

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

6. Jahrgang

November 11/1995

Termine für Fahrradfreunde

- Mi 01.11. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden
- Sa 04.11. Dresden 09.30 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18,
Leipzig Werkstattgespräch: Wohnen ohne Auto
10.00 Uhr, Haus der Demokratie, B.-Göhring-Str. 152,
Landesdelegiertenversammlung des ADFC Sachsen
- So 05.11. Dresden (Bürgerentscheid über die stadtschneidende Linienführung der geplanten Autobahn Dresden - Prag)
08.00 Uhr, Abfahrt Busbahnhof am Hbf. oder
10.15 Uhr ab Gasthof Erbgericht Hinterhermsdorf,
Fußwanderung mit der Gruppe Radwandern Coswig/Weinböhla
"Durchs Weißbach- und Kirnitzschtal", (Rückfahrt 16.45 Uhr
ab Gasthof Erbgericht, Wanderleiter: C. Rabis)
- Mo 06.11./
Di 07.11. Potsdam Tagung "Städtetourismus per Rad - nicht nur eine Vision"
Infos und Programm beim ADFC-Landesverband Brandenburg,
Lindenstraße 53, 14467 Potsdam
- Mi 08.11. Dresden 19.30 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, Diavortrag
"Radwandern in den oesterreichischen Alpen" (Salzkammer
gut, Dachstein, Ötischer Land)
- Fr 10.11. Dresden ab 18.00 Uhr: ERÖFFNUNGSFEIER NEUBAU UMWELTZENTRUM
- Mi 15.11. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Arbeitsrunde
der Interessengemeinschaft
Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC)
- Fr 17.11. Dresden 18.00 Uhr, Umweltzentrum, Offene Vorstandssitzung
des ADFC-Landesverbandes Sachsen
- Mo 20.11. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26
(bei J. Meusel), Diavortragsabend "Radwandern zwischen
Bergen und Seen - Schweiz per Rad"
- So 26.11. Coswig 09.00 Uhr, Bahnhof, Fußwanderung in den Friedewald,
Wanderleiter: C. Rabis).

Vorschau

- Mi 06.12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18,
vorweihnachtliches Beisammensein der ADFC-Ortsgruppe
(IG Radverkehr) Dresden
- So 10.12. Dresden 08.31 Uhr, S-Bahn ab Dresden-Hbf oder
09.00 Uhr ab Bahnhof Tharandt,
Fußwanderung mit der Gruppe Radwandern Coswig/Weinböhla
"In den Tharandter Wald", Wanderleiter: W. Heybey
- Mo 11.12. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei
J. Meusel), Diavortragsabend "Wein und Fachwerkbauten -
Tips für Radwandern im Elsaß" (Frankreich)

Fahrradgalerie macht Urlaub

Infolge der Baumaßnahmen muß auch die "Galerie historischer Fahrräder" vorübergehend ihr Domizil, das sie fast drei Jahre beheimatete, verlassen und vorübergehend schließen. Trotz der kleinen Fläche ist es uns gelungen, einen recht umfassenden Überblick der Fahrradgeschichte zu zeigen. Die Exponate veranschaulichen den Zeitraum von den Anfängen der deutschen Fahrradgeschichte um 1868 bis in die 1940er Jahre.

Freunde alter Räder können uns jedoch weiterhin besuchen. Jeden ersten Mittwoch im Monat gibt es wie bisher den Treffpunkt im "Topinambur" (Umweltzentrum). Andere Aktivitäten wie die große Ausstellung im Stallhof, Beteiligung am Elbhangfest, offene Tür im Umweltfest u. a. m. werden unverändert weitergeführt. Mit einem Hinweis gegenüber vom Versammlungsraum werden wir ebenfalls den "Fuß in der Tür" haben.



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

ACHTUNG!
Unsere Geschäftsstelle im Umweltzentrum zieht Ende November um und ist dann in der Schützengasse 16 im 2. Stock zu finden, ansonsten weiterhin erreichbar über

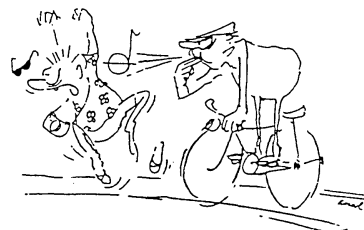
Telefon: 4943321
Post: ADFC Dresden
PSF 120509
01067
Dresden

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

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

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

Verbot verschärfen?



"Wir sind prinzipiell gegen Radverkehr im Fußgängerbereich", so Kurt Haberer vom Ordnungsamt

(S2, 16. 10. 95)

Neue Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95)

Fortschritt für die Radverkehrsförderung

Der ADFC begrüßt die neuen "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95)", die jetzt veröffentlicht wurden. Eine Neufassung war seit langem überfällig, da die vorhergehende Fassung aus dem Jahre 1982 in vielen Details überholt war. Aber auch die damals vertretene Planungsphilosophie der Separation von motorisiertem und Radverkehr durch den Bau von Radwegen ist obsolet geworden, weil die daran geknüpften Erwartungen sich nicht erfüllt haben. Vor allem an Knotenpunkten erwiesen sich getrennt geführte Radwege als unfallträchtig und bargen zudem Konfliktpotential mit dem Fußverkehr. Welche Radverkehrsförderung gut oder schlecht ist, hängt jetzt von den jeweiligen Verkehrsmengen und der Gestaltung ab. So können Radfahrer an Hauptverkehrsstraßen auch im Mischverkehr auf der Straße geführt werden und das gesamte Verkehrsnetz soll daraufhin ausgelegt werden, daß Radfahrer sicher, bequem und möglichst umwegfrei vorankommen

Zum Inhalt

Das Verkehrsnetz ist so zu planen, daß Radfahrer sicher, bequem und möglichst direkt (umwegfrei) fahren können - auf Radwegen, den übrigen Straßen und anderen Wegen. Städtische Hauptverkehrsstraßen und ländliche Ortsdurchfahrten sind in der Regel auch Hauptverbindungen für den Radverkehr. Dabei sind die unterschiedlichen Ansprüche von Radfahrern zu beachten. So sind z.B. vor allem für Kinder und Frauen sozial sichere Radverkehrsverbindungen erforderlich, wo sie sich bei Dunkelheit (Angst vor tätlichen Übergriffen) sicher fühlen können.

Die geeignete Radverkehrsführung einer Straße hängt von mehreren Kriterien ab: von der Verkehrsstärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, der verfügbaren Fläche, daß Radfahrer an Knoten eindeutig und verkehrssicher geführt werden, sowie Umfeld, Stärke und Zusammensetzung des Radverkehrs, Problem- und Engstellen, Längsneigung, Bus oder Straßenbahn, ortsbezogene Faktoren und Unfallgeschehen.

Im Mischverkehr auf der Fahrbahn sollen Radfahrer auf Straßen mit bis zu 10.000 Kfz/Tag fahren (wenn z.B. nicht schnell gefahren wird, auch bei höheren Kfz-Belastungen), vor allem auf Erschließungsstraßen. Falls erforderlich, soll baulich erreicht werden, daß der Kfz-Verkehr angemessene Geschwindigkeit (≤ 30 km/h) einhält.

Anliegerfahrbahnen eignen sich zum Radfahren im Mischverkehr, wenn die Knotenpunkte besonders gesichert werden (Bild 53).

Radfahrstreifen neben Kfz-Fahrstreifen bieten gute Sichtbeziehungen sowie eine klare Trennung vom Fußgängerverkehr. Ihre Regelbreite beträgt 1,60 m (+ Markierung). Sie sollen normalerweise links neben den Parkständen des Kfz-Verkehrs angeordnet werden.

Straßenbegleitende Radwege erfordern, daß genügend Platz für die Fußgänger verbleibt und eine sichere, akzeptable Knotenpunktgestaltung. Für Einrichtungsradwege sind bei mittlerer bis hoher

Nutzungsintensität des Seitenraums oder starker Radverkehrsbelastung 2,00 m erforderlich, sonst mindestens 1,60 m; Zweirichtungsradwege erfordern 2,50 m bis 3,00 m Breite. Rechts und links von Radwegen sollen 25 cm von Einbauten (z.B. Verkehrszeichen) freigehalten werden. Zu angrenzenden Fahrbahnen oder Parkstreifen benötigen straßenbegleitende Radwege Schutzstreifen von 0,50 m (bei angrenzender Fahrbahn), 0,75 m (bei angrenzender Längsparken) bzw. 1,10 m Breite (bei Schräg- und Senkrechtparken).

Gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts nur noch bei geringem Rad- und Fußgängerverkehr und geringer Nutzungsintensität des Seitenraums z.B. in ländlichen Ortsdurchfahrten zulässig. Ihre Breite beträgt 2,50 m bis 3,00 m. Auch die Lösung "Gehweg - Radfahrer frei" (sie bietet für Radfahrer Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Gehweg, auf dem Gehweg gilt Schrittgeschwindigkeit) kommt nur bei wenig Fußgängern infrage.

Angebotsstreifen, sonst "Radspur", "Suggestivstreifen" oder "Schutzstreifen" genannt, sind durch Leitlinien abmarkierte Bereiche der Fahrbahn. Sie werden empfohlen, wenn die Fahrbahnbreite für Radfahrstreifen nicht ausreicht und die "Restfahrbahnbreite" (zusammen für beide Richtungen) 4,50 m beträgt. Angebotsstreifen selbst sind 1,60 m - ausnahmsweise mindestens 1,25 m - breit.

Hauptverbindungen des Radverkehrs können als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Auf ihnen haben Radfahrer Vorrang, sie dürfen nebeneinander fahren. Kraftfahrzeuge müssen durch Zusatzschild zugelassen werden. Fahrradstraßen sollen im Zuge von Erschließungsstraßen angelegt werden, auf denen der Fahrradverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist bzw. "alsbald zu erwarten" ist. Um einen gleichmäßigen Verkehrsfluß und hohe Reisegeschwindigkeiten zu ermöglichen, sollen Fahrradstraßen Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten.

können. Ebenso tragen die Empfehlungen der Erkenntnis Rechnung, daß RadfahrerInnen und Radfahrer eine wenig homogene Gruppe sind. Die Planer sollen zum Beispiel die soziale Sicherheit von Radverkehrsanlagen mit Tages- und Nachtrouten oder beleuchteten Routen berücksichtigen oder den Radfahrern die Wahlfreiheit zwischen sicheren Strecken auf Nebenstraßen oder die Benutzung von städtischen Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten lassen. Die Empfehlungen bieten darüberhinaus die ganze Palette innovativer Lösungen, die sich in den vergangenen Jahren in der Planungspraxis einzelner Kommunen erfolgreich bewährt haben. Dazu gehören Radstreifen oder Angebotsstreifen auf der Fahrbahn, Öffnung von Einbahnstraßen im Gegenverkehr, spezielle Fahrbahnmarkierungen an Kreuzungen oder Fahrradstraßen in Wohngebieten.

Knotenpunkte sind besonders gefährlich, weil sich Kraftfahrzeug- und Radverkehr dort kreuzen und verflechten. Deshalb sind dort Sichtfelder freizuhalten. Je nach örtlichen Verhältnissen muß die Radverkehrsführung zwischen angrenzenden Streckenabschnitten und dem Knotenbereich wechseln. Für Knotenpunkte mit abknickender Vorfahrt werden Radfahrweichen empfohlen, damit rechts abbiegende Kraftfahrzeuge langsamer fahren.

Nichtabgesetzte Radfahrerturten sind sicherer als abgesetzte Furten (Bild 45).

Zum Einordnen auf Richtungsfahrstreifen werden Radfahrerschleusen empfohlen. An Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen bei gering belasteten Zufahrten sollten aufgeweitete Radfahrstreifen eingerichtet werden. Nicht signalisierte Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinsel sollten wegen der Gefahren innerorts nicht mehr angelegt werden.

Während große, mehrstreifige Kreisverkehrsplätze für Radfahrer besonders unfallträchtig sind, werden kleine, einstreifige Kreisverkehrsplätze empfohlen, wenn Radfahrer dort im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden und kein Radweg angelegt wird.

Weitere Empfehlungen betreffen die Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung zu Einbahnstraßen, die Mitbenutzung von Busfahrstreifen, die Führung durch Fußgängerbereiche und selbständig geführte Radwege. Außerdem enthalten die ERA 95 bautechnische Hinweise und Empfehlungen zu Unterhaltung und Winterdienst, zur ortsfesten Beleuchtung und zu Fahrradabstellanlagen.

Die Fahrradwegweisung soll als in sich geschlossenes System Radfahrern die günstigsten Routen weisen. Pfeil-, Tabellen- und Zwischenwegweiser sollen Zielangabe und Entfernung enthalten. Von der allgemeinen Wegweisung der StVO für den Kraftfahrzeugverkehr soll sich die Fahrradwegweisung durch Farbgebung (z. B. grüne Schrift und Sinnbilder auf weißer Grundfarbe) deutlich unterscheiden.

Auch wenn die Empfehlungen keinen rechtsverbindlichen Charakter haben, finden die von ihnen aufgestellten Standards bei Fachleuten in der Verkehrsplanung und im Städtebau weitgehend Anwendung. Deswegen bedauert es der ADFC, daß hinsichtlich der Führung des Radverkehrs über Kreuzungen und Knotenpunkte, die besondere Gefahrenpunkte darstellen, nicht noch deutlicher die Bedürfnisse der Radfahrer zur Planungsgrundlage gemacht wurden. Vor allem vermißt er Vorgaben für radfahrerfreundliche Ampelschaltungen. Auch das oft konfliktträchtige Nebeneinander von Rad- und Fußverkehr ist noch nicht befriedigend gelöst. Die vorgeschlagenen Regelungen, Radverkehr auf Busspuren zuzulassen, Einbahnstraßen in Gegenrichtung freizugeben oder Fahrradstraßen einzurichten, wirken bürokratisch und

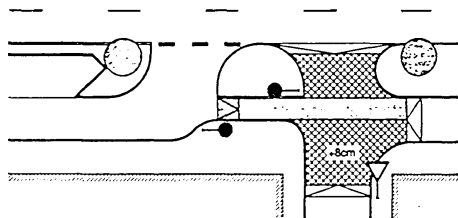


Bild 53: Veranschaulichung einer bevorrechtigten Radfahrerfurt im Bereich einer Anliegerfahrbahn durch Aufpflasterung

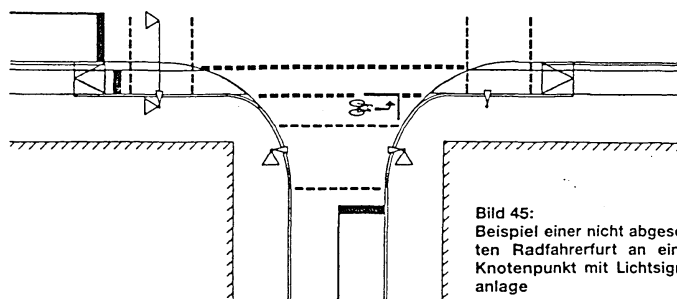


Bild 45: Beispiel einer nicht abgesetzten Radfahrerturten an einem Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

werden möglicherweise deswegen weniger zur Anwendung kommen. Die Möglichkeit, einen Fahrstreifen als Radweg mit dem Zusatzschild "Linienomnibusse frei" auszuweisen, wird in den Empfehlungen beispielsweise gar nicht erwähnt. Auch wenn der ADFC sich von den neuen Empfehlungen deutliche Impulse für die kommunale Radverkehrsförderung erhofft, erwartet er nicht den Einzug holländischer Verhältnisse in bundesdeutschen Städte. Denn auch die neuen Empfehlungen bleiben an den Ansprüchen des Kraftfahrzeugverkehrs orientiert. Nicht Radverkehrsmengen sind Maßstab für den für Kraftfahrzeuge verbleibenden Straßenraum, sondern die Kraftfahrzeugbelastung und die Funktion der Straße für den motorisierten Individualverkehr.

Forderungen des ADFC zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Dresden - konkrete Sofortmaßnahmen

G - Großer Garten

* Einfahrt Hauptallee aus Lennéstraße

Problem: Die Querung der Lennéstraße ist für ungeübte Radfahrer schwierig, da sie den breiten Straßenraum in einem Zuge queren müssen. Vorschlag: Abmarkieren der Fahrbahnrandbegrenzung und der Begrenzung zu den Straßenbahngleisen in der Lennéstraße und damit Schaffen eines kürzeren Querschnittsbereichs für den Radverkehr, weil die Aufstelllinie klar definiert ist.

* Einfahrt Querallee aus Tiergartenstraße

Problem: Die wichtigste Aus-/Einfahrt ist besonders für ungeübte Radfahrer wegen des ungeschützten Querens mehrerer Verkehrsströme problematisch.

Vorschlag: Beidseitiges Abmarkieren einer unterbrochenen Fahrbahnrandbegrenzung im Zuge der Tiergartenstraße (d.h. Markieren der Sichtlinie) und Abmarkieren eines sicheren Aufstellbereiches für Geradeausfahrende und linksabbiegende Radfahrer aus Richtung Franz-Liszt-Straße. Verhindern des Parkens in der steinewärtigen Zufahrt der Tiergartenstraße (aus Sichtgründen) und Einbau einer Mittelinsel als Querungshilfe für Radfahrer aus Richtung Querallee. Bordabsenkung des Radweges im Zuge der Tiergartenstraße auf Fahrbahnniveau und Erhalten der Einfahrtmöglichkeit in die weiter verlaufende Tiergartenstraße bei den oben geforderten Fahrbahnrandbegrenzungen.

* Grunaer Straße, beidseitig

Problem: Die Radfahrstreifen ab bzw. aus der Wilsdruffer Straße finden nach dem Pirnaischen Platz keine Fortsetzung. Die Geschwindigkeiten des Autoverkehrs nehmen regelwidrig stark zu, wodurch Radfahrer einem höheren Sicherheitsrisiko ausgesetzt sind.

Vorschlag: Aufmarkieren von Radfahrstreifen auf der Grunaer Straße in beiden Richtungen entsprechend der vorliegenden Planung des Stadtplanungsamtes. Die notwendige Einziehung einer Fahrspur stellt kein Problem dar, da die Kreuzungszufahrten auch nicht mehr Fahrstreifen aufweisen. Auch beim Bau des Dorint-Hotels führte das Fehlen einer Fahrspur zu keinen nennenswerten Problemen

H

- Hansastraße an Fritz-Reuter-Straße (NEU!)

Problem: Der Radweg ist für geradeausfahrende Radfahrer so stark verschwenkt worden, daß rechtsabbiegende Kfz oft nicht mehr mit ihnen rechnen. Zudem entstehen Zeitverluste für den Radverkehr und unklare Verhältnisse für die Fußgänger.

Vorschlag: Heranführen des Radweges ca. 25 m vor der Kreuzung an die Straße und Absenken der Bordsteine auf Fahrbahnniveau, so daß geradeausfahrende Radler einen direkten Weg haben und immer im Blickfeld des Kraftverkehrs sind.

- Hansastraße an Eisenbahnstraße

Problem: Radfahrer aus Richtweg Eisenbahnstraße (und damit vom Elbradweg) werden über mehrer Ampelfurten und spitzwinkligen Kurven sehr umständlich und zeitraubend zur Großenhainer Straße geführt.

Vorschlag: Anbringen einer zusätzlichen Ampel, die (in Kombination mit den Straßenbahneintrücker bzw. der Kreuzungsampel unter der Eisenbahnbrücke) die direkte Querung der Hansastraße in Richtung Großenhainer Straße ermöglicht.

(wird fortgesetzt)

Ortsbegehung in Gorbitz

Mit Vertretern des Stadtplanungsamtes, des Straßen- und Tiefbauamtes und des Ortsamtes Cotta trafen sich IG Rad-Aktive am 17.10.95, um Probleme an der neugebauten Coventrystraße ("Nordtangente") in Gorbitz zu besprechen.

Die ADFC-Mitglieder hatten sich gut vorbereitet und die Problempunkte vorab zu Papier gebracht. Vor allem die sichere Führung des hinter der Schallschutzmauer verlaufenden Zweirichtungsweges an den Kreuzungen war uns ein Anliegen. Rechtsabbiegende Kfz haben oft nicht ausreichende Sicht auf die plötzlich hinter der Mauer hervorkommenden, verkehrsberechtigten Radler. An allen neugebauten Kreuzungen wurden Grünpeile angebracht, welche gültigen Vorschriften widersprechen (Kreuzen eines Zweirichtungsweges) und daher für Radfahrer gefährlich sind. Das dafür verantwortliche Ordnungsamt war - nicht zum ersten Mal, wo es um Radfahrerangelegenheiten geht - nicht erschienen. Die Standardentschuldigung, man sei personell unterbesetzt, wirkt etwas eigenartig, wenn aus der Dauer dieses Zustandes nur geschlußfolgert werden kann, daß dieses Amt anscheinend gar nicht mehr richtig arbeitsfähig ist.

Von den ADFCern wurde weiterhin darauf gedrängt, daß wichtige Maßnahmen an der Radroute Gorbitz - Stadtzentrum bald erfolgen. Konkrete Zusagen wurden nicht gemacht. Die Vertreter der Stadtverwaltung machten deutlich, daß ein großer Rückstand bei der Realisierung von ADFC-Forderungen besteht (aus bisherigen Ortsbegehungen und dem Papier zum Radfahrtag). Für die Umsetzung solcher kleinen, aber hilfreichen Maßnahmen existiert kein eigener Haushaltsposten, so daß auf einen Posten "Behindertengerechte Gestaltung/ Bordabsenkungen" zurückgegriffen wird, der pro Jahr ca. 300 000 DM umfaßt. Viel zu wenig, wenn man bedenkt, daß von dieser Summe die Maßnahmen für Behinderte, für Fußgänger und den Radverkehr bezahlt werden. Zum Vergleich: Allein die jährlichen Unterhaltungskosten nach Realisierung der geplanten "Verkehrslösung" an der Flügelwegbrücke/Hamburger Straße (Autoverkehr auf zwei Ebenen) werden auf mehr als das Doppelte, nämlich ca. 760 000 DM geschätzt. Dieses Ungleichgewicht in der Berücksichtigung von Verkehrsteilnehmern bei der Finanzierung drückt für mich so etwas wie Verachtung aus - Verachtung der Politiker gegenüber denen, die sich nicht motorisiert durch die Stadt bewegen. Nur - wie lange werden sich Menschen (Kinder, Frauen, Alte, Studenten ...) so verachten lassen?

VELO-CITY CONFERENCE IN BASEL

Weltweit engagieren sich Planer, Stadtbewohner, Mitglieder von Fahrradclubs und manchmal auch Politiker für die Förderung des umweltfreundlichen Fahrzeuges (Rad, Bike oder Velo genannt). Da ist es nur logisch, hin und wieder mal über den Zaun zu schauen, um zu erfahren, was sich in anderen Ländern so entwickelt. Etwa im Zweijahresrhythmus finden dazu die sogenannten VELO-CITY-Konferenzen statt, die achte ihrer Art vom 26.-30. September in Basel in der Schweiz. Über 450 Teilnehmer trafen sich, und das Stimmengewirr in den Konferenzpausen, welches von hunderten von Einzelgesprächen herrührte, zeigte, daß hier nicht nur wohlvorbereiteten Vorträgen in den Workshops gelauscht wurde, sondern auch viele Ergebnisse weiterdiskutiert, alte Freundschaften aufgefrischt und neue Kontakte geknüpft wurden.

"Das Fahrrad - Symbol für ein nachhaltiges Verkehrssystem" war das Motto der Konferenz. Folgende Unterthemen existierten: "Umsteigen auf das Fahrrad", "Fahrradfreundliche Infrastruktur", "Sicherheitsaspekte", "Der Umweltverbund der Verkehrsmittel", "Gesundheit und Umwelt", "Radfahren und Freizeit" sowie "Abstellmöglichkeiten und Diebstahlsicherheit". Doch wie das alles zusammenfassen, wo doch schon allein der Konferenzband mit den Kurzfassungen der Vorträge knappe 400 Seiten umfaßt? Ich kann nur ein paar Einzelheiten erwähnen und alle Neugierigen auf die Tagungsmaterialien, welche ich mitgebracht habe, verweisen. Ein guter Teil der Kongreßpapiere soll auch im Internet unter der URL-Adresse

[HTTP://WWW.OSLONETT.NO/~SLF-BIKE/ECF](http://www.oslonett.no/~slf-bike/ecf)

zugänglich gemacht werden. Schaut also dort mal rein, wenn Ihr z.B. etwas über die britischen Bemühungen zur Fahrradförderung vor allem unter Gesundheitsaspekten erfahren wollt. Ein ganz kluger Statistiker hat dort herausgefunden, daß das in englischen Städten etwas höhere Unfallrisiko beim Radfahren durch die positiven Gesundheitswirkungen und die daraus resultierende höhere Lebenserwartung um etwa das zwölfwache wettgemacht wird. Die Niederländer fielen, nicht zuletzt aufgrund des staatlichen Fahrradförderungsplanes (Masterplan Fiets) vor allem durch sehr fundierte Einzeluntersuchungen auf. So konnten durch Untersuchungen über die Anforderungen von Radfahrern an die Fahrbahnoberfläche und der technischen Einsatzbedingungen ziemlich genaue Entscheidungshilfen dafür entwickelt werden, in welchen Situationen welcher Belag einzusetzen ist.

Die Nordamerikaner (USA und Kanada) waren vor allem durch Berichte über großangelegte Öffentlichkeitsprogramme zugunsten des Radfahrens präsent. So scheinen Fahrradtouren mit ca. 10 000 Teilnehmern nichts Ungewöhnliches zu sein - bike ist in.

Ganz selbstverständlich ist die Fahrradbenutzung für den dänischen Verkehrsminister. Der schwingt sich jeden Morgen auf sein Rad auf dem Weg ins Büro. Weil er immer so viele Akten hin und her bewegen muß, steht ihm auch noch ein Dienstwagen zur Verfügung - aber der ist im allgemeinen erst viel später am Zielort. Keine eingesparte Autofahrt also - aber eingesparte Zeit.

Auf viel Interesse stieß auch die Präsentation des ersten Fahrrad-Liftes aus Trondheim. Dazu und auch weiteres in einer der nächsten Versammlungen der IG Radverkehr ...

Michael Haase

ADFC gegen Sonderrechte zum Parken auf Geh- und Radwegen

Der ADFC hat Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann gebeten, beim bayerischen Innenminister darauf zu drängen, daß eine kürzlich erlassene Sonderregelung zum Parken auf Gehwegen außer Kraft gesetzt wird, und zugleich zu verhindern, daß das bayerische Beispiel auch in anderen Ländern Schule macht. In einem Schreiben des ADFC-Vorsitzenden Karl-Ludwig Kelber an Wissmann heißt es: "Die Entscheidung des bayerischen Innenministers, für Kraftfahrzeuge von Handwerkern und sozialen Diensten das Parken auf Gehwegen, die oft auch als kombinierte Geh-/Radwege ausgewiesen sind, zu erlauben, steht im Widerspruch zu den Erfordernissen der Verkehrssicherheit und zum Gebot der Rücksichtnahme." Es sei nicht zu verkennen, heißt es in dem Brief, daß soziale Dienste, Handwerker und Auslieferer wegen der nahezu lückenlos zugewinkelten Straßenränder mit enormen Problemen konfrontiert sind. Diese dürften jedoch nicht zu Lasten der Fußgänger und Radfahrer gelöst werden, zumal sonst vor allem Kinder, Behinderte und ältere Menschen betroffen, behindert und gefährdet wären. Als geeigneter Ausweg biete sich die Einrichtung gebührenpflichtiger Lade- und Servicezonen in Wohnstraßen an, die tagsüber entsprechend freigehalten werden müßten. Der ADFC äußerte ferner die Erwartung, daß mit der nächsten Novellierung der Straßenverkehrsordnung den Kraftfahrzeugen des Deutschen Postdienstes und der Deutschen Telekom als privaten Nachfolgeunternehmen der Deutschen Bundespost das häufig miß-

Projekt Liege-Dreirad

Jürgen Bigger plant die Konstruktion eines Liege-Dreirads mit Hinterradantrieb, das faltbar sein soll, unter 20 kg leicht, aufrüstbar mit Hybrid-Antrieb sowie variabel als Ein- bis Viersitzer verwendbar. Wer Interesse an diesem Projekt hat, schreibe an Dr. med. Jürgen Bilger, Gartenheimstraße 39, 30659 Hannover.

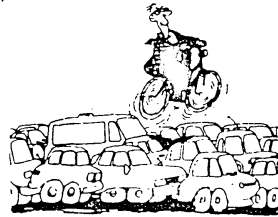
Unfallstatistik 1994

Bei Unfällen auf Deutschlands Straßen hat der Stärkere meistens Schuld. Das ergibt sich aus der statistischen Auswertung der Verkehrsunfälle, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts in Wiesbaden stellte die Polizei im vergangenen Jahr bei knapp 32000 Kollisionen zwischen Fußgängern und Pkw in 60,9 % der Fälle ein Verschulden des Autofahrers fest.

Noch deutlicher war das Verhältnis bei knapp 48000 Zusammenstößen von Autos mit Fahrrädern: Die Pkw-Fahrer hatten zu 68,3 % schuld. Bei den gut 21000 Unfällen mit Pkw und Motorrad stieg die Quote sogar auf 70,4 %. Ähnlich waren die Verhältnisse bei Lastwagenunfällen. Waren Lkw und Personewagen in einem Unfall verwickelt, wurde der "Brummi-Fahrer" in 57,3 % der Fälle als Hauptschuldiger ermittelt. Bei Kollisionen mit Motorrädern waren es 66,3 % und bei Lkw-Unfällen mit Radfahrern 73,2 %. Auch bei Unfällen mit Fußgängern waren die Lkw-Fahrer zu 68,2 % die Hauptverursacher.

bräuchlich genutzte Sonderrecht genommen wird, "auf allen Straßen und Straßenteilen zu allen Zeiten fahren und halten zu dürfen, soweit ihr Einsatz dies erfordert". Die Bevorzugung gegenüber anderen Unternehmen sei nicht mehr gerechtfertigt. Auch diese Fahrzeuge sollten die Lade- und Servicezonen benutzen müssen.

Der ADFC bat Wissmann, die Regelungen für den "ruhenden Verkehr" wieder durchzusetzen, so das Parkverbot vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten, auf Gehwegen, vor Bordsteinabsenkungen und auf Sperrflächen. Diese Regeln seien durch die geduldete Alltagspraxis faktisch außer Kraft gesetzt. Erforderlich sei es, die Verwarnungs- und Bußgelder für Parkverstöße spürbar zu erhöhen und die Kontrollen wirkungsvoll zu verstärken, um die Ordnungswidrigkeiten nicht als Einnahmequelle zu nutzen, sondern sie allmählich ganz zu verhindern.



Kfz-Beleuchtung

Anlässlich des Antrags des ADFC-LV NRW bei der BHV "Der Bundesverband setzt sich beim Gesetzgeber dafür ein, daß die asymmetrische Kfz-Beleuchtung auch zur rechten Seite abgeblendet wird.", über an den Fachausschuß Verkehrsplanung vorangeschrieben wurde, hat der Bundesvorsitzende Karl-Ludwig Kelber an den Bundesminister für Verkehr geschrieben. Die Antwort war ablehnend. Zum einen wurde das EG-Recht bemüht. Die Kfz-Beleuchtung ist in einer EU-Richtlinie geregelt und damit nicht mehr nationalem Recht unterworfen. Zum anderen wurde inhaltlich mit der Richtlinie argumentiert: Sie diene dazu, daß die "richtige Einstellung der Scheinwerfer vorgenommen und überprüft (werde), um eine möglichst gute Fahrbahnausleuchtung durch das Abblendlicht bei möglichst geringer Blendung entgegenkommender Verkehrsteilnehmer, wozu auch Fahrradfahrer zählen, zu ermöglichen." Probleme könne es allerdings geben, wenn die Scheinwerfer falsch eingestellt sind. Dazu gebe es die alljährlich im Herbst stattfindende Beleuchtungsaktion. Auch ob es Untersuchungen über eventuelle negative Einflüsse der durch internationale Vorgaben festgelegten Lichtverteilung gibt, war im Bundesministerium für Verkehr nicht bekannt.

Apropos stadtnahe Autobahn ...

"Früher mußte man klug, innovativ und weitsichtig sein, um den Mangel an Geschwindigkeit zu kompensieren. Durch die Schnelligkeit des heutigen Verkehrssystems kann man die früher erforderliche Art von bewahrender, rücksichtnehmender Wirtschafts- und Lebensweise durch Geschwindigkeit kompensieren. Der konsequent rücksichtslose und schnelle Jäger ist in diesem System auch der erfolgreichste. Für Konzerne sind dank der schnellen Transportsysteme schon Großstädte zur mehr oder weniger leichten Beute geworden.

Die Stadt als soziales Gebilde steht dem Wachstumszwang der Konzerne nicht in optimaler Weise zur Verfügung. Es liegt daher im Interesse dieser Gruppen, sie so zu verändern, daß sie in optimaler Weise den Renditen der Konzerne nutzbar gemacht werden kann. ... Quantität statt Qualität ist dabei die Devise, und dazu braucht man auch die Geschwindigkeit schneller Verkehrssysteme. Je schneller diese sind, gleichgültig ob Auto oder Eisenbahn, umso rascher kann man, wenn man entsprechend clever ist, Marktnischen ergattern, Schwächen der anderen, die ja immer als potentielle Gegner betrachtet werden, ausnützen und Absatzgebiete erobern. Diese Machtballungen können nun auch Städte verändern. Versorgt von der Mutterfirma, sind sie oft stark genug, um über schnelle Verkehrssysteme in weit entfernte, gut nutzbare Siedlungen einzudringen und diese nach ihren Vorstellungen umzugestalten. Die Menschen in den Städten lassen sie meist wehrlos gewähren, ja sie beten diese 'Marktleader' geradezu an, ohne zu bemerken, wie sie immer stärker in ihre Abhängigkeit geraten. Die Kosten des immer teureren Verkehrssystems trägt die Allgemeinheit, die Gewinne machen die Konzerne, und es gibt noch immer Kommunalpolitiker, die darauf stolz sind. Je provinzieller die eigene Sicht, umso internationaler die Bestrebungen, sei es in der Stadtplanung oder in der Kommunalpolitik."

(aus "Zur Harmonie von Stadt und Verkehr - Freiheit vom Zwang zum Autofahren" von Hermann Knoflacher, 1993)

Broschüren Verkehrspädagogik

Unter Federführung des ADFC ist eine informative (und auch attraktiv gestaltete) DIN-A-4-Broschüre des Freistaats Sachsen als Arbeitsmaterial für den Unterricht in der Sekundarstufe entstanden. Die Broschüre ist 20 Tips rund ums Rad gibt. Die Broschüre kann entweder als Einzel exemplar beim LV Sachsen gegen 4,- DM in Briefmarken oder beim Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Abt. Verkehr, Budapest Str. 5, 01069 Dresden (Tel. 0351/5640) angefordert werden, wo ggf. auch mehrere Exemplare für den Einsatz in einer Schulklasse erhältlich sind.

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.