

November 11/97

## Carmen Hagemeister – die neue Vorsitzende der Ortsgruppe Dresden des ADFC



Will im nächsten Jahr bei der Durchsetzung der StVO-Novelle richtig Druck machen – Carmen Hagemeister, die neue Vorsitzende unserer Ortsgruppe.

Am 1. Oktober war Wahltag bei der IG Radverkehr. Eine Ära sollte zuende gehen. Dr. Manfred Zweynert, unter dessen engagiertem Vorsitz die Dresdner ADFC Ortsgruppe lange Jahre erfolgreich gearbeitet hatte, wollte, in diesem Jahr das Rentenalter erreichend, das Ruder einem/einer jüngeren übergeben und stellte sich nicht mehr zur Wahl. Auch von dieser Seite aus noch einmal herzlichen Dank für die geleistete Arbeit!

### zur Person:

Dr. Carmen Hagemeister

Jahrgang 1963

Psychologin

nach Studium und Promotion in Aachen seit nunmehr 4 Jahren als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Dresden tätig seit 1990 Mitglied im ADFC

Besitzerin von 3 Fahrrädern: ein rotes, ein kleines, ein feines.

### Schwerpunkthemen für die nächste Zeit:

Durchsetzung der StVO-Novelle.

Halten des hohen Niveaus und der Vielfalt der bereits laufenden Aktivitäten.

Bessere Präsentation der Arbeit in der Öffentlichkeit

### Wünsche:

Mitgliederversammlungen am 1. Mittwoch im Monat wieder so attraktiv machen, daß auch neue Leute zum ADFC finden.

Nun ist es bei einem derart zeitaufwendigen Ehrenamt bekanntlich nicht ganz unproblematisch, Kandidaten zu finden. Es verwundert daher nicht, daß es um das Amt des Vorsitzenden keine Kampfabstimmung gab. Carmen Hagemeister hatte sich bereitgefunden und wird in den nächsten zwei Jahren dem Dresdner ADFC vorsitzen. Unterstützung finden wird sie dabei bei ihrem Stellvertreter Daniel Rohark, Schatzmeisterin (welcher Schatz?) bleibt Ute Hultsch.

## Auch 1997 wurde wieder gebaut...

Das Jahr geht zuende – Grund für Deine Rückschau. Ausführlich soll dieses erste Jahr, in welchem die neue Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung bei der Stadtverwaltung tätig war, in der nächsten Speiche unter die Lupe genommen werden. Hier vorerst nur eine Übersicht zu den gebauten Neuigkeiten.

Die umfangreichste 1997 realisierte Maßnahme betrifft 1,6 km Elbradweg zwischen der westlichen Stadtgrenze und der Autobahnbrücke. Hier wurde ein sandgeschlämmter Weg gebaut – Gesamtkosten ca. 400.000 DM. Im Anschluß daran wurde ein Stück der Uferbefestigung (der ehemalige Leinpfad) vom Bewuchs und Dreck befreit und für die Asphaltierung vorbereitet.

Radverkehrsanlagen wurden außerdem stellenweise beim Straßenumbau mit geschaffen – wenn auch in sehr unterschiedlicher Qualität. Auf der Chemnitzer Straße wurde z.B. eine für die Platzverhältnisse optimale (und in Dresden bisher neue) Lösung gewählt: Beidseitig sind Schutzstreifen für die Radfahrer auf der Fahrbahn abmarkiert. Die in der Mitte verbleibende Fahrbahnbreite reicht für die Begegnung von zwei Pkw aus. In den seltenen Fällen, in denen sich zwei Lkw begegnen, können diese den Schutzstreifen des Radverkehrs mitbenutzen.

Ganz anders dagegen an der B 172: Radwege nagelneu und trotzdem in Linienführung und Bauausführung oft hinter dem Stand der Technik und den Straßenbauregelwerken zurückbleibend – eigentlich nur als Steuerverschwendung zu bezeichnen.

Zugunsten des Radverkehrs wurden außerdem mehrere gezielte kleinere Maßnahmen realisiert, wie das Straßen- und Tiefbauamt kürzlich mitteilen konnte. Einige basieren auf Anregungen des ADFC, die wir entweder in Ortsbegehungen mit der Stadtverwaltung zwischen 1991 und 1995 gegeben hatten, oder auf dem Maßnahmenpapier, welches wir 1995 dem Oberbür-



**Der neue Angebotsstreifen auf der Chemnitzer**

germeister zum Radfahrttag in die Hand gedrückt hatten. Im einzelnen wurde folgendes realisiert:

\* Am Alaunplatz wurde die Anbindung der Alaunstraße verbessert, am Albertplatz die Bordabsenkungen der Fußgängerfurten (Querung Bautzner Str.) verbreitert, so daß der Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern an den Aufstellflächen nun etwas entschärft ist.

\* Vom Carolaplatz aus wurde mittels Bordabsenkungen und einem weißen Strich auf dem Gehweg eine vom Kfz-Verkehr ungestörte Überquerungsmöglichkeit der Carolabrücke geschaffen. Nach wie vor bleibt allerdings die Frage, wie es für den Radverkehr vor und nach diesem Teilstück weitergeht.

\* An der Karcherallee wurde zwischen Tiergartenstr. und Basteiplatz der Rad- und Gehweg ausgebaut. Das für die Radfahrer schwierigste Stück, nämlich die anschließende Eisenbahnunterführung und die Rayskistraße, steht allerdings noch zur hoffentlich baldigen Lösung an.

\* Auf der Königsbrücker Str. wurden einige Borde abgesenkt und stadtwärtig der Gehwegbereich zwischen Stauffenbergallee und Bischofsweg für die Radfahrer freigegeben.

\* An der Körneritzstraße wurde an der Einmündung der Ehrlichstraße ein Baufehler aus der ersten Hälfte der 90er Jahre korrigiert, indem die Bordabsenkung jetzt ohne Radwegverschwenkung angelegt wurde.

\* Am Postplatz kann man jetzt aus Richtung Theaterstraße zur Wilsdruffer fahren – die Borde wurden abgesenkt und die Verbindung durch Markierung und Beschilderung freigegeben.

\* Der ungeschickte Versuch von 1994, den Wurzelbereich eines Baumes am Rosa-Luxemburg-Platz (aus Richtung Hoyerswerdaer Str.) mittels Betonpflaster von 4 cm Lückenbreite im Radwegbereich unversiegelt zu lassen, wurde jetzt durch den Austausch desselben gegen lückenloses, aber trotzdem wasserdurchlässiges Betonpflaster korrigiert.

\* An der Teplitzer Straße (B 172) wurde eine Verbindung zur K.-Fröhlich-Str. für Radfahrer hergestellt.

\* An der Reicker Straße werden die Radfahrer nicht mehr auf die engen Gehwege gezwungen, sondern können nun zwischen Fahrbahn und Gehwegen wählen.

\* Außerdem sollen in diesem Jahr noch insgesamt etwa 330 diebstahlsichere Fahrradabstell-

plätze (d.h. etwa 40 Abstellanlagen) an verschiedenen Stellen in Dresden realisiert werden.

Alle diese kleinen, für den Radverkehr aber recht effektvollen Maßnahmen kosteten zusammen etwas mehr als eine Viertelmillion Mark. Neben diesen baulichen Maßnahmen in Regie des Straßen- und Tiefbauamtes gab es noch mehrere verkehrsorganisatorische Veränderungen, welche in der AG Radverkehrsförderung besprochen und umgesetzt wurden, wie z.B. der Radfahrstreifen an der Hertha-Lindner-Str./Schweriner Str.. An den Kommentaren im Text wird aber schon deutlich, daß es für eine Stadt von der Größe Dresdens pro Jahr wesentlich mehr derartige Maßnahmen geben muß, sofern Sie, lieber Leser, zu Ihren Lebzeiten noch ein einigermaßen lückenloses Radverkehrsnetz in Dresden erleben wollen. Deutlich wird dies auch am ersten Teilstück der Veloroute Gorbitz-Stadtzentrum: Mittlerweile projektiert, hapert die Umsetzung noch an den Finanzen. Und so können dreißigtausend Einwohner der Wohnsiedlung ihr Stadtzentrum immer noch nicht bequem und sicher per Fahrrad erreichen.

Insgesamt steht in Dresden für den Radverkehr zuwenig Geld zur Verfügung: 8 % aller Wege werden mit dem Rad zurückgelegt, doch nur 0,5...2 % des Verkehrs- etats stehen dafür zur Verfügung.

Wie erfolgreich eine konsequente Radverkehrsförderung sein kann, zeigen neueste Zahlen aus Troisdorf. Das Siebzig-

## Die geänderte StVO - welche Konsequenzen für Dresden?

Als erste der im Stadtrat vertretenen Parteien wird sich die AG Verkehr von Bündnis 90 / Die Grünen am 17. November mit der zugunsten des Radverkehrs geänderten StVO und dem Handlungsbedarf für die Stadt Dresden auseinandersetzen. Es ist zu hoffen, daß die anderen Stadtratsfraktionen ähnliches vorhaben, denn schließlich muß noch für 1998 ein Finanzpaket geschnürt werden. So müssen die Radwege entweder bis 01.10.98 instandgesetzt (damit sie die geforderten Qualitätskriterien erfüllen) oder umbeschildert werden. Genauso wird es notwendig sein, an vielen Stellen der Stadt die Furtmarkierungen an Vorfahrtstraßen zu ergänzen, damit dem Gesetz genüge getan wird. Wir sind gespannt!

tausend-Einwohner-Städtchen nahe Köln hat im Rahmen eines Modellvorhaben in acht Jahren etwa 26 Millionen DM in den Radverkehr investiert. Das Ergebnis: wurden 1988 ca. 16 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, so stieg dieser Anteil bis 1996 auf 21 % bei einem gleichzeitigen Rückgang der mit dem Auto zurückgelegten Wege von 57 auf 52 %! Fanden 1988 noch 87 % der Bevölkerung, daß Radfahren ein großes oder sehr großes Unfallrisiko sei, so sank dieser Anteil 1996 auf 44 %. Senioren fahren heute doppelt so häufig Rad wie vor acht Jahren. Auf Dresden umgemünzt, wäre für eine ähnliche Erfolgsgeschichte innerhalb von acht Jahren ein Gesamtbetrag von etwa 170 Mio DM zu investieren (d.h. pro Jahr 21 Mio DM). Ein hoher Betrag? Keinesfalls! Dresdens Stadtväter tragen sich zur Lösung von punktuellen Problemen des Autoverkehrs mit Großprojekten, von denen ein einziges über 100 Mio DM kosten soll (es können auch mal 200 Mio sein, wie das Beispiel Waldschlößchenbrücke zeigt). Allein die jährlichen Folgekosten für Unterhaltung und Wartung dieser Großbauten werden in ihrer Summe den wünschenswerten Radverkehrsetat überschreiten. Es gibt also durchaus Handlungsspielräume für die Politik. Ein gutes Zusammenspiel von Förderpolitik des Freistaates Sachsen und städtischer Politik zugunsten des Radfahrens könnte hier interessante Perspektiven eröffnen. Wann geht es los?

mh

**Ein Kompromiß** zu Lasten des Radverkehrs wurde jetzt zwischen Freistaat Sachsen und der Stadt Dresden bei der Königsbrücker Straße geschlossen: Damit die Herren aus der Staatsregierung ein wenig zügiger zum Flughafen geschaukelt werden können, wird der geplante Radweg weggelassen und die Straße so breit gemacht, daß zwei Autos nebeneinander fahren können. Die Verkehrssicherheit der Radfahrer interessiert dabei wohl nicht. Eine Arroganz, welche den Älteren unter den Lesern bekannt vorkommen dürfte.

# Die Mobilmachung, die keine ist

Prof. Knoflacher, Gastdozent aus Wien, an der TU Dresden

Am 14.10.97 konnte die TU Dresden einen Gast der besonderen Art begrüßen: Prof. Knoflacher, Inhaber des Lehrstuhles für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Wiener Universität, war nach Dresden gekommen, um über Verkehr in Städten zu sprechen.

Mit seinen ungewöhnlichen und auch provozierenden Ideen in Sachen umwelt- und menschengemäßer Verkehr hat sich Prof. Knoflacher natürlich nicht nur Freunde geschaffen, der Hörsaal war jedenfalls voll besetzt. Der Vortrag selber, an Eloquenz und Gedankenschärfe kaum zu überbieten, läßt sich nicht mit ein paar dünnen Worten zusammenfassen – so etwas muß man selbst erlebt haben. Charmant, mit gepflegtem Wiener

Dialekt, werden gängige, weithin akzeptierte Annahmen über die Notwendigkeiten und auch so segensreiche Wirkungen des motorisierten Kraftverkehrs zerpfückt.

Selbst als Autokritiker ist man über die Tiefe der Gedanken, die neuen, ergreifend stimmigen Sichtweisen überrascht.

Hat uns das Auto mobil gemacht? Nein, der Mensch ist mobil, nur die Art, wie er dies ist, kann verändert werden.

Zumeist wird der Anstieg der Motorisierung als Anstieg der Mobilität fehlinterpretiert, daß im gleichen Maße die Mobilität per Pedes, mit dem Rad und dem ÖPNV zurückging, wird meist unterschlagen.

Der Mensch besitze keine evolutionären Erfahrungen mit hohen Geschwindigkeiten in horizontaler Richtung, unsere Sinnesleistung ist begrenzt. Deshalb muß für hohe Geschwindigkeiten die Natur vereinfacht werden, das Ergebnis ist die Autobahn, in der die Anzahl der aufzunehmenden Sinneseindrücke pro Längeneinheit am niedrigsten ist, und die von Knoflacher als „dümmste Planungsaufgabe“ bezeichnet wird. Leider wird da das meiste Geld verdient, O-Ton Knoflacher „Dummheit wird bezahlt“!

Anlagen des Fußverkehrs richtig zu planen, sei hingegen nur den schlauesten Köpfen vorbehalten (wird sich wohl mit Radverkehrsanlagen nicht anders verhalten, der Autor)...

Knoflachers These lautet: Das Auto hat uns in einer ganz tiefen evolutionären Schicht erwischt, da es uns vorgaukelt, einen Weg mit dem geringsten Einsatz an Energie zurücklegen zu können. Unser archaischer „Energiemanager“, sonst eine nützliche Fähig-

keit, übertrumpft in diesem Falle also die allzu dünne Schicht der Zivilisation, der erworbenen Kultur. Das wird auch durch den Umstand bekräftigt, das mit zunehmender

Motorisierung die Fahrzeuge weniger Wert transportieren. Die physische Mobilität steigt, wohingegen die geistige sinkt (Frei nach dem Motto: Wer's nicht im Kopf hat, hat's in den Beinen!).

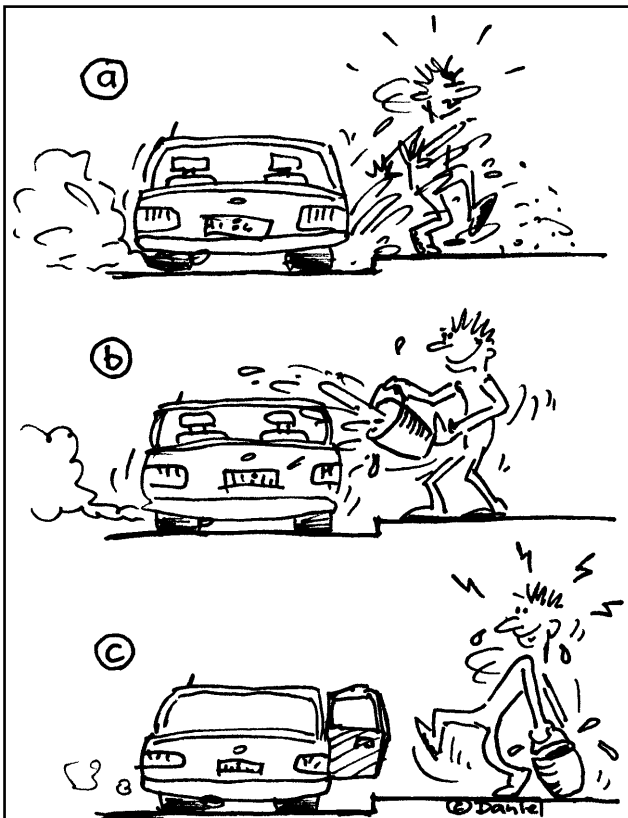
Knoflachers Gegenmittel beinhaltet eine völlige Neuaufteilung des Verkehrsraumes: Schmalste Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr, ein üppiges Angebot für den nichtmotorisierten Verkehr.

Dann wäre auch einer „Verdünnung“ der Städte Einhalt geboten, die ab einer gewissen Rate der Motorisierung einsetzte (ca. 200 PKW/1000 Einwohner). Die Stadt, so Knoflachers Vision, würde wieder zu der werden, die diesen Namen auch verdient: Ort der Kultur, des Aufenthalts, der vielfältigsten Funktionen, mit wahrhaft menschlichen und deshalb fußgängergerichten Dimensionen.

Und das Fahrrad? Das Fahrrad ist vermutlich das einzige technische Fortbewegungsmittel, das quasi „stadtstrukturneutral“ ist, durch dessen Existenz mithin die Stadt als solche nicht zerstört wird. Welch Ermüdung aus des Herrn Professors Munde...

dr

„Das Auto hat uns in einer ganz tiefen evolutionären Schicht erwischt, da es uns vorgaukelt, einen Weg mit dem geringsten Einsatz an Energie zurücklegen zu können.“



Ⓐ: Normalzustand. Autos bespritzen Fußgänger.

Ⓑ: Warum nicht einmal umgekehrt? Passanten bespritzen Autos? Ⓒ: Verbesserungsvorschlag. Warten, bis die Autotür aufgeht.

[rauche-folie v. Prof. Knoflacher]

## Speiche

Informationen der IG Radverkehr, Ortsgruppe des ADFC, Landesverband Sachsen e.V. im Umweltzentrum Dresden, Schützengasse 16, 01067 Dresden email: michael.strey@sz-online.de

verantwortlich i. S. d. P. G.: Michael Strey

Redaktion & Vertrieb: M. Strey, M. Haase, D. Rohark, J. Meusel, U. Hultsch

Erscheinen: monatlich

Preis: siehe GRÜNHORN-Impressum (für ADFC-Mitgl. Jahresabo DM 15,-)

Bankverbindung:

Kto-Nr. 343 05 1659, Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 551 42), ADFC Dresden

Redaktionsschluß:

jeweils der 4. Montag im Monat.

Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Nachdruck unter Angabe der Quelle erwünscht.

## November

### Mittwoch 5.

19.00 Umweltzentrum  
**Offenes Treffen** der Ortsgruppe

### Montag 10.

19.30 Fahrradbibliothek  
Wilh.-Franke-Str. 26 bei Meusel  
DIA-Vortrag (von N. Pfitzner)  
**„Neuseeland per Rad“** – Südinsele: Traumhafte Fjordlandschaft, Marlborough Sounds und Maritim National Park

### Mittwoch 12.

19.00 Café im Umweltzentrum  
**Radlerstammtisch**

### Montag, 17.

19.30 Fahrradbibliothek  
Wilh.-Franke-Str. 26 bei Meusel  
DIA-Vortrag **„Der wilde Westen Europas“** – Radwandern in der Bretagne

### Mittwoch, 26.

19.00 Uhr Umweltzentrum  
**Aktiventreffen**

## Dezember

### Mittwoch, 3.

19.00 Umweltzentrum  
Offenes Treffen der Ortsgruppe - **Weihnachtsfeier**.  
Bitte Teller, Tasse/Becher, Gebäck o.ä., Kerze mitbringen!

### Mittwoch, 10.

19.00 Café im Umweltzentrum

**Radlerstammtisch**

### Mittwoch, 17.

19.00 Umweltzentrum  
**Aktiventreffen**

## Der Winterkälte trotzen

Schon künden die ersten Nachtfröste die kommende Kälteperiode an, aber noch ist es nicht zu spät, sich Winterfest zu machen.

Kalte Hände und Lauscherchen müssen nicht sein! In ersterem Fall haben sich bei allen befragten Testpersonen fingerkuppenlose Handschuhe mit einem überstülpbaren Fausthandschuhteil hervorragend bewährt! So kann man das Rad ab- oder die Wohnungstür aufschließen, ohne den Handschuh ausziehen zu müssen. Fährt man dann weiter, oder ist gerade ein hoher Berg bezwungen und die Abfahrt lockt: Wärme-klappe drüber und los geht's! Sollten einem dabei die Ohren frieren, empfehlen sich die sogenannten „Hot Ears“ von Riese und Müller.

Zwei Faserfleeceteile werden so an der Helmberiemung befestigt, daß sie wohlge- weich die Ohren erwärmen. Vorteil zum Stirnband unterm Helm: Die Dinger sind fest am Helm, man kann sie im Winter weder vergessen noch verlieren (Tip für bastelfreudige Radfahrer: Ich benutze selbstgebastelte „Heiße Ohren“, man kann die Idee recht gut abkupfern). Wird es dann aber noch kälter, empfiehlt sich zusätzlich eine dünne Unterziehmütze unterm Helm. Zuweilen sind noch dünne Helmüberzüge erhältlich,

die die im Sommer sehr erwünschte Funktion der Lüftungsschlitze einschränken. Helmmuffel sollten beim Mützenkauf darauf achten, daß die Ohren und auch der Hinterkopf gut bedeckt sind. Das sieht zwar nicht immer ganz obercool aus, ist aber sehr nützlich – wie sagte Großvater nicht immer: Zieh dich warm an, das rächt sich alles 20 Jahre später, und dann wirst du an mich denken...



Wo wir gerade bei Großvater sind, dürfen wir auch die Mahnungen bezüglich der verkühlten Nieren nicht vergessen. Da gibt's neuerdings solche Faserpelz-Nierengurte, früher gab es ja nur heiße Kirschkerne. Wer's traditionsbewußt mit Schurwol-

le hält, muß sich allerdings in Ortophädie- oder auch Reformhäusern umsehen.

Für beziehungsweise gegen kalte Knie habe ich noch kein Patentrezept gefunden:

Die hochfunktionellen Winterhosen sehen im Büro nicht so chic aus, und mit Unterhose zerfließt man in warmen Räumlichkeiten. Leider haben sich sogenannte Überkniesocken nicht bewährt, irgendwie ringeln die sich dann immer wieder unter das Knie – wiewohl Kniebundsocken unter der Jeanshose winters sehr angenehm sind.

Müssen wir jetzt den Strumpfhalter neu erfinden? Was sagt der baye- rische Trachten- und Jodelverein zu dieser mißbräuchlichen Verwendung bajuwarischen Kulturgutes?

Diese und andere Fragen werden wohl in der nächsten Speiche erschöpfend beantwortet werden...

dr

## Öffnungszeiten

- Geschäftsstelle im Umweltzentrum, Schützengasse 16, 2. Stock: Mo 8–10 Uhr, Mi 15–19 Uhr
- „Fahrradpunkt“, Wallstraße 19/21, im Fahrradgeschäft „Avanti“: Mittwoch bis Freitag 14–17 Uhr.
- Fahrradbibliothek J. Meusel, Wilhelm-Franke-Str. 26: Mo, Mi, Fr 18.30–21 Uhr, möglichst nach Voranmeldung (Tel. 44 11 611)

## Rad i.O. – die Fahrradselbsthilfwerkstatt der TU – sendet wieder...

und das zu folgenden Zeiten: **Dienstag 11.30-14.30 Uhr** und **Mittwoch 15.00-18.00 Uhr**. Sendeort und Telefonfrequenz: Sportbaracke Zellescher Weg zwischen Sportplatz und Seminar- gebäude, Tel.: 0351/4634485.