

# SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

2. Jahrgang

Mai 5/1991



## Termine für Fahrradfreunde

- 08.05. Dresden 19.00, Schützengasse 18 **←NEU!**, offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe Dresden)
- 10.05. Dresden 9.00, Treffpunkt unter Tel. 4634690 erfragen, Radtour der studentischen Umweltgruppen durch Dresden
- 11./12.05. Lünen Bundeshauptversammlung des ADFC
- 15.05. Dresden 19.00, Schützengasse 18, IGR-Leitungssitzung
- 29.05.-02.06. Ilmenau 3. Thüringer Radwanderwoche, Voranmeldung bei L. Gebhardt, 0-6300 Ilmenau, PSF 153

09.06. Dresden Die Radverkehr (ADFC) lädt ein zum

### **3. Dresdner Radfahrttag**

Programm: 9.00 Radfahrten in den Sonntag (enden alle 11.00 am Dresdner Rathaus), Treffpunkte:



- |                    |                              |
|--------------------|------------------------------|
| - Schillerplatz    | - Theater der Jungen Genera- |
| - Nürnberger Ei    | tion                         |
| - Gorbitz/Grüner   | - Operette Leuben            |
| Heinrich           | - Pirna/Elbeparkplatz        |
| - Str.-Bf. Mickten | - Freital/Sachsenplatz       |
| - Alaunplatz       | - Radebeul/4 Jahreszeiten    |
| - Parkhotel        | - Coswig/Ort Auer            |

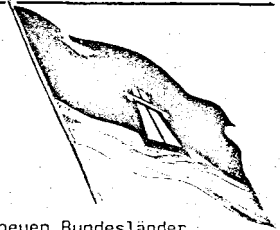
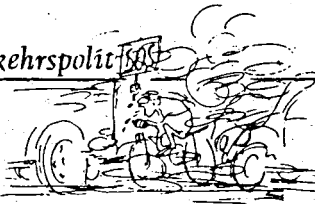
11.00 Ansprachen am Rathaus, anschl. gemeinsamer Fahrradkorso durchs Städtzentrum (Ende Schloßplatz)

13.00-18.00 Radlertreff im Umweltzentrum Schützengasse 18 (Fahrradreparaturservice!)

14.30 Radwanderung nach Graupa-Liebethaler Grund (beginnt am Schloßplatz)

16.30 Wagnermuseum Graupa, Liederabend für Fahrradfreunde..., mit Werken von Telemann, Kreutzer, Brahms, Griesbach u.a., G. Günther, Sopran, Th. Hannig, Klavier, Eintritt 3,- (ADFC-Mitglieder 4,-)

19.30 Café Donnersberg, Rähnitzg. 1, "Glücklich ist, den die Liebe verschont", Francois-Villon-Programm, Th. Wehlhorn, Schauspieler, J. Günther, Klavier, Eintritt frei



## Bürgerinitiativen Verkehrsökologie entsetzt über Ermächtigungsgesetz

1. Tagung der Verkehrs-Bürgerinitiativen und -Verbände der neuen Bundesländer vom 5. bis 7.4.1991 in Leipzig (Veranstalter s.u.)

Mit Entsetzen haben die Teilnehmer der 1. Tagung der Verkehrsökologiegruppen den nun vorliegenden "Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege des Bundes in den neuen Ländern sowie im Land Berlin" zur Kenntnis genommen.

Einer der Sprecher der Veranstalter, Fritjof Mothes vom Ökolöwe - Umweltbund Leipzig, meinte am 7.4.: "Es ist bezeichnend für die Verkehrspolitik der Bundesregierung, daß durch ein Ermächtigungsgesetz, so wie es unsere Bürger 40 Jahre lang erlebt haben, wieder über ihre Köpfe hinweg Entscheidungen getroffen werden sollen, mit ungeahnten Folgen für Mensch und Natur. Die erhofften demokratischen Rechte sollen sogleich wieder, wie in alter SED-Manier, eingeschränkt werden. Wir fragen uns immer mehr, wofür wir vor eineinhalb Jahren auf die Straße gegangen sind."

Das Ermächtigungsgesetz erinnert nicht nur in der Wortwahl an ein Schnellgericht gegen die Umwelt: Im Gegensatz zum geltenden Recht müßten weder Umweltverträglichkeitsprüfungen noch Raumordnungsverfahren für Verkehrswege durchgeführt werden.

Darüber hinaus soll grotesker Weise eines der Grundrechte ausgehebelt werden, auf das viele neue Bundesbürger schon lange gewartet hatten: Das Recht auf Eigentum! Enteignungen wären ohne jegliche Voraussetzungen innerhalb weniger Wochen im Schnellverfahren möglich. Ein neuer Bundesbürger könnte in 8 Wochen Haus und Hof los sein, wenn diese z.B. einem Autobahnprojekt im Wege steht.

Grundgesetzlich garantierte Einspruchsmöglichkeiten sollen drastisch reduziert werden. Anfechtungsklagen gegen unsinnige und ökologisch gefährliche Verkehrsprojekte hätten keine aufschiebende Wirkung mehr. Baumaßnahmen könnten dann sofort begonnen werden. Auch ein späterer Richterspruch gegen das Projekt kann inzwischen geschaffene Tatsachen nicht wieder rückgängig machen.

Das geplante Gesetz soll nicht nur für einige kurzfristig in Angriff zu nehmende Projekte gelten. Geht es nach dem Willen des Gesetzgebers, wird die Ermächtigung pauschal für alle Verkehrsbauten des Bundes in den neuen Bundesländern, im ehemaligen West-Berlin und selbst für die Verbindungen in die Ballungsgebiete der alten Bundesländer der Betonpolitik grünes Dauerlicht geben.

Die Verkehrs-Bürgerinitiativen fordern die Regierungen und Parlamente der neuen Bundesländer und Berlins zum Widerstand gegen dieses Gesetz auf. Es ist auch deren Pflicht, sich für den Erhalt der Grundrechte ihrer Bürger einzusetzen.

Die Bürger sollten sich dagegen wehren, Bürger 2. Klasse zu werden, die keinen Anspruch auf Umweltschutz haben.

Die Initiativen fordern von der Bundesregierung die Umkehr zu einer ökologisch orientierten Verkehrspolitik!

Kontakt für die Veranstalter:

Ökolöwe - Umweltbund Leipzig, Bernhard-Göring-Str.152, Tel: 39 11 067

Kontakt für die deutschen Verkehrsinitiativen:

AK Verkehr und Umwelt (UMKEHR), Kirchstr.4,1000 Berlin 21, Tel. 030 / 392 61 46

"Radfahren beginnt im Kopf"

- so formulierte es vor Jahren der Oberbürgermeister der fahrradfreundlichen Stadt Erlangen. Das Verkehrsgewohnheiten etwas mit (oder ohne) Intelligenz zu tun haben, war in diesen Tagen auch in einer Kojе des Greenpeace-Himmel-und-Öllenschiffes "Rübezahl" zu lesen: "Heute haben die spätpubertären, PS-protzigen Blechritterspiele (mit Autos) in Zeitalter von Waldsterben und Treibhauseffekt keine Existenzberechtigung mehr. Techniker und Ingenieure sollten inzwischen Intelligenteres zu bieten haben." Haben sie, meinte der Akademiker und Radfahrer Dr. rer. nat. Manfred Zweynert (58), Vorsitzender der IG Radverkehr, und trat am 11. April zur Eröffnung der Ausstellung "Alptraum Auto" im Dresdner Hygienemuseum mit folgenden Worten ans Mikrofon:

"Mit "Alptraum Auto" wird innerhalb von fünf Jahren bereits die dritte Ausstellung über Verkehrsprobleme veranstaltet, die etwas mit der IG Radverkehr zu tun hat. Die erste - "Auto, Fluch oder Segen?", die 1986 in der Kreuzkirche stattfand und vom Ökologischen Arbeitskreis der Dresdner Kirchenbezirke erarbeitet wurde, hatte die Gründung der IGR im Jahre 1987 zur Folge. Die zweite Ausstellung, ein Kind der IGR mit dem Titel "Grünes Licht dem Radverkehr" brachte unserer Interessengemeinschaft neue Mitstreiter und Sympathisanten.

Daß "Alptraum Auto" nun - erstmalig in einem neuen Bundesland - in Dresden gezeigt werden kann, verdanken wir den Bemühungen von Dipl.-Ing. Lothar Esser (Hamburg/Berlin) und unserer Radfreundin Jana Pleil.

Die Ausstellung repräsentiert den Kenntnisstand von vor fünf Jahren; ihre Aussagen müßten unter heutigen Bedingungen noch verschärft werden.

Die IGR wünscht, daß der gegenwärtige Stand der Erkenntnisse über Verkehrshygiene/Verkehrsökologie der Bevölkerung verständlich nahegebracht wird. Aus diesem Grunde haben Mitglieder der IG bereits seit Jahren immer wieder die Forderung erhoben, daß im Hygienemuseum ein Ausstellungskomplex, der das gegenwärtige (Verkehrs-)Wissen umfaßt, eingerichtet wird. Diese Forderung wird jetzt auch von der Stadtverwaltung unterstützt.

Wir hatten gehofft, mit der politischen Wende auch die ökologische zu erreichen. Es erweist sich aber leider als zutreffend, was Thomas Mann anlässlich seiner "Wende" vom "Monarchisten" zum Demokraten 1922 feststellte: "Man hat Grund zu bezweifeln, daß alle, die nach Freiheit riefen oder selbst schrien, bevor sie unser Schicksal wurde, sich hinlänglich geprüft hatten, ob sie denn ihr gewachsen seien, denn das ist bestimmt nicht der Fall, und was Republik und sogenannte Freiheit an innerer Tragik mit sich bringen, wird sich erst zeigen."

Die Dresdner IG Radverkehr hat das früh erkannt und die zu eröffnende Ausstellung trägt wie schon viele andere Aktivitäten dazu bei, auf dem schmalen Sektor der Verkehrsökologie falsch verstandene Freiheit (freie Fahrt für freie Bürger?) anzuprangern. Mit Autofeindlichkeit hat das nichts zu tun...

dietrich

Fahrradurlaub in G R I E C H E N L A N D

Wer Interesse besitzt, die Faszination der Antike zu spüren und gleichzeitig liebenswerte Menschen in einer uns fremdartigen Landschaft kennenzulernen, sollte sich ein Herz fassen und mit dem Rad Griechenland erkunden.

Mindeste Voraussetzung wäre ein Velo mit Gangschaltung, da Griechenland ein sehr bergiges und zerklüftetes Land ist. Die Technik seines Fahrrades sollte man unbedingt beherrschen, da Defekte nur "do-it-yourself" behoben werden können. Mit der Bahn gibt es zwei Möglichkeiten, mit Rad am Mann nach Griechenland zu gelangen. Einerseits über Budapest-Bukarest nach Bulgarien und weiter per Velo (sehr kompliziert und auch unsicher), andererseits mit der Sommerdirektverbindung von München über Belgrad-Saloniki nach Athen (zweimal täglich). Das Rad gibt man in München auf und holt es sich in Athen beim Zoll wieder ab. Ein Studententicket für die Fahrt kostet ca. 130 DM. (Alternative: zahlreiche preiswerte Flüge, wegen ständig wechselnder Angebote etwas schwer auszuwählen)

Der Wechselkurs der Landeswährung (Drachme) zur DM ist labil, die Kaufkraft der DM recht hoch. Abgesehen von Schwarzbrot bekommt man in Griechenland alles und auch sehr preiswert. Es gibt in jedem noch so kleinen Ortchen Tavernen und Kioske, die bis weit in die Nacht geöffnet haben.

Die Zeltplatzdichte ist nicht sehr hoch, aber ausreichend. Die Übernachtungspreise liegen zwischen 6 und 12 DM. In Athen beispielsweise gibt es Youth Hostels, wo man für ca. 8 DM auf dem Flachdach übernachten

kann und Waschmöglichkeiten besitzt. (außerdem viele interessante Leute kennenlernt). Ein Internationaler Studentenausweis halbiert die Eintrittspreise, die teilweise recht hoch sind (Akropolis ohne Ermäßigung 8 DM).

Ganz wichtig ist die Aklimatisierung. Im Sommer herrschen in Griechenland ungewöhnlich hohe Temperaturen. Über die Mittagszeit erlischt das Leben auf den Straßen. Entsprechend sollte man sich diesem Lebenszyklus anpassen und seine Fahraktivitäten auf die Zeiten von 5 bis 11 Uhr und frühestens wieder nach 16 Uhr beschränken (eigentlich Redreiseseason deshalb April - Mitte Juni und September - Anfang November). Die Straßenbedingungen sind in der Regel recht gut. Als Radfahrer ist man in Griechenland ein Exot. Man kann problemlos die Randstreifen der Schnellstraßen benutzen, sollte aber insbesondere in Athen sehr vorsichtig fahren, da hier die Fahrweise der Autofahrer rücksichtslos ist.

Man sollte unbedingt einen Reiseleiter bei der Hand haben, um Sehenswürdigkeiten nicht zu verpassen.

Für die Radtour eignen sich vor allem die Küstenregionen auf dem Peloponnes (geringe Steigungen, gute Straßen). Beliebt ist auch das "Insel-Springen" über mehrere griechische Inseln (Fähren billig und unkompliziert für Radfahrer). In Inlandzügen können Räder, wenn Platz ist, (gratis) mitgenommen werden.

Auskünfte: Griechische Fremdenverkehrszentrale, Neue Mainzer Str. 22, W-6000 Frankfurt 1, Tel.: 0769/236561

Thomas Kunze

## MAULWURFE AUF DUNKLEN PFADEN

von André Oswald

Am Hauptbahnhof wird gegenwärtig gegraben. In dem riesigen Loch soll ein Tunnel Platz finden. Es geht um einen 250-Millionen-Etat, gegen den die 90 Millionen für die überdimensionierte Nordtangente nur Sandkastenspielerei sind.

Für den Bau des Tunnels gibt es gute Gründe. Ein vom fließenden Verkehr befreiter Bahnhofsvorplatz eröffnet die Perspektive einer zukünftigen Fußgängerzone bis in die Neustadt. Die für einen Brückenbau der Reichsbahn nötigen Gleisverlegungen können ohne Probleme vorgenommen werden. Die Eile bei der Verwirklichung der Idee ist trotzdem nicht gerechtfertigt. Zum Baubeginn hatte der Eigentümer des Geländes (VEM) noch keine Erlaubnis gegeben. Die Stadtverordneten stimmten dem Bau erst zu, als er schon in vollem Gange war. Noch vor kurzem wußten sie noch nicht, ob die Stadt ein Fünffzigstel dieser Summe für die dringendsten Dachsanierungen aufbringen kann. Es ist fraglich, ob in der kurzen Zeit die nötigen Planungsverfahren eingehalten worden sind. Die Meinung der Einwohner, denen dem Gesetz nach eigentlich solche Vorhaben vorgestellt werden sollten, ist jedenfalls nicht gehört worden. Über konkrete Notwendigkeiten, Ziele und Folgen dieses Projekts wurde die Öffentlichkeit kaum informiert.

Angesichts der schlimmen Wohnsituation in Gorbitz, der kaputten Spielplätze, der notwendigen Rekonstruktion vorhandener Straßen und des nötigen Neubaus von Radwegen scheint die am Hauptbahnhof gebundene Baukapazität falsch eingesetzt. Für das Geld an sich gäbe es sicher genug weitere Verwendung. In der letzten Zeit hat die Stadtverwaltung oft genug verlauten lassen, wofür alles kein Geld da sei. Die nun gesetzten und im Nachhinein von den Abgeordneten bestätigten Prämissen lassen den Verdacht aufkommen, der autofahrende Teil der Bevölkerung soll bewußt bevorzugt werden. Ob aber den Autofahrern unter uns der jetzige Baufortschritt ein Plus an Beweglichkeit bringt, bleibt abzuwarten. Es gibt an anderen Stellen der Stadt größere Staus, die mit geringeren Mitteln beseitigt werden könnten, ohne daß es geschieht. Der Tunnel vor dem Bahnhof hat für den Verkehr erst Sinn, wenn die erweiterte Ammonstraße einen stärkeren Verkehrsstrom aus Richtung der Marienbrücke aufnehmen würde. Dazu müßte diese jedoch erst saniert werden, mit ihr Anton- und Paul-Gruner-Straße. An dieser Stelle muß man denn auch aufhorchen. Wenn an genannten Straßen eine normale Rekonstruktion vorgenommen wird, ist nichts dagegen einzuwenden. Wenn aber, womöglich wie am Hauptbahnhof gegen die Ansichten der Stadtentwickler um Dezernent Roßberg und in einer ähnlichen Hauruckaktion, diese Straßen eine vierspurige Trassierung erhalten, haben wir bald eine kleine Schnellstraße direkt am Stadtzentrum, die zum Ring werden könnte. Der Autoverkehr wird nicht wie gedacht auf ihr um das Zentrum herum, eher wohl hineinströmen, was Folgebauten verlangt.

Egal was kommt, der Aufbau einer modernen Stadt verlangt moderne Lösungen. Solche müssen durchdacht werden und dürfen nicht durch eine Baulobby einer überraschten Autolobby in die Hand gegeben werden. Wir wissen nicht, ob das Baudezernat den Abgeordneten alle Auswirkungen der getroffenen Entscheidung zu erklären in der Lage war. Was sicher ist: es gab andere Lösungen als diesen schnellen und teuren Baubeginn.

Die IGR sucht einen Fahrradbegeisterten, der sich für eine ABM-Stelle als Landesgeschäftsführer des ADFC interessieren würde. Monatsgehalt ca. 1700 DM. Organisatorische Vorarbeiten sind allerdings noch zu leisten.

Die IGR hat die Vorbereitung des 3. Dresdner Radfahrtages zum Anlaß genommen, erneut wichtige ihrer verkehrsökologischen Forderungen an die zuständigen Bezirke und die Medien heranzutragen: 1. Reduzierung der Fahrverbote für Radfahrer 2. Darstellung der Dresdner Verkehrspolitik in einer öffentlichen Präsentation 3. Ausweisung von Smog-Abstellplätzen am Stadtrand 4. attraktive Herrichtung der von der IGR ausgewiesenen Nord-Süd- und Ost-West-Fahrradtrassen durch Dresden 5. bis zur Schaffung der Stelle bei der Stadtverwaltung Einrichtung einer ABM 'Beauftragter für Verkehrsberuhigung'.

Der Leiter der Abt. Verkehrsleitplanung Ritscher hat an das Straßen- und Tiefbauamt den Auftrag für die Rekonstruktion von 33 km Radwegen in Dresden gegeben.

#### Impressum

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: André Oswald

Roman Rebe, Alttrachau 12, 8030

Vertrieb: Jens Rudolph, Rehefelder Str. 33  
8023 Dresden

Preis: Jahresabonnement 10,- DM

Bankverb.: Postgiroamt Leipzig  
(Bankleitzahl 860 100 90)

Konto-Nr.: 163 95-906

Nachdrucke sind bei genauer Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.

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

Dresden bekommt aus Bundesmitteln Unterstützung für die Verkehrsentwicklung. Durch bestimmte Auflagen werden 70 % davon für den Auto- und 30 % für den Öffentlichen Personennverkehr gebunden, erklärte Ritscher auf einem Forum im Hygienemuseum. Für Roßbergs Verkehrskonzept benötigte man das umgekehrte Verhältnis, kommentierte er. Läßt sich Dresden auf diese Weise sein Selbstbestimmungsrecht bei der Stadtentwicklung aus der Hand nehmen?

In Dresden gab es in den ersten drei Monaten dieses Jahres so viele Unfälle wie 1990 im ganzen Jahr, nämlich über 3000. Die Polizei rechnet mit 12-15 000 Unfällen bis Dezember '91.

Wer an bestimmten Stellen der Stadt immer wieder mit Verstößen anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber Radfahrern zu kämpfen hat (parkende Autos, drohende Fußgänger...), kann dies beim Diensthabenden der Verkehrspolizei, Tel. 4832441, melden. Das Interesse der Verkehrspolizei wurde auf Anfrage bestätigt.

Bei einem Gespräch mit Herrn Haberer (Ordnungsamt, Abt. Verkehrsangelegenheiten), erfuhr O. Vogt (IGR), daß ab Mai mittels Bollern der Schloßplatz für den ruhenden Verkehr gesperrt und noch vor dem Sommer das Georgentor zur Schloßstraße für Fußgänger und möglicherweise auch für Radfahrer wieder geöffnet werden soll.

Haberer wandte sich entschieden gegen eine großzügige Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radler.

Vogt/Rabe