Anreise- und Weiterreisemöglichkeiten. Während zwar Einzelaspekte des Umweltschutzes, wie Wasserqualität des Meeres, unverbaute Buchten oder Abfallprobleme durchaus Eingang in die Reiseführer gefunden haben, unterbleibe meist ein Tip zur umweltfreundlichen Anreise. Selbst bei Reiseführern, die relativ nahe liegende Zielgebiete wie beispielsweise Tschechien, Österreich oder Benelux darstellen, werde auf die am meisten umweltbelastende Anreisemöglichkeit, nämlich per Flugzeug, in epischer Breite eingegangen. Die Bahnreise sei zumeist nur lakonisch mit Attributen wie "zu teuer" und "zu umständlich" am Rande erwähnt. Dieses ignoriere, daß innerhalb Europas praktisch jedes Ziel bequem und relativ preisgünstig mit der Bahn erreichbar ist. Schließlich sind Billigflüge nur deshalb so billig, weil Flugbenzin nicht besteuert wird und die gesamtgesellschaftlichen Schäden aus dem Flugverkehr nicht über die Preise wieder bezahlt werden müssen, unterstreicht der VCD. Die Reiseführer Verlage werden daher aufgefordert, auf die Negativfolgen des Flug- und auch des Autoverkehrs in ihren Anreisebeschreibungen einzugehen sowie ausführlich über die Sparangebote der Bahnen in Europa zu berichten, denn "wer kennt denn schon die Irish-Rover-Card aus Irland, die Swiss-Flexi-Card aus der Schweiz oder die Halbpriekarte Belgiens"? Wer alle europäischen Bahnangebote auf einen Blick haben möchte, kann sich gegen Einsendung von 4,- DM in Briefmarken die jährlich aktualisierte Übersicht vom VCD, Stichwort "Bahnangebote Europas", Eifelstraße 2, 53119 Bonn, schicken lassen.

Radfahrfrage Nossener Brücke

Die IG Löbtau hat sich in einem Schreiben an den Dezernenten für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr, Herrn Just, gewandt. Sie beklagt die bei der Rekonstruktion der Nossener Brücke ungenügende Berücksichtigung des Radverkehrs. Dies stünde im Gegensatz zu der im Verkehrskonzept formulierten Absicht, den Radverkehr zu fördern.

"Die Rekonstruktionsmaßnahmen haben das Autofahren attraktiver gemacht, das Radfahren leider nicht. Wäre es da nicht am einfachsten und auch ehrlicher, die Förderung des Radverkehrs aus dem Verkehrskonzept zu streichen?"

Konkret wird bemängelt, daß bei den gegen Ende Oktober abgeschlossenen Baumaßnahmen abbiegende Radfahrer nach der Oederaner Straße völlig vergessen worden sind. Dieses Fahrtziel läßt sich nunmehr nur noch auf zweierlei Weise erreichen: durch konsequentes Fahren auf der Straße ab Kreuzung Budapest Straße oder die Benutzung des Radweges der Gegenrichtung. Im ersten Fall, stellt die IG Löbtau fest, wird aggressives Autofahrerverhalten provoziert, weil bei vorhandenem Radweg die Fahrbahn benutzende Radler im Unrecht sind (es gilt bundesweit die Radwegbenutzungspflicht - d. R.). Der zweite Fall sei durch den einmündenden Weißeritzmühlgraben ebenso gefährlich wie verkehrswidrig, so daß es keine akzeptable Alternative zur Linksabbiegespur für Radfahrer gibt.

Ein ähnliches Problem ergibt sich für die Radfahrer, die von der Kesselsdorfer Straße kommen und auf die Nossener Brücke fahren wollen - auch hier fehlen Auffahrmöglichkeiten auf den Radweg. Das Fahrrad auf den Radweg zu tragen, kann wohl nicht die langfristig angestrebte Lösung sein!

Freiwild

Österreich bläst zum Halali auf Radfahrer. Seit dem 1. Oktober ist auf Radwegen die Schonzeit vorbei. Denn dort regelt nun eine Gesetzesnovelle die Vorfahrt neu. Im Bereich von Straßenkreuzungen werden alle Radwege zu "Schutzwegen für Radfahrer" erklärt. Zwar dürfen Autofahrer Radler, die sich auf dem Radweg, alias "Schutzweg", befinden oder ihn erkennbar benutzen wollen, weder gefährden noch behindern - eine Selbstverständlichkeit, wie man meinen sollte. Nicht schützenswert dagegen sind die Radfahrer, die unmittelbar vor einem links oder rechts abbiegenden Pkw und für "dessen Lenker überraschend" oder mit mehr als 10 km/h auf die Kreuzung fahren. Kommt es zum Unfall, ist der Autofahrer, auch wenn er mit mehr als 10 km/h unterwegs war, fein heraus. Denn er wurde vom Radler ja ganz offensichtlich überrascht.

Halbtax-Hotel

In der Schweiz werden treue Bahnkunden umworben: Um sich ihre liebsten Klientel, die "Halbtaxler" und "Generalabonnenten", also Besitzer von Halbpriekarten und Netzkarten, auch über den Winter warmzuhalten, hat sich die Schweizer Bahn landesweit mit über 80 Hotels, 56 Museen und 16 Bädern zum "Halbtax-Abo-Bonus" zusammengetan. Vom 5. September 1994 bis zum 29. Mai 1995 bekommen die Vorzugskunden Rabatte von bis zu 50% auf Eintritts- und Übernachtungspreise. Die gleiche Idee haben die deutschen IC-Hotels. 20% Rabatt bei einem Preis von 170 DM für Einzel- und 200 DM für Doppelzimmer würden sie bieten. Aber die Bahn - Hauptaktionärin der IC-Hotels - stellt sich stur. Auch andere Hotels, darunter die große Steigenberger-Kette, können sich bis zu 50% Ermäßigung auf die BahnCard vorstellen - wenn die Bahn das Marketing übernimmt. Knapp drei Millionen BahnCard-Besitzer gibt es zur Zeit in Deutschland, ein riesiges Kundenpotential.

Sechs Richtige für die Umwelt

"Darfs ein Auto mehr sein" fragen Lottogesellschaften gerne und kündigen große Autogewinne bei Sonderverlosungen an. Der VCD wollte in seiner großen Befragung der Lottogesellschaften untersuchen, in welchem Maße Autos bei Sonderverlosungen eingesetzt und wie alternative, umweltverträglichere Preise wie etwa eine Jahreskarte der Bahn angeboten werden. Zentral einigten sich die Gesellschaften auf eine Blockade der VCD-Fragen und federführend antwortete der Vorstand der Deutschen Klassenlotterie in Berlin, daß "angesichts der Komplexität und des Arbeitsaufwandes der Fragenkatalog nicht beantwortet werden kann". Auch die Preise ließ das Thema kalt, das der VCD in einer Studie vorstellte. Wen wundert's, profitieren doch alle Beteiligten von der Wirtschaftskraft Auto: Die Lottogesellschaften machen mit "tollen Flitzern" den Einsatz attraktiv, das Anpreisen der Edel-Karosserien nützt den Autofirmen - sie erhalten kostenlose Werbung auf den Tippscheinen, in den Heftchen der Lottogesellschaften und auf Litfaßsäulen. Für Zeitungen und Zeitschriften wiederum sind Anzeigeneinnahmen durch die Autowerbung ein wesentliches Standbein. Daß es überhaupt Sonderverlosungen gibt, verdanken wir vergeßlichen Gewinnern: aus ihren nicht abgeholten Gewinnen werden Sonderverlosungen finanziert. Doch warum nicht für die Umwelt tippen? Für ein neues Naturschutzgebiet oder Radwegenetz könnte das Geld schon jetzt verstärkt eingesetzt werden!

(aus Fairkehr Nr.5/94)

*Wir wünschen allen Speiche-Lesern
ein fröhliches Weihnachtsfest und
einen guten Start in's neue Jahr!*

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,
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.