

# SPEICHE

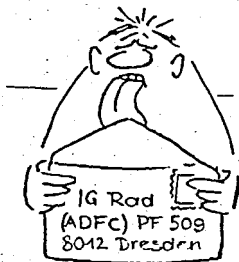
Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

2. Jahrgang

Juli 7/1991

## Termine für Fahrradfreunde

- 03.07. Dresden 19.00, Schützengasse 18, offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe Dresden), Tagesordnung: 1. Projekt Fahrradausstellung 2. ADFC-Büro/ABM 3. Radwanderwege in Sachsen - Tagungsbericht 4. nochmals - Nossener Brücke 5. Informationen
- 13.07. Dresden 10.00, Goldener Reiter, Fahrrad-Stadtrundfahrt und Elberadwegtour der IG Radverkehr
- 17.07. Dresden 19.00, Schützengasse 18, IGR-Leitungssitzung
- 21.-26.07. Seminar "Mit dem Fahrrad auf Gesundheitskurs" Information: Landesverband Nordrhein-Westfalen, Birkenstr. 48, W-4000 Düsseldorf
- 27.07. Leipzig 7.15, Hbf. Westhalle, Radeltour durch die Dübener Heide mit dem ADFC Leipzig
- 27.07.-02.08. BR (Bayrischer Rundfunk)-Radltour Bayern - Sachsen von München nach Leipzig
- 28.07-13.08. Fahrradreise nach Wales und England des ADFC Oldenburg
- 03.08. Dresden 10.00, Strbf. Mickten, thematische Radtour "Dörfer zwischen Dresden und Meißen" der IG Radverkehr Dresden



**Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club**

IG Radverkehr Dresden

Bei uns können Sie auch vorbeikommen!  
Beratung von der Fahrradtour bis zur  
Verkehrsplanung liefern wir Ihnen jeden  
Mittwoch 18.00 - 19.00 Uhr im  
Büro Umweltzentrum, Schützengasse 18

### 3. Dresdner Radfahrttag - noch mehr Beteiligte

Nach Rädsternfahrten aus allen Teilen der Stadt und anliegenden Orten mahnten 500 Radfahrer bei strahlendem Sonnenschein gegenüber Politikern und Stadtplanern vor dem Dresdner Rathaus die Förderung des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels an. Dr. Zweynert, Vorsitzender der IG Radverkehr resümierte mit Blick auf das, was seit dem letzten Radfahrttag in Dresden für den Radverkehr getan worden ist, es sei nun wohl die Talsohle erreicht. Die Hoffnung, die aus diesem Bild auch spricht, leitete er vor allem aus 2 Mio DM ab, die in diesem Jahr noch für den Radverkehr ausgegeben werden sollen. Der OB, der auch beim anschließenden Fahrradkorso durch die Innenstadt mitfuhr, ermutigte die Radfahrer, sich weiter für Ihre Verkehrsart zu engagieren. Zu Wort kamen außerdem die Dezernenten für Umweltschutz und Stadtentwicklung, Pohl und Roßberg, der Landesvorsitzende

des ADFC, Hinz, und der Chef der Dresdner AOK, dem an dieser Stelle für die finanzielle Unterstützung bei der Plakatwerbung und den Erfrischungsstand am Schloßplatz gedankt sein soll.

Am Mittag hatte die Grüne Liga im Umweltzentrum ein vegetarisches Mittagessen und ein Kinderfest vorbereitet. Herr Pohl eröffnete mit der Veranstaltung gleichzeitig die Zwischennutzung des Umweltzentrums durch Dresdner Umweltgruppen. Einige Unentwegte wagten sich trotz heftiger Regenfälle am Nachmittag noch nach Graupa, wo sie mit Begeisterung einen Liefernachmittag für Radfahrer erlebten. Herzlichen Dank den Künstlern, die wegen der geringen Einnahmen sogar noch auf einen Teil des ohnehin geringen Honorars verzichteten. Zum Schluß ein besonderer Dank an Dr. Zweynert, der (ohne Telefon!) die dünnen Fäden der Organisation in Händen hielt.

### Von den 2. Augustusburger Tourismus-Tagen

Unter dem Thema "Fahrradtourismus - die Zukunft für die neuen Länder" fand am 7. und 8. Juni eine Fachtagung auf Schloß Augustusburg statt. Nach freundlicher Begrüßung durch den Bürgermeister der Stadt Augustusburg und einer Einführung durch Damen und Herren der Sächsischen Staatsregierung wurden fundierte Fachbeiträge zu Themen aus dem Bereich des Fahrradtourismus dargeboten. Dabei wurden auch über diesen Bereich hinausgehende Gedanken behandelt, so z. B. Beziehungen zum Alltagsradeln und allgemeine Fragen der Verkehrsökologie. Es folgen einige Gedanken aus den Themenkomplexen:

- Reiseverhalten der Touristen

Am Beispiel des Kurortes Prien am Chiemsee wurde gezeigt, daß massierter Autotourismus die Langzeiturlauber vertreibt, viele Autotouristen bleiben nur Stunden, belasten so die Kurorte mehr, als daß sie etwas einbringen.

Der Donau-Radweg in Österreich wurde als Wirtschaftsfaktor behandelt und landschaftlich beschrieben. Ich möchte gleich hinfahren.

-Touristische Radwegkonzepte

Wie sicher sind öffentliche Anlagen, z. B. des Radverkehrs. Wer haftet.

Wie ist die Rechtslage.

Wegweiser sollten konkretes Ziel nennen, z. B. Moritzburg (nicht R 23) größer sein als bisher; dann sind sie leider meist teurer. Das Fahrradsymbol darf kleiner sein als die Beschriftung.

Radwanderkarten sollten nach den Hinweisen und der Legende der Bielefelder

Verlagsanstalt gestaltet werden.

Die Veranstaltung wurde durch ein ansprechendes Rahmenprogramm (Radrundfahrt, Ausstellungen) abgerundet.

Die schriftliche Zusammenfassung der Beiträge wurde von uns bestellt und wird dann zur Einsichtnahme zur Verfügung stehen.

Hultsch

Schlußfolgerungen aus der Beratung des Hauptabteilungsleiters  
Straße - Herrn Mebus - mit der IG Radverkehr am 30. 05. 91

Sehr geehrter Herr Dr. Dietze,

für die Beantwortung meines Schreibens vom 2. Mai und die Vereinbarung des Gesprächstermins mit Herrn Mebus bedanke ich mich. Zunächst möchte ich Sie über die wichtigsten Gesprächsergebnisse informieren:

1. Eine hochwertige Oberflächenbeschaffenheit von Radbahnen (vergleichbar mit neuerrichteten KFZ-Fahrbahnen) ist technisch auch bei geringer Radbahnbreite realisierbar und daher grundsätzlich zu fordern (Ausnahmen z. B. in Parks o. ä.).
2. Zur Problematik der Höhe der Bordabsenkungen keine durchgängige Einigung, daher weitere Meinungsbildung erforderlich
  - \* Einigung, daß für Radbahnen 15 mm...20 mm die Obergrenze darstellen, allerdings wird bei derzeit lfd. Projekten immer noch dagegen verstoßen (Bsp. F.-Förster-Platz: 30mm laut Planungsvorlage)
  - \* zwei weitere Vorschläge wurden von der IG zur Erreichung von niveaufreien Radbahnübergängen bei Sicherung der Interessen der sehgeschwachen Bürger gebracht:
    - a) Absenkung auf Niveau "Null" nur auf geringer Breite (sog. Trichterlösung)
    - b) in Kreuzungsnähe Bord zwischen Fußweg und Radbahn, d.h. Radbahn wird in Kreuzungsnähe zur Radspur
3. Künftig längere Rampen der Radbahnen an kreuzenden Ausfahrten und Nebenstraßen, um steile Übergänge zu vermeiden (vorrangig bei Haupttrassen des Radverkehrs)
4. Dauerhafte Kennzeichnung des Radbahnbelages im Zuge von Hauptstraßen wichtig, Vorschlag der IG für die Einmündungen ausgewählter Nebenstr. in Hauptstr.: Aufpflasterung in Verlängerung der Straßenbegrenzung der Hauptstraße
5. In Ausschreibungen/Projektunterlagen werden Qualitätsparameter für Radverkehrsanlagen z.Zt. kaum berücksichtigt .
6. Bei der Abnahme von Bauvorhaben erfolgt eine "praktische Testung" der entstandenen Verkehrswege meist nur für den KFZ-Verkehr, da der Bauleiter vorrangig mit PKW anreist. Eine evtl. Prüfung der Fußwege ist beim Begehen auch noch leicht möglich, während die Qualitätsbeurteilung von Anlagen für den Behinderten - und Radverkehr ohne entsprechende Probefahrten erfolgt und so Mängel verborgen bleiben.
7. Die Vertreter der IG erläuterten Beispiele für Radverkehrsanlagen, von denen die Baufirmen abgezogen wurden, obwohl die Anlagen nicht fertiggestellt wurden ( Dohnaer Str.

landw. ab F.-Busch-Str., Kreuzung Fetscherstr.-Querallee mit Stübelallee, Pillnitzer Str. am Netto-Markt - die letztgenannte Stelle wurde zum Gesprächstermin noch nicht mit erörtert).

8. Baumaßnahmen für den Radverkehr für 1991 wurden erläutert und die Planung geringfügig korrigiert.

9. Auf Vorschlag der IG einigte man sich auf zusätzliche Einordnung des Baus eines kombinierten Rad-/Gehweges auf der Leipziger Str.

In Auswertung der Gesprächsergebnisse schlägt Ihnen die IG Radverkehr folgende Maßnahmen vor:

1. Qualitätsparameter für Radverkehrsanlagen sollten explizit in den Ausschreibungen erwähnt werden bzw. es sollte auf die geltenden Standards hingewiesen werden.

2. Unter Berücksichtigung der Interessen der sehschwachen Bürger sollte bei jeder zu projektierenden Bordabsenkung im Radverkehrsbereich versucht werden, niveaugleiche Übergänge zu schaffen - evtl. auch mittels der Vorschläge 2a) und b), die Höhe 20 mm sollte die selten anzuwendende Obergrenze sein.

3. Fertiggestellte Radverkehrsanlagen sollten bei der Abnahme zur Qualitätsbeurteilung mit einem Sportrad o. ä. befahren werden - dazu wird dem Straßen- und Tiefbauamt die Anschaffung von zwei bis drei entsprechenden Fahrrädern vorgeschlagen.

4. Die hier genannten Ergebnisse und Schlußfolgerungen sollten auch in den anderen Abteilungen Ihres Amtes bekannt gemacht werden (z. B. in der für die Projektierung zuständigen Abteilung)

5. Die Gestaltung von Radverkehrsanlagen sollte Hauptthema für eine Beratung des Technischen Rates sein, um für die dargestellten Probleme zukunftsweisende Prinziplösungen und Grundsätze für die Bauausführung in Dresden zu entwickeln.

Die IG Radverkehr hofft, mit diesen Gedanken die weitere Zusammenarbeit mit Ihrem Amt zu fördern, und bittet Sie um die entsprechenden Aktivitäten zu Punkt 1 - 5. Sie erreichen die IG über Herrn Dreßel (Tel. pr. 37161, dienstl. 5996 259) oder über mich (Tel. 463 2279 - vorzugsweise 10 - 13.00 Uhr).

Mit freundlichen Grüßen

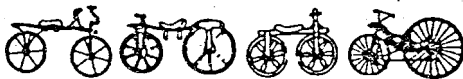
*O. Vörf*

Vorraussichtlich ab 17. 8. 91 wollen die Dresdner Verkehrsbetriebe auf der Strecke der Linie 7 zwischen Wölfnitz und Weixdorf von 8 bzw. 9 bis 20 Uhr die Fahrradmitnahme im letzten Wagen genehmigen. Radfahrer sollten

die Möglichkeit ausgiebig nutzen, um die Verkehrsbetriebe zur Erweiterung des Angebots, das nur für die Wochenenden gilt, zu bewegen. Der für die Fahrradmitnahme vorgesehene Tarif ist noch nicht bestätigt.

## Internationales Velociped-Treffen in Hannover, 9.-12. 5. 1991

Je eine Einladung zu obengenanntem Treffen erhielten Tilman Wagenknecht und ich von der Stadt Hannover. Jährlich findet ein internationales Fahrradoldtimer-treffen statt, diesmal erstmalig in Deutschland. Die Organisatoren, der "Veteranen-Fahrzeug-Verband" sowie die "International Veteran Cycle Association" gaben sich alle Mühe, ein erlebnisreiches und anspruchsvolles Programm auf die Beine zu stellen. Den Auftakt gab am 9. 5. die traditionelle 100-Meilen-Tour (von 100 FahrerInnen schafften 6 die Strecke von 160 km!). Ein allgemeiner Fahrrad-ausflugstag, ein historischer Fahrradkorsc durch die hannoversche Innenstadt und auf Deutschlands ältestem Radweg (1898), ein Tausch- und Teilemarkt für Fahrradoldtimer, eine Geschicklichkeitsfahrt sowie ein Rennen rundeten die Sache ab. Insgesamt 117 Teilnehmer aus neun Nationen, darunter aus der CSR und den USA, waren angereist.



Man bestaunte Laufräder (Nachbauten des 1817er Drais-Modells), originale Michaux-Tretkurbelräder (ca. 1868), zahlreiche Hoch- und Niederräder (1875 - 1900) sowie seltene Sonderkonstruktionen bis Baujahr 1935. Tilman und ich nahmen natürlich mit zwei Oldtimern am Treffen teil. Er mit einem 1912er "Adler" mit 4-Gang-Getriebe, ich mit meinem 1898er "Saturn". Beide Räder fanden ausgesprochenes Interesse bei den Fachleuten.

Da alle Teilnehmer in einer Jugendherberge am Maschsee wohnten, fanden wir schnell Kontakt zu anderen Sammelfreunden. Es war unser erstes großes Erlebnis dieser Art und wir waren begeistert vom Sportgeist, der freundlichen Atmosphäre und der herrschenden Lockerheit.

Obwohl wir nur von Freitagabend bis Sonntag früh dabei sein konnten, wurden wir herzlich aufgenommen.

Gert wird 1992, Prag 1993 Treffpunkt der Freunde historischer Fahrräder sein.

Frank Papperitz

## Verpaßte Chance

Die IGR hat eine großartige Möglichkeit verpaßt, die Vorteile des Fahrrades im Stadtverkehr zu zeigen und in der Öffentlichkeit auf die Probleme der Radfahrer aufmerksam zu machen.

Die Chance dazu bot die Sächsische Zeitung mit ihrem Test: Mit welchem Verkehrsmittel kommt man in der rush-hour am besten durch die Stadt? Infolge eines IGR-internen Übermittlungsfehlers bin ich davon ausgegangen, daß der geplante Vergleich, zu dem auch der ADAC Dresden und die Dresdner Verkehrsbetriebe

zugessagt hatten, abgesagt ist. Ohne die Information bei der SZ zu hinterfragen, gab ich sie - enttäuscht - an die IGR-Beteiligten weiter. Als Verantwortlicher für die Aktion von seiten der IGR bitte ich die Radfahrer der Stadt und die Mitarbeiter der SZ-Stadredaktion für unser Fernbleiben um Entschuldigung. Herzlichen Dank Eike Schulz, dem fahrradbegeisterten Zuschauer, der sich an unserer Stelle aufs Fahrrad setzte und die Distanz zwischen Lutherplatz und Prager Str. in 10 min als Schnellster bewältigte (gefolgt vom die Straßenbahn benutzenden... (weiter S.6)

(von S. 5) ... DVB-Vertreter mit 23 min und dem ADAC-Fahrer mit 26 min). Das Experiment hat - in seiner Eindeutigkeit unerwartet - wiederum deutlich gezeigt, was das Fahrrad im Stadtverkehr leisten kann und daß es sich lohnt, diese Verkehrsart endlich zu fördern - nicht nur aus ökologischen Gründen! Roman Rabe

Die inzwischen vorliegenden Ergebnisse der Ortsbegehung Inner-Neustadt sind:

1. Auffahrt/Abfahrt von/zum Elberadweg zwischen Augustusbrücke und Bellevue wird erlaubt
2. bessere Verkehrsorganisation für Radfahrer auf der Köpckestr. ist nicht möglich
3. Überführung der Köpckestr. in Höhe Bellevue und der Fr.-Engels-Str. in Höhe Japanisches Palais wird durch Bordabsenkungen im Rahmen des Verschrtenprogramms ermöglicht
4. Durchfahrt vom K.-Marx-Pl. zur Str. d. Befreiung wird durch Aufhebung des Einbahnstraßenabschnitts auf der R.-Luxemburg-Str. für Radfahrer geschaffen
6. Überquerung der Antonstr. auf der Bästleinstr. wird durch Aufhebung der Rechtsabbiegegebote erreicht.

Die vom Land Sachsen geplante Verlängerung des ausgeschilder-

#### 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, 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.

ten Fernradwanderweges Bayreuth - Chemnitz soll über Frauenstein nach Königstein führen. Mit der Ausschilderung einer geplanten Streckenführung wurde Herr Keller, Regierungspräsidium Dresden, beauftragt. Als Zuarbeit hat der ADFC Sachsen eine Begutachtung der Strecke übernommen. In einem Brief an Keller vom 25. 5. 91 schätzt U. Döhler, IGR, die Strecke, nachdem er sie selbst abgefahren war, wegen der zu querenden Täler und der Oberflächenbeschaffenheit als zumindest teilweise unbefahrbar ein. Er schlägt eine andere Führung über Bärenfels oder Zinnwald vor, die inzwischen akzeptiert wurde. U. Döhler hofft, daß gemeinsam mit Keller über die Ausschilderung hinaus auch etwas für den Zustand der befahrenen Wege erreicht werden kann.  
1 über Kipsdorf

Die Grüne Liga Dresden hat in einem offenen Brief an den Bundesverkehrsminister vom 27. 5. Kritik an dem geplanten Gesetz zur Beschleunigung der Planung von Verkehrswegen in den neuen Bundesländern geübt. Sie sieht in der Reduzierung des Rechtsweges auf das Bundesverwaltungsgericht und dem Wegfall der aufschiebenden Wirkung einer eingereichten Klage die Aufhebung des Rechtsschutzes der Bürger. Grundsätzlich abgelehnt wird die Planungsbeschleunigung beim Flughafenausbau.

Der Brief, der auch vom Landesvorsitzenden des ADFC, M. Hinz, unterschrieben wurde, enthält die Aufforderung, anerkannte Naturschutzverbände und Initiativen von Betroffenen frühzeitig in die Planung einzubeziehen.

