



SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

7. Jahrgang

Februar 2/1996

Jeden Mittwoch von
18.00 - 19.00 Uhr
Radlersprechstunde
im Umweltzentrum,
Schützengasse 16.

Wir möchten unsere
Leser erinnern, daß mit
Beginn des neuen Jah-
res der **Abo-Preis** fällig
ist (15,-DM).

Einige Leser haben
auch für 1995 noch
nicht bezahlt, sogar für
1994 gibt es noch Au-
ßenstände. Wir bitten
um Überweisung der
Beträge auf das Konto
343 051 659 bei der
Stadtsparkasse Dresden
(BLZ 850 551 42)
(pro Jahr 15,- DM)

Unsere Geschäfts-
stelle befindet sich
jetzt im Umwelt-
zentrum, 2. Stock,
Schützengasse 16.
Wir sind zu errei-
chen über

Telefon: 4943321

Post: ADFC Dresden
Schützengasse 16
01067 Dresden

Literatur rund ums Fahrrad

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

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



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Termine für Fahrradfreunde

- Fr 02.02. Dresden 10.00 Uhr, Fahrrad-Uhlig, Kleinnaundorfer Str. 28,
Winterradeln im Stadtgebiet
- Mi 07.02. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, offenes Treffen
der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden -
"Günstige Fahrradrouen durch die Stadt"
- Fr 09.02. Dresden 10.00 Uhr, Radsporthaus Päperer, Körnerplatz
Winterradeln im Stadtgebiet
- So 11.02. Rathen 08.35 Uhr, ab Bahnhof (Hinfahrt mit der S-Bahn von
Dresden-Hbf 7.56 Uhr, Coswig 7.21 Uhr)
Fußwanderung der Gruppe Radwandern Coswig/Weinböhla
"Zum Brand", Wanderleiter: W. Grützner
- Mi 14.02. Dresden 19.30 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Diavortrag
- Fr 16.02. Dresden 10.00 Uhr, Fahrrad-Müller, Altstrehlen 13, Winterradeln
- Mi 21.02. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Arbeitsrunde der IG Radverkehr
(Ortsgruppe des ADFC) Dresden
- Fr 23.02. Dresden 10.00 Uhr, Radsport-Kotyrbá, Cossebauder Str. 34,
Winterradeln im Stadtgebiet
- So 25.02. Coswig 09.00 Uhr, ab Bahnhof (Hinfahrt mit der S-Bahn von
Dresden-Hbf 8.37 Uhr) Fußwanderung
"Durchs Tal der Wilden Sau", Wanderleiter: C. Rabis
- Mo 26.02. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei
J. Meusel), Diavortragsabend "Das schönste Ende der Welt -
Neuseeland per Rad und Bahn"
- Mi 28.02. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Treffen der Vorbereitungsgruppe
des 8. Dresdner Radfahrtags

Vorschau

- Fr 01.03. Dresden 10.00 Uhr, Fahrrad-Barth, Hofmühlenstraße 7, Winterradeln
- So 03.03. Dresden 09.00 Uhr, Kurhaus Bühlau, Radwanderung "Zum Borsberg",
geführt von K. Jenert, ca. 35 km
- Mi 06.03. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen
der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden
- So 10.03. Dresden 13.00 Uhr, Augustusbrücke/Hofnarr-Denkmal, Anradeln
nach Pillnitz (Kameliënblüte!)
- Mo 11.03. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei
J. Meusel), Diavortragsabend "Immer am Strom entlang:
Elbradweg von Schmilka bis Dessau und von Hamburg bis Stade"
- Mi 13.03. Dresden 19.30 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Diavortrag
"Tips für die Radreise"
- Do 14.03. Dresden 17.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Treffen der
Arbeitsgruppe Radverkehrsplanung
- So 17.03. Dresden 09.00 Uhr, Kurhaus Bühlau, Radwanderung zur "Schönen Höhe"
bei Dittersbach, geführt von G. Wutscherk, ca. 45 km
- So 24.03. Klotzsche 09.00 Uhr, Langebrücker Straße, Radwanderung
"Nach Pulsnitz", geführt von C. Rabis, ca. 55 km

Dresden im Glück

Zu einer Veröffentlichung der Stadtverwaltung

Plätze sind Perlen in einer Stadt und lassen uns Raum und Zeit vergessen, dort, wo sie schön gestaltet sind und dicht genug beieinander liegen (der Abstand muß kleiner als 300 Meter sein), fühlen sich die Bewohner wohl, werden Besucher angezogen. Löbtau im Bereich der Kesselsdorfer Straße ist so ein Gebiet, dem nach 7 x 7 dünnen Jahren relativ schnell wieder Leben eingehaucht werden kann und soll, das Bestreben der Stadtverwaltung ist jedenfalls erkennbar. Ein (potentiell) besonders schönes Stück Stadt, ein Zipfel der ehemaligen Wilsdruffer Vorstadt, hatte am Beginn der Kesselsdorfer Straße die Kriegswirren recht gut überstanden und wartete darauf, von den Architekten gestaltet zu werden, ich meine das Gelände rund um den Ebert- (Ermisch-) Platz. Die erhaltenen und nun renovierten Häuserfronten, der sanfte Bogen der Weißeritz mit den Anlagen und dem ehemaligen Rathaus Löbtau, die alte seit dem dreißigjährigen Krieg existierende Brücke und die entrümpelten Freiflächen verlangten Gestaltung, aber auch Abgrenzung zum anschließenden Industriegebiet.

Mitteilung über die Zerstörung eines Kleinodens

In einer Informationsschrift (18 Seiten Text und Abbildungen, 12 Seiten Werbung von Straßenbaufirmen) mit dem Titel "Hochstraße Verlängerung der Nossener Brücke" zeigt die Stadtverwaltung an, daß die Zerstörung dieses Kleinodens vollbracht ist, und unser Oberbürgermeister, der für diese Schrift das Vorwort beisteuerte, möchte, daß wir solche barbarischen Zerstörungsakte als "intelligente Lösungen" betrachten. Viele derjenigen, die mit dem Auto in Dresden von A nach B wollen (nach der im November veranstalteten Autobahnabstimmung weiß man, daß es noch 34% der Wahlbevölkerung unserer Stadt sind), werden in diese Rattenfängermelodie einstimmen, obgleich sie wissen, daß die Stadt auf so ihre Kinder verlören wird, weil niemand mehr darin wohnen mag, und das Erwachen, wenn wir nicht gegen diese Prozesse einschreiten, würde nicht weniger schrecklich sein wie einst in Hameln: Dresden - eine Stadt, deren Bürger ins Umland verschwunden sind.

Geheime Kommandosache: das Ringstraßenkonzept

Die Urheber des Unglücks, das wir heute feiern sollen, wurden durch die Wende hinweggefegt, und auch die Apologeten des im Generalverkehrsplan verankerten Ringstraßenkonzepts, die Herren Keller und Dietze, mußten abtreten. Dieses Konzept, bestehend aus 26er Ring (der wider alle Vernunft durchgehend 4spurig ausgebaut werden soll) und Außenring (mit Nürnberger Straße, Nossener Brücke, Flügelweg, Washingtonstraße und der noch zu bauenden Waldschlößchenbrücke) wurde durch die Nachwende-Bestimmer um einen weiteren, den Autobahnring, ergänzt. Ein wichtiges Teilstück dieses Ringes wird die Autobahn nach Prag bilden, der östliche Lückenschluß soll mit einer Bundesstraße (Brücke über die Elbe westlich von Pima) erfolgen. Da aber Ringkonzepte als unmodem gelten, wird in der Schrift von der neugebauten Hochstraße als einem Teilstück der Nordtangente Dresden - Gorbitz, genauer Nürnberger Ei - Gorbitz, gesprochen.

Wie wir unsere Stadtfinanzen ruinieren

Dieses Bauwerk kostete uns 200 Millionen DM (die wenigen Fördermittel, die in das Projekt flossen, werden nicht erwähnt), das nächste Stück des Außenrings (Flügelweg - Washingtonstraße) beläuft sich bereits auf 300 Millionen. Stadtplannerchef Walter erklärte kürzlich, daß die Finanzierung gesichert sei (für den Bau des Radweges Pieschen - Neustadt/Marienbrücke sehe er leider noch keine Möglichkeiten - der Ankauf von Gelände sei zu teuer). Wenn sich unsere führenden Architekten breitschlagen lassen, wird zur Vervollständigung des Außenrings noch für 150 Millionen DM die Waldschlößchenbrücke gebaut, die sicher noch vor Fertigstellung des Nordtangenteuntunnels Bramschstraße Realität werden wird. "Natürlich löst diese - noch namenlose - Hochstraße nicht alle Verkehrsprobleme.", schreibt Dr. Wagner, und wir ergänzen: Auch die oben erwähnten Verkehrsbauteile werden sie nicht lösen, sie müssen durch weitere Verkehrsbaumaßnahmen ergänzt werden. In unserem Gebiet sind das der Ausbau der Fabrikstraße (10 Jahre zu spät!), verbunden mit der Entwertung der letzten Überreste vom Dorf Kern Altplauen, weil dringend eine Verbindung Freital - Dresden gebraucht wird (eine das Bienertmühlengelände tangierende Brücke über die Weißeritz ist bereits eingeplant). Auch die den Autoverkehr auf der Tharandter Straße behindernde Straßenbahn wird wegfallen, wenn die Schnellbahntrasse Hauptbahnhof - Gewerbegebiet Coschütz steht. Und selbstverständlich wird die Nürnberger Straße untertunnelt (Kosten wenigstens 200 Millionen DM), was aber dann zur Autobahnentlastung (!) ein wichtiger Beitrag sein wird. Bis dahin haben wir längst vergessen, daß die Nordtangente eigentlich Gorbitz mit Dresden und nicht mit Pirna verbinden sollte. Die Liebe zum Straßenbau hört vermutlich nimmer auf. Wenn OB Wagner (zeitweise oberster Verkehrsplaner) formuliert: "Die Straßen der 60er Jahre müssen den Verkehr der 90er Jahre verkraften - und das kann nicht funktionieren.", so ist zu erwidern: "Wer mit Plänen aus den Sechzigern das Verkehrsproblem der Neunziger bewältigen will, unterliegt einem folgenschweren Irrtum."

Auf uns hört man nicht

Bereits im Jahr 1988 hat sich die IG Radverkehr gegen die Verkehrsführung im Außenring gewandt. In einer hitzigen Diskussion im Lichthof des Rathauses haben wir dem damaligen stellvertretenden Stadtarchitekten Lässig vorgehalten, daß man eine Hauptverkehrsader nicht durch ein Stadtteilzentrum (Nürnberger Ei) legt. Ein später angefertigtes Umweltgutachten, das im Umweltamt eingesehen werden kann, bestätigt die nicht zu akzeptierenden Wirkungen dieses Verkehrszuges. Unter Gelächter sprach dann der in die Enge getriebene Stadtarchi-

tekt prophetisch von einem Tunnel. Im Jahre 1990 haben Aktive der IG aus Protest gegen die fahrradunfreundlichen Planungen der Nossener Brücke am ersten Pfeiler (A) ein Fahrrad gekreuzigt. Wir hatten uns von der Stadtverwaltung die Radwegführung erläutern lassen. Herr Walter von der Abteilung Verkehrsplanung konnte uns kein überzeugendes Projekt vorweisen. Wenn der OB in seinem Vorwort zur Information über die Hochstraße davon spricht, daß auch an die Radfahrer gedacht worden sei, der Text der Informationsschrift jedoch nichts hergibt, so müssen wir diese Behauptung genauer hinterfragen.

Links um den Pfeiler, rechts um den Pfeiler

Die Verlängerung der Nossener Brücke schafft für die Kfz eine bequeme Verbindung zum Ambroß-Ufer. Für Radfahrer wurde "aus finanziellen Gründen" kein Platz auf der Hochstraße eingeräumt. Die Radwegführung zeigt, daß die Planung unzureichend (Brückenpfeiler mitten auf einem neuen Radweg) und die Realisierung katastrophal (Radwegende - irgendwie - am im Plan nicht vorgesehenen Abzweig Oederaner Straße, dadurch Kollisionsgefahr mit Kfz) ist. Bei einer Prüfung der Radverkehrsanlagen bei Glätte bereiteten uns die unerklärlichen seitlichen Neigungen Mühe. Die versprochene Radwegführung zum Ambroß-Ufer fehlt (auch im Plan) völlig. Ja, man hat sich darin nicht einmal die Mühe gemacht, zwischen Rad- und Fußwegen farblich zu unterscheiden. Für Radler, die die Kesselsdorfer Straße benutzen wollen, haben sich die Bedingungen trotz dieser (und weiterer) Mängel gebessert.

Die Kassen der Stadtverwaltung sind leer

Mit 200 Millionen Mark war die stadtzerstörende Trasse, gemessen am Effekt, eine unvermeidbare Ausgabe. Der Verkehrszug wird als Bestandteil der Nordtangente Dresden-Gorbitz dargestellt. Deren vollständige Realisierung liegt aber in weiter Ferne, weil die Kosten des Tunnelbauwerks zur Coventrystraße hoch sind und der Außenring natürlich wichtiger ist. Für diesen Zeithorizont wird den Bewohnern der Kesselsdorfer Straße vom Chef der Stadtverwaltung Verkehrsberuhigung in Aussicht gestellt. Wie diese aussehen soll, hat der Industrie- und Handelstagspräsident Stuhl erläutert: Klare Abkehr von einer städtischen Verkehrspolitik, die das Auto aus der Stadt herausdrängt. Das heißt, bald nach der Vollen- dung der Nordtangente wird der Verkehr auf der Kesselsdorfer denselben Umfang annehmen wie zuvor. Übrigens weist dieses Straßenbauprojekt einen abrupten Knick in der Nähe der Fröbelstraße auf - eine Notlösung? Was den Inhalt der Informationsschrift betrifft, so hat sie den Charakter eines Werbeprospektes von EIBS. Die Pläne sind leider nur schlecht wiedergegeben (da hilft auch keine Lupe), der Verlauf der Radwege ist kaum erkennbar. Mitten unter die Werbeanzeigen von Straßenbaufirmen hat sich ein Spruch von George Bernard Shaw verirrt: "Du siehst Dinge, und fragst dich, warum es sie gibt! Ich aber träume von Dingen, die es nie gab und frage, warum es sie nicht gibt."

Wie vermeidet man Kraftfahrzeugverkehr?

Lassen Sie uns den zweiten Teil des Spruchs bedenken. Warum gibt es keine Verlängerung der Straßenbahn vom Nürnberger Ei zur Kesselsdorfer Straße? Verkehrsvermeidung, alle Welt redet davon, jeder staugeplagte Autofahrer sehnt sie herbei, kann leider nicht durch neue Straßenbauwerke erzielt werden. Der motorisierte Verkehr kann nur verringert werden, wenn die umweltfreundlichen Fortbewegungen gefördert werden. Das ist leider beim besprochenen Bauwerk nicht der Fall. Der Text der Schrift enthält dafür den lapidaren Satz: "Auf Radwege wurde vollständig verzichtet."

Auf der Hochstraße ist Platz für Radler!

Dennoch besteht Hoffnung, daß Radverkehr auf dem neuen Verkehrszug noch zugelassen werden kann: die Spurbreiten auf der Verlängerung der Nossener Brücke sind überdimensioniert. Jeder Verkehrsfachmann kann bestätigen, daß ausreichend Platz zur Anlage von Angebotstreifen für den Radverkehr vorhanden ist. Freilich, der Verkehr muß dann etwas langsamer erfolgen, was durchaus im Sinne der Kfz-Führer ist, weil dadurch die Durchlaßfähigkeit erhöht wird. Zur Gewährleistung der Zufahrt für Radler sind aber intelligente Lösungen vonnöten.

Hochstraße für Radler bauen

Wir würden uns freuen, wenn EIBS einmal bei der Gestaltung einer Fahrradhochstraße in Erscheinung träte. Eine solche hatten wir längs der Fernheizungsleitung von Altlobtau bis zur Löbtauer Straße vorgeschlagen, was heute wieder aktuell wird, da die Freiburger Straße als Bestandteil der von den Stadträten beschlossenen und wegen Geldmangel noch nicht realisierten Radtrasse Gorbitz - Stadtzentrum durch die neuen Pläne für die Verbindung Freital - Dresden nicht mehr in Frage kommt. Erwünscht wäre auch eine Radfahrerbrücke am Pieschner Hafen. Leider wird die Stadtverwaltung wegen Geldmangels keinen Auftrag erteilen.

Wie das Märchen endet

Die Informationsschrift zur Verlängerung der Nossener Brücke stellt kein Ruhmesblatt für die Stadtverwaltung dar. Wir erkennen, warum die Radanlagen und der Straßenzustand der Landeshauptstadt kein Westniveau haben: es liegt an solchen gigantischen Projekten. Sie verschlingen viel Geld, ohne (wie fälschlich behauptet wird) einen Beitrag für die umweltschonenden Verkehrsmittel zu leisten. Aus den westdeutschen Erfahrungen mit "autogerechten" Städten wissen wir, wie das Märchen vom "Autofahrer im Glück" (nicht von den Gebrüdern Grimm) ausgeht.

Helme für Radfahrer

Eine Helmpflicht für Radfahrer gibt es in Europa nicht. Nach Meinung fast aller Verkehrssicherheitsexperten soll es sie auch nicht geben. Der ADFC vertritt ebenfalls die Position, daß es die freie Entscheidung jedes einzelnen Radfahrers bleiben sollte, ob er/sie sich mit einem Helm im "Fall des Falles" schützt. Helme schützen nur einen Teil des Kopfes, vor allem das Gehirn. Bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen erleiden Radfahrer meist auch andere Verletzungen, die allein oder in Verbindung mit Kopfverletzungen zum Tod führen können. Eine 100%ige Sicherheit bieten Helme also nicht. Bei Alleinunfällen aber, die besonders bei Kindern sehr häufig sind, erlangt der Kopfschutz eine größere Wirksamkeit. Gute Helme haben schon bei manchem Unfall schwere Kopfverletzungen verhindert. Deshalb tragen ihn immer mehr Radler bei ihren täglichen Fahrten im Stadtverkehr, auf Touren oder bei sportlichen Fahrten. Besonders Kinder erhalten durch den Helm einen notwendigen Schutz, da sie häufiger angefahren werden oder stürzen, weil sie mit dem Fahrrad noch nicht sicher umgehen können, von komplizierten Verkehrsregelungen überfordert sind oder ganz einfach von den Autofahrern übersehen werden. Das Tragen eines hellfarbigen, bunten Helmes trägt dazu bei, Radfahrer für Autofahrer frühzeitig erkennbar zu machen und somit Unfälle zu verhindern. Daher fühlen sich viele Radfahrer mit Helm im Straßenverkehr sicherer und auch besser respektiert.

Wie Helme schützen

Der Radfahrerschutzhelm dämpft bei einem Sturz oder beim Zusammenprall mit einem Hin-

dernis den Aufschlag, durch den manchmal nicht reparierbare Kopfverletzungen und Gehirnschäden entstehen können. Diese Dämpfung geschieht einerseits dadurch, daß der Schlag auf eine größere Fläche verteilt wird. Andererseits erzeugt die Hartschaumschicht des Helms eine Verzögerung der Schlagwirkung. Der Hartschaum darf einerseits nicht zu weich sein, um nicht durchgeschlagen zu werden. Ist er andererseits zu hart, schützt er vielleicht gegen Prellungen und Brüche, aber nicht ausreichend vor Gehirnschäden. Unfalluntersuchungen haben ergeben, daß Stirn, Schläfen und Hinterkopf besonders gut geschützt werden müssen. Häufig sind auch Gesichtsverletzungen, wogegen ein etwas vorgezogener Helmrand nützlich sein kann (Schutz der Augen). Helme mit Visieren bieten dagegen nur Schutz gegen Wind und Wetter sowie Staub und Insekten. Am sichersten, dafür jedoch auch am schwersten, wäre ein Integralhelm. Er schränkt aber das Wahrnehmungsvermögen zu stark ein. Ein Helm für Radfahrer muß einen Ausgleich zwischen Tragbarkeit und Schutzwirkung bilden.

Fest auf dem Kopf

Es macht aber nur Sinn einen Helm zu tragen, wenn er fest auf dem Kopf sitzt. Wichtig ist: - die richtige **Anpassung** des Helms: Die Fein-anpassung wird mit auswechselbaren und möglichst waschbaren Schaumstoffpolstern (Pads) erreicht, die meist in zwei oder drei Stärken geliefert werden. Gute Helme haben mehrere **Schalengrößen**. Als Faustregel gilt, daß die Grobanpassung bei drei Padstärken mit den mittleren gelingen sollte. Werden nur zwei

Stärken mitgeliefert, sollte man prüfen, ob der Helm mit den dickeren schon einigermaßen fest auf dem Kopf sitzt, wenn man den Kinnriemen noch nicht geschlossen hat. Dann hat man im Winter noch die Möglichkeit, eine Mütze unter dem Helm zu tragen, und Kinderköpfe können wachsen, ohne daß allzu bald ein neuer Helm nötig ist.

- die richtige **Anbringung** und Einstellung der Trageeinrichtung: Die Riemen (mindestens 15 mm breit) sollten tief am Helm fest angebracht sein. Wenn sich die Riemen durchziehen lassen, verstellen sie sich immer wieder. Sie sollten die Ohren nicht überdecken. Das Kinnriemenschloß muß sich entweder unter dem Kinn oder an der Seite befinden und darf nicht auf dem Kieferknochen drücken. Auch bei vorhandener Kinnriemenpolsterung ist der Riemen unter dem Kinn zu tragen, da er nur so den Helm auf dem Kopf halten kann.

- die richtige **Trageweise**: Ein Helm, der zu weit in den Nacken geschoben wird, schützt Stirn und Schläfen nicht. Leider findet sich auf vielen Fotos, gelegentlich sogar auf den Helmkartons, diese falsche Trageweise, weil die Fotografen einen Schatten auf dem Gesicht von helmtragenden Menschen vermeiden wollen. Als Regel gilt, daß die vordere Kante des Helms etwas oberhalb der Augenbrauen sitzen sollte. Ein Helm ohne vorgezogenem Schirm sitzt richtig, wenn man beim Aufwärtsschauen die Helmkante gerade noch sehen kann.

Haltbarkeit

Nach einem (Kopf-)Sturz sollte in jedem Fall der Helm ausgewechselt werden, sonst nach

fünf bis sieben Jahren. Wenn sie schon beim Kauf darauf achten, daß sich die verschiedenen Kunststoffmaterialien trennen lassen, ist eventuell eine Wiederverarbeitung möglich. Vorsicht beim Bemalen oder Bekleben des Helms mit vom Hersteller nicht gelieferten Materialien! Es könnten sich in den Farben oder Klebern Lösungsmittel befinden, die die Haltbarkeit der Helmschale beeinträchtigen.

Tests und Normen

Inzwischen gibt es ein breites Angebot in allen Preislagen. Fast alle Helme erfüllen die Mindestanforderungen, die durch den Entwurf für eine Deutsche Norm (DIN 33954) formuliert wurden oder durch die amerikanische Norm ANSI. Die Stiftung Warentest, Fahrradzeitschriften und ein Automobil-Club haben mehrfach Helme für Kinder und Erwachsene - mit teilweise äußerst widersprüchlichen Ergebnissen - getestet. Nachdem die Stiftung Warentest sehr vielen Helmen "mangelhaft" bescheinigte, gab es in Fachkreisen eine kontroverse Diskussion über die Bewertungskriterien. Neuere Tests, bei denen einige der vorgebrachten Argumente berücksichtigt wurden, wiesen bei den meisten Herstellern eine gute oder zufriedenstellende Qualität aus. In die Bewertung gehen allerdings maßgebend einige wenige (möglichst quantifizierbare) Ergebnisse von Laborprüfungen ein, die nicht unbedingt mit Praxiserfahrungen übereinstimmen.

Die Arbeit an einer europäischen Norm, die dann auch als Deutsche Norm (DIN) gilt, scheint nun bald zu einem Abschluß zu kommen. In weiten Bereichen gibt es eine Einigung hinsichtlich der Anforderungen an Helme, die von Radfahrern, Skateboard- und Rollschuhfahrern benutzt werden. Strittig war lange, ob und

wie das Problem gelöst werden kann, daß die Helme nicht ein Risiko der Strangulierung für kleine Kinder darstellen, die an Bäumen oder Geräten auf Spielplätzen mit dem Helm hängenbleiben. Der aktuelle Normentwurf sieht nun Helme mit einem Notöffnungssystem, erkennbar an einem grünen Gurt, als Alternative vor, geht aber davon aus, daß diese nur von kleinen Kindern getragen werden sollen, die zwar selbst, aber in verkehrsfreien Zonen radeln. Die Notöffnung kann dazu führen, daß der Helm bei einem Unfall leichter vom Kopf gerissen wird und nicht mehr schützt.

Neben dem TÜV-GS-Prüfzeichen belegen auch die Prüfungen durch einige ausländische Institute eine ausreichende Qualität. Zu finden ist häufig das schwedische Zeichen KOVFS und SP-MET sowie SNELL, vergeben von einem privaten Prüfinstitut in den USA, das nach der Erstprüfung die im Handel befindlichen Helme gelegentlich wieder kontrolliert. ANSI bezeichnet nur eine Norm, nicht eine Prüfung. Auch der ADFC hat eine Richtlinie verabschiedet, nach der Helme für Alltagsradler empfohlen werden können. Welche Norm bzw. Prüfung die höchsten Ansprüche stellt ist schwer zu sagen, weil unterschiedliche Aspekte berücksichtigt werden. Die europäische Normdiskussion führt allerdings zu einer Angleichung.

Für jeden Fahrstil der richtige Helm

Die Normen unterscheiden nicht nach der Nutzung von Helmen beim Radfahren. Die Forderungen gelten sowohl für den Helm des Rennwieser auch des Alltagsradler und für Kinder, die entweder mit- oder selbst fahren. Während für den Rennfahrer wichtig ist, daß der Helm schwere Aufschläge noch wirksam dämpft und bei der niedrigen Fahrweise weder die Sicht be-

hindert noch im Nacken drückt, wodurch Stirn und Hinterkopf weniger gut geschützt werden, gelten für Alltagsradler und Kinder andere Prioritäten. Stirn, Schläfen und Hinterkopf sollten gut abgedeckt sein. Weniger die Lüftung und das Leichtgewicht stehen im Vordergrund, sondern eher die helle, leuchtende Farbe, Reflektoren und die Möglichkeit, den Helm am Rad anzuschließen. Bei kleinen Kindern und bei älteren Menschen ist umstritten, ob die Helme so hart sein müssen, wie es die Normen verlangen, weil ein harter Helm dem empfindlichen Kopf eher schaden. Einige, allerdings dadurch verteuerte Helme verfügen über eine kombinierte Schale: eine weiche innere und eine harte äußere. Lüftung ist bei Kleinkinderhelmen nicht so wichtig. Oft wird ohnehin eine Mütze unter dem Helm getragen. Auch können die Ohren überdeckt und damit geschützt werden, was für selbstradelnde Kinder gefährlich wäre, weil Hören und Sehen wichtige Voraussetzungen für die Rundumorientierung beim Radfahren sind.

Helm allein schafft noch keine Sicherheit

Empfehlungen und Kampagnen zum Helmtragen, die in den letzten Jahren einen großen Raum in der Öffentlichkeitsarbeit von Verkehrsorganisationen einnahmen, erzeugen noch nicht Sicherheit für den Radverkehr. Sie sind nur ein kleiner, vielfach überschätzter Teil der passiven Sicherheit. Sie ersetzen nicht vielfältige Aktivitäten zur Schaffung eines Verkehrssystems, in dem Kinder, Erwachsene, ältere Menschen sicher mit dem Fahrrad, dem umweltfreundlichsten Verkehrsmittel, fahren können.

(nach "aktiv Radfahren", Info-Clip, Prof. Dr. Volker Briese)

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

L

- Leipziger Straße, gesamte Länge

Problem: Ein Radweg existiert bisher nur in stadteinwärtiger Richtung, Radfahrer in stadtauswärtiger Richtung nutzen wegen des schlechten Fahrbahnbelages und der großen Verkehrsstärken auf der Straße den vorhandenen Radweg unerlaubterweise auch in Gegenrichtung und setzen sich damit einer relativ hohen Gefährdung an den Grundstückszufahrten aus, da ein- und ausfahrende Kfz nicht mit Radfahrern aus dieser Richtung rechnen (Markierung in den Furten fehlt).

Vorschlag: Soweit nicht in absehbarer Zeit eine Radverkehrslösung in stadtauswärtiger Richtung realisiert wird, sollte provisorisch auf dieser Fahrbahnseite ein ca. 1,25 m breiter Randstreifen asphaltiert werden, um für den Radverkehr eine befahrbare Oberfläche zu schaffen.

- Löbtauer Straße, gesamte Länge

Problem: Im Gegensatz zur Alternativroute Freiburger Straße, welche einen ähnlich schlechten Fahrbahnbelag aufweist, sind an der Löbtauer Straße breite Gehwege vorhanden, welche zum Teil auch schon vom Radverkehr mitbenutzt werden müssen. Da eine Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse zwischen Löbtau und Stadtzentrum dringend geboten erscheint, sollte hier versucht werden, provisorische Maßnahmen zur Verbesserung der Situation zu ergreifen, bis eine Rekonstruktion dieser Straßen erfolgt.

Vorschlag: provisorische Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg (Freiwilligkeitsprinzip), entsprechende Umgestaltung der Einfahrten (Bordabsenkungen bzw. Bitumenkeile, Markierung der Radwegfurten).

- Löbtauer Straße, Ecke Fröbelstraße (NEU!)

Problem: Der Bordsteinradweg in südlicher Richtung endet an der signalisierten Kreuzung hinter den Fahrzeugampeln an der Ausrundung der Borde, so daß für den Radfahrer nicht erkennbar ist, wann er weiterfahren kann. Hinzu kommt eine Gefährdung durch den infolge des Grünpfeils ununterbrochenen Rechtsabbiegestrom der Kfz.

Vorschlag: Die Situation beruht offensichtlich auf einem Planungsfehler. Es sollte der Bordsteinradweg entsprechend den einschlägigen Richtlinien vor dem Knotenpunkt in einen Radfahrstreifen umgewandelt werden (geschützte Einfahrt!). Solange der Radweg nur so kurz wie bisher ist, sollte er überhaupt nicht als Radweg ausgeschildert werden.

M

- Magdeburger Straße, gesamte Länge

Problem: Die bisherigen, unvollständigen Radverkehrsanlagen in dieser Straße ermöglichen keine brauchbare Führung des Radverkehrs auf dieser wichtigen Ost-West-Straße.

Vorschlag: Abmarkieren von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in beiden Richtungen, ebenso in der Weiterführung auf der Bremer Straße.

- Malterstraße, zwischen Kesselsdorfer und Emil-Überall-Straße

Problem: Die Zufahrt zur Kesselsdorfer Straße aus Richtung Nord (Kaufhalle) ist unnötigerweise als Einbahnstraße auch für den Radverkehr ausgeschildert.

Vorschlag: Verkehrsregelung so, daß Radfahrer die Straße in beiden Richtungen befahren können.

(wird fortgesetzt)

"Einbahnstraßenregelung wird beibehalten"

Anfang Dezember 1995 ging erhielt die IG Radverkehr ein Schreiben des Ordnungsdezernenten Dr. Ihme, in dem zu einigen konkreten Forderungen des ADFC, die in die Zuständigkeit des Ordnungsamtes fallen, Auskunft gegeben wird. In fünf von zehn behandelten Sachverhalten werden Veränderungen zugunsten der Radfahrer abgelehnt, weil dies "verkehrsrechtlich nicht zulässig" sei. Es handelt sich ausnahmslos um Einbahnstraßen, die den Radverkehr behindern:

- Lannerstraße in Höhe Lockwitzer Straße
- Malterstraße zwischen Kesselsdorfer und E.-Überall-Straße
- Rähnitzgasse Heinrichstraße
- Teplitzer Straße G.-Kuehl-Straße
- Hallwachstraße Zeumerstraße

Nun, wo kein Wille ist, braucht auch kein Weg zu sein, denn: "Es bestehen zumutbare Umfahrungsmöglichkeiten." Die zu geringe Straßenbreite wird nur im Falle Lannerstraße und Heinrichstraße als Ablehnungsgrund angeführt. Mit Sicht auf den bundesweiten Modellversuch zu Einbahnstraßen braucht dies aber noch nicht das letzte Wort gewesen sein. Besserung wird angekündigt für:

- Glashütter Straße in Höhe Bergmannstraße: Der Anbringung des Zusatzzeichens "Radfahrer und Fußgänger frei" an der Sackgasse wird zugestimmt.
- Mockritzer Straße in Höhe Teplitzer Straße: Das Anbringen von Zusatzschildern "Radverkehr frei" an der unnötigerweise in beiden Richtungen bisher für Radfahrer gesperrten Einfahrt wird befürwortet und soll durch das Straßen- und Tiefbauamt "hinsichtlich der straßenbautechnischen und finanziellen Voraussetzungen geklärt werden".
- Pirnaischer Platz aus Richtung Georgplatz: Das seit der Fahrbahnerneuerung auf der Busspur fehlende Fahrradpiktogramm soll nicht ohne weiteres wieder aufgebracht werden. Im Schreiben heißt es dazu: "Die rechtlich notwendigen Anhörungsverfahren (z. B. gegenüber der Polizei) wurden eingeleitet mit dem Ziel unsererseits, eine Mitbenutzung des Bus-Sonderfahrstreifens durch Radfahrer zu ermöglichen. Dies setzt jedoch u. a. eine ordnungsgemäße Kennzeichnung des Sonderfahrstreifens voraus. Eine Markierung lediglich mit Radfahrerpiktogramm wäre nach den einschlägigen Vorschriften nicht ausreichend."
- Wasaplatz: Die Freigabe des Bus-Haltestellenbereiches für Radfahrer wird derzeit noch rechtlich geprüft.
- Teplitzer Straße/Dohmaer und Wilhelm-Franke-Straße: Eine fahrbahnahe Radfahrerpiktogramm mit gesonderter Signalisation wird befürwortet. Das STA soll ermitteln, ob und mit welchem Aufwand die straßenbautechnischen Umbauten möglich und in die Realisierung einordenbar sind.

Radwegbau am Blauen Wunder

Am Schillergarten wird derzeit vom Straßen- und Tiefbauamt ein gesonderter Weg für Radfahrer errichtet, der die ca. 100 m lange Engstelle für die Fußgänger entschärfen. Er verläuft in der gepflasterten Uferbefestigung und erhält in Abstimmung mit dem Denkmalschutz Granit-Kleinpflaster. Als Zufahrt wird eine ca. 15 m lange und 10% steile Rampe gebaut. Wie Herr Jarosch, Koordinator für Radverkehrsanlagen im STA, gegenüber der Sächsischen Zeitung erklärte, belaufen sich die Gesamtkosten auf 300.000 Mark. "Bleibt bei den zu erwartenden Haushaltskürzungen für den Radwegbau etwas übrig, soll noch in diesem Jahr das erste Stück Elberadweg im Westen der Stadt in Angriff genommen werden: zwei Kilometer zwischen Gohlis und der Autobahnbrücke."

Wenig Geld für Fahrradständer

Im Auftrag der Stadt hat ein Ingenieurbüro die Stellplatzsituation für Fahrräder in der City untersucht. Es kam zu dem Ergebnis, das an 60 Standorten zunächst etwa 1800 Fahrradparker dringend nötig wären. Würden die in der sächsischen Bauordnung festgeschriebenen Stellplatzforderungen für Fahrräder genauso ernst genommen wie für Pkw, müßten es nach Berechnungen der IG Radverkehr 20.000 sein. Von den vorhandenen 3600 entsprechen nicht einmal 100 modernen Standards.

Die Stadt will in diesem Jahr zumindest ein Minimalprogramm realisieren. Insgesamt sollen 300 Radstellplätze geschaffen werden. Ausgeführt als Anlehnbügel oder Beta-Ständer (letztere stehen bereits am Altmarkt) soll mit Beginn des Frühjahrs auch in der Alaun- und der Hauptstraße, an Kulturpalast, Herkuleskeule, Karstadt, Globetrotter, Bahnhof Neustadt sowie am Umweltzentrum Abhilfe geschaffen werden.

Radverkehrsentwicklung in Basel

Trotz der bewegten Topografie greifen die Basler immer häufiger zum Velo. Basel hat nicht nur das Umweltticket für die öffentlichen Verkehrsmittel erfunden, sondern auch zahlreiche Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs ergriffen, die in einer eigenen Broschüre "Velostadt Basel" dokumentiert wurden. Seit den 70er Jahren wird der Radverkehr durch den systematischen Ausbau des Veloroutennetzes umfassend gefördert. Auf vielen Straßen wurden Fahrspuren für Radfahrer abmarkiert und reserviert, an Knotenpunkten durch Aufstellspuren und Lichtsignalanlagen radfahrerfreundliche Quer- und Abbiegemöglichkeiten geschaffen. Rund 40% der 330 Basler Einbahnstraßen wurden für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben - 85% sollen es noch werden. Gab es in den Siebzigern in Basel noch mehr Autos als registrierte Velos, so nimmt inzwischen ihre Zahl schneller zu als der Kfz-Bestand, den sie seit 1984 überholt hat. Seit einer Volksabstimmung 1988 stehen nochmals 25 Millionen Franken für den Abschluß des Radwegenetzes zur Verfügung. Der Erfolg: In Basel werden mit dem Rad 17% aller Wege zurückgelegt, und auch der öffentliche Verkehr liegt mit einem Anteil von 32% über dem Durchschnitt vergleichbarer Städte. Der Kraftfahrzeugverkehr belegt 27% und der Fußgängerverkehr 24%.

(aus FD Fahrrad, Nr.255)

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.: Sparkasse Dresden (BLZ 850 551 42)

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.