



# SPEICHE

## Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

6. Jahrgang

Februar 2/1995



H. v. v. v. v. v.

### Termine für Fahrradfreunde

- |                   |  |
|-------------------|--|
| Mi 01.02. Dresden | 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden<br>Thema: Radverkehrsprojekte 1995 (Information der Stadtverwaltung über Planung und Ausführung) |
| Fr 03.02. Dresden | 10.00 Uhr, "Müllers Fahrradladen", Friebeistraße 9, Projekt Winterradeln   |
| Mi 08.02. Dresden | 17.00 Uhr, Umweltzentrum, Treff der Arbeitsgruppe "Radverkehrsplanung"   |
| Mi 08.02. Dresden | 19.30 Uhr, Umweltzentrum, Dia-Vortragsabend "Fahrradurlaub in Island und auf den Färöer-Inseln"  |
| Fr 10.02. Dresden | 10.00 Uhr, Fahrradgeschäft Päperer, Kirschauer Str. 2, Projekt Winterradeln  |
| Mi 15.02. Dresden | 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18<br>Arbeitsrunde der Interessengemeinschaft Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC)   |
| Fr 17.02. Dresden | 10.00 Uhr, Fahrradgeschäft Eichler, Schandauer Str. 90, Projekt Winterradeln   |
| So 19.02. Dresden | 08.45 Uhr, Bahnhof Meißen-Triebischtal, Fußwanderung der Radfreunde Coswig/Weinböhla zum Götterfelsen, Wanderleiter: Claus Rabis   |
| Fr 24.02. Dresden | 10.00 Uhr, "Radsport Kotyrba", Cossebauder Str. 34, Projekt Winterradeln   |

### Vorschau

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| Mi 01.03. Dresden        | <u>19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18:</u><br>Der ADFC-Kreisverband Dresden lädt alle Mitglieder zur <u>Jahreshauptversammlung</u> ein. Nach dem Rechenschaftsbericht werden der Vorsitzende und sein Stellvertreter gewählt. Gäste sind herzlich willkommen! |
| Fr 03.03. Dresden        | 10.00 Uhr, "Fahrrad-Uhlig", Kleinnaundorfer Str. 28, Projekt Winterradeln   |
| Mi 08.03. Dresden        | 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Dia-Vortragsabend "Planung und Vorbereitung von Radwanderreisen (in Sachsen, Deutschland und Europa - Ausrüstung, Kartenwahl und Literatur, Routenempfehlungen, Tips und Informationen)"  |
| Fr 07.04. Dippoldiswalde | 10.00 - 16.00 Uhr, Zentrum für Landeskultur und Naturschutz Schwarzbachtal, Siedlung 57/2, Seminar "Planung und Bau von Radwegen"   |

### Projekt Winterradeln

Die ADFC-Ortsgruppe Dresden führt ab sofort wieder freitags eine gemütliche Radwanderung im Stadtgebiet durch. Bei widrigem Wetter (Glätte oder Schnee) fallen die Touren aus. Der Start erfolgt jeweils 10.00 Uhr an einer Fahrradreparaturwerkstatt, die vor Beginn auf Wunsch eine kostenlose Überprüfung des Rades und gegen Bezahlung kleinere Sofortreparaturen vornimmt. Ihren Abschluß finden die Touren nach ca. 1-2 Stunden an einer Haltestelle der Dresdner Verkehrsbetriebe, die ja bekanntlich dem

müden Radler die Mitnahme des Fahrrades zum halben Fahrpreis gestatten. Jede Tour vermittelt Informationen über die (zum Teil neuen) Radverkehrsanlagen in unserer Stadt, über Aktivitäten des ADFC und über interessante Punkte am Radwegrand. Die Routen werden so ausgewählt, daß möglichst wenig Konfliktpunkte auftreten, jedoch hat jeder Teilnehmer Eigenverantwortung für sich und sein Fahrzeug. Es werden keine Geschwindigkeitsrekorde angestrebt!

Unsere Geschäftsstelle im Umweltzentrum ist erreichbar über

Post: ADFC Dresden  
PSF 120509

01067 Dresden

Telefon: 4943321



Allgemeiner Deutscher  
Fahrradclub e.V.

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

*Die Sächsische Akademie für Natur und Umwelt führt in ihrer Veranstaltungsreihe 1995 ein Seminar zur Planung und zum Bau von Radwegen durch. Dabei sollen anhand von Beispielen Grundsätze der naturschutzfachlichen Bewertung gemäß § 8 ff SächsNatSchG erläutert werden. Diese Veranstaltung ist nicht nur an die Kommunalverwaltungen, sondern auch an alle am Radfahren und Naturschutz Interessierten gerichtet. Es wird eine Tagungsgebühr von 20,- DM erhoben. Anmeldungen müssen bis 4 Wochen vorher an die Anschrift*

*Sächsische Akademie für Natur und Umwelt im Sächsischen Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung, Ostra-Allee 23, 01067 Dresden erfolgen. Telefonische Rückfragen und Anmeldungen sind unter Telefon (0351) 564-2118 oder Telefax (0351) 564-2100 möglich.*

### Literatur rund ums Fahrrad

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

Unsere ADFC-Fahrradbibliothek ist zur Radlersprechstunde mittwochs geöffnet.

## Radverkehr in Fußgängerzonen

Fußgängerzonen gewinnen zunehmend an Bedeutung und wurden in den letzten Jahren zu immer größeren Netzen zusammenhängender Straßen und Plätze ausgeweitet. Heute umfassen Fußgängerbereiche ganze Stadtviertel (z.B. in Bonn, Freiburg, Münster). Dabei blieben allerdings die Bedürfnisse der Radfahrer in den meisten Städten unberücksichtigt. Waren die ersten Fußgängerbereiche in den 60er Jahren noch leicht zu umfahren, so wurden mit deren Ausweitung die Umwege immer länger, zeitraubender und durch den ständig wachsenden Kfz-Anteil auch gefährlicher. Da dies von den Radfahrern nicht akzeptiert wurde, suchten sie sich in zunehmenden Maße die kürzeren Wege durch die Fußgängerzonen. Viele Kommunen trugen dem Rechnung und ließen in diesen Zonen Radverkehr zu. Ein wesentliches Problem dabei ist, daß sich die Fußgänger unsicher fühlen, insbesondere ältere Menschen und Eltern mit kleinen, spontan reagierenden Kindern. Durch grundlegende Forschungsarbeiten im Jahre 1993 (HARDER/THEINE und KNOCHE/SCHUBERT) konnten erste Erkenntnisse zum Miteinander von Radfahrern und Fußgängern auf ihnen gewidmeten Mischverkehrsflächen gewonnen werden:

- Die Sicherheitsproblematik wird als Argument gegen eine Zulassung überbewertet, denn Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern treten hier äußerst selten auf und haben in der Regel keine schweren Verletzungen zur Folge. (Interessant ist die Tatsache, daß negative Reaktionen meist von solchen Fußgängern kommen, die den Fußgängerbereich mit dem Auto erreicht haben!)
- Ein überwiegend konfliktfreies Miteinander wurde beobachtet, weil Radfahrer ihr Verhalten an die jeweilige Gesamtsituation (bauliche Gestaltung und Verkehrsdichte) anpassen. Das gilt sowohl für die Fußgängerbereiche, in denen Radfahrer zugelassen sind, als auch für die ohne Zulassung.
- Radfahrer fahren sehr häufig auch in nicht dafür geöffnete Fußgängerbereiche, insbesondere wenn diese im Zuge einer wichtigen Radverkehrsverbindung liegen oder wenn sie Ziele im Fußgängerbereich anstreben.
- Bei Zulassung des Radverkehrs erhöht sich tendenziell der Anteil radfahrender Kinder und Jugendlicher, die also den sicheren Weg durch die Innenstadt suchen.
- Weniger Konflikte treten auf, wenn durch Möblierung und optische Gliederung ein Fahrbereich, möglichst in der Mitte, hervorgehoben werden kann.
- Es wurden Richtwerte für die Zulassung des Radverkehrs angegeben, die die Fußgängerdichte und Radverkehrsmenge berücksichtigen. SCHUBERT (1984) ermittelte einen kritischen Bereich des Radverkehrs bei einer Fußgängerdichte von 0,07 Fußgänger/m<sup>2</sup>. Wird dieser Wert überschritten, so ist das Radfahren aufgrund der geringen möglichen Geschwindigkeit ( $\leq 10$  km/h) unattraktiv und nach Schuberts Meinung von einer Legalisierung abzusehen.

In Münster, einer anerkannt fahrradfreundlichen Stadt, werden hinsichtlich der Freigabe von Fußgängerzonen zwei Systeme angewandt. Zum einen werden Fußgängerzonen, in denen Busse und Taxen fahren dürfen, für den Radverkehr freigegeben. Zum anderen wird diese Freigabe zeitlich auf die Stunden von 19 bis 8 Uhr beschränkt, wenn die Fußgängerdichte am Tag sehr hoch ist. Um weitere Erkenntnisse über das Miteinander von Radfahrern und Fußgängern auf ihnen gewidmeten Mischverkehrsflächen zu erhalten, wurden in Münster im Mai und Juni 1991 durch den VCD Passantenbefragungen und Zählungen durchgeführt. Ausgewählt wurden drei zentrale Fußgängerbereiche der Altstadt, die unterschiedlich gestaltet und frequentiert sind. Zwei von ihnen (Klemensstraße, Michaelisplatz) werden zudem von Linienbussen und Taxen befahren, der Radverkehr ist zeitlich nicht beschränkt. Im dritten Untersuchungsgebiet ist das Radfahren von 19 Uhr (Do von 21 Uhr) bis 8 Uhr zugelassen (Ludgerisstraße). Der Schwerpunkt der Befragung lag darauf, wie Fußgänger und Radfahrer die Verträglichkeit des Mischverkehrs, die Behinderungen von Fußgängern durch Radfahrer und das Kreuzen bzw. generelle Freigeben von Fußgängerbereichen für Fahrradfahrer einschätzen.

In den drei untersuchten Bereichen wird mehrheitlich eine Mischnutzung befürwortet (55%), während eine generelle Freigabe von Fußgängerzonen für Fahrradfahrer abgelehnt wird (75% der Fußgänger, 73% der Radfahrer). Fußgänger fühlen sich durch den Radverkehr weit weniger behindert (Mittelwert 4,1 der Rating-skala: 1 = stark behindert; 5 = nicht behindert), als die Radfahrer das selbst von sich glauben (Mittelwert 3,3 der Skala). Obwohl die Fallzahlen bei enger Auslegung statistisch teilweise nicht eindeutige Ergebnisse bringen, läßt sich erkennen, daß sich die seitens der städtischen Ämter getroffenen Regelungen mit der Bereitschaft von Fußgängern und Radfahrern zum kooperativen Miteinander decken. Voraussetzung hierfür dürfte allerdings ein allgemein fahrradfreundliches Klima sein. Denn in Städten, in denen Radfahrer zum gewohnten Bild gehören und fast jeder Autofahrer auch selbst mit dem Fahrrad fährt, besteht ein größeres Verständnis für den anderen Verkehrsteilnehmer.

## Wegweisung in Brandenburg

### Für menschengerechtere Straßengestaltung

Nach Einführung der "Brandenburger Richtlinien für Planung und Bau von verkehrssicheren und ortsgerichten Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten" (BRISOS) müssen Straßen künftig so entworfen werden, daß sich dadurch die Unfallgefahren insbesondere für Radfahrer und Fußgänger vermindern. Schadstoff- und Lärmemissionen sowie Erschütterungen sollen durch Dämpfung und Vergleichmäßigung der Fahrgeschwindigkeiten vermindert und die Aufenthaltsfunktion und ortstypische Gestaltung von Straßen unterstützt werden. Besonders Ortsdurchfahrten dürfen nicht mehr nur nach der Verkehrsfunktion gestaltet werden, um das ortstypische Erscheinungsbild des Straßensystems mit Geschäften und Wohnhäusern nicht negativ zu beeinflussen oder zu zerstören.

### Akzente für den Radverkehr

Radfahrer sollen innerorts in der Regel auch bei schmalen Fahrbahnen auf der Fahrbahn geführt werden, weil sich abgesetzte Radwege im Seitenraum sicherheitstechnisch an Einfahrten, Einmündungen und Knotenpunkten nicht bewährt haben, da Radfahrer dort häufig übersehen werden.

### Radverkehrsführung je nach Straßenbreite

Bei Fahrbahnbreiten zwischen 5,50 m und 7,00 m und nicht ausreichenden Seitenräumen für Geh- und Radwege muß der Radverkehr ohne Markierungen gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Auf Straßen mit Fahrbahnbreiten zwischen 7,00 m und 8,50 m kann eine Radfahrspur in einer Breite von mindestens 1,25 m angelegt werden, die im Bedarfsfall vom Kraftverkehr mitgenutzt werden kann. Bei über 8,50 m Fahrbahnbreite können Radfahrstreifen angelegt werden, die vom Kraftverkehr nicht mitgenutzt werden dürfen.

### Fuß-Rad-Wege im allgemeinen nicht zeitgemäß

Kombinierte Geh- und Radwege sind nur im Einzelfall an Engstellen oder bei sehr wenigen Radfahrern und Fußgängern in Dorflagen zulässig. Sie müssen dann mindestens 2,50 m, sollten jedoch 4,00 m breit sein.

### Radweg in Seitenlage

Die abgesetzte Radfahrerfurt ("starre Schiene") wurde verboten (!), weil Radfahrer an Kreuzungen und Einmündungen im Blickfeld der Kraftfahrer zu führen sind. Werden Radwege im Seitenraum angelegt, müssen sie mindestens 1,60 m breit sein, wobei rechts und links 40 cm Abstand zu baulichen Hindernissen oder parkenden Fahrzeugen einzuhalten sind.

### Grundbedingung: Blickkontakt

Um an Knoten und Einmündungen ausreichende Sichtverhältnisse auf den Radverkehr zu schaffen, sind Fahrbahnen in der Regel 30..40 m davor durch Haltverbot freizuhalten.

### Radparkierung

An nutzungsintensiven Standorten wie Haltestellen, Geschäftsstraßen und Dienstleistungsbereichen ist ein sicheres, komfortables und geordnetes Abstellen von Fahrrädern, vorzugsweise durch Fahrradparkbügel, zu ermöglichen.

(aus Forschungsdienst Fahrrad)

**Liebe Radfreunde!**

*Es war 1957, als wir mit dem Fahrrad am Rhein entlangfuhren, von Jugendherberge zu Jugendherberge mit den berühmten Wandergutscheinen in der Tasche. In einer kleinen Radlerschrift - war es ein Prospekt oder eine Zeitschrift? - fanden wir einen Beitrag, der uns seither über die vielen Jahre beim Radfahren viel geholfen hat. "Fahre Rad im Walzertakt" ist mir auch in diesem Jahr wieder eine gute Hilfe gewesen, als ich drei Wochen mit dem Rad eine Tour durch Österreich unternommen hatte. Immer wieder habe ich meinen Trittrhythmus nach dem 3er-System ausgerichtet. Dieser Tage nun fand ich in alten Papieren den kleinen Artikel wieder, den wir uns damals sorgfältig aufgehoben hatten. Ich lege eine Ablichtung bei und denke, daß er allen Radfahrbegeisterten eine sehr gute Hilfe sein kann. Solche alten guten Erfahrungen sollten nicht verloren gehen! In der Freude am Radfahren verbunden, wünsche ich allen Lesern für 1995, daß alle Räder rund laufen mögen.*

Wilfried Junghans

**Fahre Rad im Walzertakt**

*Auf das richtige Treten kommt es an*

Radfahrer, so sie nicht gerade Rennfahrer sind, pflegen einfach in die Pedale draufloszutreten und halten solche wilde Strampelerei am Ende noch für praktisch. Sie scheinen sich auch kaum Gedanken darüber zu machen, warum wohl andere Sportarten auf immer mehr verfeinerte Systeme hinarbeiten, die alle den gleichen Zweck haben: Durch Kräfteersparnis höhere Leistungen herauszuholen. Was würde man heutzutage wohl von einem Sport treibendem Schuljungen sagen, der ohne Lauftechnik, bloß so schnell ihn seine Beine eben tragen, seinen Waldlauf lief; wie wären die schier unglaublichen Rekorde von Sprintern eines x-beliebigen Sportklubs möglich, wenn, wie vor 50 Jahren, nur mit dem Aufgebot aller Kraft über die Latte gesprungen würde. Radfahrer treten wie seit Velozipeds Zeiten wild drauflos: eins, zwei - eins, zwei - eins, zwei... Dabei gibt es eine ausgezeichnete, fein ausgeklügelte, erprobte Radfahrtechnik für jedermann, die den Fehler hat, daß sie zu wenig von sich hermacht: Dreitritt - Armruck - Taktatmung.

**Dreitritt:** Wie fahren doch die Radler für gewöhnlich? Eins, zwei - eins, zwei - also in gleichmäßigen, gleich starken Pedalritten. Im Dreitritt fahren heißt: jene gleichmäßigen Tritte werden in Abschnitte von drei Tritten geteilt, eins - immer stark, zwei und drei - immer schwach. Eins, zwei, drei - wie im Walzertakt. Der Kraftaufwand wird nützlich auf das rechte und linke Bein verteilt. Fahr' Rad im Walzertakt, und der Dreitritt wird zur Gewohnheit! Dieser schafft Ruhepunkte, treibt an durch seinen Rhythmus; er ist die gegebene Fahrweise beim Radwandern.

**Mit dem Fahrrad durch den Winter**

Da es als Schönwetterfahrzeug eingestuft wird, vergessen viele, daß das Fahrrad auch im Winter seinen Dienst erfüllt. Allerdings sind während der kalten (und dunklen!) Jahreszeit ein paar Dinge zu beachten. Der ADFC-Fahrradberater Wolfgang Reiche hat dazu Tips für Ausrüstung und Verhaltensweisen zusammengestellt, von denen wir die nachstehenden für die wichtigsten halten.

Anhand der 4 Winter-Bs läßt sich schnell überprüfen, ob Fahrrad und Fahrer ausreichend auf die Fahrt durch Schnee, Dunkelheit, Matsch, Eis und Regen vorbereitet sind.

**1. Beleuchtung**

- Funktionsfähigkeit überprüfen
- Halogenscheinwerfer für bessere Sicht und Standlichtanlage für größere Sichtbarkeit werden empfohlen
- Speichendynamo ist bei Schnee empfehlenswert, ansonsten Anpreßdruck des Dynamos erhöhen, über abgefahrenes Dynamorädchen Plastikkappe stülpen

**2. Bremsanlage**

- Bremsen justieren, evtl. neue Bremsgummi montieren
- Bremszüge gut einfetten, damit kein Wasser eindringen kann (Bremsseil kann andernfalls festfrieren)
- Trommelbremsen sind Felgenbremsen bei Nässe überlegen

**3. Bereifung**

- notwendigen Reifenwechsel vor dem Winter durchführen (gutes Profil erforderlich)
- Reifendruck bei Glätte etwas geringer einstellen, um die Reibung zu erhöhen
- Spikesreifen sind nur bei Eis lohnend

**4. Bekleidung**

- helle Kleidung mit reflektierenden Streifen an Armen und Beinen erhöht die Sicherheit
- Hände, Gesicht, Stim, Ohren und Füße besonders schützen
- ein Poncho (schweres Material) schützt Oberkörper und Oberschenkel und sorgt

**Armruck:** Wohl jeder kennt ihn, hat ihn schon gemacht. Wenn man sich mehr in Fahrt bringen will oder sich zur Überwindung eines kleinen Hügels den nötigen Schwung geben will - da umfaßt man unbewußt mit einem Ruck die Handgriffe der Lenkstange, als wolle man sie in die Höhe reißen. Und warum und weshalb tun wir das? Wir stemmen uns damit gegen die Pedale, um den Tritten mehr Kraft zu geben. Nach ein paar Tritten freilich fallen wir wieder in unsere alte Haltung zurück, weil der ununterbrochene Armruck zu sehr ermüdet. Er ermüdet jedoch nicht im geringsten, wenn wir ihn im Dreitritt nur bei "eins", also bei jedem dritten Tritt anwenden. So angewendet verstärkt er den Beintritt und bewirkt eine neue Kraft-Leistung zwischen Beinen und Oberkörper; nun können auch alle Muskeln des Körpers, die Arm-, Schulter-, Rücken- und Bauchmuskeln sich beteiligen. Zweite Übung - los! Ruck, zwei, drei - ruck, zwei, drei. Und noch ein Nutzen, der nebenbei abfällt: Das lästige Steifwerden des Oberkörpers, der Krampf in den Handgelenken (Folgen der ungleichen Kräfteverteilung im Körper, verursacht durch die allzu starke Beinarbeit) - diese ewigen Radlerleiden sind wie weggeblasen.

**Taktatmung:** Wie wichtig das Atmen für die Gesundheit und Arbeitskraft des Menschen immer und überall ist, braucht wohl nicht besonders betont zu werden. Wie hundsmiserabel aber die meisten Menschen atmen, merken sie erst, wenn sie einmal aus ihrem Schlendrian gerissen werden und ein paar Schritte hinter der Straßenbahn herlaufen müssen: Schon japsen sie nach Luft. Die meisten Ermüdungserscheinungen rühren vom mangelhaften Atmen her. Wir alle würden kräftiger und ausdauernder sein, wenn wir schon in der Schule mit dem ABC und dem Einmaleins das taktmäßige Atmen erlernen. Auf's Radfahren angewendet: Man atmet bei einem starken Tritt beginnend ein und beim nächsten starken Tritt aus. Also dritte Übung: Ein, zwei, drei - aus, zwei, drei. Und da ein Atemzug die Lungen bis ins Zwerchfell füllen, weit über drei Tritte sich erstrecken soll, ferner: das Ausatmen länger währen soll als das Einatmen, so wird mit unserem Atemtraining bald das richtige Verhältnis erreicht. Sechs Tritte einatmen, neun Tritte ausatmen, oder noch besser zwölf zu fünfzehn. Dieses rhythmische Atmen hat dazu noch eine Trittverstärkung zur Folge.

Wenn die Radfahrer anfangen werden, nach diesem System zu trainieren - nicht alles auf einmal, erst jede Übung für sich, und erst allmählich Dreitritt mit Armruck und Taktatmung verbinden - werden sie erstaunt über die Wirkungen einer Technik, mit der sie nun spielend Leistungen vollbringen, wo sie früher am Ende ihrer Kräfte waren.

zumeist für ausreichende Ventilation (Abfuhr schweißfeuchter Luft)

**Winterliches Fahrverhalten**

- Geschwindigkeit verringern und Seitenabstand zu parkenden Autos vergrößern
- Mit den Händen immer bremsbereit sein, nur vorsichtig und wohllosiert bremsen.
- Eher die Hinterradbremse benutzen, da das Blockieren des Vorderrades meist zum Sturz führt, während ein Blockieren des Hinterrades weniger gefährlich ist.
- Bei Kurven und plötzlich auftretender Glätte weder treten noch bremsen, Kurvenradien nicht zu eng wählen.
- Spurrinnen meiden, da man schwer aus ihnen wieder herauskommt

Bei nicht geräumten und schwer befahrbar oder als Schneablagefläche mißbrauchten Radwegen kann trotz bestehender Radwegenbenutzungspflicht auf die Fahrbahn ausgewichen werden (In Dresden besteht laut Sächsischem Straßengesetz, § 51, keine Reinigungspflicht für Radwege!)

