



SPEICHE

Info-Blatt der IG Radverkehr und des ADFC

Dresden Nr. 4 Oktober 1990

Termine für Fahrradfrende

- 3.-5.10. Iserlohn Evangelische Akademie, Tagung "Perspektiven des Schienenverkehrs nach der Vereinigung"
- 3.-10.10. Dresden Internationale Woche der Verkehrssicherheit (erstmalig auf dem Boden der DDR), Programmpunkt 4: Fahrrad-Geschicklichkeitstest für Kinder auf dem Albrechtsschloß
- 6.-7.10. Chemnitz Landesverbandsgründung der Grünen Liga
- 10.10. Dresden 19.00, Friedrichstr. 57, Treff der IGR/AG Verkehrskonzeption, Tagesordnung: Problem Verlängerung Brücke der Jugend und Nordtangenten, Gesprächspartner: ein Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes
- 13.10. Dresden Neustädter Bf., 9.39 Zug nach Meißen, Befahrung Elberadweg Meißen-Riesa, Schreibzeug und Fotoapparat mitbringen
- 13.10. Dresden 2. Landschaftstag Dresdner Heide
- 15.10. Dresden 19.00, Friedrichstr. 57, Treff des ADFC Dresden
- 16.-17.10. Dresden von der Konrad-Adenauer-Stiftung gesponserte Veranstaltung "Zukunft Stadt" (Information Ratspressekonferenz 6.7.90)
- 20.10. Dresden 7,15, 2. ADFC-Radtour, diesmal Altenberg-Dresden, Treffpunkt: Hbf. auf dem Bahnsteig zum 7.38-Zug nach Schöna oder 8.00 in Heidenau zum Anschlußzug nach Altenberg
- 22.10. Dresden 19.00 bei I. Krüger, Ernst-Thälmann-Str. 17 Treff der IGR/AG Elberadweg
- 22.-23.10. Wien Symposium "Offene Grenzen - geschlossene Kolonnen? Verkehrsprobleme und Lösungsvorschläge angesichts der Öffnung der Ostgrenzen" Anmeldung: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Abt. Öffentlichkeitsarbeit, Elzengasse 3, Wien, A-1030
- 26.-28.10. Bhaun Familientreff (Infos und Geselligkeit) des ADFC, Anmeldung beim ADFC in Bremen, Bundesgeschäftsstelle, Am Dobben 91, Bremen 1, W-2800, Tel.: (07421) 74052

Kulturbund e. V.
IG Radverkehr Dresden

August 1990

Standpunkt zur Radverkehrsförderung in Dresden

1. Notwendige Vorbemerkungen

Die IG Radverkehr, gegründet 1987, hat im Konflikt mit dem zentralistischen System in den beiden ersten Jahren ihres Bestehens bittere Erfahrungen machen müssen. Nicht alle diese Erfahrungen sind systembedingt. Viele Partner handelten aus nicht entschuldigen Motiven und manche bliesen wieder mit dem neuen Horn und falschen Tönen in die alte Richtung.

Andererseits hören wir immer wieder von Verkehrspolitikern der Bundesrepublik die beschwörende Bitte, die dort in der Vergangenheit gemachten Fehler zu vermeiden.

In der gegenwärtigen Euphorie, in der in Dresden Autoverkaufs-Volkfeste gefeiert werden, ist es außerordentlich schwer, moderne Verkehrskonzepte zu diskutieren.

Aus diesem Grunde halten wir es für dringend notwendig, eine alle Möglichkeiten ausschöpfende öffentliche Diskussion von Verkehrsproblemen zu führen, wobei die ökologischen Konsequenzen deutlich genannt werden sollten.

2. Allgemeine Forderungen

- Ausführliche Diskussion aller Projekte zur Stadtgestaltung mit den Bürgern der Stadt
- Festlegung eines festen Budgets, das für die Radverkehrsförderung bestimmt ist
- Schaffung der Stelle eines Radverkehrsbeauftragten
- Mitarbeit von engagierten Radfahrern als Juroren bei Wettbewerben und₂ bei der Ausarbeitung von Gutachten zur Stadtgestaltung zu³ Projekten⁴
- Ausarbeitung einer Leitplanung für den Fahrradverkehr
- Einflußnahme auf die Leitung des Hygienemuseums, damit ein Verkehrsprobleme behandelnder Ausstellungskomplex geschaffen wird
- Knüpfen von Partnerschaftsbeziehungen zur Stadt Zürich¹

3. Konkrete Forderungen

3.1. Leicht realisierbare Maßnahmen

- Verkehrsorganisation

- Aufhebung von 75% aller Durchfahrverbote (einschließlich Einbahnstraßen) für Radfahrer
- Schrittweises Erlauben des Radverkehrs auf Fußgängermagistralen
- Streichung des Abschnitts in der Parknutzungsordnung, der radfahren in Parks generell verbietet
- Berücksichtigung der Radfahrer bei Maßnahmen zur Absperrung im Zusammenhang mit der Einrichtung von Baustellen, bei Veranstaltungen und anderen Erfordernissen
- Schaffung von Radspuren auf Straßen, insbesondere vor Kreuzungen, und Abmarkierungen von Stauraum für Radfahrer
- Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht besonders dort, wo der Fahrbahnzustand auf dem Radweg schlechter als auf der Straße ist

