

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

2. Jg.

Februar 2 / 1991

Termine für Fahrradfreunde

- ab sofort Dresden im Stadtmuseum Dresden, Sonderausstellung
"West-östlicher Architektenworkshop zum Gesamtkunstwerk Dresden" - Enthält zahlreiche Projekte zum Verkehr!
06. 02. Dresden 19.00 Uhr, Friedrichstr. 57, Treffen der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe Dresden), Tagesordnung: 1. Landesregierung und Radtourismus in Sachsen 2. Dresdner Radfahrttag Nr. Drei 3. Umweltzentrum und IGR 4. Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit der HfV
- 08.-10. 02. Rostock Seminar Fahrradtouristik, Veranstalter: ADFC, Informationen über ADFC Chemnitz
15. 02. Dresden 19.30 Uhr, Rathaus Zi 207 oder 208, Öffentliche Sitzung der Alternativen Fraktion zum Thema Verkehr
20. 02. Dresden 19.00 Uhr, Ernst-Thälmann-Str. 17 bei Ingo Krüger, Leitungssitzung der IGR(ADFC Dresden)
- bis 28. 02. bei Matthias Hinz melden, wer an der diesjährigen Bundeshauptversammlung des ADFC in Lünen/Westfalen teilnehmen möchte (11./12. 05. 1991)
09. 03. Dresden 9.00 Uhr, Schützengasse, Frühjahrsputz im Umweltzentrum

ADFC -

...der Club
für Aufsteiger



Uns erreichten mehrfach Anfragen nach Beitrittswegen zum ADFC. Schreiben Sie an: ADFC Bundesgeschäftsstelle, Am Dobben 91, PF 107747, W-2800 Bremen 1. Jahresbeitrag: 45,-, für Stud. 30,- DM Leistungen: kostenloses Abo der Zeitschrift 'Radfahren', automatisch haftpflichtversichert als nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer usw.

UNIFORM VERPFLICHTET

Für alle, die sich im gegenwärtigen Desinteresse der Verkehrspolizei baden und mit entsprechenden Verstößen gegen die StVO danken, möchten wir diesen kleinen Service einrichten. Im Buchhandel zählen die neue StVO und StVZO zu den Rennern der Saison, die Verlage können gar nicht schnell genug liefern. Die Speiche hat aus zuverlässiger Quelle erfahren, daß Unkenntnis nicht vor Strafe schützt. Der neue Bußgeldkatalog, der die bisher nicht vorhandenen, geheimen Richtlinien ersetzt, sieht wie bisher in den meisten Fällen ein Salär von 10,- DM vor. Wir werden an gegebener Stelle darauf zurückkommen. Da wir bisher keine Möglichkeit ermittelten, ein Bußgeld zumindest von der Steuer abzusetzen, beginnen wir heute mit dem Abdruck der Vorschriften, deren Befolgen wir anraten. Denn auch die neue Uniform verpflichtet die Hüter der Ordnung zu ..., das weiß ja jeder selbst, wir wollen hier keinen bevormunden.

§1 StVO

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

(2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, daß kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

§2 (4)

Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren; nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Sie haben rechte Radwege zu benutzen; linke Radwege dürfen sie nur benutzen, wenn diese für die Gegenrichtung freigegeben sind. Sie haben ferner rechte Seitenstreifen zu benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und Fußgänger nicht behindert werden. Das gilt auch für Mofas, die durch Treten fortbewegt werden.

(5) Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen mit Fahrrädern Gehwege benutzen; beim Überqueren einer Fahrbahn müssen sie absteigen. Das gilt nicht, wenn Radwege vorhanden sind. Auf Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen.

§3 (1)

Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, daß er sein Fahrzeug beherrscht. ... Er darf nur so schnell fahren, daß er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann. ...

(2a) Die Fahrzeugführer müssen gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, daß eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

§5 (1)

Es ist links zu überholen.
(8) Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen Radfahrer und Mofafahrer Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen.

§8 (1)

An Kreuzungen und Einmündungen hat die Vorfahrt, wer von rechts kommt. (außer bei Vorfahrtsregelungen und Feld und Waldwegen! die Red.)
(2) Wer die Vorfahrt zu beachten hat, muß rechtzeitig durch sein Fahrverhalten ... erkennen lassen, daß er warten wird. Er darf nur weiterfahren, wenn er übersehen kann, daß er den, der die Vorfahrt hat, weder gefährdet noch wesentlich behindert.

WANN SPERREN SIE DIE STÄDTE FÜR AUTOS?
 Interview mit dem Stuttgarter OB Manfred Rommel (CDU)

Mit freundlicher Genehmigung des Monatsmagazins vital aus dem Jahreszeiten-Verlag Hamburg

vital:Herr Rommel, sind Sie heute mit dem Auto zum Rathaus gekommen?

ROMMEL:Ja. Zu Fuß wärs mir zu weit-acht Kilometer. Vor allem nach Haus gehts bergauf.

vital:In einem Städtetest heißt es über Stuttgart:"Fahren wird zur Qual."Empfinden Sie das auch so?

ROMMEL:Ja, doch. Laufend. Es gibt keine Harmonie zwischen Auto und Stadt. Die Benutzung des Autos ist aber Volkswille. Das muß ich hinnehmen, daß jeder Autofahrer will und es nicht nur Funktionären wie mir überläßt, für das Volk Auto zu fahren.

vital:Kürzlich nannten Sie Ihre Stadt ein Luftbelastungsgebiet. Belasten Autos die Gesundheit?

ROMMEL:Das Auto ist heute Hauptschadstoffquelle. Allerdings kaufen immer mehr Bürger ein Fahrzeug mit geregelter Kat, der 90 Prozent der Schadstoffe wegnimmt.

vital:Als Präsident des Stadteingangs fordern Sie Tempo 30 in den Städten. Wann kommt das?

ROMMEL:Bundesverkehrsminister Zimmermann, den ich sehr schätze, ist ein gescheiter Herr. Er versteht rasch, normalerweise. Aber ich kann ihn nicht von Tempo 30 überzeugen.

vital:Aber müßten Sie jetzt nicht handeln, damit das Chaos nicht wächst?

ROMMEL:Ja. Wir brauchen mehr Park-and-Ride-Plätze, wo Pendler ihr Auto abstellen können.

vital:Das heißt:Parkhäuser raus aus der Stadt und Park-and-Ride-Plätze in die Umgebung?

ROMMEL:Heute muß man die Großstadt, so wie früher eine mittelalterliche Stadt, mit Befestigungen verteidigen: indem man Bollwerke schafft! Und dazu gehören Park-and-Ride-Plätze.

vital:Andere Städte, andere Lösungen. In Bologna ist die ganze Innenstadt für Autos gesperrt.

ROMMEL:Das kann man nur in größter Not. Ich bin kein so

großer Extremist.

vital:Beispiel Stockholm - da dürfen nur Autofahrer hinein, die gleichzeitig eine Monatskarte für öffentliche Verkehrsmittel besitzen. Frankfurt will das gleiche.

ROMMEL:Wenn man in Bonn dafür eine Rechtsgrundlage schaffen würde, könnte man darüber diskutieren.

vital:In Zürich werden einzelne Straßen mit Schranken gesperrt.

ROMMEL:So was haben wir auch. An Orten an denen der sogenannte Prostituierten-Suchverkehr stattfindet...

vital:...ein ganz besonderer Verkehr!

ROMMEL:Wir können zwar nicht die Unmoral stoppen - immerhin aber, wenn sie mit Lärm und Abgasen verbunden ist.

vital:In Athen dürfen bei Smog abwechselnd nur Wagen mit gerader und ungerader Endziffer des Kennzeichens fahren.

ROMMEL:In Seoul auch. Das wäre, wenn ich das nicht ganz ernst sagen darf, günstig für Porsche und Mercedes, weil die Leute nämlich mehr Autos kaufen würden: eins mit gerader, eins mit ungerader Nummer.

vital:Beide Firmen sitzen ja in Stuttgart. Wehren die sich nicht gegen Einschränkungen, wie sie von Politikern vorgeschlagen werden?

ROMMEL:Die wissen, es wurde dem Geschäft großen Schaden zufügen, wenn man eines Tages sagte: Das Auto ist unser gefährlichster Feind. Die sind daran interessiert, das Auto möglichst umweltgünstig zu machen, das heißt: schadstoffreduziert.

vital:Aber wenn Sie die Innenstadt für Autos sperren würden, bekämen Sie Probleme mit den Herstellern und den Wählern?

ROMMEL:Da würden die Leute sagen: Der Rommel ist verrückt georden! Und sie würden mich wegen meines Geisteszustandes nicht mehr wählen.

FEHLT ZEIT, FEHLT RAT

Beate Schüller, die an der Hochschule für Bauwesen und Architektur in Weimar zur Zeit an einer Diplomarbeit zum Dresdner Radverkehr sitzt, bat uns um Veröffentlichung nachstehenden Textes. Er beschäftigt sich noch einmal mit dem leidigen Problem der Verkehrsplanung und löste in der Redaktion sofort ein Für und Wider aus. Da wir unseren gestandenen Politikern einiges voraus haben, lösten wir das Problem, ohne die Seismographen dieser Welt zu bemühen. Getreu unseres Vorsatzes, dem Leser und seiner Meinung Platz einzuräumen, nahmen wir lediglich redaktionell bedingte Kürzungen vor. Vielleicht inspiriert der Artikel mal jemanden, uns die Meinung zu sagen. Dafür schon im Voraus herzlichen Dank!

"Vom Dezember 1989 bis zum Oktober 1990 stieg der Motorisierungsgrad in Dresden von 230 auf 290 PKW pro 1000 Ew. Sein weiteres Wachstum ist sicher, wenn man bedenkt, daß er in den alten Bundesländern bei 560/1000 liegt. Soll uns diese Entwicklung nicht überrollen, ist der notwendige Ausbau des Straßennetzes in Dresden eine wichtige Entscheidung. Angesichts ihrer Tragweite kann sie nur von Fachleuten und Bürgern gemeinsam getroffen werden. In diesem Zusammenhang werden zwei wesentliche Maßnahmen immer wieder diskutiert. Zum einen der Ausbau des Dresdner Verkehrssystem in Ringen, zum anderen der Bau der Autobahn Dresden - Prag.

Das Ringsystem:

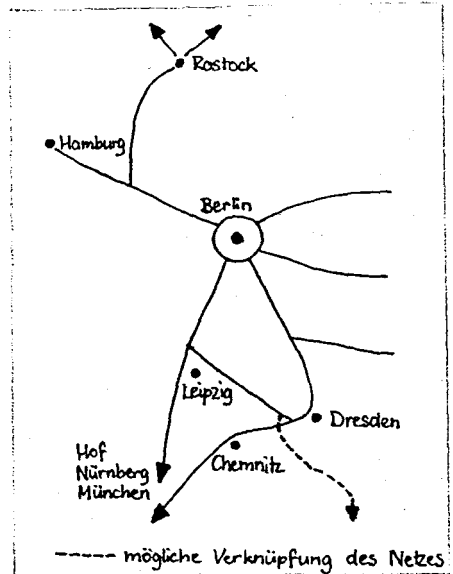
Ein leistungsfähiges Hauptverkehrsnetz sei Voraussetzung für Ordnung und die Aufnahme aller Verkehrsströme, sagte Prof. Voigt auf einem Seminar in der HfV. Prof. Weise, ebenfalls HfV, und Ingolf Roßberg äußerten an anderer Stelle, das vorhandene Netz sei ausreichend, nur müsse es modernisiert und ergänzt werden. Gleichzeitig wird in der Abteilung Verkehrsleitplanung der Stadt Dresden ein Ringsystem konzipiert. Es wird völlig außer Acht gelassen, daß ein Ring immer nur ein bestimmtes Gebiet umschließen kann, in diesem Fall das Stadtzentrum. Der gesamte Verkehr wird sich bei Tempo 80 auf dem Ring konzentrieren, anstatt sich über die gesamte Stadt zu verteilen. Abgesehen von den massiven Rückstaus an den Knotenpunkten, stellt dieser Ring einen tiefen Einschnitt in die Stadt dar. Welcher Fußgänger oder Radfahrer wird diese teilweise achtspurige Fahrbahn ohne Probleme überqueren können? Sollten wir nicht davon ausgehen, die Stadt für den Bürger erlebbar zu machen und deshalb nur einen bestimmten notwendigen Verkehr zuzulassen? Durch das Ringsystem würde der einmalige und wertvolle Charakter unserer Stadt verändert. Wir dürfen uns nicht von der anwachsenden Mobilisierung erdrücken lassen, sondern müssen dem Autoverkehr von Anfang an die Prioritäten in den Städten nehmen. Als Alternative empfiehlt sich ein zwei- bis maximal vierspuriges Netzsystem über die gesamte Stadt, Fuß- und Radwege und öffentlicher Nahverkehr werden großzügig ausgebaut.

Zur Autobahn:

Für den europäischen Wirtschaftsverkehr gewinnt die durchgängige Autobahnverbindung von Skandinavien bis zum Balkan immer größere Bedeutung. Die so wichtige Verbindung wird zwischen Dresden und Prag unterbrochen. Der Bau einer Autobahn ist also notwendig. Doch sollte die konkrete Streckenführung noch einmal genau bedacht werden.

Bei den bisherigen Überlegungen ging man leider nur von ökonomischen Gesichtspunkten aus, ökologische, auch städtebauliche fanden kaum Beachtung. Vorsorglich enthält man sich jeder Publikation, die momentane Streckenführung geht von der bestehenden Autobahn über den Zschonergrund hinweg zum Plauenschen Grund, in Kaitz den Knick der Innsbrucker entlang, über Kauscha, den Gebergrund bei Sobrigau, zwischen Dohna und Heidenau hindurch nach Pirna, Langhennersdorf und zur Grenze. Sie führt also nicht nur durch wertvolle Natur- und Landschaftsschutzgebiete (ca. 5 km parallel zum Bielatal), sie liegt teilweise direkt im Stadtgebiet. Diese Autobahn bekommt so eine Doppelfunktion, die für die Stadt sehr negative Auswirkungen hat.

Die geplante Autobahn wird den Transitverkehr und den regionalen Verkehr aus dem Raum Heidenau/Pirna aufnehmen. Der Fernverkehr wird sich mindestens verdreifachen (ehem. DDR: 80% Güterverkehr auf der Schiene, ehem. BRD 20%). Dr. Mohaupt von der Verkehrsleitplanung zufolge soll sie auch die Pirnaer Landstraße entlasten. Ich denke, sie wird eher ein Vielfaches an neuem Verkehr erzeugen. Zweitens bestünde durch die Nähe zur Stadt die Gefahr, daß sich eine Stadtautobahn entwickelt, die Konflikte zwischen regionalem und überregionalem Verkehr erzeugen würde. Durch die günstige Lage für Investoren werden die neuen Gewerbegebiete entlang der Strecke entstehen und die Stadt wird sich extensiv in südliche Richtung entwickeln. Die Autobahn wird den gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, infrastrukturellen und städtebaulichen Charakter der Stadt entscheidend mitbestimmen. Über die zerstörende Wirkung auf bedeutende



Natur- und Landschaftsschutzgebiete habe ich dabei noch nicht einmal gesprochen.

Die Notwendigkeit der Autobahn für den europäischen Wirtschaftsverkehr steht außer Frage. Allerdings sollte sie angesichts der negativen Auswirkungen einen gebührenden Abstand von der Stadt haben. Eine mögliche Alternative wäre der Anschluß am Abzweig Nossen, vorbei an Freiberg nach Teplice. Der starke Zeitdruck verlangt schnelle Entscheidungen. Während im Westen Straßen zurückgebaut werden, werden unsere Städte lärmende Verkehrsungeheuer. Unsere neuen Möglichkeiten müssen uns zu Entscheidungen führen, die wir vor den nachfolgenden Generationen verantworten können."

Soweit Beate Schüller. Wir würden uns freuen, andere Meinungen oder auch Informationen zu erhalten. Vielen Dank! die speiche

Die Alternative Fraktion hat in einem Antrag an die Dresdner Stadtverordnetenversammlung die Schaffung der Stelle eines Verantwortlichen für Verkehrsberuhigung gefordert. Den Funktionsplan soll der OB erstellen lassen. Der Antrag wurde in die Ausschüsse verwiesen und dort positiv behandelt.

Erstmals in Dresden wurde in der 54. Oberschule eine Radfahrprüfung nach den Richtlinien abgenommen, die dafür in Westdeutschland gelten. Dort ist eine Radfahrausbildung fester Bestandteil der schulischen Verkehrserziehung. Sie umfaßt einen theoretischen Teil im Sachkundeunterricht der 3. und 4. Klasse sowie einen praktischen Teil in den sogenannten Jugendverkehrsschulen. Da es diese bei uns noch nicht gibt, hat das Institut für Verkehrssicherheit der HfV dessen Aufgabe übernommen. (Sächs. Z.)

Den Antrag von Neustädter Anwohnern, die Sebnitzer Str. zu beruhigen, hat das Dezernat für Ordnung und Sicherheit am 9. 1. auf einer Veranstaltung mit den Initiatoren zugestimmt. Die Sebnitzer Str. wird in eine indirekte Einbahnstraße umgewandelt. Aus Richtung Görlitzer Str. dürfen nur noch Radfahrer sie befahren. Pflanzkästen sol-

len hier ein natürliches Hindernis bilden. Von der Kamener Str. bleibt die Einfahrt erlaubt. Nach 8 Wochen Probezeit soll über die Entscheidung erneut beraten werden. (Union)

Das Stadtplanungsamt hat der IGR seinen Plan zur Führung des Radverkehrs unter der verlängerten Nossener Brücke zur Stellungnahme übergeben.

Der ADFC fordert, daß Kfz innerorts mit Standlicht statt mit Abblendlicht fahren. Auf diese Weisewürden vor allem Fußgänger und Radfahrer besser gesehen.

In Chemnitz wurde am 1. 12. 90 ein Landesverband PRO BAHN gegründet. Seine Ziele sind: günstige Fahrpreise, einprägsame Taktfahrpläne, Vorrang für öffentliche Verkehrsmittel bei Ausbau und Förderung der Verkehrsarten, Wiederherstellung eines flächendeckenden Schienennetzes. Kontaktadresse: Wolfgang Kurschat, Krügerstr. 17, 9076 Chemnitz.

Der Tourismus-Club Riga, Abt. Fahrrad bietet für 8 - 12 Personen im Sommer 1991 einen auf Gegenseitigkeit abzielenden kostenlosen Aufenthalt in Lettland. Kontakt: Andris Kluss, 226009 Riga, Sarkanermijasstr. 84-11, Lettland.

Impressum

Die SPEICHE, Informationsblatt der IG Radverkehr Dresden, Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, LV Sachsen

Erscheinen: monatlich

Redaktion: André Oswald

Roman Rabe, Alttrachau 12, 8030

Vertrieb: Jens Rudolph, Rehfelder Str. 33
8023 Dresden

Preis: Jahresabonnement 10,- DM

Bankverb.: Postgiroamt Leipzig
(Bankleitzahl 860 100 90)

Konto-Nr.: 163 95-906

Nachdrucke sind bei gensuer Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Red. wieder.

Bestellung der SPEICHE

Ich unterstütze die Arbeit der IG Radverkehr Dresden durch einen jährlichen Förderbeitrag (= Abonnement-Preis) von 10 DM.

Name:

Vorname:

Anschrift:

Datum, Unterschrift: