



SPEICHE

Info-Blatt der IG Radverkehr und des ADFC

Dresden Nr. 6 Dezember 1990



Termine für Fahrradfrende

- 01.12. Dresden vormittags, Schützengasse 10-18, Entrümpelung des zukünftigen Umweltzentrums Dresden zur Vorbereitung der Winterfestmachung; Schaufeln und Eimer mitbringen
- 03.12. Dresden 17.00, Friedrich-Engels-Str. 18, Gespräch IGR - Baubund über die Radwegenetz-Planung für Dresden (siehe Nachrichten)
- 04.12. Dresden 19.30, Reformierte Gemeinde Brühlsche Terasse "Umweltengagement nach dem 3. Oktober", Vortragsreihe des Ökologischen Arbeitskreises
- 05.12. Dresden 19.00, Friedrichstr. 57, versammlung der IG Radverkehr, Tagesordnung: 1. Bericht Gespräch Baubund 2. Aktion Nossener Brücke 3. Jahresrückblick und Ausblick
- 08./09.12. Dresden Besetzung der Brückenpfeiler Nossener Brücke-Verlängerung
- 15.12. Dresden ganztägig steht auf dem Altmarkt (wahrscheinlich dort) der GREENTEAM-Bus (Greenpeace-Kinderaktion) für Kleine und Große bereit
- 18.12. DFF 2 21.05, Sendung "OZON" zum Thema Verkehrsökologie u.a. am Beispiel von Dresden (Sender heißt dann evt. O 3)
- 18.-20.01. 91 Erlangen Sonderseminar "Umgang mit Sponsoren" des ADFC. Jetzt anmelden!

Der ADFC erstellt eine neue Radtourenkarte. Ein Blatt davon ist für Sachsen vorgesehen. Da dieses Werk keine Schreibtischkarte werden soll, bitten wir gebietskundige Radler um Routenvorschläge - auch über die Landesgrenzen hinaus. Zusammengestellt werden soll ein Netz von verkehrssarmen Wegen, wobei empfohlene Haupttrouten und Radfernwege besonders hervorgehoben werden. Informationen über Sehenswürdigkeiten, Übernachtungsmöglichkeiten, Fahrradwerkstätten, Entfernungs- und Steigungangaben sind erwünscht. Zuerbeit an: Jana Pleil, Melanchthonstr. 23, 8060 Dr.

Fahrrad-Taschenkalender, Verl. Die Werkstatt - jetzt über die SPEICHE bestellen, dann sind Sie 1991 im Bilde!

Stadtplaner wollen Dresden einmauern . Bericht von A. Oswald

Im Ringen um eine fahrradfreundliche Infrastruktur nach Partnern suchend, begab sich am 05.11.90 eine kleine Delegation der IG Rad zum baubund sachsen. Die Speiche war dabei. Im baubund tätige Architekten konzipieren derzeit u.a. den weiteren Ausbau der Stadt Dresden unter Berücksichtigung ökonomischer und ökologischer Notwendigkeiten. Grundgedanken sind die Erhaltung historischer gewachsener Siedlungsstrukturen, die Reduzierung des Neubaus auf grüner Wiese, die Aufhebung der Stadtklüftung und die organische Einbindung und Erweiterung vorhandener Grünflächen und Parks. Hierzu gab es in allen Fragen Übereinstimmung. Es wurde beschlossen, uns Radfahrer sofort in die Planungsarbeit einzubeziehen. Prämisse: Radwege werden nicht einfach straßenbegleitend gebaut. Straßen, Gehwegesystem und Radfahrtrassen müssen entsprechend jeweiliger Erfordernisse geplant und dann in ihrem Verlauf miteinander harmonisiert werden. Die nichtmotorisierte Ortsbewegung hat im Stadtzentrum den Vorrang. Ziel für uns ist ein Radwegesetz, welches das Fahrrad zum vorteilhaften Verkehrsmittel und die Radwege durch interessante Streckenführung attraktiv macht.

Ein Wermutstropfen mischte sich in das Gespräch, als es um die aktuellen Vorstellungen der hauptamtlichen Stadtplaner ging. Gewohnt, hinter schönen Worten auch die Taten zu sehen, erörterten wir den Flächennutzungsplan. Es ist offensichtlich, daß die einzig maßgebende Orientierung bei der Erstellung dieses Plans die schnellstmögliche Installation eines Gewerbegürtels entlang der geplanten Autobahn ist. Um Kosten zu "sparen", werden Industrie und Wohnungen blockartig an der Peripherie der Stadt verteilt. In Bühlau würden bei Realisierung dieses Plans bis zu 80% der Feuchtwiesen versiegelt. Bei Boxdorf erreicht die industrielle Zone das Teichgebiet. Südhöhen und eintreffende Täler werden zerschnitten. Ohne Anfertigung ökologischer Gutachten (nur für Kesselsdorf ist bisher eins vorhanden) verbaut man den über das westliche Elbtal kommenden Winden den Zugang zur Stadt. Während bei überlegter Kanalisierung derselben das Stadtklima entscheidend verbessert werden könnte, riskiert man eine zunehmende Verschlechterung durch Beseitigung von Grünflächen und eine fortgesetzte Zerstörung des natürlichen Gleichgewichts. Bei der zusätzlich zur Bundesautobahn gedachten Errichtung von Stadtautobahnen wird - im Gegensatz zum Vorgehen in westdeutschen Großstädten - der innerstädtische Verkehr verdichtet, da die entstehende Struktur den nichtmotorisierten Verkehr benachteiligt. Der Bürger wird gezwungen, zum Auto zu greifen, will er die an der Peripherie gelegenen Arbeitsplätze erreichen. Mit dem erhöhten Abgasanteil in der Luft wäre das Treibhaus Dresden nicht mehr fern.

Den alternativen Pilotstudien des baubundes, die die Möglichkeit eines anderen Vorgehens belegen, begegnet das Stadtplanungsamt mit Ignoranz. Dabei würde ihre Verwirklichung Arbeitsplätze sichern, Steuergelder einbringen, ohne vorher die Umwelt incl. Stadtattraktivität zu zerstören. Erst letztgenannte Bedingung garantiert, daß Steuergelder der Kommune wirklich zur Verfügung stehen und nicht zur Schadensbeseitigung dienen müssen. Angesichts dieser Voraussetzungen haben die zukünftigen Bemühungen der IG nur Sinn, wenn wir Kraft und Ideen in ein Gesamtkonzept zur ökologischen Entwicklung Dresdens einbringen.

Velos zwischen Autos!
Was muß getan werden, damit das geht?

Unter diesem Motto fand am 13./14. Sept. in Aarau das 4. (nahezu schweizerinterne) Planungsseminar für Fahrradverkehr der IG Velo Schweiz - keine Anti-Auto, sondern eine Pro-Velo-Veranstaltung - mit folgenden Themenschwerpunkten statt:

- Erfahrungsaustausch mit Konzepten zur Radförderung und mit Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen aus nationaler und internationaler Sicht;
- Berücksichtigung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen;
- Velo im Kreisverkehr

Der VCS-Präsident P. Vollmer sowie der Regierungsrat Dr. U. Siegrist sprachen sich in ihren Eröffnungsreden für

- den Mischverkehr mit intensiver Berücksichtigung des Velos
- weg von der Planungsdevise "einfach ein bißchen mehr für alle", sondern in allen Bereichen vermaschte und überlappende Nutzungsorganisation,
- Grundsatzdevise Nr. 1: Dem Radfahrer stehen grundsätzlich alle Straßen (außer Autobahn) zur Verfügung

aus, woran man erkennen kann, inwieweit die Verantwortlichen in der Schweiz schon verbal den hiesigen voraus sind.

Die Schweizer haben eine Konfrontation mit Autofahrern nicht nötig, weil der Radfahrer in der Schweiz größtenteils respektiert wird (von Autofahrern, Planung und Administration) und viele Autofahrer selbst Feierabend-Velo-Trim-Dich-Nutzer sind. Die Verkehrsplaner in der Schweiz sind für die Akzeptierung aller Verkehrsteilnehmer und arbeiten still und unauffällig für die Verbesserung des Radverkehrs und für die Autoleistungsreduktion. Deshalb waren auch Themen wie Tempo 30, Autoversteuerung, Okobonus, Benzinpreis, etc. in Aarau tabu.

Nur der Raumplaner des Kanton Aargau, Herr Bachmann, ging in seinem Eröffnungsreferat auf die eigentliche Problematik ein, dergestalt, daß der gesellschaftliche Widerspruch, die nach größter Freizügigkeit strebenden Privat-Verkehrsbewegungsmöglichkeiten durch öffentliche Maßnahmen und Mittel zu befriedigen, technisch nicht zu lösen ist. Die verfügbare Verkehrsfläche muß deshalb von allen überlappend genutzt werden. Im Verteilungskampf um die vorhandene Verkehrsfläche müssen deshalb die Forderungen der Radfahrer noch viel, viel deutlicher an die Politiker und Planer herangetragen werden als bisher.

Welche Voraussetzungen seiner Erfahrung nach gegeben sein müssen, um wie in Freiburg innerhalb der vergangen 12 Jahre den Radverkehrsanteil von 18% auf 27% anzuheben (bei 5 Mill. Jahresetat), zählte der zuständige Stadtbaudirektor aus Freiburg, Herr Hufbauer, auf:

- bürgernahe Verwaltung, engagierte Politiker u. Interessenverbände/Initiativen
- Einzelpersonen mit Ideen
- Radwegekommission
- Ausschuß für Verkehrsberuhigung incl. Bürgerinitiative, Elternbeirat, etc.
- velofreundliche Bürger, Verwaltung und Veloplanung
- intensive Presse- u. Öffentlichkeitsarbeit durch die Stadt
- Komfortreduktion beim Kfz-Verkehr zugunsten des Radverkehrs (Radspuren u. Radstreifen zu Lasten der Autofahrspurbreite, Spurbreitenreduktion, Fahrbahnbreitenreduktion - damit automatisch Tempo 30 und Oberholverbot - Spurenzahreduktion, Parkplatzreduktion, Geschwindigkeit)

Und was ist davon in Dresden vorhanden? Probst Mahlzeit

Dresden, 10. 10. 1990

Gerhard Probst

Die Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung 1990 -
von einem Dresdner erlebt

Die Zweiradbranche hat ihr Mekka in Köln, dieses Jahr vom 19. - 23. September. Wer mitreden will, mußte dabei sein - und so kamen sie; die Aussteller: über 1500 aus 38 Ländern, die Fachbesucher, die Freaks, die einfach Schaulustigen in hellen Scharen.

Das Marktangebot war komplett zu sehen. Die Branche sonnt sich im Boom, einem Boom wie nie zuvor. Die Händler stöhnen: die Nachfrage zu befriedigen übersteigt das Menschenmögliche. Skandalöse Lieferengpässe, lange Wartezeiten bei Reparaturen sind die Folge.

Die Art der Präsentation, der Gestus der Werbung, die Typenpalette orientierten eindeutig auf das Fahrrad als Freizeit- und Sportgerät für den ambitionierten Fahrer mit, aus unserer Sicht, nicht gerade schmalem Geldbeutel. Das Fahrrad und sein Zubehör (Kleidung!) werden Objekt einer übersteigerten Warenästhetik, Symbol und Ausdruck jungdynamischen Mobilitätswahns. So jedenfalls nach meinem Eindruck. Gegenläufige Bestrebungen waren rar, aber nicht zu übersehen. Ihre Vertreter berücksichtigen auch das zum motorisierten Individualverkehr alternative Alltagsrad und Transportmittel. Zu ihnen gehörte natürlich der ADFC, der auch in diesem Jahr das "Fahrrad des Jahres" kürte. Den Titel erhielt ein alltags-taugliches Rennrad der Bremer Fahrradmanufaktur, einem Betrieb des "Verbundes der selbstverwalteten Fahrradbetriebe" (VSF). Die Gestaltung des Messestandes der Selbstverwalter zeigte sinnfällig ihr fahrradpolitisches Anliegen: Die Fahrräder thronen auf von

der Schrottpresse zu handlichen Quadern zerquetschten Automobilwracks. Der VSF vergab zur IFMA außerdem einen Verkehrspreis, die übrigen unter der Schirmherrschaft des Regierungspräsidenten von Köln, Dr. Antwerpes (seine spektakulären Initiativen siehe "Radfahren 5/90") steht. Der Preis ging an eine Bamberger Verkehrsinitiative, die phantasiereich gegen eine geplante Bergverbindungsstraße angeht, an ein Projekt in Hamburg-Altona, das den Bau geschlossener Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorsieht und damit einen Ansatz zu fahrradfreundlicher Infrastruktur darstellt, sowie an einen 23-jährigen Münchner, der über auf dem Fußweg geparkte Autos "hinwegging", wofür er wegen Sachbeschädigung zu einem Bußgeld verurteilt wurde.

Damit nicht genug, verlieh der VSF auch noch das "Rostige Ritzel" an Shimano, wegen ihrer üblen Produktpolitik und Marketingstrategie. Der rasche Wechsel nicht kompatibler Modellreihen zwingt den Kunden, bei Verschleiß eines Teils, ganze Baugruppen zu ersetzen. Lobenswert das Engagement von mifa. Ihre Präsentation hob sich wohlthuend von der verbreiteten Aggressivität ab. Die 91er Kollektion ist ansprechend und ausgewogen. Auch mifa hat Preise ausgeschrieben: für Gestaltungsideen des Fahrrades der Zukunft, für die Farbgestaltung der Rahmen und für literarische Versuche rund ums Rad. Alles in allem eine löbliche Initiative zur Entwicklung von Fahrradkultur in den östlichen Provinzen.

Jens Nitsch

GUTEN MORGEN! DRESDNER STADTPLANER AUFGEWACHT!

Auf dem Weg ins geeinte Deutschland mußten viele Träume sterben. Einer der Überlebenden war der Radfahrertraum vom stadtgerechten Verkehr. Im Zentrum flanieren Fußgänger die Boulevards entlang, Radfahrer nutzen zwischen öffentlichen Einrichtungen, Arbeitsplatz und Wohnung ein ausgebautes Wegenetz, Autobesitzer verlassen an der Peripherie ihre Fahrzeuge und steigen in Bus und Bahn. In einer Zeit, die Osterfordernisse mit Westereifahrung vom Tisch fegt, war in diesem Punkt frischer Wind willkommen. Die Entwicklung des Autoverkehrs in den alten Bundesländern führte dort zu der Einsicht, daß jeder Ausbau des Straßennetzes nicht zur Verteilung der Belastung führt, sondern neuen Verkehr erzeugt und unter Aufblähen des Problemballons einen weiteren Kollaps provoziert. Dabei verursachen nach Schätzung der Deutschen Bank die 30 Mio PKW der alten Bundesländer schon heute Umweltschäden von 50 Mrd DM jährlich. In immer mehr Städten wird endlich die richtige Schlussfolgerung gezogen und der grünen Welle Rot gezeigt. Wohngebiete in Köln wurden mit Schwellen, Straßenverengungen und Tempo 30 beruhigt. Münchens Städteinfahrten erhalten neue Ampelschaltungen, die den Verkehr bremsen, statt ihn zu beschleunigen. In Erlangen, der nach dortigem Verständnis radfahrerfreundlichsten Stadt Deutschlands, erkannte man, daß Parkhäuser allein keine Lösung sind. Wer sein Auto am Rand des Zentrums abstellt, erhält vom Automaten mit dem Parkschein auch einen Fahrschein für den öffentlichen Nahverkehr. In Hamburg erprobt Siemens gegenwärtig eine Compu-

tersteuerung, die auf Signale ankommender Busse mit Grünschaltung der Ampel zuungunsten des Individualverkehrs reagiert. Was auch unternommen wird, es ist das Eingeständnis jahrelanger Fehlplanung. Der Investitionsaufwand zur Neuorientierung ist immens und so scheinen die Kommunen im Osten in der glücklichen Lage, viel Geld zu sparen und gleich aufs richtige Pferd setzen zu können. Doch wie das so ist im Leben. Ein Jockey, der ein Leben lang den geliebten Gaul ritt, hängt am Tier, auch wenn es schrullig wird und jeder Ausritt mit Wirbelsäulenbruch enden kann. Wie der Jockey von der Neuauflage einstiger Siege träumen Dresdens Stadtplaner vom Gewinn, den ihr vulgärökonomisches Glücksspiel einst bringen soll. Herr Mohaupt verteilte kürzlich Verkehrskonzeptionen von 1977, Herr Roßberg meint gar, "die Generalbebauungspläne von 1983 erwiesen sich als nicht schlecht". Wenn letztgenannter dann noch äußert, auch andere Kommunen ständen dem großstädtischen Autoskooter hilflos gegenüber, muß man ihm den Rat geben, mal wieder auszuschlafen. Im Spätsommer schien er noch klaren Blick und eine moderne Konzeption zu haben. Förderungswürdig waren damals zuerst Nahverkehr und zuletzt der PKW-Strom. Die nötige Straßensanierung sollte keine "Verwirrung der Gefühle verewigen. Stadtplanungsdezernent Roßberg sinnierte: "Ökologisch orientierter Stadtverkehr ist nicht mit Lauheit, Laschheit und Gleichgültigkeit zu machen. Für einen stadtverträglichen, menschengerechten Verkehr muß man kämpfen."

Also, Herr Roßberg, kämpfen Sie! Wir sind dabei!

S. Holzmann

Nachrichten

Zum "Standpunkt zur Radverkehrsförderung in Dresden" der IGR (siehe SPEICHE 4) hat Herr Roßberg schriftlich Stellung genommen. Der Brief enthält keine konkreten Zusicherungen. Er verweist lediglich auf die bekannten Papiere ('Verkehrskonzeption' vom Dez.89, 'Leitbild für die künftige Verkehrspolitik' sowie die vor der Wende entsprechend der damaligen Verkehrspolitik und wirtschaftlichen Situation erstellten 'Radverkehrskonzeptionen der Stadtbezirke'). Letztere sollen "beginnend im Jahre 1991 - auf der Grundlage eines festen jährlichen Budgets realisiert" werden. Dieses Budget wird 1991 übrigens 100 000 DM betragen (zum Vergleich: allein das Projekt Verlängerung Nossener Brücke/Nordtangente Gorbitz, das nur dem Kfz-Verkehr dient, kostet 90 Mio DM).

An der Verlängerung der Nossener Brücke und dem Straßenprojekt Nordtangente Gorbitz wird z.Z. fieberhaft gebaut und gleichzeitig noch projektiert. Mitsprache der Bevölkerung (nach § 3 des Baugesetzbuches vorgeschrieben) ist dadurch praktisch unmöglich. Weder Bus noch Bahn werden in diesem Projekt bedacht. Die Radfahrer sollen keine eigene Spur erhalten, ja nicht einmal auf der verlängerten Brücke fahren dürfen. Sie will man über lange Umwege unter ihr durchführen.

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.: Postcheckamt 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.

Die IGR plant eine Aktion an den Brückenpfeilern, die Enttäuschung und Aufbegehren der Dresdner Radfahrer gegen diese Verkehrspolitik zum Ausdruck bringen soll (s. Termine!).

Der Baubund, mit dem Vertreter der IGR wiederholt Gespräche geführt haben, will die Radwegenetzplanung für Dresden überarbeiten - nach heutigen Gesichtspunkten und in Zusammenarbeit mit der IGR (s. Termin).

Herr Teichmann (Abgeordneter NF/Bündnis/Grüne) wird in Übereinstimmung mit der IGR im Stadtparlament eine Entscheidung über die Einführung eines Fahrradbeauftragten erwirken. Die Zustimmung der Abgeordneten vorausgesetzt könnte dann der OB die Erstellung eines Funktionsplanes anweisen, bei der die IGR hinzugezogen wird. Die Entscheidung muß bald fallen, wenn sie im Stellenplan der Stadtverwaltung 1991 noch berücksichtigt werden soll.

Der ADFC-Landesverband ist gegründet (Sericht folgt). Die Mitglieder der IGR haben ihren Austritt aus dem Kulturbund erklärt. Am 1. 1. 91 wird die IG Radverkehr unter Beibehaltung ihres Namens eine Ortsgruppe im ADFC-Landesverband Sachsen. Ziele und Arbeitsweise der IGR bleiben im wesentlichen unverändert. Der Wechsel erfolgte im Einvernehmen mit den Kulturbundverantwortlichen.

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: