



SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

7. Jahrgang

Juli/August 7/8/1996



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Termine für Fahrradfreunde

- Di 02.07. Dresden 08.30 Uhr, ehem. Olympiakino, Seniorenfahrt des 1. RSV zur Babisnauer Pappel
- Mi 03.07. Dresden **Jubiläumspicknick** - Offenes Treffen der IG Radverkehr Dresden (Ortsgruppe des ADFC) am Königsufer, Treffpunkte:
18.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18 und
19.00 Uhr, Elbradweg hinter Japanischem Palais (Glockenspiel)
- So 07.07. Klotzsche 08.00 Uhr, Langebrücker Straße, Radwanderung des RFV Weinböhla "Zum Keulenberg", geführt von K. Jenert (ca. 65 km)
- Do 11.07. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Treff der Arbeitsgruppe Öffentlichkeitsarbeit der IG Radverkehr
- So 14.07. Dresden 08.00 Uhr, ehem. Olympiakino, Radwanderung "Zur Talsperre Gottleuba", geführt von W. Heybey (ca. 80 km)
09.00 Uhr, Kamenzer/Ecke Nordstraße, Vormittagsfahrt mit dem ADFC durch die Dresdner Heide (ca. 15 km)
- Di 16.07. Dresden 08.30 Uhr, Schillerplatz, Seniorenfahrt des 1. RSV "Auf dem Elbradweg nach Großsedlitz"
- Mi 17.07. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Aktiventreffen der IG Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC) Dresden
- Do 18.07. Dresden 18.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Treff der Arbeitsgruppe Radverkehrsplanung der IG Radverkehr
- So 21.07. Dresden Altmarkt, Sächsisches Fahrradfest (siehe SZ!)

Vorschau

August

- So 04.08. Klotzsche 07.00 Uhr, Langebrücker Straße, Radwanderung des RFV Weinböhla zum Senftenberger See, Rückfahrt evtl. ab Straßgräbchen-Bernsdorf mit der DB (geführt von K. Jenert, ca. 120 km)
- Di 06.08. Dresden 08.30 Uhr, ehem. Olympiakino, Seniorenradwanderung nach Kreischa über Lockwitzgrund
- So 11.08. Dresden 05.00 (!) Uhr, Körnerplatz, Radwanderung des ADFC zum "Sonnenaufgang im Schönfelder Hochland", ca. 30 km
07.00 Uhr, Bf. Dre.-Mitte, Radwanderung des RFV Weinböhla zur Warnsdorfer Quelle und Seerenteich (geführt von G. Wutscherk, ca. 60 km)
- Sa 17.08. Freital 13.00 Uhr, Zauckerode, Mountainbiken mit dem 1. RSV (bis ca. 18.00 Uhr)
- So 18.08. Dresden 05.30 Uhr, Hauptbahnhof, Radwanderung des RFV Weinböhla zum Schreckenstein bei Usti nad Labem (Tschechien). Hinfahrt bis Altenberg, Rückfahrt ab Schmilka mit der DB (ca. 100 km). Teilnahmemeldung bis 04.08. an C. Rabis, 01640 Coswig, Blumenstr. 11, Tel. 02523/61000
- Di 20.08. Dresden 08.30 Uhr, ehem. Olympiakino, Seniorenfahrt nach Coschütz über Plauenschen Grund

September

- So 01.09. Coswig 08.00 Uhr, Bahnhof, Radwanderung des RFV Weinböhla zum Rothschönberger Stollen (geführt von C. Rabis, ca. 55 km)
- Di 03.09. Dresden 08.30 Uhr, Albertplatz, Seniorenradpartie in die Dresdner Heide
- So 08.09. Dresden 09.00 Uhr, Kamenzer/Ecke Nordstraße, Radwanderung des ADFC "Auf romantischen Wegen" (ins Seifersdorfer Tal, ca. 35 km)
06.20 Uhr, Hauptbahnhof, Radwanderung des RFV Weinböhla zum Hochstein in den Königshainer Bergen. Hinfahrt bis Bautzen mit der DB, ca. 120 km. Teilnahmemeldung bis 20.08. an W. Heybey, 01307 Dresden, Elsasser Str. 13/803

Unsere Geschäftsstelle befindet sich jetzt im Umweltzentrum, 2. Stock, Schützengasse 16. Wir sind zu erreichen über
Telefon: 4943321
Fax: 4943400

Post: ADFC Dresden
Schützengasse 16
01067 Dresden

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

Achtung, vormerken!

Der ADFC Sachsen startet im Oktober eine Wochenendfahrt (19./20.10.) in die Böhmisches Schweiz. Interessenten sollten sich umgehend in der Geschäftsstelle melden, damit die Quartierbestellung erfolgen kann.

Literatur rund ums Fahrrad

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

Unsere ADFC-Fahrradbibliothek ist zur Radlersprechstunde mittwochs geöffnet.

ADFC - niemals zufrieden?

Über einige neugebaute Radverkehrsanlagen

Zum Radfahrtag haben wir wieder einmal gehört, wieviel Kilometer Radwege im vergangenen Jahr gebaut wurden - nach Angaben des Oberbürgermeisters insgesamt 15. Das klingt viel, und wenn jemand aus dem Auto heraus die stellenweise wachsende Zahl roter Flächen erblickt, so gewinnt er möglicherweise den Eindruck, daß es ganz schön vorwärts geht. Trotzdem hat sich der ADFC vor allem kritisch zu Wort gemeldet. Sind wir also nur eine Gruppe von ewig unzufriedenen Nörglern?

Maßstab für eine Bewertung sollte sein, ob die oft kostenaufwendigen Maßnahmen der Stadt dazu beitragen, für Radfahrer bestehende Probleme zu beseitigen bzw. zu entschärfen und das Radfahren insgesamt angenehmer und sicherer zu machen. Eine Maßnahme, die jetzt fertiggestellte Rampe am Blauen Wunder, trennt den Elbradweg vom vielbegangenen Gehweg und ist sicher uneingeschränkt von Nutzen. Oft ist's aber anders, wie die folgenden Fotos beweisen. Probleme werden nur halb oder gar nicht gelöst, zum Teil werden neue hinzugebaut. Um das verbaute knappe Geld ist es schade, deshalb immer wieder unser Protest.



Beispiel 1 - Sachsenallee: Beidseitig wurden jetzt die Radwege fertig. Schön, daß man jetzt auf etwas festerem Untergrund rollen kann. Aber eigentlich drückte die Radler noch ein anderes Problem: Vom Sachsenplatz Richtung Brücke stellten Autos von der F.-Geyer-Str. die Furt zu. Das Foto zeigt, daß die neue Furt so liegt, daß dies immer noch nicht ausgeschlossen ist. Furtmarkierungen fehlen ganz. Statt den Radweg parallel zur Straße zu beginnen, wird den Benutzern eine enge Doppelkurve zugemutet, so daß abgebremst werden muß. Die Bordabsenkung verdient ihren Namen nicht. Gegenrichtung: Wer sich am Sachsenplatz von der Brücke kommend geradeaus weiterbewegen wollte, blieb gegenüber den rechts abbiegenden Autos oft chancenlos. Die bisherige Radwegführung verlief hinter den Bäumen, so daß sich die potentiellen Konfliktpartener nicht sehen konnten. Unfälle waren die Folge. An der Situation hat sich nichts geändert, weder eine Markierung noch sonst irgendetwas weisen auf die Radler hin, die kurz vor dem Konfliktpunkt sogar wieder hinter dem Baum verschwinden müssen. Genau an der heikelsten Stelle und für Autofahrer ziemlich unerwartet werden die Radfahrer dann "auf die Straße gekippt". Es wäre ein leichtes gewesen, mit den gleichen Finanzmitteln eine wesentlich günstigere Lösung zu verwirklichen (Führung vor den Bäumen im Sichtfeld der Autos, kurze Rampe, Markierungen).



Beispiel 2 - Freiburger Straße: Wer von der Ammonstraße in Richtung Stadtzentrum fährt, findet neuerdings einen Radweg am World-Trade-Center vor. Etwa hundert Meter nach der Kreuzung endet dieser wie ersichtlich mit engen Kurvenradien in einem sehr schmalen Radfahrstreifen. Wenige Meter später wird's kritisch: Von den schnell vorbeiziehenden Autos wie von den Radfahrern muß ein Fahrbahnversatz bewältigt werden. Die Borde sind viel zu eng verzogen, so daß Autofahrer, um ihre Geschwindigkeit zu halten, die Kurve nicht ausfahren, sondern schneiden - genau in den Fahrraum der Radfahrer hinein. Dabei gibt es für Planer genügend Erkenntnisse (und technische Regelwerke) zu diesem Problem. Kriminell oder unfähig?



Beispiel 3 - Hoyerswerdaer Straße: Über ein Jahr ist es her, daß ADFC und FUSS e.V. diese umgebaute Straße kritisch unter die Lupe genommen haben. Unter anderem hatten wir einen zweiten Zugang zur Haltestelle Rosa-Luxemburg-Platz gefordert. Jetzt ist er, wenn auch provisorisch, endlich da. Schön. Fällt Ihnen etwas auf? Die Ampel steht (wie oftmals Verkehrschilder auch) mitten auf dem Radweg. Rechts wäre Platz gewesen. Ein ähnlich gewaltiges Hindernis ohne Vorankündigung auf der Kfz-Fahrbahn wäre wohl längst als "gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr" nach Strafgesetzbuch (§ 315 b) geahndet oder zumindest als Nötigung verklagt worden. Radverkehrssicherheit scheint für das Ordnungsamt kein Thema zu sein.

Von der Elbe zur Weser

Über den geplanten, in Bau befindlichen bzw. fertiggestellten Elberadweg in Sachsen gab es ja schon häufig etwas in der Speiche zu lesen. Eine weitere Möglichkeit ist, bis zur Lutherstadt Wittenberg an der Elbe zu radeln und von dort den Weg nach Holzminden an der Weser zu nehmen.

Geographisch Versierte werden bemerken, daß einem dazwischen der Harz in die Quere kommt. Der R 1 führt jedoch garantiert auf dieser Strecke nicht über 400 Höhenmeter, weil er sich am Harzrand längsschlängelt und auch alle kleineren Höhenzüge umrundet. Somit ist der R 1 zwischen den beiden Städten auch für weniger Trainierte und Familien geeignet, bei Tagesetappen von ca. 55 km ist die Strecke in sieben Tagen gut zurückzulegen.

Allerlei interessante Städte werden tangiert oder durchfahren. Von Wittenberg (wo ja das Lutherjahr groß gefeiert wird) wird sich der Saale genähert, wo Dessau durchaus sehenswert ist. Dort kann übrigens auch der Saale-

radweg genommen werden. Aber der R 1 führt am Harzrand ins Leinetal (wo auch der Leineradweg eine gute Alternative zum vielbefahrenen Weserradweg darstellt) und weiter über das Weserbergland. Der Weserradweg nach Norden oder nach Süden (irgendwann die Entscheidung für Werra oder Fulda treffend) bietet sich nach der landschaftlichen Abwechslung wieder als Strecke im großen Flußtal an. Der R 1 streift dabei Städte wie Dessau (das "Bauhaus" läßt grüßen und der nahe Wörlitzer Park), Bernburg, die Salzstadt Staßfurt und Thale, wo die tiefen Täler nicht zu unrecht berühmt sind (obwohl diese für Dresdner durch die Sächsische Schweiz vor der Tür etwas weniger ungewöhnlich wirken). Wernigerode mit dem Schloß, was einen herrlichen Blick über die Stadt und das Umland gewährt, ist ebenso sehenswert wie Goslar mit seiner Kaiserpfalz. In Bad Gandersheim ist der romanische Dom berühmt, und auch Einbeck bietet weit mehr als nur die Brauerei. Somit führt der R 1 nicht nur durch eine reizvolle

Umgebung mit landschaftlicher Vielfalt, sondern ist auch eine kulturell äußerst interessante Route.

Nähere Informationen zum R 1 sind in der ADFC-Geschäftsstelle einzusehen. Ein übersichtlicher Führer, basierend auf Karten im Maßstab 1:75.000 mit touristischen Hinweisen, ist dort vorhanden. Die touristischen Hinweise beziehen sich sowohl auf die direkte Strecke als auch auf interessante Punkte links und rechts der Route, wobei allerdings auch Touren in höhere Regionen führen. Ein gewisser Nachteil ist durch etwas unübersichtliche "Steigungs-" und "Schlechte Wegstrecke"-Markierungen vorhanden, sie hätten deutlicher ausfallen können; als Schlußbemerkung sei der Hinweis erlaubt, daß die hintere Umschlagseite mit einer ADAC-Werbung mir nicht gefällt. Schließlich ist der ADAC wirklich alles andere als freundlich zu RadfahrerInnen und die Radfernwege wären nie entstanden und würden nicht weiter forciert.

Kerstin

Beispiel 4: Leider ist es oft besser, wenn nichts getan wird. Hier zum Beispiel wurde etwas getan. Bisher war es für Radfahrer ohne Probleme möglich, von der Wallstraße direkt am "Freßwürfel" vorbei in die Sophienstraße und damit zur Augustusbrücke zu gelangen. Jetzt wurde das Teilstück zur Einbahnstraße und damit die Durchfahrt, wie auf dem Foto zu sehen, gesperrt. Für Radfahrer bedeutet das: Umweg von ca. 150 m, konfliktreiches Einordnen in den Kfz-Strom, zusätzlich notwendige Aufmerksamkeit auf viele eilig querende Fußgänger an der Haltestelle der Linie 4. Das alles für ein paar Stellplätze mehr zugunsten der Blechkisten im Zentrum.



Von einer die auszog, um sich durchschütteln zu lassen

Dresden, eine Stadt wie jede andere? Nein, Dresden hat vieles zu bieten, was diese Stadt besonders macht. Aber als Radfahrerin hat sie (derzeit ?) vieles, das sie verdammt beschwerlich macht. Radwege, die zwar beginnen, aber bei Einmündungen nur unsanft an ca. 15 cm hohen Borsteinen oder gar noch mehr enden. Radwege, die nirgends beginnen, aber - warum auch immer - plötzlich (jedenfalls signalisieren das die Schilder, z.B. Löbtauer Straße) nicht mehr weitergehen. Radweg-Ende-Schilder ohne Überleitung auf die Straße (z.B. Antonstraße) oder Radwege, die rasant rechtwinklig zur Fahrtrichtung auf die Straße geführt werden (z.B. Kesselsdorfer Straße). Und zwischendurch? Da sind die Radwege in allen Qualitätsstufen (leider mit deutlicher Überhand zu den miserabelsten der möglichen Vorstellungsveränderungen), oder, wenn diese fehlen bzw. nicht entsprechend beschildert sind, die Straße als Möglichkeit vorhanden. Wohl denen, die in einem "Asphaltbezirk" wohnen. Obwohl sie kaum die Kopfsteinpflasterqualitäten so prüfen können: Gut verlegtes, schlecht verlegtes, eigentlich nur im großen Bogen umfahrbares Kopfsteinpflaster. Und diese Sparten in den verschiedenen Klein- und Großsteinpflasterarten, so wie in einer entsprechenden Materialsammlung. Löbtau z.B. müßte für Geologen eine Goldgrube sein ... Wer das täglich prüft, ist leid- und leibgeprüft. Dennoch ist das Rad auch in Dresden ein immer häufigeres Verkehrsmittel - und schließlich gibt es ja auch Hoffnungen! Manchmal schießen gut gemeinte Aktionen der Verwaltung aber eher am Ziel vorbei. Die Bemühungen an der Karcher Allee sind zum Teil an den Einmündungen begrüßenswert. Aber wer dort die Schilder Rad-/Fußweg (waagrecht geteilt) mitten auf die Wege placierte, handelte schon grob fahrlässig. Möglichkeiten für Falschparker (AutofahrerInnen begehen ja auch zuweilen Verkehrsdelikte ...), auf die Wege zu kommen, gibt es auch dort genug. Aber so sind diese Schilder bei Nacht allenfalls Fallen für radelnde Nachtschwärmer. Solche Schilder gehören an die Seite auch in Dresden - in Schilda könnten sie bleiben wo sie sind!

Es gibt auch positive Nachrichten! An mehreren Stellen der Stadt wurden stabile Fahrradständer aufgestellt. Zum Teil werden sie schon eifrig benutzt, wie hier am Albertplatz.



Hannover: Rad ab!

Das Radverkehrskonzept der Initiativen

Mit nur 20 Mio. DM pro Jahr ließe sich Hannover nach Ansicht des ADFC, BIU, FUSS e.V. und des VCD fahrradfreundlich umgestalten und der Radverkehrsanteil verdoppeln. Aufbauend auf dem vorhandenen Radverkehrsnetz schlagen die Initiativen im von der Stadt Hannover in Auftrag gegebenen Beitrag zum Verkehrsentwicklungsplan Hannover ein Routennetz vor, das schnelle, komfortable und sichere Verbindungen zwischen allen Quellen und Zielen von Radverkehr bietet. Zur Realisierung soll die Stadt auf alle heutigen Möglichkeiten der Radverkehrsförderung auf der Basis der ERA und der EAHV zurückgreifen.

Den Radverkehrsanteil in Hannover zu verdoppeln, halten die von der Stadt Hannover mit der Erstellung eines "Bausteins" zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt beauftragten Hannoverischen Verkehrsinitiativen Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Bürgerinitiative Umweltschutz e.V., Fußgängerschutzverein FUSS e.V. und Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland e.V. mittelfristig für möglich. Dazu sind die von den Initiativen vorgeschlagenen Maßnahmen durchzuführen.

Günstige Voraussetzungen sind durch Hannovers heute schon relativ gutes Fahrradwegesystem, durch die starke Verbreitung des kostengünstigen und flexiblen Verkehrsmittels Fahrrad und durch das extrem günstige Kosten-Nutzen-Verhältnis bei Investitionen in den Radverkehr gegeben. Die Ziele eines fahrradfreundlichen Hannover sind die Verlagerung des MIV auf den Radverkehr, die Beseitigung von Nutzungshemmnissen (z. B. schlechte Radverkehrs- und Abstellanlagen), die Sicherstellung der Mobilität von Radfahrern auch unter Einschränkungen des Kfz-Verkehrs, die Verbesserung der Sicherheit der Radfahrer (sind meistens nicht Unfallverursacher) und ein fahrradfreundliches Klima mit dem entsprechenden politischen Willen.

Der Alltag der Fahrraddiebe

Untersuchung des niederländischen Justizministeriums

Im Rahmen einer Untersuchung über die tägliche Praxis von Fahrraddieben wurden 3300 Personen in Amsterdam und Tilburg sowie in den ländlichen Kommunen Raalte und Wierden befragt. 440 der Befragten wurden 1994 Opfer eines Fahrraddiebstahls; 261 gaben an, schon mindestens einmal in Ihrem Leben ein Rad gestohlen zu haben. Außerdem wurden auch 44 verurteilte Fahrraddiebe befragt. Die Hälfte der Fahrräder wurde tagsüber gestohlen, zwei Drittel standen an belebten Stellen. Die Hälfte der Opfer verwendete mehr als ein Schloß, über die Hälfte der Räder war an festen Gegenständen angeschlossen.

Nach Diebstahlhäufigkeit (groß/mittel/klein) und Diebstahlziel (Eigenbedarf/Verkauf) sind vier Typen von Fahrraddieben zu unterscheiden: Gelegentliche Fahrraddiebe stehlen in Ihrem Leben ein bis mehrere nicht oder schlecht gesicherte normale (Stadt-)Räder zum Eigengebrauch. Gelegenheitsdiebe tun dies ebenso, tritt jedoch ein Defekt auf, werfen sie es weg und stehlen das nächste Rad, insgesamt bis zu einigen Hundert. Professionelle Fahrraddiebe stehlen insbesondere hochwertige Räder zum Verkauf. Massive Schösser können sie kaum abschrecken, da sie mit schwerem Werkzeug (z. B. Bolzenschneider - teilweise präpariert - und Trennschleifer) arbeiten. Sie stehlen regelmäßig Fahrräder (bis zu einigen Hundert im Laufe ihrer kriminellen Karriere), dennoch ist für sie Fahrraddiebstahl nur eine von verschiedenen kriminellen Einkommensquellen. Drogenabhängige stehlen viele Räder (meist mehrere pro Tag), da der Verkauf gestohlener Fahrräder für sie häufig die wichtigste Einkommensquelle ist. Sie

Grundlage des Bausteins der Initiativen ist ein Radverkehrsnetz, das aus Durchgangsrouten (schnell und komfortabel, Maschenweite 400 - 600 m), Verbindungs- und Zubringerrouten (Maschenweite 200 - 300 m) und dem Nachbarschaftsnetz (das gesamte übrige Straßen- und Wegenetz der Stadt, Maschenweite 100 - 150 m) besteht. Das Netz sollte umfassend (d. h. alle Ziele und Quellen verbindend), zusammenhängend, attraktiv, direkt, komfortabel und sicher sein. Die Initiativen gehen bei ihrer Netzplanung nicht vom bestehenden Radwegesystem aus, sondern von der idealen Zielvorstellung unter Einbeziehung vorhandener Netzstücke. Diese weisen zur Zeit jedoch zahlreiche Mängel auf, die u. a. in der ADFC-Mängeldatenbank erfaßt sind. Die wesentlichen Mängel betreffen die Verkehrssicherheit (z. B. verwinkelte Radwegführung, fehlende Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr), den Ausbaustandard (z. B. mangelhafter Belag, zu kleine Aufstellflächen, zu schmale Radwege), die Beschilderung (für das "Alltagsnetz" nicht existent), die Nachtauglichkeit (unbeleuchtete oder unbelebte Gebiete), den Netzzusammenhang (fehlende Routen besonders innerhalb des City-Rings) und die noch zu starke Orientierung an den Hauptstraßen des Kfz-Verkehrs. Das von den Initiativen vorgeschlagene Netz ist spinnenartig angelegt mit radial von der Innenstadt ausgehenden Strecken (numeriert von 1 bis 99) sowie tangentialen Strecken (Ringe), die mit Großbuchstaben gekennzeichnet werden. Für das Netz wird eine umfassende Wegweisung gefordert, damit der volle Nutzen des Netzes ausgeschöpft werden kann. Für jede Quelle-Ziel-Beziehung soll es mindestens eine nachtaugliche Route geben, alternativ die Fahrradmitnahme durch den ÖPNV oder die Einrichtung von Frauennachtaxis gefördert

werden.

Die erforderlichen Maßnahmen - auf der Grundlage der "Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen" (ERA) und der "Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen" (EAHV) - sind nach Ansicht der Verkehrsinitiativen.

Die Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs vorrangig vor der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs, eine flächenhafte Verkehrsberuhigung (Rückbau, Geschwindigkeitsbegrenzungen), die Anlage von Radverkehrsanlagen nicht auf Kosten der Gehwege, die vorrangige Führung des Radverkehrs im Fahrbahnbereich (evtl. auf Radfahr- oder Angebotsstreifen), eine stark verbesserte Führung des Radverkehrs in Knotenpunktbereichen (im Blickfeld des Kfz-Verkehrs, mit deutlichen Markierungen, verbesserten Absenkungen und unter Aufhebung der freien Rechtsabbiegerspuren). Unterschiedlichen Ansprüchen der Nutzer an die Radverkehrsinfrastruktur sollte die Stadt Hannover gerecht werden und die Radverkehrsanlagen einschließlich der Abstellanlagen ausreichend dimensionieren.

Mit 20 Millionen DM jährlich (= 2,6 % der Jahresraten für den ÖPNV) könnten die vorgeschlagenen Maßnahmen realisiert werden, wovon ca. 5 Mio. DM für die Bestandserhaltung, 7 Mio. DM für den routengebundenen Ausbau, 5 Mio. DM für die Beseitigung von Unfallsschwerpunkten und 3 Mio. DM für andere Maßnahmen (z. B. Öffentlichkeitsarbeit, Fahrradparkhaus etc.) investiert werden müssen.

(aus Forschungsdienst Fahrrad, Nr. 267)

benutzen einfaches Werkzeug und öffnen (meist spezialisiert auf einige Schloßtypen) vorzugsweise einfache, aber auch höherwertige Schösser durch präzise Kenntnis der Schwachstellen geschickt und schnell. Drogenabhängige stehlen bevorzugt unauffällige Räder, da diese beim Straßenverkauf am leichtesten zu vermarkten sind.

Zwar erscheint es so, als ob Vorsichtsmaßnahmen wie gute Schösser, Anketten des Rades und soziale Kontrolle nur sehr beschränkte Wirkung haben. Da aber aus bewachten Abstellanlagen nur wenig Räder gestohlen werden und gelegentliche Diebe, Gelegenheitsdiebe und Drogenabhängige bevorzugt schlecht bzw. mäßig gesicherte Räder stehlen, ist Vorbeugung dennoch sinnvoll. Folgende Forderungen an staatliche Maßnahmen zur Fahrraddiebstahlprävention sind das Ergebnis der Untersuchung: In Zusammenarbeit mit den Schloßherstellern muß ein gutes und nicht zu teures Schloß entwickelt werden. Anzahl und Nutzung bewachter Abstellmöglichkeiten sind zu erhöhen. Die Empfehlungen an Radfahrer zur Fahrradsicherung sind zu verschärfen, insbesondere im Sinne der Förderung des Fahrradparkens in geschlossenen Räumen bzw. bewachten Abstellanlagen, außerdem sollten Fahrräder so "stramm" angekettet werden, daß wenig Platz bleibt, Aubruchswerkzeuge anzusetzen. Nicht zuletzt dürfen Schösser und Fahrradständer nicht alleine betrachtet werden, vielmehr müssen sie zusammen so gestaltet werden, daß Aubruchversuche möglichst erschwert werden.

Mängelanzeige

Möglichst genau angeben:
Wo ist der Ärger?

Mangel festgestellt am:
Name, Adresse, Tel. (für Rückfragen):

Klassifizierung: Die bezeichnete Stelle/Strecke ist:

- gefährlich
 überlastet
 eine unzumutbare Behinderung
 verbesserbar
 ein Schulweg

Art des Mangels

Hindernisse auf Radwegen:

- an unübersichtlicher Stelle, in Kurve
 Mülltonnen
 Plakate, werbende Organisationen:
 im geraden Verlauf
 hereinragende Zweige
 am Rand (Mauern, Schilder, etc.)
 Glasscherben, Split, Unrat
 Sonstiges:
 Umlaufbarrieren
 parkende Fahrzeuge

Radwege, Verlauf:

- zu schmal
 gefährliches Ende
 zu enge Kurve
 Markierung, Beschilderung unklar/fehlt
 zu starker Versatz
 unübersichtlich
 fehlender Schutzstreifen
 Radweg ist überflüssig

Belag von Radweg Straße

- Schachtdeckel zu hoch/tief
 Schlaglöcher, Wasserpfützen
 Eisplatte, abgeladener Schnee
 seitlicher Rand zu hoch/tief
 Pflaster, Bodenwellen, holprig
 Sonstiges:
 ungenügende Bordabsenkung
 nicht wetterfest
 zu glatt
 an Grundstückszufahrt gepflastert

Konfliktzone:

- behinderte Sicht zum Quer-/Parallelverkehr
 Fußgänger auf Radweg
 fehlender Aufstellraum (z.B. für Abbieger)
 Sonstiges:

Radverkehrsverbindung:

- fehlt zwischen:
 Wegweisung fehlt nach:
 unterbrochen durch:
 falsch beschilderte Sackgasse
 Querungsmöglichkeit fehlt bei:
 Einbahnstraße in Gegenrichtung benutzbar
 Wegweisung nicht eindeutig

Ampelanlage:

- Ampelschaltung für Radfahrer gefährlich
 Wartezeit zu lang
 Induktionsschleife löst nicht aus
 Ampel für Radfahrer schlecht erkennbar
 Druckknopf nicht erreichbar
 Grünphase zu kurz

Sonstiges:

- Vorfahrtsregelung unklar für Radverkehr
 gefährliche Straßenbahnschienen
 Vorfahrtsregelung unklar für Kfz-Verkehr
 Engstelle zwischen Schienen und Randstein

Wer zuviel in dem Wagen sitzt, mit dem kann es nicht gut gehen

Gottfried-Seume-Abend zum 8. Dresdner Radfahrttag

"Radfahren beginnt im Kopf." Dieser etwas intellektuelle, aber unverzichtbare Anspruch sollte auch zum diesjährigen Radfahrttag bekräftigt werden. Deshalb bot das abschließende Abendprogramm einen Vortrag an, dessen Denkanstöße den (Radler-)Alltag beflügeln könnten

Es war ein gemischtes Publikum, das sich zum literarischen Abend mit Dr. Klaus Stiebert im Cafe Donnersberg eingefunden hatte. Ein Drittel Radler, ein Drittel Literaturfreunde, und der Rest Zufallsgäste: sie sind alle auf ihre Kosten gekommen, denn Johann Gottfried Seume (geb. 1763 in Poserna bei Weissenfels, gest. 1810 in Teplitz) war eine interessante Persönlichkeit, seiner Zeit weit voraus. Von hessischen Werbepredigern mit 18 Jahren zum Soldaten gemacht, mußte er in Nordamerika am Unabhängigkeitskrieg teilnehmen: "... und solange Soldat noch ein vorzüglicher Ehrentitel ist, darf man durchaus sagen, daß in unseren Einrichtungen Vernunft herrsche." (Diese Bemerkung Seumes war wohl ein Vorgriff auf die aktuell umstrittene Klage "Soldaten sind Mörder") Er wanderte von Grimma nach Syrakus, 800 deutsche Meilen, das sind 6000 km, nicht um ins Guinnessbuch zu kommen, sondern um die Folgen der Napoleonherrschaft zu studieren. Anlaß auch der Reisen nach Rußland und Skandinavien war freilich Liebeskummer. Dr. Manfred Zweynert, Leiter der Dresdner ADFC-Ortsgruppe, hatte in seiner Einführung frech behauptet, daß Seume (heute) nach Syrakus geradelt wäre - eine Vereinnahmung, die Dr. Stiebert kategorisch bestritt. "Wo alles zuviel fährt, geht alles sehr schlecht." Wenn Seume die kraftvolle Eigenbewegung gemeint hat ("Fahren zeigt Ohnmacht, Gehen Kraft"), ist sein Ausspruch allerdings durchaus interpretierbar.

War Seume vielleicht ein Grüner? "Wenn nur alles, 'was sich rechnet', auch für das Ganze

staatsökonomisch wäre! Ich kann mich nicht überreden." Und zur Brandrodung, die er seinerzeit bei seiner Wanderung durch Italien beobachtete, bemerkte er: "Gräßlicher kann kaum die Erscheinung eines großen Vulkans oder eines zerstörenden Waldbrandes sein als hier das absichtliche Wirken der Menschen." Als wahrheitsliebender Mensch hätte es der Wanderer auch heute schwer gehabt. Seine Schriften würden zwar nicht wie damals in Süddeutschland, Österreich und Rußland verboten; die Medien, die an "Wagen- und Tabakwerbung" verdienen, haben indes auch ihre Kniffe. Als Streiter für Gerechtigkeit würde er gewiß die Benachteiligung der Radler mißbilligen.

Soweit ging der seriöse Dr. Stiebert natürlich nicht, aber aus allen seinen Darlegungen konnte man die Aufrichtigkeit und Lauterkeit des großen Sachsen Seume spüren. "Nur Gerechtigkeit und milde Freiheit gewähren Sicherheit und allgemeinen Wohlstand."

Ein wenig Sonderling war er; kampierte, wenn es sein mußte, im Freien und verschmähte die Kutsche, ohne die Konsequenzen zu bedenken. "Einige Stunden war ich schon gegangen, als ich erst überrechnete, daß ich zu Fuß nicht nach Upsala kommen würde."

"Mein Gott, der arme Mann hat den Verstand verloren", sagte eine Russe, der ihn seine Füße im Bache baden sah. "Ich konnte mich nicht gleich auf die Antwort im Russischen besinnen ..." In der Tat starb Seume an einem Nervenleiden (an der "Hexe Hyp", der Schwermut).

In einer längeren Diskussion erwies sich Dr. Stiebert als ein beschlagener Literat, der auf die vielen Fragen befriedigende Antworten gab, zumal ihm die einstige Wanderroute des "Spaziergängers nach Syrakus" bestens vertraut war. Zum Abschluß wies Dr. Zweynert auf die Pflege des Seume-Erbes in Grimma-Hohnstädt

hin. "... streiche in dem Walde herum und kehre für 4 Groschen bei dem alten Schmidt in Nimptschen ein." Die alte Klosterruine Nimb-schen, aus der die Nonne Katharina von Bora und nachmalige Frau Martin Luthers einst floh, ist auch heute noch sehenswert, zumal sie am Muldentalradweg liegt (eine neue Karte im Maßstab 1:75 000 ist im Fremdenverkehrsamt Grimma und auch bald im Umweltzentrum erhältlich). Der Besuch des Göschenhauses in Hohnstädt mit dem Seumezimmer wird empfohlen; für 40 Groschen gibt's bei der freundlichen Wirtin der Göschenklaus nebenan eine Erfrischung. Schließlich, und hier wurde vom Thema abgewichen, lohnt auch ein Besuch in Großbothen (bei Grimma) im Haus "Energie" des Nobelpreisträgers Wilhelm Ostwald. Eine Führung durch dessen Enkelin ist ein besonderes Erlebnis. Vielleicht ein Thema für den nächsten literarischen Abend im Jahre 1997? Völlig überraschend überreichte der den Radlern geneigte Wirt vom Cafe Donnersberg Uwe Lohse gemeinsam mit seiner Frau Gabriele anläßlich des nunmehr 5. (!) literarischen Radler-Abends in seinem Hause den Herren Stiebert und Zweynert je eine Flasche Wein. Ich bin sicher, daß eine dieser Flaschen zum 9. Jahrestags des Bestehens der IG Radverkehr am 3. Juli um 19 Uhr am Königsufer vor dem Japanischen Palais geleert wird, denn "in vino et cum velo veritas" - studierte Lateiner mögen mir verzeihen.

Dietrich Buschbeck

PS: Übrigens erkannte auch das Dresdner Amtsblatt in einem Beitrag vom 6. Juni den geistigen Zusammenhang von Radfahren, verkehrsökologischem Sachverstand, Gottfried Seume und Dresdner Verkehrskonzept.

Mitmachen und weitersagen!

Datenbank: Mängel an Radverkehrsanlagen

Nachdem in den letzten Ausgaben der Speiche von der IG Radverkehr zur Verbesserung der Radverkehrssituation die Abstellung einer ganzen Reihe von Mängeln gefordert wurde, seid jetzt Ihr an der Reihe! Mit dem Abdruck des Formulars zur Anzeige von Mängeln an Radverkehrsanlagen starten wir eine Aktion, die in der Erstellung einer systematisch geführten und ständig aktualisierten Mängeldatenbank münden soll.

Macht also Eurem Herzen Luft, tragt in das Formular ein, was Euch auf Euren täglichen Wegen mit dem Fahrrad ärgert, und schickt das Formular an die Dresdner Geschäftsstelle des ADFC in der Schützengasse 16, 01067 Dresden. Wir leiten die Klagen an die zuständigen Stellen weiter, was Euch freilich nicht davon abhalten sollte, selbst noch eine Kopie des

sorgfältig ausgefüllten Formulars an die Stadtverwaltung zu schicken.

Bitte erwartet nicht, daß ein Mißstand, den Ihr uns meldet, sofort durch die Ämter der Stadtverwaltung behoben wird, die Mühlen der Bürokratie mahlen langsam, aber einmal in der Datenbank eingetragen landet das Problem in regelmäßigen Abständen immer wieder auf den Schreibtischen der Verwaltung, und steter Tropfen höhlt den Stein. Außerdem ist es viel gesünder, ein paar Kreuze auf einen Zettel zu machen, als seinen Ärger ständig runterzuschlucken.

Nachschub des hier abgedruckten Formulars ist in der ADFC Geschäftsstelle und an unseren Infoständen erhältlich. Also mitmachen und weitersagen!

Michael Strey

Nebenstehende Seite:

Impressionen vom 8. Dresdner Radfahrttag, von oben nach unten:

- Mit Kind und Kegel (und Anhänger) gings zum Fahrradkorso.
- Leider bisher ein Einzelfall: Radfahrer auf der verlängerten Nossener Brücke. Der Radfahrttag machte es erstmals möglich.
- Vor allem das 100-kg-Transportdreirad "Christiania-Bike" war bei Kindern und Erwachsenen beliebt.
- Pedersen-Fahrrad in Edelausführung: Holz-naben und -spritzschutz, Kurbel statt schmutziger Kette, gefederte Bauweise - das wollte jeder mal lenken.

(Fotos: M. Haase)



Presse-Echo-Lot

Bemerkenswert, bemerkenswert, was so in den Zeitungen steht. Naiv gesehen, könnte man ja glauben, die Fakten, die von der Hand des Journalisten kommen und den weiten Weg über Redaktionsstuben, Drucksatz und Druckerei gehen und dann auch noch hunderttausenfach schwarz-weiß oder gar bunt auf Papier verewigt werden, seien das auch irgendwie wert. Und das können sie ja eigentlich nur, wenn sie wahr sind (oder eben von vornherein als Märchen verkauft werden). Weit gefehlt, wird wohl fast jeder sagen, der einmal ein Ereignis live miterlebt und dann den entsprechenden Bodensatz in der Tagespresse zur Kenntnis genommen hat. Oftmals stimmt vieles - aber dann tauchen irgendwo Details auf, die nur Kopfschütteln hervorrufen.

Nehmen wir als Beispiel den letzten Radfahrtag. BILD ignoriert ihn (trotz unserer Presseinformation) ganz und kann damit natürlich auch nichts Falsches schreiben. Die Morgenpost bringt wunderbarerweise 4 Bilder (!) und titelt dann "100 strampelten zum Külz-Ring". Haben Sie, verehrte Leser, auch so anstrengend "gestrampelt"? Oder rollte es vielleicht mehr? Und war Ihnen eigentlich klar, daß Sie auf der Tour zur Kundgebung vor dem Rathaus und von dort auf dem langen Fahrradkorso auch mal kurz den Dr.-Külz-Ring benutzt haben und daß letzteres das Hauptereignis des Tages war (und nicht etwa der Fahrradkorso über die Nossener Brücke)? Wußten Sie auch, daß wir laut Morgenpost einen Helden unter uns hatten, nämlich den OB, der "während alle Demo-Teilnehmer unter Plastik Schutz suchten", bei "kurzen Hosen und T-Shirt blieb" (auch wenn auf dem Foto noch andere Radler so zu sehen sind)?

Vielleicht sollten wir lieber SZ lesen? "Zwei Millionen Mark für Radwege verbaut". Stimmt nicht ganz, hat aber der OB so gesagt. "Radlertag wieder verregnet" Und weiter: "Solange OB Wagner ... unter den rund 300 Teilnehmern (?) ... weilte, erbarmte sich Petrus. Kaum verließ der OB den Troß, begann es zu blitzen und zu donnern." Hat die SZ etwa Informationen, daß Politiker das Wetter machen? Falls ja, wäre das wirklich die Spitzenmeldung des Tages gewesen! Denn bisher hatte ich mir eingebildet, daß dieser Regen nur eher ein längerer Gewitterschauer war und dann am Radfahrtag vor allem der Korso und das Fest ... Kommt ja noch, kommt ja noch. "Stadtteilbewohner und Radler wollten vor dem Umweltzentrum gemeinsam feiern. Daraus wurde nichts. Infostände, Ausstellungen und Gulaschkanone standen verlassen." Hä? Hatte ich nicht selbst, nachdem wir im Umweltzentrum ein Video über Spezialräder bestaunten (und inzwischen der Himmel wieder freundlich wurde), noch vor dem Gebäude gesessen, geklönt und das bunte Treiben bestaunt, einige Fahrräder ausprobiert und geschmaust? Hatte ich nicht selbst gesehen, wie Kinder zusammen mit Schauspielern das Stück "Der Rattenfänger von Hameln" durchlebten? Alles Einbildung? Oder habe ich wieder die falsche Zeitung?

DNN: Eine viertel Seite, sogar ein Farbfoto von einer Aktion des FUSS e.V. "Dresdner Radlertag: ADFC rügt die Stadt" steht fehlerfrei ganz oben. Und auch weiter ein ganz stimmiger Bericht. Trotzdem, ich kann das Herauspicken nicht lassen: "Für Oberbürgermeister Herbert Wagner (CDU), der an der Fahrt teilnahm, ist klar, daß der ADFC nie zufrieden sein wird, 'auch wenn wir nur noch Radwege hätten' ". Na, erstens versuchen wir seit Jahren der Stadt klar zu machen, daß es weniger auf die Zahl gebauter Radweg-Kilometer ankommt, sondern auf einen wohlabgestimmten und planmäßig entwickelten Mix aus Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, Radwegen, verkehrsberuhigten Straßen und Sicherungsmaßnahmen an Kreuzungen, kurz einem richtigen Netz. Zweitens ist da wohl noch ein Nachsatz gefallen. "Muß er (der ADFC) ja auch." Verbunden mit der eher anerkennenden statt (wie in der DNN behauptet) diplomatischen Bemerkung des OB, daß der ADFC seiner Zeit voraus sei. Da hat er recht, das sind wir - nur hoffentlich kommen die Behörden und Politiker und die Zeitungen bald nach!

Tip: Fahrradbibliothek Dresden

Mit Unterstützung durch Verlage und Fahrradorganisationen in Deutschland, Österreich und der Schweiz ist es Johannes Meusel auf der Wilhelm-Franke-Straße in 01219 Dresden vor vier Jahren gelungen, eine Bibliothek für Radfahrer ins Leben zu rufen. Sie umfaßt mittlerweile mehr als 250 *Radwanderführer* (Sachsen 12, Ost- und Westdeutschland 84, Belgien 2, Dänemark 7, England 1, Frankreich 14, Korsika 1, Irland 2, Island 2, Italien 5, Liechtenstein 1, Niederlande 4, Norwegen 2, Österreich 18, Polen 4, Portugal 1, Schweiz 7, Schottland 2, Südschweden 1, Tschechoslowakei 5, Türkei 2, Ungarn 4, Afrika 2, Asien 2, Australien 1, Neuseeland 2, Tibet 2, Thailand 1; *Radwanderführer* und -karten Ostsee- und Nordseeküste, Mecklenburger Seenplatte, Sachsen, Thüringen, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, "Am Strom entlang" - Elbe, Saale, Spree, Havel, Rhein, Main, Mosel, Nahe, Weser, Altmühl, Donau, Fulda, Inn, Isar, Salzlach, Moldau, Weichsel, Loire, Rhone u. a., Moutainbike-Touren, mehr als 300 *Radwanderkarten* sowie vielfältiges anderes Informationsmaterial. Anliegen der Bibliothek ist es, eine Alternative zum Motortourismus zu schaffen und das Radfahren im Stadtverkehr und für die Freizeitgestaltung zu fördern.

Weiterhin gesammelt werden Stadtpläne für Radfahrer, Prospekte mit Tourenbeschreibungen, Wanderkarten mit Fahrradrouten, Fahrradzeitschriften sowie Informationen über Fahrradtechnik und -ausrüstung, Fahrradverleih und -mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln und preiswerte Übernachtungsmöglichkeiten für Radwanderer. Der Bestand wird ergänzt durch (alternative) Reiseführer, Videos (Verkehrspolitik und Radreisen), Sprachführer und Wörterbücher sowie Fahrrad- und Umweltspiele. Die Fahrradbibliothek arbeitet nicht kommerziell und bietet *kostenlosen Verleih von Radwanderliteratur* (Selbstabholung oder Verand auf Anfrage) Zur Ausleihe ist bei Selbstabholung ein Personaldokument mit gültiger Wohnanschrift vorzulegen. Die Anmeldegebühr beträgt 2,- DM. Gegen Erstattung der Selbstkosten (3,- DM) und Rückporto kann ein vollständiges Verzeichnis aller ausleihbaren Materialien angefordert werden. Die Ausleihe sollte möglichst nach *telefonischer Terminabsprache* (privat 0172/3506827 oder dienstl. 035873/47150), in der Regel Montag, Mittwoch, Freitag von 18.30 bis 21 Uhr erfolgen. Zur Vervollständigung des Angebots an Literatur sind Sach- oder Geldspenden (Postbank Leipzig, BLZ 860 100 90, Kto.-Nr. 17248-907, J. Meusel) jederzeit willkommen.

Mit Rad und Bahn ins schöne Wochenende

Unsere Bahn-Rad-Ausflüge für die Monate Juli, August und September:

1. *Zur Landesgartenschau nach Lichtenstein*
mit Rast im Schloß Klaffenbach
am Sonnabend, dem 6. Juli
Zug: Dresden - Chemnitz und zurück
Rad: Chemnitz - Lichtenstein und zurück (2x30km)
Treff: 8 Uhr 30 Hauptbahnhof gegenüber dem Aufgang zum Bahnsteig 5
2. *Ins Teichgebiet von Wermisdorf*
längs der Kleinbahnlinie "Mutschen - Mügeln - Mailand → Rom"
am Sonnabend, dem 17. August
Zug: Dresden - Grimma und zurück
Rad: Grimma - Neichen - Wermisdorf und zurück (2x25 km)
Treff: 7 Uhr 30 Hauptbahnhof gegenüber dem Aufgang zum Bahnsteig 5
Bei gleicher Teilnahmegebühr können Fahrräder in Grimma ausgeliehen werden.
3. *Zu den Schlössern und Burgen des Muldentals*
mit Rast am Rochlitzer Berg
am Sonnabend, den 7. September
Zug: Dresden - Chemnitz, Großbothen - Dresden
Rad: Chemnitz - Großbothen (2x25km)
Treff: 8 Uhr 30 Hauptbahnhof gegenüber dem Aufgang zum Bahnsteig 5

Die Teilnahmegebühren betragen einheitlich 15 DM (10 DM für ADFC-Mitglieder). Eintrittspreise sind in den Teilnahmegebühren nicht enthalten! Weitere Auskünfte in der Geschäftsstelle des ADFC oder unter Tel. 471 3121.

Radverkehrsempfehlungen des ADAC

In einem jetzt erschienen Leitfaden zum Radverkehr in Städten und Gemeinden gibt der ADAC Empfehlungen, die aus seiner Sicht die ERA 95 ergänzen. Diese orientieren sich durchgängig an der Stärke und den Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs als gegebene Größen.

Das größte Gewicht liegt dabei auf dem Gebiet der Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung. Der ADAC sieht darin folgende Vorteile: Die Öffnung von Einbahnstraßen ermöglicht eine kostengünstige Komplettierung des Radwegenetzes und die Erhaltung der Durchlässigkeit des Radverkehrsnetzes, wenn neue Einbahnstraßen geschaffen werden. Sie dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit, indem Alternativen zu verkehrsreichen Straßen geschaffen werden. Letztlich folgt aus diesen Vorteilen eine Verbesserung des Fahrradklimas. Die Zulassung des Radfahrens entgegen der Einbahnrichtung muß in jedem Einzelfall anhand der Gegebenheiten vor Ort geprüft werden, primär unter Sicherheitsaspekten. Bei der Ausführung der Freigabe macht sich der ADAC Gedanken um viele Details, die im wesentlichen den Kfz-Verkehr betreffen. Für die Freigabe werden drei mögliche Lösungen in mehreren Varianten vorgestellt: Beibehalten der echten Einbahnstraßen, "unechte" Einbahnstraßen, Einbahnstraße als Fahrradstraße.

Unentschieden ist der ADAC in seiner Haltung zu Radwegen: "In vielen Fällen Unfallproblem Nr. 1", "Unzureichende bis schlechte Radwegführung", "Wer Radwege am falschen Platz ztulaßt und nicht nach dem 'Stand der Technik' ... gestaltet, handelt fahrlässig." Andererseits ist für den ADAC das Anlegen von provisorischen Radwegen mit einfachen Mitteln eine mögliche kurzfristige Maßnahme zur Realisierung eines Radverkehrskonzeptes.

Für kombinierte Rad- und Gehwege fordert der ADAC einerseits, daß Radfahrer mit Geschwindigkeiten ≥ 15 km/h nicht durch Beschilderung zur Benutzung des Fußweges gezwungen werden, andererseits werden gemeinsame Fuß- und Radwege analog als eine schnell realisierbare Form angesehen, um Radwegenetze zu komplettieren.

Eine differenzierte Position wird bzgl. der Anlage von Radfahrstreifen oder Bordsteinradwegen vertreten. An Knotenpunkten sind Radfahrer auf Radfahrstreifen oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn sicherer als auf baulich getrennten Radwegen, denn es gibt eindeutige Vorfahrtsregelungen, der Sichtkontakt Radfahrer - Kraftfahrer ist besser und die Furten von Radfahrstreifen werden seltener von einbiegenden oder wartepflichtigen Kraftfahrzeugen blockiert. Bordsteinradwege hingegen bieten vielen ungeübten bzw. schutzbedürftigen Radfahrern Sicherheit.

Weitere Kernthemen der Broschüre sind: Trennungsprinzip oder Mischprinzip (wobei der ADAC Radfahrstreifen zum Mischverkehr zählt); Radverkehr in Fußgängerzonen und auf Busspuren; Radwegführung an Bushaltestellen, Kreuzungen und Einmündungen sowie Radfahren im Kreisverkehr.

(DFD 263)

Verbesserungen an Radwegen

Im Bereich der Kreuzungen Teplitzer Straße, Zellescher Weg, Caspar-David-Friedrich-Straße, Heinrich-Zille-Straße sind im Juni langdauernde Bauarbeiten an den Radwegen beendet worden. Es wurden unsinnige Verschwenkungen in die Nebenstraßen hinein verringert. Für Dresden bisher äußerst selten ist auch die Tatsache, daß sämtliche Bordabsenkungen stufenlos ausgeführt wurden. Die Redaktion gratuliert der Stadt, daß auch einmal jemand Hand anlegen konnte, der etwas vom Radwegebau versteht. Mitteilungen über weitere solche Schritte zum Guten sind generell erwünscht.

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 850 551 42)

Kontonr.: 343-05-1659

Konto-Inh.: ADFC Dresden

Redaktionsschluß ist jeweils der 4. Montag im Monat. Nachdrucke sind bei genauer Quellenangabe und Belegexemplar gestattet. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion wieder.