- Baumaßnahmen

- Realisierung von Maßnahmen, die in den sogenannten Radverkehrskonzeptionen des Büros für Stadtverkehr enthalten sind
- Instantsetzen der beiden Radtrassen, die 1988 festgelegt wurden
- Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf der Leipziger und der Otto-Buchwitz-Straße
- Anlegen einer Quermöglichkeit der Nürnberger Straße für Radfahrer an der Fußgängerrampe (am Nürnberger Ei) und einer ordentlichen Einbindung in die Seitenstraßen
- Schaffung von Hilfen zum besseren Passieren von Treppen (z.B. Unterführung Firmischer Platz, Treppen an der Dimitroffbrücke, an der Fußgängerbrücke Straße der Einheit)
- Schaffung einer Brückenabfahrt an der Dr.-Rudolf-Friedrichsbrücke

- Förderung der wissenschaftlichen Bearbeitung von Problemen des Fahrradverkehrs in Dresden

- Vergabe von Forschungsaufgabenstellungen an TU und HfV
- Unterstützung der Studierenden Beate Schüller, Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar, bei ihrer Diplomarbeit zum Radverkehr in Dresden

- Maßnahmen zur Förderung eines Verkehrsverbunds

- Absprachen mit der Reichsbahn zur Schaffung besserer Transportbedingungen für Fahrräder (Einrichtungen in den Wagen, Treppen, Fahrradständer)
- Einflußnahme auf die Verkehrsbetriebe, die Mitnahme von Fahrrädern zunehmend zu gestatten (z.B. außerhalb der Hauptverkehrszeiten, Schaffung von Einrichtungen zur Mitnahme, Auswahl geeigneter Fahrzeugtypen bei Neuanschaffung)
- Förderung der Fahrradausleihe (im Zusammenwirken mit der Reichsbahn und anderen Städten des Ballungsgebietes)

- Öffentlichkeitsarbeit

- Kostenlose Einräumung von Schaukästen zur Werbung für den Fahrradverkehr durch IG und ADFC (und VCD)
- Unterstützung der IG beim 3. Radfahrttag am 9. Juni 1991
- Unterstützung der IG bei der Organisation der Ausstellung "Alptram Auto" aus München

3.2. Mittelfristige Maßnahmen

- Instandsetzung und Neubau von Radwegen an beiden Elbufern
- Projektierung und Bau von unabhängig von der Straße geführten Radwegen aus dem Stadtzentrum
 - in die Neustadt
 - nach Löbtau (Nutzung der Eisenbahnunterführung in Verlängerung der Ehrlichstraße, Errichtung einer Brücke für Fahrradfahrer über die Weißeritz in Höhe der Heizkanaltrasse)
 - in den Dresdener Osten (Fortführung des Radwegs durch den Großen Garten längs des Eisenbahndamms in Richtung Pirna)
- Besondere Maßnahmen für den Transport von Fahrrädern bergauf
 - Entsprechende Ausstattung der Bergbahnen
 - Schaffung spezieller Einrichtungen

4. Probleme

- Verkehrsberuhigung

Die IG spricht sich für eine umfassende Verkehrsberuhigung innerhalb des äußeren Stadtrings aus. Es sollte ein Stufenplan entworfen werden, nach dem dies schrittweise erfolgt. Dabei

müßte ein ähnliches Konzept entwickelt werden, wie das von den Verkehrsinitiativen von Hannover vorgeschlagene.

Literatur: Landeshauptstadt Hannover
Beiträge zum Verkehrsentwicklungsplan 2, 1990

- Fortsetzungsbau Nossener Brücke

Der Bau der Verkehrsanlagen an der Nossener Brücke sollte öffentlich diskutiert werden.

- Mängel:
- . Fahrradspuren auf der neuen Trasse nicht vorgesehen
 - . Der Verkehrsstau wird von Löbtal nach Südvorstadt verlagert
 - . Für die betroffenen Bürger sind keine Schutzmaßnahmen geplant (Schutz vor Abgasen, Staub und Lärm)
 - . Verbauung der Möglichkeit, in Höhe der Heizkanaltrasse ein Brücke für Fahrradfahrer anzulegen

Vorschlag: Baustopp bis alle Fragen geklärt sind

- Autobahndreieck

Der Bau der Autobahn Dresden-Pirna wird sich wahrscheinlich nicht vermeiden lassen. Welcher Zweig auch betrachtet wird, in jedem Falle muß kostbares Land im Stadtgebiet Dresden geopfert werden und wichtige Naherholungsgebiete werden empfindlich beeinträchtigt, von den schutzwürdigen Flächen ganz abgesehen.

Besonders von unseren bundesdeutschen Partnern wird darauf hingewiesen, daß diese Autobahn ein Vielfaches an neuem Verkehr erzeugen wird, besonders den belastenden LKW-Verkehr, der überwiegend als Fernverkehr in Erscheinung treten wird.

Aus diesem Grunde sind unserer Meinung nach von der Stadt langfristige Vorbereitungsmaßnahmen zu treffen, damit der Schaden für unser Ballungsgebiet begrenzt wird. Andererseits sollte von vornherein vorgesehen werden, mit den Einrichtungen für die Autobahn eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu erreichen. Die IG hat deshalb vorgeschlagen, bei den Brückenbauwerken gleichzeitig Übergänge für Fußgänger und Radfahrer vorzusehen. Weiterhin sollten durch Anbindung an den ÖPNV Möglichkeiten geschaffen werden, zusätzlichen Stadtverkehr zu vermeiden.

Die Stadt Dresden müßte darauf drängen, daß vor Einweihung der Autobahn die Reichsbahn den Huckepackverkehr Hamburg/Rostock-Prag in attraktiver Weise anbieten kann.

Am 14. 9. 90 fand ein Gespräch zwischen Dr. Mohaupt, Leiter der Abt. Verkehrsleitplanung beim Stadtplanungsamt (früher Büro für Stadtverkehr, Leiter Dr. Hunger) und sechs Vertretern der IGR statt. Dr. Mohaupt machte im Gespräch über den "Standpunkt zur Radverkehrsförderung in Dresden" der IGR deutlich, daß sich die Ansichten und Ziele der IGR im wesentlichen mit denen des Planungsamtes decken. Beim ebenfalls angesprochenen Thema der Einführung eines Fahrradbeauftragten beim Rat der Stadt und dem Versuch, diese Stelle einem Dezernat zuzuordnen, wurden Probleme mit den neuen Strukturen deutlich. Fragen des Stadtverkehrs werden jetzt in vier Dezernaten behandelt: Stadtentwicklung, Ordnung und Sicherheit, Bauverwaltung, Kommunale Dienste.

Kukula

Vertreter der ADFC-Ortsgruppen Chemnitz, Leipzig und Dresden trafen sich am 21. 7. 90 in Leipzig, um den ADFC-Landesverband Sachsen aus der Taufe zu heben. Nach mehrstündiger Diskussion entschieden wir uns, die Gründung auf einen späteren Zeitpunkt zu vertagen. Hauptgrund war die fehlende Besetzung der Funktion des Landessprechers. Mit der Vergrößerung der Struktur wäre außerdem ein höherer bürokratischer Aufwand verbunden, welcher sich bei nur drei derzeit bestehenden Ortsgruppen nicht auszahlt, zumal der Informationsfluß untereinander gewährleistet ist.

Das der halben Auflage dieser SPEICHE beigelegte Blatt mit der Wahlumfrage wurde an Politiker verschickt, die sich in Sachsen der Landtagswahl stellen. Die IGR bittet unsere Leser, die Fragen ebenfalls zu beantworten und Dr. Zweynert (Kaitzer Str. 103, 8027) zuzuleiten. Eine Auswertung erfolgt in der SPEICHE.

"Mit Vollgas in die Sackgasse?" hieß das Motto eines öffentlichen Podiumsgesprächs am 29. 8. im Rathaus. Bundesdeutsche und Schweizer Fachleute stellten den gegenwärtigen Umfang und Zustand des Dresdner Straßennetzes als eine hervorragende Ausgangsposition für den Aufbau einer menschen- und nicht autogerechten Stadt dar. Dagegen träumten die anwesenden Verkehrsplaner der HfV Dresden von Highway-Schneisen durch unsere Stadt und von Umgehungsstraßen durch Dresdens Naherholungsgebiete. I. Rosberg, Dezernent für Stadtentwicklung, gab dagegen dem ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr die absolute Priorität in der Verkehrsförderung.

Kukula

Impressum

Die SPEICHE, Informationsblatt der IG Radverkehr und des ADFC Dresden

Redaktion: Roman Rabe

Erscheinen: monatlich

Vertrieb: Über Roman Rabe,
Alttrachau 12, Dresden, 8030

Bankverb.: Postscheckamt Dresden

Konto-Nr.: 8299-56-16298

Preis: Jahresabonnement 10,- DM

Nachdrucke sind bei genauer Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.

Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion wieder.

Bestellung der SPEICHE

Hiermit bestelle ich das monatliche Informationsblatt der IG Radverkehr Dresden. Ich unterstütze die Arbeit der Interessengemeinschaft durch einen jährlichen Förderbeitrag (= Abonnement-Preis) von 10 DM. Konto-Nr.: 8299-56-16298

Jahres-Abo 1990: 6 DM (Erscheint seit Mai.)

Name:

Vorname:

Anschrift:

Datum, Unterschrift: