



SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

7. Jahrgang

September 9/1996

Termine für Fahrradfreunde

- 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
- Mi 04.09. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, offenes Treffen der IG Radverkehr/ADFC-Ortsgruppe Dresden
- Fr 06.09.-
So 08.09. Torgau Tag der Sachsen, Radtour ab Riesa am 07.09. -
08.35 Uhr Ankunft des Zuges
- Sa 07.09. Dresden 08.30 Uhr, Hauptbahnhof gegenüber Aufgang Bst. 5, Bahn-Rad-Ausflug "Zu den Schlössern und Burgen des Muldetals" (mit dem Zug bis Chemnitz und zurück ab Großbothen, 2x25 km, Teilnahmegebühr 15 DM/ADFC-Mitglieder 10 DM, geführt von M. Zweynert)
- 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.
- Di 17.09. Dresden 08.30 Uhr, Postplatz, Seniorenfahrt des 1. RSV "ins Blaue"
- Mi 18.09. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Aktiventreffen der IG Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC) Dresden
- So 22.09. Dresden 08.30 Uhr, Fritz-Förster-Platz, Radwanderung mit dem 1. RSV zum Tharandter Wald
- Mo 23.09. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei J. Meusel), Dia-Vortrag "Grenzenloses Radvergnügen"
- Di 24.09. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, Treff der Arbeitsgruppe Öffentlichkeitsarbeit der IG Radverkehr
- Do 26.09. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Treff der AG Radverkehrsplanung
- Sa 28.09. Heidenau 08.00 Uhr, Radrennbahn, 10.Heidenauer Radtourenfahrt des BDR
- So 29.09. Dresden 06.30 Uhr, Kurhaus Bühlau, Radwanderung des RFV Weinböhla zur Richard-Wagner-Gedenkstätte in Graupa (ca. 45 km), geführt von K. Jenert
- ### Vorschau
- Di 01.10. Dresden 08.30 Uhr, Albertplatz, Seniorenfahrt zu den Albrechtschlössern
- Mi 02.10. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, offenes Treffen der IG Radverkehr/ADFC-Ortsgruppe Dresden
- So 13.10. Dresden 08.00 Uhr, ehem. Olympiakino, Radwanderung des RFV Weinböhla in die Tissaer Wände und zum Deciner Schneeberg (Tschechien) Rückfahrt S-Bahn, geführt von C. Rabis, ca. 45 km
- Di 15.10. Dresden 08.30 Uhr, Palaisteich, Senioren-Radwanderungen-Halali
- Fr 18.10.-
So 20.10. ADFC-Herbsttreffen auf Burg Ludwigstein -
Anmeldeschluß ist der 30.09.96 !
- Mo 21.10. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei J. Meusel), Dia-Vortrag "Der Wilde Westen Europas"



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Unsere Geschäftsstelle befindet sich im Umweltzentrum, Schützengasse 16, 2. Stock. Wir sind zu erreichen über

Telefon: 4943321
Fax: 4943400

Post: ADFC Dresden
Schützengasse 16
01067 Dresden

In eigener Sache:

Redakteur(In) gesucht

Mit Jahresende werden wir den redaktionellen Vorsitz an diesem Monatsblatt für Dresdens Radler abgeben. In fast drei Jahren haben wir viele Erfahrungen gesammelt, jedoch auch einhellige Schwächen zugunsten von Routine eingebüßt. Für die Erhaltung dieses Sprachrohrs für die Radverkehrsbelange ab Anfang 1997 müßten sich ein oder mehrere Radbegeisterte mit Faible fürs Schreiben und Gestalten, einen Ruck geben und sich bei uns (Tel. dienstl. 0351/8299233) bzw. der ADFC-Geschäftsstelle möglichst frühzeitig melden, um den Übergang zu erleichtern.

Birgit und Karsten

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

Literatur rund ums Fahrrad

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

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

Trennung oder Mischverkehr?

Zwei Motive, spezielle Einrichtungen für den Radverkehr in Betracht zu ziehen, sind

- die Erhöhung des Radverkehrsanteils und
- die Reduzierung der Unfallrate.

Jonathan Toy untersuchte anhand von fünf Kriterien die Separation und die Integration des Radverkehrs.

Kohärenz

Ein zweites Netzwerk für den Radverkehr wird niemals so groß sein wie das bestehende Straßennetzwerk. Viele Straßen wurden bereits vor dem Aufkommen des motorisierten Verkehrs benutzt und verlaufen für nichtmotorisierte Fahrzeuge optimal bzgl. Routenlänge und Steigungen. Deshalb können getrennte Routen höchstens bestehende Straßen ergänzen, z. B. als Abkürzungen oder als Alternativen für Straßen, die von Radfahrern wegen Unattraktivität oder Gefährlichkeit gemieden werden.

Direktheit

Wegen der beschränkten Leistung des menschlichen Antriebes müssen getrennte Wege für Radfahrer mindestens so direkt sein wie die bestehenden Straßen. Das Maß für Direktheit ist die Zeit vom Start zum Ziel. Die Fahrtzeit wird neben der Weglänge unter anderem auch durch die Landschaft, Behinderungen durch Kreuzungen, andere Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt. Getrennte Wege ziehen neue Radfahrer dann an, wenn sie Zeiteinsparungen gegenüber ihrem jetzigen Verkehrsmittel bringen. Zeiteinsparungen kann man durch Abkürzungen, Wege entgegen Einbahnstraßen oder mit Wegen durch Orte, wo motorisierter Verkehr unerwünscht ist (z. B. Parks) erreichen. Getrennte Wege verursachen vielfältige Verzögerungen für Radfahrer: Auf getrennten Wegen haben Radfahrer häufig keine Vorfahrt an Kreuzungen. Benutzt ein Radfahrer hingegen die Straße, so profitiert er destomehr vom Vorrang der Hauptstraße, je wichtiger diese ist. Geringe Entwurfsgeschwindigkeiten bewirkten Verzögerungen für schnellere Radfahrer: So ist z. B. die Entwurfsgeschwindigkeit von 30 km/h für Haupttrouten, die in der CROW-Studie gefordert wird, viel geringer, als viele Radfahrer bei Rückenwind oder bergab fahren möchten. Da schnellere Radfahrer um Größenordnungen schneller als langsamere sind, kommt es zu Behinderungen beim Überholen durch zu schmale Wege.

Attraktivität

Abgesehen vom Freizeitradeln wird die Routenwahl nicht durch die visuelle Attraktivität eines Weges beeinflusst, Abkürzungen können also gut durch stillgelegte Industriegebiete geführt werden. Andererseits gibt es bei getrennter Führung des Radverkehrs durch einsame Gegenden Probleme mit der sozialen Sicherheit. Für Radfahrer, die sich frei bewegen und nicht an Verkehrsregeln halten wollen, ist die Integration in den allgemeinen Verkehr unattraktiv.

Sicherheit

Erhöhung der Sicherheit ist häufig die Hauptbegründung für getrennte Führung. Dabei weisen getrennte Radverkehrsanlagen (RVA) einige Defizite auf:

- * Ein Radweg, der den Bedürfnissen von Alltagsfahrern genügt, ist 2,5 m breit, mit Kurvenradien und Sichtdistanzen für Geschwindigkeiten von 40 km/h in der Ebene, 48 km/h bei 4% Gefälle und 64 km/h bei 6% Gefälle.
- * Da aber nicht nach diesen Geschwindigkeiten geplant und gebaut wird, sind getrennte RVA gefährlich bei normalen Geschwindigkeiten.
- * Radfahrer selbst halten die Verkehrsregeln auf getrennten Wegen nicht ein: die mangelnde Disziplin, in der Spur zu bleiben und die Kurven nicht zu schneiden, wird verstärkt durch die geringe Breite der Wege.
- * Womöglich befinden sich auch noch Fußgänger auf der Radverkehrsanlage.

Komfort

RVA müssen frei sein von Schlaglöchern, durchbrechenden Pflanzen und anderen Zerstörungen, wie es auch für Straßen selbstverständlich ist. RVA brauchen zusätzliche Reinigung, weil keine Autoreifen den Dreck von der Fahrbahn entfernen. Radfahren auf der Straße bedeutet schnelle und direkte Reise um den Preis von mentalen und physischen Unannehmlichkeiten durch den motorisierten Verkehr. Getrennte Wege vermeiden diese Belastungen, haben aber oftmals schlechte Oberflächen. Radfahrer werden auf ihnen ständig zum Bremsen und Beschleunigen wegen zu geringer Entwurfsgeschwindigkeiten gezwungen, werden von anderen Benutzern auf zu schmalen Wegen behindert und müssen an Kreuzungen Vorfahrt gewähren.

(aus Forschungsdienst Fahrrad, Nr. 272)



Erfolgsmeldung

Dresden hat, ganz unbemerkt von der Öffentlichkeit, schon vor längerer Zeit einen gigantischen Schritt zur Radverkehrsförderung getan: Wie auf dem Foto zu sehen ist, wurde per Verkehrsschilder der Zellesche Weg in eine Fahrradstraße umgewandelt. Rechts steht das Verkehrszeichen, welches die Fahrbahn zum Radweg erklärt - ganz wie bei der Alaunstraße. Nur ist man diesmal konsequenter gewesen! Von einer Ausnahmegenehmigung für Autos ("Kfz frei") ist nichts zu sehen, und auch das Halten wurde im Sinne eines zügigen Radverkehrsflusses untersagt. Da man begriffen hat, daß viele Radfahrer bei einer entsprechenden Fahrbahn schneller als 15 oder 20 km/h unterwegs sind, hat man die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 begrenzt. Die Fahrbahnteilung in eine linke, schnelle Überholspur und eine langsamere Spur für Genießer (und z.B. auch Skateboard-Fahrer) entspricht ganz den Anforderungen des Radverkehrs - sind doch die Geschwindigkeiten bei Radfahrern wegen der unterschiedlichen Kraftreserven viel breiter gestreut als im Kfz-Verkehr, wo Kondition keine Rolle spielt. Außerdem - die Stadt will sich entwickeln, die Zahl der Studenten wird nicht stagnieren, also mußte gerade hier dem Fahrradstau vorgebeugt werden. Ärgerlich nur wieder mal, daß sich kein Autofahrer an die Beschilderung hält. Woran das wohl liegen mag?

(Des Rätsels Lösung: Laut StVO müssen Verkehrsschilder rechts von der Fahrbahn stehen, auf die sie sich beziehen. Dieses Schild hier war leider nicht so gemeint)

Hinweise zum Fahrradparken

Das Fahrrad ist zum bedeutenden Wirtschaftsfaktor geworden: beim Einkauf, im Tourismus, bei der Gesundheitsvorsorge, bei der Umweltentlastung und der Belebung der Bauindustrie durch Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur tritt die wirtschaftliche Bedeutung noch deutlicher zutage als bei Fahrradproduktion, -handel und -zubehör. Die steigende Fahrradnutzung macht das Thema "Fahrradparken" wieder aktuell. Schon 1963 formulierten die "Vorläufigen Richtlinien für Radverkehrsanlagen" der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen (heute: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, FGSV) die Anforderungen an Fahrradparkeinrichtungen:

Zielnähe, leichte Zugänglichkeit, Bequemlichkeit, sicherer Halt, Vermeidung von Beschädigungen am Rad, die Aufstellung ohne Behinderung der Fußgänger sowie die Notwendigkeit zur Anpassung der Stellplatzzahl an die Nachfrage

waren die wichtigsten (immer noch aktuellen) Punkte. Die "Hinweise zum Fahrradparken" der FGSV aus dem Jahr 1995 greifen diese Punkte ausführlich auf und fordern "bedarfsgerechten Parkraum für die Fahrräder [...]". Bedarfsgerecht bedeutet: zahlenmäßig ausreichend, zielorientiert platziert und benutzer-

freundlich gestaltet." Nur in Ausnahmefällen ist die Zahl der vorzuhaltenden Fahrradstellplätze (anders als bei Kfz-Stellplätzen) vorgeschrieben. So können die Empfehlungen der FGSV Anhaltswerte für bedarfsgerechte Stellplatzzahlen liefern. Neben der benötigten Zahl der Stellplätze ist vor allem auch die Parkdauer zu berücksichtigen bei der Wahl des Abstellanlagentyps und der Anordnung der Stellplätze.

1	Wohnen	
1.1	Wohnungen allgemein	1 je 30m ² Gesamtwohnfläche
2	Lernen	
3	Arbeiten	
3.1	Arbeitsplätze	0,3 je Arbeitsplatz
4	Versorgung	
4.1	Verkaufsstätten	
4.1.1	Geschäfte für Waren des täglichen Bedarfs	1 je 25m ² Verkaufsfläche
5	Freizeit	
5.5	Private Besuche	
5.5.1	Privatwohnungen	1 je 200m ² Gesamtwohnfläche

Wo Fahrräder kurzzeitig geparkt werden (z.B. in Geschäftsnähe), sollten größere seitliche Abstände zwischen den Stellplätzen gewählt werden als in Langzeitparkanlagen (z. B. an Wohngebäuden, Arbeitsstätten ohne Publikumsverkehrs).

Je nach Einsatzzweck, verfügbarer Fläche,

Geschäftshaus
Daten des Bauvorhabens
Erdgeschöß:
1 Backwarenfiliale, 70 m ² Verkaufsfläche,
3 Beschäftigte
Obergeschöß:
2 Wohnungen je 60m ²
Berechnung der Orientierungswerte
Arbeiten (nach Ziffer 3.1):
3 Arbeitsplätze x 0,3 = 1 Fahrradstellplatz
Versorgung - Geschäfte (nach Ziffer 4.1.1):
70 m ² Verkaufsfläche : 25 m ² =
3 Fahrradstellplätze
Wohnen (nach Ziffer 1.1):
120 m ² Gesamtwohnfläche : 30 m ² =
4 Fahrradstellplätze
Freizeit - private Besuche (nach Ziffer 5.1.1):
120 m ² Gesamtwohnfläche : 200 m ² =
1 Fahrradstellplatz
<i>Für das Bauvorhaben sind 9 Fahrradstellplätze erforderlich.</i>

den Wartungsmöglichkeiten und den ästhetischen Anforderungen können einfache, aber auch überdachte Abstellanlagen, Fahrradboxen (für Langzeitparker an Haltestellen), Fahrradkleingaragen (abgeschlossener Raum für mehrere Fahrräder), aber auch große Fahrradparkbauten (für große Fahrräderzahlen z.B. an Bahnhöfen) errichtet werden, wobei teil- und vollautomatische Systeme zwar teuer sind, aber den Flächen- und Raumbedarf pro Fahrradstellfläche drastisch vermindern helfen.

(nach einem Artikel von Jürgen Göttsche in "Straßenverkehrstechnik, 2/96", S. 61 - 66)

"Das Neuseeland-Bike-Buch"

von Reinhard Pantke (Reise-Know-How-Verlag, 1996; DM 39,80)

Dieses Buch wurde schon lange von manchen Radfreunden für ihren Urlaub auf den Kiwi-Inseln ersehnt. Es vermittelt vielfältige Erfahrungen für Radler, die "gern in die Ferne schweifen" und die die Herausforderung und das Austesten körperlicher Leistungsgrenzen lieben.

Mit 1600 km Ausdehnung von Nord nach Süd bietet Neuseeland eine faszinierende Landschaft, ohne daß besondere Impfungen erforderlich sind. Immer mehr Abenteuerhungrige entdecken den Reiz, das "schönste Ende der Welt" im Fahrradsattel kennenzulernen, und Schriftzüge in deutscher Sprache an Fahrradwerkstätten und Verkaufsstellen machen deutlich, daß Radler aus Deutschland, denen man fast täglich auf den Straßen begegnet, hier willkommen sind. Nicht jeder wird gleichfalls wie der Autor 10.000 km durch Neuseeland und auf den Südpazifischen Inseln im Stück radeln wollen bzw. können. Doch auch für kürzere Neuseelandtouren bietet das Buch eine Fülle wertvoller Informationen, Tips und Anregungen, um in Kombination mit Bahn, Bus und Inlandflügen für 3 - 4 Wochen eine lohnende Route zusammenzustellen. Die Touren verlaufen durch eine abwechslungsreiche Landschaft, wie sie kaum ein anderes Land zu bieten hat: Fjorde und Südseestrände, Vulkanhochplateaus und Thermalgebiete mit Geysiren und Heißwasserseen, ausgedehnte einsame

Urwaldgebiete mit Farnbäumen, grandiose Wasserfälle und Glühwürmchenhöhlen sowie durch Großstädte (Auckland, Wellington, Christchurch) mit ihrem eigenen Flair.

Reinhard Pantke will mit seinem Buch anregen, Radtouren-Träume Wirklichkeit werden zu lassen. In 5 Teilen werden auf 406 Seiten wichtige Informationen über Reisevorbereitungen (Reiseformalitäten, Flüge, Rad und Ausrüstung), Land und Leute, Tips für günstige Reisezeiten, Unterkünfte und Fahrradmitnahme in Bus und Bahn, faszinierende Freizeitaktivitäten, Sehenswürdigkeiten und Nationalparks, Einkauf sowie Essen und Trinken. Ein ausführliches Kapitel vermittelt wichtige Informationen zu Botschaften und Fluggesellschaften, geeigneten Karten und Literatur, Feiertage, Geld, Post u. a. Auch die reizvollen Wanderrouten als Ergänzung zum Radfahren kommen nicht zu kurz. Wem Neuseeland nicht reicht, der kann seine Reise mit den Erfahrungen Reinhard Pantkes auf die südpazifischen Inseln Fiji, Westsamoa und Tonga ausdehnen.

Ein Einleitungsteil gibt Hinweise zum Gebrauch des Buches und zum Radurlaub in Neuseeland. Besonders hervorzuheben ist eine Fahrradabbildung mit den englischsprachigen Bezeichnungen für alle Fahrradteile sowie ein zusätzliches Mini-Wörterbuch mit Fahrradvokabeln, wo-

durch es u.U. möglich wird, telefonisch in einem Fahrradgeschäft oder einer Werkstatt nach bestimmten Ersatzteilen nachzufragen. Ein Tourenplaner in Form einer Neuseelandkarte mit den 10 im Buch beschriebenen bewährten Radrouten sowie die Routenskizzen zu den Teilabschnitten der Tour ermöglichen es, den Routenverlauf leicht nachzuvollziehen und nach eigenem Wunsch und Zeitbudget zu planen. Die Touren sind nach Lust und Laune kombinierbar und ausbaubar. Ein Sachwort- und ein Ortsregister ermöglichen ein schnelles Aufsuchen bestimmter Informationen.

Viele Schwarzweiß- und einige brillante Farbfotos liefern einen Vorgeschmack auf die beschriebenen Radtouren: 10 reizvolle Tourenvorschläge mit jeweils 4 bis 9 Etappen und einer Etappenlänge zwischen ca. 50 und 100 km, die auch für durchschnittlich trainierte Radtouristen mit geeignetem Fahrrad zu bewältigen sind. Das handliche Taschenbuchformat des Buches erweist sich als sehr praktisch: man kann es in der Lenkertasche oder auch einer Jackentasche griffbereit verstauen. Schließlich helfen eine Programmübersicht des Reise-Know-How-Verlags und ein Anzeigenteil für weitere Bike-Bücher, den richtigen Ratgeber für andere Reiseträume zu finden.

Johannes Meusel

Energie - woher und wie?

Das Fahrrad ist bepackt, die Speiche ist geflickt und auf geht es, das Ziel ist der Horizont... wenn da nicht dieser nagende Hunger wäre, und nach deftiger Brotzeit dieser drückende Magen! Nun gibt es allerorten Ernährungstips und Ernährungslehren, die Freiheit von allen Leiden und ewige Jugend versprechen. Das soll auch hier nicht Gegenstand der Erörterung sein, sondern ein paar allgemeine Faustregeln, die unter ambitionierten Radfahrern erprobt und bewährt sind. Zullererst die Hauptregel: **Is und trink, BEVOR du Hunger und Durst verspürst!** Sonst kommt der gefürchtete "Hungerast", der erstens zum Verschlingen zu großer Nahrungsquantitäten verführt und zweitens eine gute Weile den Spaß zumindest am sportlichen Radfahren verdirbt, da es eine Weile dauert, bis die Nährstoffe im Organismus angelangt sind und durch deren Verbrennung und Umsetzung der "Biomotor" wieder agil laufen kann.



Also lieber öfter und etwas weniger essen. Daß bei der Ernährung vor, während und nach der Tour komplexe Kohlenhydrate (Vollkornprodukte) bevorzugt werden sollen, hat sich mittlerweile fast überall herumgesprochen. Vorsicht bei "konventionellen" Müslieregeln, da diese sehr viel Zucker enthalten, und Hände weg von reinem, isolierten Traubenzucker! Das geht zwar alles sehr schnell ins Blut, aber danach kommt ein umso größeres Leistungstief. Nun bietet die Fitneßindustrie diverse Isoto-

nische Superpower-Wellnessdrinks an, denen sagenhafte Regenerierungsfähigkeiten zugesprochen werden. Meine Erfahrung: Da ist meistens hauptsächlich irgendwelcher Zucker drin und mensch kann sehr gut ohne leben. Ich bin vorigen Sommer Alpenpässe hoch und runter gefahren und habe meinen Durst mit stinknormalem Leitungswasser gelöscht (es war aber kein Dresdener...). Es muß also nicht einmal unbedingt Mineralwasser sein, das Beste zum Wiederbeschaffen der verlorenen Mineralstoffe und Spurenelemente soll sowieso Grünzeug aller Art sein. Meistens kommt Tee in die Trinkflasche, mein persönlicher Favorit ist der sogenannte "Rooibostee" (Rotbuschtee), gerühmt ob seines ausgewogenen Mineralstoffgehaltes. Wieviel soll nun die Radlerin (männliche inklusive) trinken? Ganz einfach: so viel, wie Durst vorhanden ist! Zu wenig ist genauso schlecht wie zuviel (falls man irgend-

welchen Mengenempfehlungen der Gesundheitsbranche genügen will). Wie könnte im groben ein Radfahrtag essenmäßig aussehen? Am Vorabend labt man sich am Besten an einer guten Portion VK-Nudeln, das füllt die Reserven auf. Das Frühstück ist Geschmackssache, manche Radler essen sogar nichts, manche eben erwähnte Nudeln, oder Müsli mit Früchten oder Vollkornbrötchen. On the Road befinden sich dann in der Trikot-/Pack-/Jackentasche meist irgendwelche Riegel oder Trockenfrüchte oder Studentenfutter, wobei eine Banane, ein frischer Apfel auch nicht zu verachten sind. Abends geht es wieder an's Reserven auffüllen, wobei ein frischer Salat nicht fehlen sollte. Naja, gegen EIN Bierchen ist bei all' der gesunden Kost auch nichts einzuwenden, enthält ja schließlich auch ein paar Mineralstoffe...

Daniel

ADFC auf weltgrößter Fahrradmesse

Wenn die IFMA vom 2. bis 6. Oktober ihre Pforten öffnet, ist der ADFC natürlich dabei. Zum diesjährigen Leitthema "Fahrradtourismus" wird er zum ersten Mal ein Messe-"Kino" einrichten, wo sich fahrradfreundliche Regionen und Betreiber von Radrouten per Video vorstellen. Desweiteren wird ein komplettes Reiserad ausgestellt und ein Radlercafé eingerichtet werden. Highlights sind in diesem Jahr die Prämierung eines Faltrades zum Fahrrad des Jahres (2.10., 10.00 Uhr am Stand) und eine Podiumsdiskussion zum Thema "Mountainbike und Naturschutz" (3.10., 16.00 Uhr, Ort bitte erfragen). Und natürlich werden am Informationsstand Literatur und Fahrradzubehör vorgestellt und Fragen zum Wirken des ADFC beantwortet.

Radfahren als effizienter Ersatz für das Auto

Das Ende vom Mythos des Öffentlichen Personenverkehrs

In der Debatte um den wachsenden MIV ist die Vorstellung weit verbreitet, daß durch Verbesserung von Geschwindigkeit und Komfort des ÖPV eine Reisequalität wie beim Auto zu erreichen sei. Deshalb werden hohe Investitionen in den ÖPV vorgeschlagen, zusammen mit Belastungen für den MIV, um den ÖPV zu finanzieren. Dieses "Ziehen und Schieben" soll den Umstieg vom MIV auf ÖPV bewirken. Dr. Mayer Hillman vom Policy Studies Institute in London bezweifelt jedoch, daß die Konzentration auf den ÖPV sinnvoll ist, und führt dafür u. a. folgende Gründe an: Die Umweltbelastungen (Gefahr, Lärm, Schmutz, Treibhausgas) durch ÖPV sind gar nicht so viel geringer als durch den motorisierten Individualverkehr. Die Tür-zu-Tür-Reisezeit von Autobenzutzern ist typischerweise viel geringer als von Bus- oder Bahnbenutzern. Bahnverkehr kann schneller als Autoverkehr auf Strecken über 50 km Länge sein, aber Probleme, wie beispielsweise zum Bahnhof zu gelangen, verhindern stärkere Eisenbahnnutzung. Durch die Kombination Rad und Bahn können hier höhere Anteile erreicht werden. Auch wenn viel Geld in qualitativ hochwertigen ÖPV investiert wurde, so waren die Ergebnisse enttäuschend. Die

1000 Kilometer "Wallfahrt"

Auf dem Fahrrad von Venedig nach Dresden

8 Radfahrer aus Bayern und Sachsen trafen am Sonntag, dem 18. August an der Dresdner Frauenkirche ein. Sie waren am 9. August in Venedig an der dortigen Marienkirche gestartet und unterwegs in zahlreichen Marienklöstern und -kirchen empfangen und zuletzt in Pirna und Hosterwitz. An diesen "Wallfahrtstationen" und bei freundlichen Sponsoren hatten sie ca. 20.000 DM gesammelt. Auch ein Vertreter des ADFC Sachsen/Dresden begrüßte die engagierte Radler, die auf ihre Weise "sanften Tourismus" praktiziert hatten. Nach dieser verkehrsökologischen Demonstration erscheint es unverzichtbar, an der Dresdner Frauenkirche künftig einen leistungsfähigen Fahrradständer zu installieren. D.B.

Systeme wurden teurer als geplant, transportierten weniger Passagiere als prognostiziert und konnten nur relativ wenige Autobesitzer zum Umsteigen bewegen. Da die meisten Leute gehen können und es in Ländern, in denen wenig für den Radverkehr getan wird, bedeutend mehr Fahrräder gibt als genutzt werden, sieht Hillman ein großes Potential für den nicht-motorisierten Verkehr: die kürzeren Strecken zu Fuß, die meisten anderen Strecken mit dem Rad. In den Niederlanden besteht auf letzteren Strecken ein Verhältnis von 14:1 für das Radfahren gegenüber dem ÖPV. Hillman kritisiert, daß keine Kostenvergleiche zwischen Investitionen in den ÖPV und Investitionen in den nicht-motorisierten Verkehr gemacht werden. Berücksichtigte man auch soziale, Umwelt- und Gesundheitsaspekte, so gibt es wenig Zweifel, daß die typischen Kosten für ÖPV mehrere hundertmal so hoch wie für Fahrradinfrastruktur sind: Die vorgeschlagenen 2000 Kilometer Fahrradnetzwerk in London kosten dasselbe wie 400 m U-Bahn. Auch wenn ÖPV eine wichtige Rolle bei längeren Reisen spielt, so würden Investitionen ins Radfahren und Gehen sehr viel günstiger sein.

(aus Forschungsdienst Fahrrad, Nr. 270)

In der letzten Speiche wurde es bereits erwähnt: Die Stadtverwaltung hat im Zentrum von Dresden in den letzten Monaten einige (diebstahlsichere) Fahrradabstellanlagen neu errichten lassen. Als Service für Speiche-Leser hier die einzelnen Standorte der **Anlehnbügel**:

- * Hauptstraße
- * vor der Herkuleskeule
- * Pirmascher Platz/Ringstraße
- Orion-Beta-Parker:
- * Bahnhof Neustadt
- * Albertplatz
- * gegenüber von Kleinem Haus
- * vor dem Umweltzentrum
- * Schwimmhalle Freiburger Straße
- * Kulturpalast Wilsdruffer Straße

Kurznotizen

- ☞ Die in der letzten Speiche angegebene Privattelefon-Nr. von J. Meusel ist nicht mehr gültig; die richtige Nummer lautet 0177/3506827. Wir bitten um Entschuldigung.
- ☞ Um eine Weltneuheit, den Helm Spiegel, wird es u. a. bei unserer nächsten Versammlung am 4. September gehen.
- ☞ Mit der Einführung höherer Tarife bei den Dresdner Verkehrsbetrieben ist Abo-Card-Inhabern ab Dezember die kostenlose Mitnahme eines Fahrrades gestattet.

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, Rehfelder Str. 33, 01127 Dresden
Preis: siehe GRÜNHORN-Impressum (für aktive Mitstreiter und ADFC-Mitglieder Jahresabonnement 15,- DM)
Bankverb.: Sparkasse Dresden (BLZ 850 551 42)
Kontnr.: 343-05-1659
Konto-Inh.: ADFC Dresden
Redaktionschluss ist jeweils der 4. Montag im Monat. Nachdrucke sind bei genauer Quellenangabe und Belegexemplar gestattet. Namentlich gezeichnete Beiträge gehen nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion wieder.