

frühjahr 2013

REFLEKTOR

Magazin für Mobilität, Verkehrspolitik und Fahrradkultur.

Herausgegeben vom ADFC Sachsen e.V.

Rotlicht in Paris

ADFC jetzt auch in Bautzen

Zufrieden?



www.littlejohnbikes.de

Ein Little John Bikes
MOMENT

**ENDLICH RADFAHREN!
BEI UNS MIT FAHRSPAß-GARANTIE:**



Alle Inspektionen kostenlos – ein Fahrradleben lang!

Shops in Sachsen:

- 🏠 4 x in Dresden
- 🏠 3 x in Leipzig und 1 x in Markkleeberg
- 🏠 1 x in Chemnitz, Görlitz, Bautzen, Neukirch

Little John Bikes®
Begeisterung erfahren



Prolog

An vielen Stellen in der Stadt ist es schon deutlich zu sehen: Das Fahrrad ist zurück. Mit jedem Frühling wechseln mehr Menschen auf Muskelkraftantrieb und schätzen dabei die schnelle, effiziente und gesunde, sanft dahingleitende Fortbewegung auf zwei Rädern. Während die einst emotionale Beziehung zum Automobil sich zusehends zwischen kritischer Distanz und nüchternem Pragmatismus einpendelt, entdecken die Deutschen das Fahrrad als ihr neues mobiles Freiheitssymbol. Neben den Millionen neuen Radfahrern der letzten Jahre müssten diese Entwicklung auch die politischen Entscheidungsträger bereits mitbekommen haben, könnte man meinen.

Doch das rasante Comeback des Fahrrads scheint kein Selbstläufer zu sein: Der Fahrradklima-Test des ADFC zeigt, dass die Zufriedenheit der Radfahrer mit den Bedingungen für's Radfahren nicht ansteigt, sondern sinkt. Münster – immer als blendend vorbildliche Radfahrkommune präsentiert – rutscht in der Bewertung der Nutzer deutlich ab. Ganz zu schweigen von den sächsischen Städten. Und nicht, dass nur der eine oder andere Radweg hier und da mal ein wenig Unmut erregen würde. Viele Radfahrer beschleicht ganz generell – von der Wahrnehmung des Themas durch Politik und Verwaltung bis zum alljährlich nicht stattfindenden Winterdienst auf Radwegen – das ungute Gefühl, im falschen Film gelandet zu sein. Gerade beim Fahrrad-Thema hat sich die Schere zwischen Sonntagsreden und Wochenhandeln in den letzten Jahren enorm geöffnet.

Derzeit investiert der Bund unter einem Euro pro Einwohner und Jahr in den Radverkehr und lässt das Thema weitgehend an den klammen Kommunen hängen. Es ist allzu offensichtlich, dass Bundesverkehrsminister Ramsauer mit dem phänomenalen Aufstieg des Fahrrads in den letzten Jahren und den damit verbundenen Fragen einfach nichts anfangen kann. Mit seinen Ergüssen über „Kampfradler“ kann er gleichwohl politisch schon länger keinen Stich mehr machen. Ob mit oder ohne Ramsauer: Der Bund und die Länder werden im Lichte der enormen Dynamik des Radverkehrs ihre bislang weitgehend inaktive Position nicht mehr lange halten können.

Herausforderungen für die Zukunft warten aber auch auf den ADFC. Wir müssen uns darauf einstellen, immer öfter von Akteuren angesprochen zu werden, die sich bisher für das Fahrrad nicht wirklich interessiert haben. Auch wird die Palette der Themen breiter, bei denen vom ADFC kompetente Antworten erwartet werden. Vor allem aber brauchen wir mehr Unterstützer, um politisch in dieser spannenden Zeit einen ausreichend langen Atem zu haben und wirklich etwas bewegen zu können.

An alle Leser, die noch nicht Mitglied im ADFC sind, deshalb hier die dezente Empfehlung, sich das doch noch einmal ganz genau zu überlegen.

Konrad Krause



Unser Titelbild zeigt eine neue Fahrrad-Querung in Dresden. Sie führt über die stark befahrene Große Meißner Straße, ein Relikt aus der Zeit der „autogerechten Stadt“. Foto: Herr Krause



Konrad Krause ist Chefredakteur dieses Magazins.

Foto: Frau Krause

INHALT

Titelthema	Regional	Sachsen	Rubriken
4 Zusammen oder getrennt?	10 Dresden 12 Leipzig	18 Dübener Heide will Radregion werden	17 Beitrittsformular 19 Kontakte, Fördermitglieder, Impressum
Perspektiven	14 Chemnitz 15 Bautzen	18 Neues Bett+Bike-Verzeichnis erschienen	

Zufrieden?

Von Konrad Krause

Neben Münster und Bremen, die schon länger als Fahrradstädte galten, arbeiten seit einigen Jahren immer mehr Kommunen an einem fahrradfreundlichen Image. Schon vor ein paar Jahren beanspruchte Greifswald mit einem Radverkehrsanteil von 44% aller zurückgelegten Wege den Titel „Fahrradhauptstadt“ für sich, München hat es sich zum Ziel gemacht, „Radlauptstadt“ Deutschlands zu werden und in Frankfurt arbeitet seit ein paar Jahren als Teil der Stadtverwaltung ein vierköpfiges Radfahrbüro an den vielen kleinen Schritten zur fahrradfreundlicheren Mainmetropole.



Immer mehr Städte versprechen sich durch die engagierte Förderung des Radverkehrs handfeste Vorteile: Fahrradstädte brauchen weniger Verkehrsraum, haben Lärm- und Feinstaub im Griff und eine insgesamt zufriedener Bevölkerung als Städte, die auf die Bevorzugung des Autos setzen. Dabei wirken sich Aspekte wie Zufriedenheit oder Ärger sehr stark auf die individuelle Entscheidung aus, mit dem Rad zu fahren oder es eben doch stehen zu lassen. Neben „harten Fakten“ wie den Investitionen in fahrradfreundliche Infrastruktur oder den Kennziffern der Verkehrssicherheit ist die Zufriedenheit der Radfahrer ein zentrales Kriterium für den Erfolg oder Misserfolg einer Radverkehrsstrategie. Diese Motive und Befindlichkeiten der Radfahrer näher zu beleuchten, ist Ziel des Fahrradklima-Tests, den der ADFC inzwischen in der fünften Auflage organisiert hat.

Im Vergleich zum letzten Test im Jahr 2005 hat sich die Teilnehmerzahl verdreifacht. Über 80.000 Radfahrer haben die Bedingungen fürs Radfahren in Deutschland anhand von 27 Fragen auf einer Skala von 1 bis 6 bewertet. Wäh-

Der Fahrradklimatest in Zahlen

	2005	2012
Teilnehmer bundesweit	ca. 26.000	ca. 80.000
Anteil ADFC-Mitglieder	23 %	19 %
Teilnehmer in Sachsen	893	3014
Anzahl bewerteter Städte bundesw.	142	332
Anzahl bewerteter Städte in Sachsen	5	12

rend es 2005 noch einige weiße Flecken auf der Landkarte gab, sind diesmal alle 80 deutschen Städte über 100.000 Einwohner dabei. Darüber hinaus 252 weitere Gemeinden verschiedenster Größe. Auch in Sachsen ist die Zahl der Teilnehmer am Fahrradklima-Test deutlich gestiegen. Neben den drei großen Städten konnten neun weitere Orte bewertet werden. 2005 nahmen hingegen nur fünf sächsische Städte teil.

Überwiegend heiter?

Während das Bundesverkehrsministerium das Gesamtergebnis angestrengt optimistisch als „überwiegend heiter“ bezeichnet, fällt die Bewertung tatsächlich gemischter und ernüchternder aus. Das immer wieder als Vorbild in Sachen Radverkehr gehandelte Münster rutschte gegenüber dem letzten Fahrradklima-Test deutlich ab (2005: Note 2,01; 2012: Note 2,61). Sowohl die Breite der Radwege als auch Anzahl und Qualität der Abstellanlagen wurde 2012 deutlich schlechter bewertet als noch vor sieben Jahren. Ein Hinweis darauf, dass auch in der „Fahrradhauptstadt“ die teils Jahrzehnte alte Infrastruktur den stark zunehmenden Fahrradströmen nicht mehr gerecht wird. Auch in zahlreichen weiteren Kategorien zeigt das Münsteraner Beispiel, dass es nicht ausreicht, in der Vergangenheit für das Fahrrad aktiv gewesen zu sein. Einmal in Fahrt erfordert die dynamische Entwicklung des Radverkehrs Ansätze, die über ein paar Radwege und Fahrradständer deutlich hinausgehen. Dass Münster trotz der deutlich schlechteren Bewer-

Fahrradfrust in Freiberg

Freiberg hat in Sachsen den vorletzten Platz im Fahrradklima-Test erreicht, bundesweit belegt es bei den Städten unter 100.000 Einwohner Platz 245 von 252. Wir haben Elke Richtert gefragt, die sich in Freiberg für bessere Radfahrbedingungen engagiert.

REFLEKTOR: Wie erklären Sie sich die schlechtere Bewertung im Vergleich zu 2005?

Elke Richtert: Als eine wesentliche Verschlechterung für den Radverkehr seit 2005 muss man den Ausbau der Poststraße werten, die seitdem mit dem Rad nicht mehr in beide Richtungen nutzbar ist. Außerdem wird in Freiberg in den letzten Jahren verstärkt über die Qualität der Radverkehrsanlagen diskutiert. Immer mehr Freiburger nutzen das Rad und nehmen es nicht mehr hin, dass sie ihre täglichen Wege nur mit Hindernissen und Umwegen bewältigen können. Ich glaube, dass die schlechtere Durchschnittsnote auch auf den angestauten Frust der Freiburger Radler zurückzuführen ist.

F: Ist die Lage im Erzgebirge das Hauptproblem für Radfahrer in Freiberg?

ER: Nein, auf Freiburger Straßen sind gelegentlich schon einige Höhenmeter zu überwinden, aber viele Bereiche sind von einem durchschnittlich sportlichen Radfahrer sehr gut zu bewältigen. Das Hauptproblem sind die mangelnden Radverkehrsanlagen in Freiberg, die ein problemfreies und komfortables Vorankommen erschweren. Entlang wichtiger Routen, z.B. von den großen Wohngebieten oder dem Campusgelände der TU Bergakademie in die Innenstadt, gibt es keine durchgehenden Radverkehrsanlagen. Umfragen der AG Rad Freiberg haben ergeben, dass dies neben der schlechten Qualität des Fahrbahnbelages als eines der größten Hemmnisse gesehen wird.

F: Welche Rolle spielen unnötige Einschränkungen für den Radverkehr, etwa in Form nicht geöffneter Einbahnstraßen?

ER: Die spielen eine große Rolle, aber auch das durch ein Drängelgitter erzwungene plötzliche Ende des komfortablen Radfahrstreifens entlang der Dr.-Külz-Straße trägt beispielsweise zur Unzufriedenheit bei.

F: In Ihrer Stadt wird Radfahren als relativ stressig bewertet. Haben Sie dafür eine Erklärung?

ER: Na ja, verglichen mit den Ergebnissen anderer abgefragter Kriterien ist eine Durchschnittsnote von 3,74 ja noch recht gut. Aber es stimmt, in Freiberg muss man oft gemeinsam mit den Autos auf z.T. stark befahrenen Straßen fahren, da kommt Stress auf. Insbesondere für Eltern mit Kindern und für Jugendliche, aber auch für ältere Mitbürger ist das Radfahren unter diesen Bedingungen stressig.

F: Ist in Freiberg von Politik und Verwaltung das Radfahren erwünscht?

ER: Freiberg hat eine vom Stadtrat verabschiedete sogenannte Radwegkonzeption. Aber die Notwendigkeit, aktiv, auch unter Einsatz finanzieller Mittel, Radverkehrsförderung zu betreiben und mit der Umsetzung endlich zu beginnen, wird noch nicht erkannt. Seit etwa einhalb Jahren treffen sich relativ regelmäßig Vertreter der Stadtverwaltung und der AG Rad Freiberg, in der u.a. ADFC-

Mitglieder vertreten sind. Trotzdem wurde bisher kaum etwas umgesetzt. Die geplante und vom Stadtrat beschlossene Markierung eines Schutzstreifens entlang des Forstweges erscheint mir als ein erstes Signal zur Verbesserung und ich hoffe, dass die für 2013 darüber hinaus in Aussicht gestellte Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr im Altstadtbereich auch wirklich erfolgt. Ich hoffe, dass die Stadt das Ergebnis des Klimatests ernst nimmt und als Herausforderung sieht, sich künftig mehr zu engagieren ●



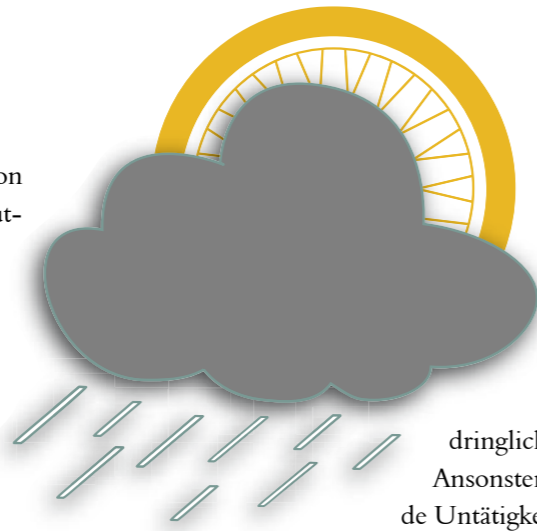
Unterwegs in Freiberg: Radweg Ende. Radfahrer absteigen.

Foto: Elke Richtert

Elke Richtert wohnt in Freiberg und läßt sich auch von ein paar Höhenmetern nicht daran hindern, ihre täglichen Wege mit dem Fahrrad zu erledigen. Als langjähriges ADFC-Mitglied engagiert sie sich in der AG Rad Freiberg.

tung seine Spitzenposition verteidigen kann, verdeutlicht wie die deutschen Kommunen mit dem Fahrradboom überfordert sind.

Im innersächsischen Vergleich unterscheiden sich die Probleme in den verschiedenen Städten nicht allzu sehr voneinander. Durchgängig erhält der Winterdienst auf Radwegen im Freistaat eine sehr schlechte Bewertung (Noten um die 5). Auch mit Umleitungen an Baustellen sind die Nutzer in allen sächsischen Städten gleichermaßen unzufrieden. Ähnlich verhält es sich mit Ampelschaltungen, die meist vor allem die „Flüssigkeit und Leichtigkeit“ des motorisierten Verkehrs sicherstellen – zulasten des Radverkehrs. Als ein weiteres Thema von landesweiter Dringlichkeit wird der Fahrraddiebstahl beurteilt, dem die Staatsmacht seit Jahren nur



äußerst unentschieden entgegnet. Falschparker auf Radwegen werden allenfalls in Städten mit wenig Radverkehrsanlagen (Radeberg, Zittau) als ein etwas weniger

dringliches Problem empfunden. Ansonsten zeigt sich die weitgehende Untätigkeit gegen Radwegparker in einer landesweit schlechten Bewertung dieser Kategorie (sächsischer Durchschnittswert: 4,32). Besonders vernachlässigt werden in den Augen der Nutzer auch die kommunikativen Aspekte der Radverkehrsplanung. Nur wenige Radfahrer in Sachsen haben den Eindruck, dass die Kommunen für den Wechsel vom Auto aufs Fahrrad werben und dass sich die öffentliche Wahrnehmung des Fahrrads eher auf die Rolle als Sportgerät reduziert (Noten zwischen 4,1 und 5,26).

Dresden konnte sich, als eine der wenigen Großstädte überhaupt, gegenüber 2005 leicht verbessern und insbesondere mit der leichteren Erreichbarkeit des Stadtzentrums und der gestiegenen Geschwindigkeit des Radverkehrs punkten. Leipzig und Chemnitz rangieren zwar ein Stückchen vor Dresden, haben sich aber entweder verschlechtert (Leipzig) oder es liegen für 2005 keine Vergleichswerte vor (Chemnitz). Die deutliche Verschlechterung in Leipzig lässt sich wie in Münster auf gestiegene Ansprüche und veraltende Infrastruktur zurückführen, aber auch auf die Debatten um die „autoarme Innenstadt“. Diese mündeten in eine weitgehende Sperrung der Innenstadt für den Radverkehr. Auch das immer noch geltende Radfahrverbot auf dem Ring wird den Eindruck der Leipziger Radfahrer verstärkt haben, dass sich in ihrer Stadt nicht viel bewegt. Obwohl Leipzig in 15 von 27 Fragestellungen abgerutscht ist (Dresden: 4), belegt

Die 16 Bundesländer im Vergleich

1	Mecklenburg-Vorpommern	3,61	
2	Niedersachsen	3,65	
3	Nordrhein-Westfalen	3,66	
4	Baden-Württemberg	3,71	
5	Brandenburg	3,72	
6	Sachsen-Anhalt	3,76	
7	Bayern	3,81	
8	Hessen	3,82	
9	Thüringen	3,88	
10	Schleswig-Holstein	3,91	
11	Bremen	3,92	
12	Sachsen	3,99	
13	Rheinland-Pfalz	4,00	
14	Berlin	4,01	
15	Saarland	4,23	
16	Hamburg	4,40	

die Messestadt innerhalb Sachsens wie schon vor sieben Jahren den ersten Platz. Spitzenreiter und Schlusslichter bewegen sich also nicht nur bundesweit, sondern auch in Sachsen aufeinander zu.

Sachsen bundesweit im unteren Mittelfeld

Während keine sächsische Stadt im bundesweiten Vergleich vorn mitspielt, sind einige Städte sogar unter den Letztplatzierten: Zwickau und Freiberg landeten bei den Städten unter 100.000 Einwohnern im deutschlandweiten Vergleich ganz am Ende (Plätze 251 und 245 von 252). Die gängige Ausrede, in hügeligen Gegenden könne man „von Natur aus“ nicht Rad fahren, führt allerdings in die Irre: Gerade die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests in hügeligen Städten wie Bielefeld, Lemgo oder Kassel legen den Schluss nahe, dass eine anspruchsvolle Topographie nicht automatisch dazu berechtigt, den Radverkehr als Randthema beiseite zu schieben. Auch Pirna (Platz 195) und Radebeul (Platz 190) verfügen noch über ein großes Verbesserungspotential. Ihre weitgehend günstige Lage im Elbtal lässt auch wenig Spielraum für jene altbekannten Ausreden, mit denen andernorts schon mancher Versuch einer ambitionierten Radverkehrsstrategie abgebügelt wurde.

Im deutschen Vergleich befindet sich Sachsen im hinteren Mittelfeld. Unter den sechzehn Bundesländern landet der Freistaat auf Platz zwölf. Auffällig ist dabei weniger der Landesdurchschnitt mit Note 3,99 (Bundesdurchschnitt 3,77), als vielmehr der Umstand, dass es keine einzige Ausnahmestadt gibt, die sich deutlich vom Durchschnitt abhebt. Das kann man als ein Indiz für die Notwendigkeit stärkerer Impulse aus der Landespolitik werten. Dort herrscht seit Jahren Stagnation: Das Land verfügt zwar seit

2005 über eine Radverkehrskonzeption. Von überbordendem Engagement im zuständigen Ministerium kann man jedoch kaum sprechen. Viele Probleme vor Ort hängen außerdem mit dem oft begrenzten Know-how und dem Mangel an Fortbildungen auf kommunaler Ebene zusammen. Dort wäre der Freistaat am Zug, eigene Weiterbildungsmöglichkeiten anzubieten.

Sachsen im Vergleich mit dem deutschen Durchschnitt

Kriterium	Deutschland	Sachsen
Erreichbarkeit des Stadtzentrums	2,65	2,68
Alle fahren Fahrrad	2,98	2,87
Zügiges Radfahren	2,88	3,00
Spaß oder Stress	3,14	3,12
Konflikte mit Fußgängern	3,60	3,57
Oberfläche der Radwege	4,07	3,80
Geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung	3,05	3,81
Wegweisung	3,24	3,81
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,74	3,84
Hindernisse auf Radwegen	4,03	3,96
Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln	4,01	4,00
Abstellanlagen	3,90	4,06
Konflikte mit Kraftfahrzeugen	4,09	4,11
Sicherheitsgefühl	3,97	4,12
Fahren auf Radwegen und Radfahrstreifen	4,13	4,13
Zeitungsberichte	4,07	4,23
Förderung in jüngster Zeit	4,00	4,27
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,23	4,31
Reinigung der Radwege	4,14	4,32
Falschparker auf Radwegen	4,62	4,32
Öffentliche Fahrräder	3,86	4,32
Fahrraddiebstahl	4,04	4,32
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,50	4,33
Breite der Radwege	4,43	4,43
Werbung für das Radfahren	4,13	4,62
Führung an Baustellen	4,69	4,69
Winterdienst auf Radwegen	4,45	4,90

Sachsen im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt:
 deutlich besser besser etwa gleich schlechter deutlich schlechter

Wer sich bemüht, kann punkten

Thomas Böhmer hat sich viele Jahre an der TU Dresden mit Fragen des umweltverträglichen Verkehrs beschäftigt und für den ADFC den Fahrradklima-Test 2012 organisiert. Im Interview fragen wir nach den Ergebnissen und zu Unterschieden zum Fahrradklima-Test von 2005.

REFLEKTOR: Warum haben Ihrer Meinung nach beim aktuellen Fahrradklimatest etwa drei Mal so viele Menschen teilgenommen wie im letzten?

Thomas Böhmer: Der Befragungsdurchgang 2012 war explizit nicht nur auf die täglich Rad fahrenden ADFC-Mitglieder, sondern auch auf Freizeit- und Gelegenheitsfahrer als Zielgruppe ausgerichtet. Die hohe Teilnehmerzahl zeigt vor allem, dass der Radverkehr mehr und mehr in der Mitte der Gesellschaft ankommt und die Radfahrer ihre Meinung auch loswerden wollen. Die Gewöhnung an neue Medien hilft dabei: Während im Jahr 2005 nur ein Drittel der Teilnehmer online abstimmte, waren es 2012 über 90 Prozent. Einen richtigen Wettbewerb hat übrigens die Veröffentlichung der aktuellen Teilnehmerzahlen im Internet gelöst. Über ein Drittel der Teilnehmer sind während der Verlängerung der Befragungszeit im November dazu gekommen. Es besteht aber noch enorm Luft nach oben. Dazu muss man sich nur mal die Teilnehmerzahlen der sächsischen Städte anschauen, wo letztlich nur wenige die Mindestteilnehmerzahl erreicht haben, die nötig ist, um in die Wertung zu kommen.

F: Manche Städte sind in der Bewertung stark abgerutscht, gerade Münster, Kiel und Oberhausen, die beim letzten Fahrradklima-Test auf den ersten Plätzen waren: Wie kommt das? Haben sich die Bedingungen dort verschlechtert?

TB: Ich bin mir sicher, dass die Radverkehrsbedingungen sich in diesen Städten nicht verschlechtert haben. Generell ist im Vergleich zum Jahr 2005 im Durchschnitt der Städte eine Verschlechterung der Gesamtwertung zu verzeichnen. Das hat methodische und sehr wahrscheinlich auch psychologische Gründe, denn in die subjektiven Bewertungen fließen ja auch gestiegene Erwartungen mit ein. Die drei genannten Städte haben es hinsichtlich der Erwartungen natürlich besonders schwer. Kiel hat sich so beispielsweise beim Punkt „Förderung in jüngster Zeit“ um mehr als eine Notenstufe verschlechtert. Es gibt aber auch ganz

praktische Gründe, die durch den übergroßen Erfolg der Radverkehrsförderung verursacht sind. So geraten die Radverkehrsanlagen mittlerweile an ihre Kapazitätsgrenze und die Breite der Radwege wird zunehmend schlecht benotet.

F: Was ist das wesentliche Ergebnis des aktuellen Fahrradklima-Tests?

TB: Die Bemühungen der Städte kommen größtenteils bei den Menschen an. Wo eine Stadt sich wirklich ins Zeug gelegt hat, haben sich die Werte klar verbessert. Dabei ist aber auch zu sehen, dass die Ansprüche der Menschen gestiegen sind. Was vor Jahren noch genügte, ist jetzt nicht mehr gut genug und verlangt weitere Anstrengungen. Während sich

„Wo eine Stadt sich wirklich ins Zeug gelegt hat, haben sich die Werte klar verbessert.“

die Bewertungen der Städte beim Sicherheitsgefühl nur wenig unterscheiden, punkten engagierte Städte mit der systematischen Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung, mit öffentlichen Fahrradverleihsystemen oder anderen Werbemaßnahmen, die das Radfahren ins öffentliche Bewusstsein rücken. Wirklich herausheben kann sich eine Stadt nach wie vor, wenn sie für Radfahrer und Fußgänger akzeptable Regelungen zur Verkehrsführung an Baustellen verlangt und auch durchsetzt.

F: Münster hat es zum wiederholten Mal auf den ersten Platz geschafft. Liegen die Gründe dafür in der tatsächlich so guten Fahrrad-Infrastruktur oder hängt das mit dem Image als Fahrradstadt zusammen?

ER: Ich denke nicht, dass sich in Münster viele Leute Gedanken machen, ob sie in einer Fahrradstadt leben. Man fährt dort einfach ganz unaufgeregt Fahrrad, egal ob zur Oper oder zum Businessstermin. Und weil jeder Fahrrad fährt, kümmern sich natürlich auch alle darum, dass man sicher, direkt und komfortabel fahren kann. Genau wie in Bocholt, Rees und Rhede, den Städten mit den absolut besten Bewertungen im ADFC-Fahradklima-Test ●

Fazit

Für eine wachsende Zahl von Menschen wird das Fahrrad zum alltäglichen Fortbewegungsmittel von A nach B. Im Gegensatz zu der verhältnismäßig kleinen Gruppe urbaner Einzelkämpfer, die vor anderthalb Jahrzehnten für die Rechte von Fahrradfahrern kämpften, ist die zahlenmäßig stark gestiegene Fahrradcommunity von heute zu immer weniger Kompromissen bereit. Während der Anteil des Fahrrads am Verkehrsgeschehen rasant zunimmt, sinkt die Zufriedenheit der Nutzer mit der Infrastruktur, die für ein solches Wachstum nicht ausgelegt ist. Auch wächst die Zahl verschiedener Nutzergruppen auf dem Rad: Studenten als „traditionelle“ Fahrradnutzer, Berufspendler, Eltern mit

Gesamtergebnisse der sächsischen Städte

	2005	2012
Leipzig	3,29	3,69
Eilenburg		3,79
Görlitz		3,82
Bautzen		3,88
Zittau		3,90
Radeberg		3,93
Chemnitz		3,95
Dresden	4,08	3,96
Radebeul		3,99
Pirna	4,05	4,02
Freiberg	3,89	4,32
Zwickau	3,97	4,59

Kinderanhängern, ältere Leute, Nutzer von Pedelecs und Transporträdern drängen sich auf zu schmalen Wegen, suchen nach guten Parkmöglichkeiten und verlangen Kombinationsmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Mittlerweile ist eine Qualitätsdiskussion über die Fahrrad-Infrastruktur in Gang gekommen, die sich zunehmend die Angebote für den Automobilverkehr zum Maßstab nimmt.

Bis die sächsischen Städte in der Spitzenliga der fahradfreundlichen Städte mitspielen, ist es noch ein weiter Weg. Von einer systematischen Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer sind wir im „Autoland Sachsen“ noch ein ganzes Stück entfernt. Mit Blick auf das Dresdner Beispiel zeigt der Fahrradklima-Test jedoch, dass auch die kleinen Erfolge von den Nutzern dankbar angenommen und: honoriert werden.

In der Vergangenheit war der Radverkehr gern Inhalt von Sonntagsreden, wurde in der Realität dann aber weitgehend den Kommunen überlassen, denen es neben Finanzmitteln oft auch an politischer Weitsicht und ausreichender Verwaltungskompetenz mangelt. In den nächsten Jahren wird sich das ziemlich grundlegend ändern müssen. Nun gilt es, die ersten Erfolge nicht verpuffen zu lassen, sondern in eine Radverkehrsstrategie einzubinden, der eine systematische und finanziell angemessene Planung zugrunde liegt ●



ANZEIGE



www.facebook.com/meissneraeder

Aktionstag 27. April 2013 » 10 bis 19 Uhr
EXPLORE PINION
 Erlebe die revolutionäre Fahrradschaltung!

ganztägig Tout-Terrain-Reiseräder und Nicolai-Mountainbikes mit Pinion-Getriebe testen
 17 Uhr Pinion Technik-Workshop
 18 Uhr Diavortrag „Mit Pinion durch Vietnam“
 von Stephanie und Oliver Römer (Tout Terrain)



MEIßNER RAEDER

ÖFFNUNGSZEITEN: DI-FR: 10 bis 19 Uhr • SAMSTAG: 10 bis 15 Uhr
 Louisenstr. 19 • 01099 DD • 0351 8113583 • www.meissner-raeder.de

Postkarten für mehr Fahrradständer

Jedes Jahr treten mehr Dresdner in die Pedale. Diese an sich erfreuliche Entwicklung hat zur Folge, dass immer mehr Fahrradparkplätze gebraucht werden. Besonders drastisch ist die Situation am Neustädter Bahnhof. Derzeit befinden sich auf dem Bahnhofsvorplatz sichere Fahrradbügel für 140 Fahrräder. Selbst im Winter sind alle Fahrradständer belegt und mehr als 300 Räder parken verstreut über den ganzen Platz. Noch deutlicher zeigt sich der Mangel im Sommer: Massenweise parken Räder an Bäumen, Masten und in den Eingangsbereichen des Bahnhofs.

Die Stadt reagiert auf den hohen Bedarf an Fahrradparkplätzen nur sehr langsam. Lediglich 25 neue Fahrradbügel wurden angekündigt, pas-

Verstärkung gesucht!

Der ADFC Dresden mag fachlich versiert und stets medial präsent sein. Auch ist unser Mitgliederwachstum weit über dem Durchschnitt anderer ADFC-Gliederungen. Dennoch: Unsere Arbeit lebt vom Mitmachen und auch davon, dass Menschen einen Teil ihrer Freizeit dem Verein widmen, ganz gleich, ob sie nun schon länger dabei sind oder erst seit Kurzem.

So lebt die Fahrradcodierung des ADFC von den Helfern, die monatlich ein paar Stunden ihrer Freizeit opfern, um diesen beliebten Service den Dresdner Radfahrern anzubieten. Das Codieren ist recht einfach, erfordert aber dennoch eine kurze Einarbeitung.

siert ist bislang nichts. Deshalb hat der ADFC, gemeinsam mit dem VCD und Pro Bahn, nun eine Aktion gestartet, bei der sich alle Radfahrer auf Parkplatzsuche mittels einer Postkarte bei der Stadt Gehör verschaffen können.



Die Postkarte gibt es im ADFC-Laden. Foto: Konrad Krause

Der ADFC fordert kurzfristig die Schaffung von mindestens 150 neuen Fahrradbügeln und mittelfristig die Errichtung

einer Fahrradstation am Bahnhof Neustadt und am Hauptbahnhof. Der Bedarf dafür, das verrät ein Blick auf die beiden Bahnhofsvorplätze, ist zweifellos vorhanden.

Konrad Krause

Mehr Informationen zur Aktion: www.adfc-dresden.de/bahnhof

Auch unsere äußerst erfolgreiche AG Verkehr lebt von der Arbeit ehrenamtlicher Aktiver. Wer sich für den Radverkehr interessiert, auf die Bedingungen für den Alltagsradverkehr Einfluss nehmen möchte und dafür einen Abend im Monat Zeit hat, dem sei ein Besuch einer Sitzung der AG Verkehr empfohlen. Verkehrsplanerische Kenntnisse sind zwar von Vorteil, aber keine Bedingung.

Wer sich vorstellen kann, bei der Fahrradcodierung oder in der AG Verkehr mitzuarbeiten, schreibe eine E-Mail an:

info@adfc-dresden.de

Mehr Schwung mit neuem Haushalt?

Das Jahr 2012 war – wie so manches Jahr davor – geprägt vom Kontrast zwischen Beschlüssen des Stadtrats und dem Handeln der Verwaltung. Von den insgesamt 80 infrastrukturellen Teilprojekten des Radverkehrskonzepts für die Innenstadt ist bislang nur ein kleiner Teil umgesetzt. Selbst von den zehn als besonders wichtig deklarierten Maßnahmen dieses Konzepts („Top Ten“) sind gerade fünf realisiert. Unklar ist, was mit der anderen Hälfte passiert. Nicht nur bei der Ausarbeitung und Umsetzung des Radverkehrskonzepts kam die Stadt im letzten Jahr kaum von der Stelle. Auch der Fertigstellungstermin zahlreicher weiterer Radverkehrsprojekte steht in den Sternen. Bereits im Mai 2012 beschloss der Bauausschuss, zusätzlich 2 Mio. Euro in die Sanierung und den Neubau von Radwegen am Zelleschen Weg und der Bürgerwiese sowie in die Reparatur von Abschnitten des Elbradwegs zu stecken. Bislang ist wenig passiert, die Finanzmittel harren ihrer Verwendung. Auch vom Beschluss des Stadtrats im Juni zum Bau von 1000 neuen Fahrradständern war zum Redaktionsschluss noch nichts zu sehen.

Im Januar hat der Stadtrat den Haushalt für die Jahre 2013/14 beschlossen. Neben einer Aufstockung des Radverkehrs-Etats von 0,8 Mio. auf 1,2 Mio. Euro wurde in diesem Zusammenhang die Oberbürgermeisterin beauftragt, wie bereits vor 8 Jahren beschlossen, bis 2014 ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept vorzulegen.

Zweifel sind angebracht, ob die Bereitstellung von etwas mehr Geld und die erneute Forderung

nach dem bereits 2005 beschlossenen Radkonzept eine grundsätzliche Wendung bringen wird. Ohne eine motivierte Stadtspitze und den nötigen politischen Druck wird diese Erwartung wahrscheinlich nicht erfüllt werden.

Hoffnung besteht dennoch: Im nächsten Jahr sind Kommunalwahlen und der Radverkehr als eine der großen Herausforderungen der Städte könnte darin eine gewisse Rolle spielen. Hier sind Kraft und Ausdauer des ADFC gefragt, sich im nächsten Jahr in die kommunalen Debatten einzumischen und damit Dresden einen Schritt näher Richtung Fahrradstadt zu bringen.



Immer noch nicht saniert: die maroden Radwege am Zelleschen Weg. Foto: Konrad Krause

Und eines steht fest: Unterstützung dafür können wir noch reichlich gebrauchen.

Konrad Krause

Kontakt

ADFC Dresden e.V.
Bischofsweg 38
01099 Dresden

Tel.: 0351-501 39 15

Fax: 0351-501 39 16

info@adfc-dresden.de

www.adfc-dresden.de

Öffnungszeiten:

Mo 10–14 Uhr

Mi 15–19 Uhr

Termine

Regelmäßig:

- › Abendradeln: wieder ab April 2013, immer mittwochs 18.00 Uhr, Treff am Goldenen Reiter
- › Öffentliche Vorstandssitzung: erster Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr, in der Geschäftsstelle
- › Critical Mass: letzter Freitag im Monat, 18.30 Uhr, an der Skaterbahn Lingnerallee

Einzeltermine:

- › ADFC-Stammtisch: 9.4. / 14.5. jeweils 19.00 Uhr, Ort: siehe Webseite und Aushang an der Geschäftsstelle
- › Bicycle Film Festival: 27.4., im Filmtheater Schauburg
- › Fahrradcodierung: 10.4. / 24.4. jeweils 17.00–19.00 Uhr in der Geschäftsstelle

Weitere Termine finden Sie auf www.adfc-dresden.de/termine.

Die Termine der Radtouren finden Sie auch im gedruckten Radtourenprogramm.

Ein Vorplatz für den Hauptbahnhof

Im Rahmen des Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“ hat der ADFC Leipzig 22 Beiträge erarbeitet. Der Wettbewerb richtete sich an die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Leipzig sowie an Organisationen, Firmen und Insti-



Viel Platz für den Fußverkehr (Hauptrelation in Grün) durch die neue Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr von der Brandenburger Straße in den Georgiring. Vor dem Hauptbahnhof verkehrt zukünftig nur noch ÖPNV (inklusive Taxen), ggf. Lieferverkehr, und vor allem Rad- und Fußverkehr.

Illustrationen: Hendrik Bark

tutionen. Von März bis Oktober 2012 wurden insgesamt 618 Ideen eingereicht. Sie sollen dem Runden Tisch „Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum“ als Anregungen für eine nachhaltige Verkehrsgestaltung dienen. Dringenden Handlungsbedarf sieht der ADFC im Umfeld des Leipziger Hauptbahnhofs.

Die Situation am Hauptbahnhof

Wer heute den Hauptbahnhof verlässt, steht urplötzlich vor einer „Stadtautobahn“. Beim ebenerdigen Weg zur Straßenbahn sind vier und in die Innenstadt sogar sieben Fahrspuren zu queren. Damit verbunden sind lange und laute Wartezeiten an den Fußgängerampeln. Mit über 100.000 Fahrgästen pro Tag bewältigen die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) an der Haltestelle Hauptbahnhof auf engem Raum ihr höchstes Fahrgastaufkommen, das in den nächsten Jahren

noch gesteigert werden soll. Bereits heute reicht in der Hauptverkehrszeit der Platz zum Warten kaum. Oft halten mehrere Straßenbahnen hintereinander am selben Gleis, sodass die Fahrgäste gezwungen sind, auf engstem Raum nach ihrer Bahn zu hasten.

Für den Radverkehr ist die Situation nicht besser. Schmale Wege, unklare Beschilderung und ein hohes Verkehrsaufkommen erlauben kein zügiges und sicheres Vorankommen. Zudem fehlt es an Parkmöglichkeiten für Fahrräder. Städtebaulich ist der Bahnhofsvorplatz ein typisches Abbild einer autogerechten Stadt, die an ihre Grenzen stößt.

Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes

Der ADFC Leipzig schlägt vor, den Bahnhofsvorplatz zum Mobilitätsknoten umzugestalten und zugleich den öffentlichen Raum aufzuwerten. Hierzu wird der Platz für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt, einerseits, um den Anforderungen einer leistungsfähigen ÖPNV-Schnittstelle gerecht zu werden und andererseits, um einen städtebaulich attraktiven Zugang zur Innenstadt zu schaffen.



Neues Hauptnetz für den motorisierten Individualverkehr. Zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt gibt es keine Hauptverkehrsstraße mehr.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) kann mit Ausnahme des Anliegerverkehrs künftig über den ausgebauten nördlichen Tangentenbereich geführt werden. Dadurch werden vor dem Leipziger Bahnhof Flächen frei für den öffent-

lichen Nahverkehr (Bus, Straßenbahn, Taxi). CarSharing, Mitfahrgelegenheiten und Parken sind an beiden Bahnhofsseiten möglich.

Der bisherige Durchgangsverkehr am Hauptbahnhof - also der gesamte Kfz-Verkehr ohne Ziel am Hauptbahnhof bzw. im Stadtzentrum - wird erst durch die Unterbrechung der Fahrbahnen vor dem Hauptbahnhof tatsächlich auf die nordöstliche Tangentenecke (Gerberstr./Berliner Str./Brandenburger Str.) geführt. Der Bereich um die Brandenburger Brücke ist bereits jetzt der Schnittpunkt der Leipziger Bundesstraßen, eine Führung über den Bahnhofsvorplatz ist nicht erforderlich. Auch im südlichen Teil des Zentrums gibt es ausreichend Hauptverkehrs- und Entlastungsstraßen, die es dem Kfz-Verkehr ermöglichen, die Innenstadt zu umfahren. Für den, der z.B. mit dem Auto vom Waldplatz zum Johannisplatz möchte, ist die Sperrung am Hauptbahnhof eher noch eine Gewohnheitsänderung, denn eine Einschränkung. Lediglich die Strecken zwischen den Quartieren an Ost- und Westseite des Hauptbahnhofs werden für den Kfz-Verkehr länger. Für diese kurzen Wege werden dann öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad erste Wahl sein.

Potentiale für die Gestaltung des öffentlichen Raumes

Die Kreuzungen an der Ost- und Westseite des Hauptbahnhofs können effektiver, kleiner und

leistungsfähiger gestaltet werden. Profitieren würden davon auch Straßenbahn, Rad- und Fußverkehr. Die direkte Führung von der Brandenburger Straße auf den Georgiring würde den Bypassverkehr entlang der Querstraße ersetzen und diesen Straßenzug aufwerten. Mit begleitenden Maßnahmen könnte darüber hinaus die Kfz-Belastung der Innenstadt und am gesamten Promenadenring weiter reduziert werden. Hierdurch entstehen auch Entwicklungschancen für die angrenzenden Stadtquartiere.

Über den unmittelbaren Bahnhofsvorplatz hinaus, im gesamten Bereich zwischen Gerberstraße und Georgiring, ergeben sich neue Gestaltungsmöglichkeiten für einen wieder erlebbaren Promenadenring. Sei es die Freifläche vor dem Hotel „Astoria“ oder die Grünanlage am Schwanenteich, die einen ganz anderen Stellenwert erhielte. Diese Beispiele lassen das enorme städtebauliche Potential der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes erahnen. Wird der Bahnhofsvorplatz als Mobilitätsknoten (ohne Durchgangs-MIV) konzipiert, ergeben sich daraus zahlreiche Vorteile für alle anderen Mobilitätsformen (Straßenbahn, Bus, Taxi, Rad).

Alexander John

Radfahrschule des ADFC Leipzig

Sie hatten in Ihrer Kindheit niemals die Gelegenheit, sich die Kunst des Radfahrens zu erschließen? Oder fühlen Sie sich unsicher auf dem Rad, weil Sie lange nicht gefahren sind? Möchten Sie Ihre Fahrkünste verbessern? Souveränes und sicheres Radfahren erfordert vielschichtige Qualitäten und Kompetenzen. In diesem Kurs erlernen Sie in entspannter Atmosphäre und unter fachkundiger Anleitung die Kunst des Radfahrens nach dem moveo-ergo-sum® Konzept des Verbandes der Radfahrlehrer. Mit spielerischen Übungen und Schritt für

Schritt erfüllen Sie sich Ihren Kindheitstraum abwechslungsreich und angstfrei. Roller und Räder werden von uns gestellt.

Der Kurs findet im Zeitraum vom 1. bis 12. Juli 2013 jeweils werktags von 17:30 – 19:30 Uhr statt. Treff ist der Friedhofsweg 10 (Mehrweg e.V.) im Wilhelm-Külz-Park am Völkerschlachtdenkmal.

Kontakt: radfahrschule@adfc-leipzig.de

Anmeldeschluss: 30. Mai 2013

Kosten: 150 Euro bzw. 100 Euro für ADFC-Mitglieder

Kontakt

ADFC Leipzig e.V.
Grünwaldstr. 19,
04103 Leipzig

Tel.: 0341-22 54 03 13

Fax: 0341-22 54 03 14

info@adfc-leipzig.de

www.adfc-leipzig.de

Geschäftszeit:

Di bis Do 14 – 18 Uhr

Weitere Informationen zum Bürgerwettbewerb und den eingereichten Ideen gibt es auf der Internetseite des ADFC Leipzig unter www.adfc-leipzig.de

CHEMNITZ

Kontakt

ADFC Chemnitz e. V.
Geschäftsstelle u. Infoladen:
Umweltzentrum
Henriettenstr. 5
09112 Chemnitz

Tel. u. Fax: 0371-90 31 32
gs@adfc.in-chemnitz.de
www.adfc-chemnitz.de

Öffnungszeiten:
Mo 15.30–18.30 Uhr
Do Vormittag nach Absprache

Von der Seltenheit zur Regel

Einbahnstraßen in Chemnitz - Interview mit Michael Focken vom Tiefbauamt der Stadt Chemnitz

REFLEKTOR: Welche Erfahrungen haben Sie bisher mit der Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in beide Richtungen gemacht?

Michael Focken: Wenige, aber gute!

F: Gibt es Probleme oder gar eine größere Zahl an Unfällen in solchen Einbahnstraßen?

MF: Nein - hinsichtlich gemeldeter Unfälle sind unsere wenigen geöffneten Einbahnstraßen völlig unauffällig.

F: Wie kommt die Stadt Chemnitz mit der Öffnung weiterer Einbahnstraßen voran? Wie hoch ist der Anteil geöffneter Einbahnstraßen in etwa?

MF: Es geht leider schleppender, als nach der Änderung der Verwaltungsvorschrift zur StVO im Jahr 2009 erwartet und erhofft. Der Anteil ist wirklich noch gering, es sind derzeit 5 von schätzungsweise 100 möglichen Einbahnstraßen.

F: Wo liegen Hemmnisse bei der Öffnung von Einbahnstraßen in Chemnitz?

MF: Ich sehe in unserer Stadt auf jeden Fall den Bedarf, Öffnungen von Einbahnstraßen möglichst flächenhaft, z. B. auf Stadtteilebene, durchzuführen und mit entsprechender Informationsarbeit in den Medien zu begleiten. Es ist ja - wie gesagt - in Chemnitz noch eher eine Seltenheit. Die bisherigen Hemmnisse liegen meines Erachtens immer noch in einer mitunter unbegründeten Angst vor Unfällen in geöffneten Einbahnstraßen. Auch werden gerne bauliche Trennmaßnahmen an Stellen gefordert, die zumindest diskussionswürdig sind. Mit der Forderung nach baulichen Maßnahmen als Standard kann eine Einbahnstraßenöffnung aber teuer und dadurch auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Umso wichtiger ist ein systematisches Aufarbeiten des Themas.

Ich persönlich hoffe, dass wir mit einer beschlossenen Radverkehrskonzeption auf allen Entscheidungsebenen beginnen, eine nicht geöffnete Einbahnstraße, die allen Kriterien der VwV-StVO entspricht, als unbegründetes Fahrverbot für den Radverkehr zu verstehen. Dies ist umso wichtiger, wenn dadurch Nebenstraßen mit verträglicher Mischnutzung gesperrt sind oder werden und legal fahrende Radfahrer auf Hauptnetzstraßen ausweichen müssen - mein Wunsch ist es, dass neue Einbahnstraßen nur nach intensiver Prüfung und ggf. Begründung der Belange des Radverkehrs eingerichtet werden dürfen und alle bestehenden schrittweise dahingehend untersucht werden.

Natürlich wären auch entsprechende Erlasse oder Empfehlungen des Freistaates und der höheren Verkehrsbehörden in den Landesämtern für die Arbeit vor Ort sehr hilfreich - auch als Thema der in Überarbeitung befindlichen Radverkehrskonzeption des Freistaates.

Ich kann zum Abschluss nur wiederholen, dass ich hoffe und zuversichtlich bin, dass sich durch die Radverkehrskonzeption in den nächsten 5 Jahren in Chemnitz einiges zugunsten eines positiven Fahrradklimas in Chemnitz verändern wird - mit der Öffnung von Einbahnstraßen als ein Baustein des Gesamtsystems Radverkehr ●



Wichtiger Baustein im Gesamtsystem Radverkehr.

Foto: Konrad Krause

Im Entwurf für die Radverkehrskonzeption der Stadt Chemnitz sind sämtliche Einbahnstraßen dargestellt, die nach einer Grobprüfung durch das Planungsbüro für eine Öffnung geeignet scheinen. Mit dem Beschluss zur Konzeption, den wir für Sommer 2013 erwarten, müssen wir als Stadtverwaltung dann zeigen, wie ernst wir es mit der Umsetzung meinen und auch ggf. noch vertiefende Konzepte erarbeiten.

Neu in Bautzen

Der ADFC Sachsen hat eine neue Ortsgruppe

Am 8. Februar hat sich in Bautzen eine Gruppe von ADFC-Mitgliedern und langjährigen Radfahraktivisten zusammengeschlossen, um zukünftig als ADFC-Ortsgruppe zu arbeiten und aufzutreten. Die Gruppe versteht sich als Lobby und als Sammelbecken für jegliche Radfahrinter-

ressen in Bautzen. Erfreulich ist besonders, dass auch zwei Aktive des Bautzener Fahrrad-Touristik-Klubs mit von der Partie sind. Ein erster Punkt für ein gemeinsames Wirken wird allerdings ein ganz aktueller sein: die Auswertung der Bautzener Ergebnisse des Fahrradklimatests. Die Gruppe möchte die bei der Umfrage als besonders schlecht bewerteten Punkte im Gespräch mit der Stadtverwaltung thematisieren und auf Verbesserungen drängen. **Martin Ritscher**

Koexistenz statt Dominanz

Quer durch die Bautzener Innenstadt führt die Bundesstraße 6. Sie trennt das Stadtzentrum in einen Nord- und einen Südtteil. Etwa 20.000 Autos rauschen hier täglich entlang. Fußgänger und Radfahrer haben es deshalb bislang nicht leicht. Enge Gehsteige und lange Wartezeiten an Ampeln zeugen davon, dass die Straße vor allem die „Flüssigkeit und Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs“ sicherstellen soll. An den Rand gedrängt und durch den Autoverkehr am überqueren der Straße gehindert, verirren sich nur wenige Passanten zufällig in den südlichen Teil der Innenstadt.

Nun soll die Innenstadt wieder zusammenwachsen, Fußgänger und Radfahrer sicherer unterwegs sein. Dafür sind neue Radfahrstreifen, zusätzliche Fußgängerquerungen und weniger Ampeln vorgesehen. Die Höchstgeschwindigkeit im Zentrum soll auf 30 km/h begrenzt werden.

An der Einmündung der Seminarstraße ist zudem eine „Begegnungsfläche“ geplant. Hier sollen die Bordsteine verschwinden und aus dem Verkehrsraum ein Platz mit städtischem Charakter entstehen, auf dem sich Fußgänger, Radfahrer und Autos gleichberechtigt bewegen.

Die Planer empfehlen der Stadt Bautzen „Mut zum Experiment“. Ihr Konzept ist überschrieben mit dem Titel „Von der Dominanz zur Koexistenz“. Noch drängt der Autoverkehr Radfahrer und Fußgänger an den Rand. Der geplante Umbau der Bautzener Lauenstraße - und damit die friedliche Koexistenz der Verkehrsarten - ist ein Beispiel, das hoffentlich Schule macht in Sachsens Innenstädten.

Bautzen auf dem Weg zur fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt? Fragt sich nur, wann die Bauarbeiten beginnen. **Konrad Krause**

BAUTZEN

Kontakt

Martin Ritscher
Telefon: 03591-480899
bautzen@adfc-sachsen.de
www.bautzen.adfc-sachsen.de

Termine

Offenes Treffen der Ortsgruppe immer am zweiten Freitag des Monats, 19.30 Uhr im Vereinszimmer des Bautzener Brauhauses

ANZEIGE

WELCOME OUTDOORS.

SEATPOST-BAG

Wasserdichte Sattelstützentasche

ELITE AWARDS AWARD 2012

- integrierte, variabel einstellbare Halterung
- Rollverschluss mit Gummizügen
- erhältlich in 2 Größen: 1,5 und 4 Liter

5 Jahre Garantie
Made in Germany
www.ortlieb.com

ORTLIEB WATERPROOF

Rotlicht in Paris

Von Franz-Richard Kunze

Pariser Radfahrer dürfen an ausgewählten Kreuzungen bei Rot fahren. Das verbessert den Verkehrsfluss, ohne die Unfallgefahr zu erhöhen. In den Niederlanden sind solche Regelungen schon seit Jahren Usus.

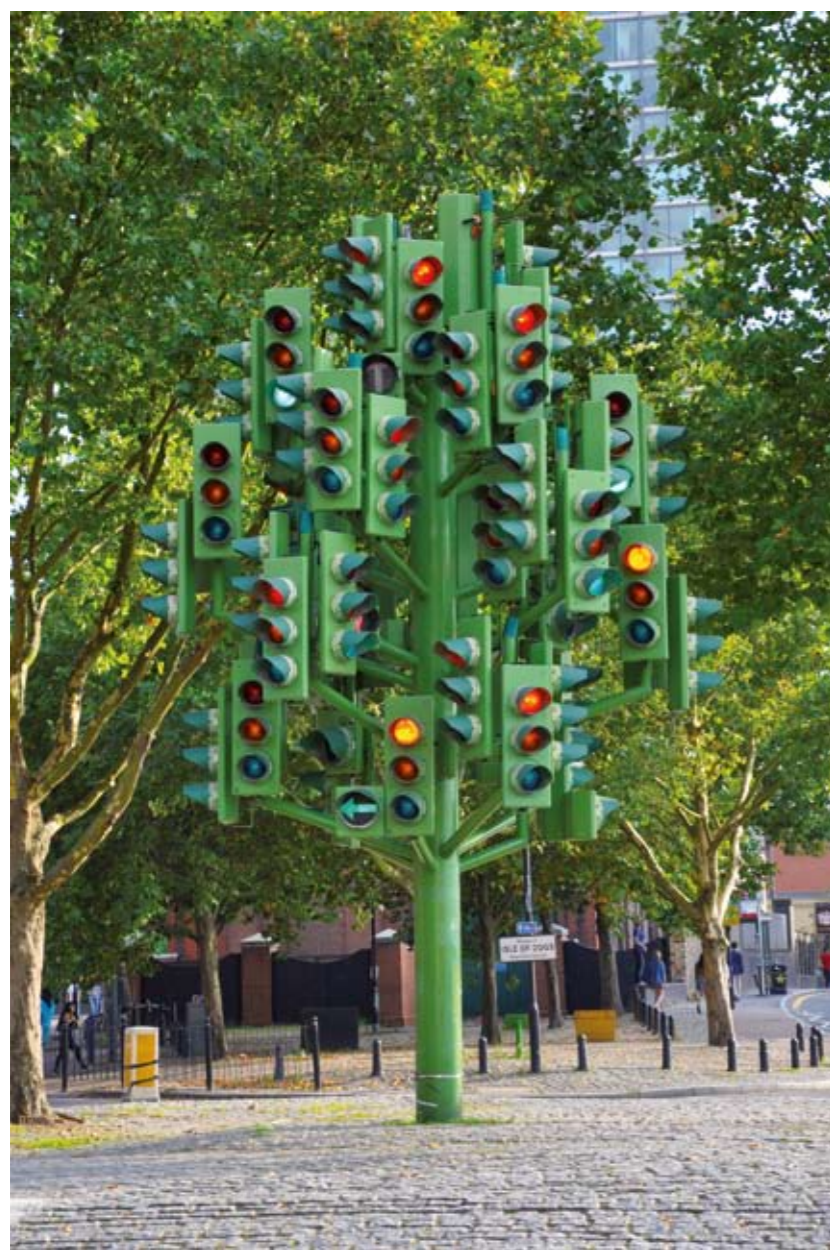
Zunächst in Bordeaux und dann auch in Paris ist es geschehen: Im Februar 2012 erließ die Stadt Paris eine Regelung, die es Radfahrern an 15 Ampeln erlaubt, auch bei Rot die Kreuzung zu passieren. Sollte das zu keiner messbaren Steigerung der Unfallzahlen führen, wird diese,

auf ein kleines Stadtgebiet im Norden von Paris beschränkte Regelung, auf weitere 1.700 Kreuzungen im gesamten Stadtgebiet ausgeweitet werden.

Natürlich müssen bei Rot ankommende Radfahrer querende Fahrzeuge und Passanten abwarten und sind haftbar, falls sie beim Rotfahren einen Unfall verursachen – doch der Vorversuch in Bordeaux hat gezeigt, dass durch die Neuregelung die Anzahl der Unfälle nicht steigt.

Das Pilotprojekt der beiden französischen Metropolen macht damit einmal mehr deutlich, dass Ampeln in erster Linie den Erfordernissen der motorisierten Verkehrsteilnehmer entsprechen. Man kann auch sagen: Eine Gesellschaft, die sich dafür entscheidet, Autoverkehr sehr attraktiv zu gestalten, wird zwangsläufig viele Ampeln einsetzen müssen. Motorisierte Verkehrsarten abseits vom Pkw, wie Lastwagen, Busse, Straßenbahnen, fallen dabei nicht so sehr ins Gewicht, weil sie zahlenmäßig nur einen Bruchteil des motorisierten Verkehrsgeschehens ausmachen. In der Regel gehen die meisten Ampeln auf die Ausrichtung der innerstädtischen Verkehrsplanungen am Pkw-Verkehr zurück.

Je stärker die Priorität auf dem Autoverkehr liegt, desto längere Ampelumlafzeiten werden für diesen gewählt. Das hat den Vorteil, dass insgesamt mehr Kraftfahrzeuge die Kreuzung passieren können. Nachteil ist, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer im Schnitt länger warten müssen – also besonders jene, die gerade zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind und eigentlich gar keiner Lichtzeichenregelung bedürfen. Lange Wartezeiten sind unangenehm. Zudem sinkt nach etwa 45 Sekunden die Akzeptanz für die Regelung. Je länger Fußgänger oder Radfahrer warten sollen, desto häufiger gehen oder fahren sie bei Rot.



Zuviel Rot? Nach etwa 45 Sekunden bleibt keiner mehr gerne stehen - die Akzeptanz sinkt. Im Bild der Traffic light tree in London. Foto: Gabrielle Ludlow / Flickr

Kaum einer bricht besonders gern Regeln, zumindest beschleicht die meisten Menschen für einen kurzen Moment manchmal doch ein schlechtes Gewissen. Wo Regeln allerdings nur schwer einen nachvollziehbaren Nutzen erkennen lassen, überwiegt zuweilen eine gesunde Portion Pragmatismus den Regelgehorsam. Als Beispiel stelle man sich eine Hauptverkehrsstraße vor, an der eine Fußgängerampel eingerichtet wurde. Sie schaltet auf Rot für Auto- und Radfahrer. Die wartenden Fußgänger können nun die Straße queren. Nachdem sie die andere Straßenseite erreicht haben, zeigt die Ampel weitere 10-15 Sekunden rot für Auto- und Radfahrer, die sich nun wahrscheinlich darüber ärgern, dass sie trotz der wieder freien Straße noch warten müssen. Es mag zwar zu gefährlich sein, den Autos das Weiterfahren schon bei rot zu ermöglichen. Was aber spricht im Fall der Radfahrer dagegen?

Genau hier setzt der Verkehrsversuch der Pariser an: Dort, wo einschränkende Regelungen nicht sinnvoll sind, werden sie zur Disposition gestellt. Das macht den Verkehr flüssiger, steigert

das Vertrauen in Verkehrsregeln und damit die Regelakzeptanz. Und der Einzelne muss kein schlechtes Gewissen für Handlungen haben, die eher einer zweckrationalen Pragmatik, denn einer kriminellen Neigung zum Regelbruch entspringen.

Wie so oft sind uns die Niederlande auch an diesem Punkt ein Stück voraus. Was in Paris von manchen als „radikaler Schritt“ wahrgenommen wird, ist dort schon länger gängige Praxis. Kreuzungen sind oft so gestaltet, dass Rechtsabbiegen bei rot sowie Geradeausfahren an T-Kreuzungen und Fußgängerampeln an vielen Knotenpunkten bereits möglich ist – man fährt einfach an der Ampel vorbei. Seit 1991 gibt es zusätzlich für Radfahrer eine „Grünpfeilregelung“ für Kreuzungen und Einmündungen ohne Radwege.

Mit der Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer lassen sich in Deutschland erste Bemühungen erkennen, den Verkehr für die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu deregulieren. Vielleicht macht bald der Pariser oder gar der niederländische Weg in Sachsen Schule?

Beitrittsformular Ich möchte ADFC-Mitglied werden.

Vorname, Nachname Geburtsjahr

Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Ort

Telefon E-Mail

Ich trete bei als
 Einzelmitglied (Jahresbeitrag 46 Euro.)
 Fördermitglied (Jahresbeitrag 58 Euro.)
 mit folgenden Personen, die mit mir in einem Haushalt wohnen:
 Namen und Geburtsjahr

Unterschrift

Haben Sie Fragen oder wünschen Sie erst weitere Informationen, mailen Sie an mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de.

Als ADFC-Mitglied erhalten Sie

- ▶ **Private Verkehrs-Haftpflichtversicherung** (für Rad, Fuß und Bus/Bahn, bis 1 Mio. €, 500 € Selbstbeteiligung)
- ▶ **Verkehrs-Rechtsschutzversicherung** (für Rad, Fuß und Bus/Bahn, bis 0,25 Mio. €, 300 € Selbstbeteiligung)
- ▶ Zeitschriften **Reflektor** und **Radwelt** kostenlos
- ▶ Leistungen der Mitgliedsverbände der **European Cyclists' Federation (ECF)**
- ▶ **Rabatte** bei vielen Angeboten des ADFC und bei der Fahrrad-Diebstahlversicherung (Bike-Assekuranz)

Dübener Heide will Radregion werden

Der grenzübergreifende Naturpark Dübener Heide zwischen Sachsen und Sachsen-Anhalt ist ein seit jeher beliebtes Ausflugsgebiet. Wurden



Übergabe der Bett+Bike-Zertifikate an vier neue Mitglieder.

Foto: LVZ/Fliegner

bisher eher Wanderer angesprochen, hat das Regionalmanagement 2012 damit begonnen, Angebote für Radfahrer auszubauen und zu vernetzen.

Flankiert von den Radfernwegen an Elbe und Mulde und dem Radweg Berlin-Leipzig bietet die Dübener Heide eine gute

Möglichkeit, diese Wege durch ein Radwegenetz zu verknüpfen. Mit den regionalen Radrouten „Kohle | Dampf | Licht“, „Lutherweg“ und dem „Torgischen Weg“ sind bereits Verbindungen gegeben, die es lohnt auszubauen.

Im Rahmen des Projektes „RadRegion Dübener Heide“ wurden für die wichtigsten Heide-Städte (Bad Dübener Heide, Bad Schmiedeberg, Bitterfeld, Eilenburg, Gräfenhainichen, Kemberg und Torgau) thematische Rundtouren in verschiedenen Schwierigkeitsklassen ausgearbeitet. Diese werden kostenlos als Apps angeboten (www.naturpark-duebener-heide.com), später sollen sie auch in der Regionalkarte „Heidemagneten“ dargestellt werden.

In den Heidestädten wurden zudem Rad-Service-Paten gewonnen, die als Ansprechpartner für Belange des Radfahrens fungieren. Zwei Infoveranstaltungen in Kooperation mit dem ADFC Leipzig dienten dazu, das Bewusstsein für Qualitätsstandards von touristischen Radwegen zu schärfen und Gastbetriebe für Bett+Bike zu gewinnen. Bisher wurden 15 Bett+Bike-Betriebe in der Region zertifiziert.

Monika Micheel

Neues Bett+Bike-Verzeichnis erschienen

Das Netz fahrradfreundlicher Herbergen ist auch im letzten Jahr weiter gewachsen. Im Bett+Bike-Verzeichnis 2013 präsentieren sich jetzt 5.400 Gastgeber aus ganz Deutschland, die sich auf die Bedürfnisse der Radfahrer eingestellt haben. Da das Verzeichnis auch weiterhin handlich bleiben soll, werden nur die wichtigsten Informationen dargestellt: Adresse, Telefon, Internet, Angaben zum Haus, Preise, Service sowie ein Foto der Unterkunft. Eine Übersichtskarte zeigt alle Orte, in denen es mindestens ein Bett+Bike-Haus gibt.

Ausführliche Informationen zu den Häusern findet man auf www.bettundbike.de.

Erhältlich ist das Verzeichnis im Lenkertaschenformat im Buchhandel oder über das Bestellformular auf www.bettundbike.de. Es kostet für ADFC-Mitglieder 4,95 € (inkl. Versand), für Nicht-Mitglieder 9,34 €. Die ADFC-Geschäftsstellen in Dresden und Leipzig geben das Bett+Bike-Verzeichnis für 2 € an ADFC-Mitglieder und 4 € an Nichtmitglieder ab.



Europäische Initiative zu Tempo 30 innerorts gestartet

Die europäische Bürgerinitiative „30km/h – macht die Straßen lebenswert!“ ruft EU-Bürger dazu auf, für eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerhalb von Städten der EU zu unterzeichnen. Kommunen könnten dann noch immer abweichende Tempolimits anordnen, müssten jedoch zeigen, dass die Sicherheit verletzlicher Verkehrsteilnehmer gegeben ist. Unterzeichnen kann man im Internet unter de.30kmh.eu. Ein Blick auf die gut gemachte Website lohnt sich auch zu Informationszwecken, da sie die Beweggründe für das geringere Tempolimit übersichtlich darstellt.

Tempo 30 innerorts erhöht die Sicherheit, verringert Angst und reduziert Lärm und Abgase. Auch der ADFC fordert Tempo 30, da es Städte lebenswerter macht und dem Radverkehr direkt zugute kommt.



Kontakte:

Landesgeschäftsstelle ADFC Sachsen e.V.

Bischofsweg 38, 01099 Dresden, Tel.: 03 51-501 39 15 Fax: 03 51-501 39 16 www.adfc-sachsen.de info@adfc-sachsen.de Öffnungszeiten: Mo 10–14 Uhr, Mi 15–19 Uhr

Bett+Bike Sachsen

Monika Micheel, Grünwaldstr. 19, 04103 Leipzig, Tel.: 03 41-215 55 45 bettundbike@adfc-sachsen.de www.bettundbike.de

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge

Radfahrer-Kirche Stadt Wehlen: Pfarrer Michael Schleinitz Dorfstraße 1, 01847 Lohmen, Tel.: 035 01-58 73 87 michael.schleinitz@evlks.de

Jens und Kirsten Sackmann, Neue Straße 5, 01744 Dippoldiswalde, OT Seifersdorf, Tel.: 035 04-61 97 66 sackmann@yahoo.de

Landkreis Mittelsachsen

Thomas Kotte, Chemnitzer Str. 5, 04703 Leisnig, Tel.: 034321-620 35 thomas.kotte@gmx.de

Siegfried Milde, Dr.-Wilhelm-Külz-Str. 13 b, 09669 Frankenberg, Tel.: 03 72 06-88 11 80

Landkreis Görlitz

Ines Igney, 02826 Görlitz, Tel.: 01 51-57 29 38 93 info@adfc-ostsachsen.de www.adfc-ostsachsen.de

Jens Janek, Jahnstr. 8, 02828 Görlitz, Tel.: 035 81-66 76 59 jjanek@gmx.de

Michael Cleve, Postfach 11, 02747 Herrnhut, Tel.: 03 58 73-403 16 a.michael.cleve@t-online.de

Ingolf Sperling, Zittauer Straße 27, 02788 Hirschfelde, Tel.: 03 58 43-204 81 adfc-zittau@web.de

Erzgebirgskreis

Matthias Langer, Altmarkt 2, 09468 Geyer, Tel.: 037 34-69 10 59

Vogtlandkreis

Radkultur-Zentrum Vogtland e.V., Am Markt 12, 08491 Netzschkau, Tel.: 037 65-30 06 80, Fax: 30 06 81, vogtland@radkulturzentrum.de www.radkulturzentrum.de

Landkreis Nordsachsen

Radfahrer-Kirche Weßnig Pfarrer Tobias Krüger, Pfarrstr. 1, 04874 Belgern, Tel. u. Fax: 03 42-244 02 28 tob.krueger@googlemail.com www.radfahrer-kirche.de

Landkreis Zwickau

Ulrich Skaruppe ulrich.skaruppe@adfc-sachsen.de

Kontaktadressen für Leipzig, Dresden, Chemnitz und Bautzen finden Sie auf den entsprechenden Regionalseiten (S.10 ff.).

IMPRESSUM

Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Sachsen e.V. Bischofsweg 38, 01099 Dresden Tel.: 0351-501 39 15 Fax: 0351-501 39 16 info@reflektor-magazin.de www.facebook.com/adfc.reflektor

Vorstand: Olaf Matthias, olaf.matthies@adfc-sachsen.de, Sascha Böhme, sascha.boehme@adfc-sachsen.de, Evelyn Weiser, evelyn.weiser@adfc-sachsen.de, René Gerullis, rene.gerullis@adfc-sachsen.de, Jochen Böttcher, jochen.boettcher@adfc-sachsen.de, Ulrich Skaruppe, ulrich.skaruppe@adfc-sachsen.de

Redaktion und Lektorat: Konrad Krause (V.i.S.d.P.), Constanze Bannasch, Anne Jubeh, Yvonne Kaden, Benedikt Krüger, Franz-Richard Kunze. Namentlich gekennzeichnete Beiträge entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion oder des Herausgebers.

Layout u. Satz: Antje Münch, geografik_ehrhardt@gmx.de, Susanne Krause, susanne@krausehaus.de

Fotos: ADFC, wenn nicht anders gekennzeichnet

Druck: PögeDruck Leipzig gedruckt auf 100 % Altpapier

Erscheinungsweise & Auflage: 4 mal jährlich, 7 000 Exemplare

Vertrieb: Mitglieder des ADFC Sachsen e.V. erhalten den Reflektor frei Haus; kostenlose Verteilung über Fahrradläden, Bibliotheken usw.

ISSN: 2195-0342

Anzeigenverkauf: Konrad Krause, anzeigen@reflektor-magazin.de

Redaktions- und Anzeigenabschluss der folgenden Ausgabe: 20. April 2013

ROTKREUZER

Problem gelöst!

Derzeit sind sämtliche Fernsehsendungen, Magazine und sogar das ganze Internet voll revolutionärer Ideen und Vorschlägen für den Verkehr der Zukunft. Von einer technologischen Zeitenwende im Straßenverkehr ist die Rede. Elektrische Antriebe, glitzernde Hybridautos und andere Umweltflitzer höchstpersönlich überbieten sich mit ökologischen Superlativen und fahren gelegentlich sogar durch eine fahrradfreundliche Stadt.

Auch von der sächsischen Elite der Verkehrsforschung kommt ein interessanter Vorschlag, wie den Herausforderungen des Verkehrs der Zukunft begegnet werden soll. Beispielsweise vom Parkplatzexperten Prof. Dr.-Ing. Andreas Schuster aus der für konstruktive Beiträge in Verkehrsangelegenheiten bekannten Stadt Zwickau. Der hat – und jetzt festhalten! – anhand „statistisch abgesicherter Daten“ die Entdeckung gemacht, dass auf Parkplätzen „vermehrt Pkw einzelner Segmente, wie z.B. Sport Utility Vehicles und Geländewagen auftreten.“ Das ist bisher noch keinem aufgefallen, umso schöner für uns alle, dass es die Verkehrsforschung gibt.

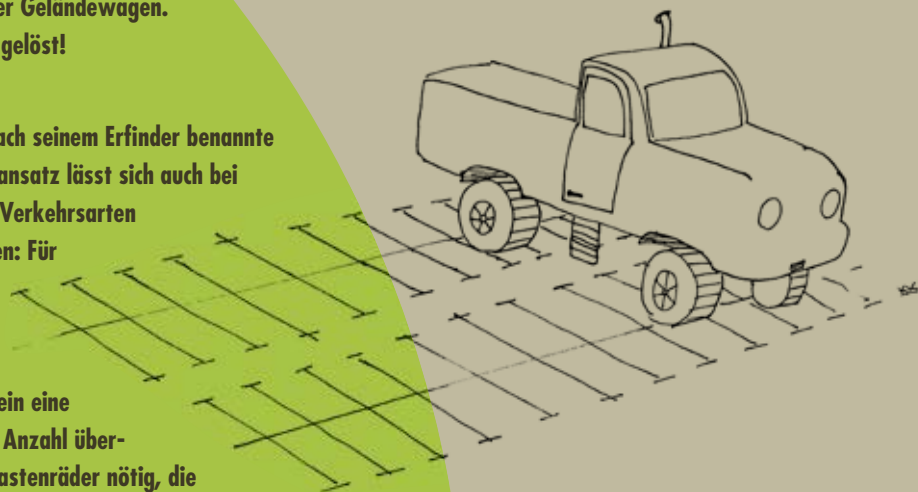
Mehr noch: Schusters Entdeckung ist von gesellschaftlicher Relevanz. Durch die ständig wachsende Zahl übermäßig fetter Autos würden „zunehmend Klagen über zu enge Parkstände auftreten“. Das kann er zwar statistisch nicht belegen, glücklicherweise weiß der Fachexperte dieser bedrohlichen Entwicklung aber auf eine gleichsam einfache wie raffinierte Weise zu begegnen: Die Park-

lücken werden einfach so breit wie ein richtig oberfetter Geländewagen. Problem gelöst!

Dieser nach seinem Erfinder benannte Schusteransatz lässt sich auch bei anderen Verkehrsarten anwenden: Für den Radverkehr ist dafür allein eine kritische Anzahl überbreiter Lastenräder nötig, die auf einem normalen Radweg ständig stecken bleiben. Wenn die Besitzer dieser Räder dann andauernd mit Mülleimern, Haltestellenhäuschen und Lampenmasten kollidieren und die Hauswände mit ihren drei Meter breiten Super-Cargobikes zerkratzen, können wir auf Schusters Kompetenz zurückgreifen, der dann mit seiner Expertise eine Studie anfertigen kann und mit „statistisch abgesicherten Daten“ vor die Presse treten wird, um der Welt zu verkünden, dass unsere Radwege einfach zu schmal sind.

Man kann die ganze Sache weiter beschleunigen: Je schwerer die Lastenräder durch konstruktionsbedingte Mängel zu steuern sind, umso leichter lässt sich die Forderung nach einer flächendeckenden Versorgung mit besonders geradlinig verlaufenden Radwegen in Überbreite vertreten. Man hätte eher drauf kommen müssen! In der Autobranche ist das ja die seit Jahrzehnten praktizierte Methode.

Konrad Krause



Hier könnte Ihre Adresse stehen! Als ADFC-Mitglied kommt der Reflektor kostenlos zu Ihnen nach Hause. Informationen zur Mitgliedschaft unter www.adfc-sachsen.de und mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de