



SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

2. Jahrgang August/September 8/9/1991

Termine für Fahrradfrende

- 03.08. Dresden 14-22 Uhr, zwischen Augustus- und Friedrichsbrücke, Elbwiesenfest der Grünen Liga, evt. mit ADFC-Stand
- 06.08. Dresden 19.00 Uhr, Hygienemuseum, Diskussionsrunde zur Verkehrsplanung in Dresden, Veranstalter: AG Verkehrsökologie
- 07.08. Dresden 7.30 Uhr, Uferstraße, Ortsbegehung der IGR mit zuständigen Dezernaten zu Radverkehrsproblemen in Pieschen und Umgebung

Achtung! Im August entfallen die regelmäßigen monatlichen Veranstaltungen der IG Radverkehr (ADFC) Dresden.

- 04.09. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe Dresden), Tagesordnung: 1. Gespräch mit Frau Fehe, Straßen- u. Tiefbauamt 2. Radverkehrskonzept für Dresden (Herr Kunath eingeladen) 3. Vorbereitung auf Autofreien Sonntag 4. Auswertung Ortsbegehung Pieschen
- 13.-15.09. Witzgenhausen Burg Ludwigstein, Herbsttreffen des ADFC, Einladungen zur Radlersprechstunde
- 18.09. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, IGR-Leitungssitzung
- 21.-22.09. Dresden Stallhof, Ausstellung historischer Fahrräder der AG Fahrradgeschichte
- 22.09. Dresden auf Beschluß der Stadtverordnetenversammlung: Autofreier Sonntag, konkrete Veranstaltungen (Fahrraddemo!) bitte der Tagespresse entnehmen



Jeden Mittwoch 18-19.00 Uhr
im Umweltzentrum Schützengasse 18 (auch im August):
Radfahrersprechstunde



Brief der IG Radverkehr an das Straßen- u. Tiefbauamt zur Sicherheit des neuzubauenden Radweges Südseite - Nürnberger Str.

Sehr geehrter Herr Dr. Dietze,

03.07.1991

bereits bei der Grundsatzberatung unserer IG mit dem Baudezernenten unserer Stadt - Herrn Dr. Keller - bestand Einigkeit darüber, daß neue Radverkehrsanlagen die Sicherheit der Radfahrer nicht verringern dürfen. Leider mußten wir in der letzten Beratung (18.05.91, verantwortl. Planerin - Frau Böhme, STA) zur Planung des o. g. Radwegs feststellen, daß dessen Abschluß auf der Geraden vor dem Fritz-Förster-Platz ein enormes Sicherheitsdefizit aufweisen wird.

Bereits zu dieser Beratung äußerten wir schwere Bedenken gegen das geplante Radweg-Ende an der Bordsteinkante (Bordabsenkung). Radfahrer werden hier ohne Schutzmaßnahmen nach links in den fließenden Verkehrsstrom entlassen.

Eine sichere Führung des Radverkehrs kann nach unserer Auffassung vorzugsweise nur durch einen rampenförmigen geraden Übergang des Radweges vom Bürgersteig-Niveau zum Straßenniveau erfolgen. Die beiliegende Kopie einer aktuellen Planungsempfehlung des Landes Baden-Württemberg zeigt ein entsprechendes Beispiel. Auch aus diesen Planungshinweisen geht eindeutig hervor, daß ein Radweg-Abschluß in der bisher vorgesehenen Weise unter keinen Umständen zuzulassen ist. Gleichzeitig wäre damit das Problem der Absätze an Bordabsenkungen umgangen (siehe auch Kopie, Seite 126). Die auf Seite 39 dargestellte Variante mit Schutzinsel paßt wahrscheinlich weniger in das Konzept zur Nürnberger Straße.

Wir erwarten von Ihnen die Einleitung entsprechender Korrekturen in Planung und Bauablauf, damit dieser neuzubauende Radweg nicht zum Risikoschwerpunkt wird. Bitte informieren Sie uns über die von Ihnen getroffenen Entscheidungen zur Wahrung der Sicherheitsinteressen der Radfahrer (Kontaktadresse :
IG Radverkehr Dresden (ADFC), PF 509, O-8012 Dresden

Mit freundlichem Gruß

Anlage: 2 Kopien

Olaf Vogt

Am 16. 7. folgten drei Mitglieder der IGR einer Einladung Dr. Dietzes, des Leiters des Straßen- und Tiefbauamtes, zu einem Gespräch über das Thema des oben abgedruckten Briefes. Anfangs wurde uns eine erneute Projektänderung vorgestellt - fast identisch mit der Ausgangslage, die ja der eigentliche Grund des Eingreifens der IGR gewesen war. Dabei sollte der Radverkehr mit den zahlreichen Fußgängern gemeinsam über die Kreuzung geführt werden, was beidseitige Behinderungen vorprogrammiert hätte. Dieser Vorschlag konnte bei uns wieder nur auf Ablehnung stoßen. Wir mußten auch diesmal die Verkehrspolitik des Amtes hinterfragen. (weiter S.)

Erfreulicherweise änderten die Verantwortlichen (allen voran Dr. Dietze) ihre Meinung, so daß wir nun eine positive Lösung am Fritz-Förster-Pl. vorweisen können, die für zwei Jahre bis zur vollständigen Rekonstruktion gelten soll:

Dabei wird der Rad/Fußweg auf der Nürnberger Str. bis zur George-Bähr-Str. geführt. Dort wird der Radfahrer mit Sicherheitsvorkehrungen in die Rechtsabbiegespur entlassen, die er, genauso wie der Bus, geradeaus benutzen darf, um die Kreuzung zu überqueren. Auf dem Zelleschen Weg beginnt dann hinter der Bushaltestelle wieder der Radweg. In Gegenrichtung wird der Radweg in die Geradeausspur aufgenommen und Linksabbieger auf die Insel am Fritz-Förster-Pl. geführt. Von dort muß sich der Radfahrer wie die Fußgänger weiterbewegen, um die Straße zu queren. Das Gelände an der George-Bähr-Str. wird durch Poller ersetzt, wodurch das Queren für Radfahrer ermöglicht wird.

Das Straßen- und Tiefbauamt will den Radverkehr berührende Projekte jetzt regelmäßig der IGR vorstellen.

Jana Pleil

Friends Unlimited Tour 1991 führt durch Dresden

Die Tour führt zwei Berliner Studenten 6500 km in 70 Tagen durch Europa. Sie soll der Zusammenführung der Menschen in Europa dienen. Deshalb sind Radfreunde aufgerufen, sich für ein kurzes Stück der Fahrt auf der Route Berlin, Prag, Bratislava, Wien, Budapest, Graz, Venedig, Genua, Barcelona, Toulouse, Bordeaux, Paris, London, Brüssel, Amsterdam, Hamburg, Berlin anzuschließen. Den genauen Zeitplan erhält man bei: Friends-Unlimited-Tour 1991, J. Matthias/M. Rosenthal, Würtembergische Str. 16, 1000 Berlin-Wilmersdorf 31, Tel. 030/8633372. Start Dresden: 24. 7.



Das pure Vergnügen für Radler in Stadt und Land

*Deutschlands meistgefahrtester Allwetter- und
Langlauf-Reifen. Noch mehr Pannensicherheit
und noch höhere Belastbarkeit, dank einer
neuen Karkasse aus hochfestem, extrem
dichten Polyamid-Gewebe. Ideal für Tour und
Reise.*

*Umweltfreundlich, weil langlebig – und wie alle
Schwalbe Spezial-Reifen ohne Titandioxyd.*

Von jedem verkauften »Marathon« geht ein Betrag
an den Deutschen Bund für Vogelschutz (DBV)
zur Förderung gezielter Naturschutz-Projekte.



**Schwalbe Spezial-
Marathon**

Größen:
47-559 (26 x 1.75)
37-590 (26 x 1 3/8)
28-622 (28 x 1 5/8 x 1 1/8)*
32-622 (28 x 1 5/8 x 1 1/4)
37-622 (28 x 1 5/8 x 1 3/8)
40-622 (28 x 1.50 – 700 x 38 C)
47-622 (28 x 1.75)
32-630 (27 x 1 1/4)
 * in Vorbereitung



Ein Traum für Dresden - Fahrradstadt E R L A N G E N

Die wohl fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands liegt in Bayern. Seit 15 Jahren ist Radverkehrsförderung das zentrale Ziel der Verkehrsplanung in der 100.000 EW-Stadt Erlangen. Ausgehend von vier 3-4 m breiten Haupttrassen, die alle wichtigen Stadtgebiete miteinander verbinden, baut sich ein Radwegenetz mit zahllosen Tangentialverbindungen auf. In diesem Netz kommt man erheblich schneller voran als mit dem Auto. Kreuzt eine der Radtrassen eine größere Autostraße, wird durch Beschilderung, Zebrastreifen und Straßenschwellen den Radlern Vorfahrt gewährt (trotz Widerstand bis ins bayrische Innenministerium) In Erlangen dürfen Radfahrer Busspuren mitbenutzen. Der Bus ordnet sich, wenn nötig, hinter ihnen ein.

Es gibt unechte Einbahnstraßen, auf denen Radfahrer in die Gegenrichtung fahren dürfen, und farbige Radwege, deren Markierungen an Kreuzungen, Einmündungen und Auffahrten grundsätzlich durchgezogen sind, man weiß also immer, wo man hingehört.

Für die großräumige Orientierung sorgt ein Verkehrsleitsystem mit eigenen Hinweisschildern. Die Stadt verteilt kostenlos Fahrradtrassenkarten mit Informationen.

Im Winter werden alle Radwege mit speziellen Geräten beräumt und gestreut.

An Baustellen erwartet einen nicht das höhnische "Radfahrer absteigen" sondern, wenn möglich, eine kurze Umleitung.

An fast allen Zielpunkten mit großem Publikumszulauf liegen Abstellmöglichkeiten, die teilweise mit Schließfächern für Einkäufe ausgestattet sind. Besonders an Bushaltestellen ist durch ein Bike&Ride-System dafür gesorgt, daß man auch die

Verkehrsmittel wechseln kann. Damit aber die Erlanger diese Angebote auch annehmen, wird die Stadtverwaltung nicht müde, die Werbetrommel zu rühren. Sie bietet einen sich selbst tragenden Fahrradverleih (10 DM pro Tag und Fahrrad). Es gibt eine von der Stadt geförderte Selbsthilfwerkstatt der Fahrradinitiative und jeden Herbst einen Fahrrad-TÜV, bei dem kleinere Mängel sogar kostenlos behoben werden.

Ein Radlerhearing ermöglicht es, den Vertretern der Stadtverwaltung Ratschläge zu geben, wo was noch verbessert werden muß.

Die Stadt hat 120 Dienstfahrräder, mit denen die dienstlichen Wege in der Stadt zurückgelegt werden.

All diese Maßnahmen, die das Radwegenetz Erlangens von ehemals 90 auf 160 km und damit auf die Hälfte der Länge des Straßennetzes haben anwachsen lassen, kosteten die Stadt durchschnittlich 1,5 Mio DM jährlich. Eine im Verhältnis zu den Ausgaben für den Kraftverkehr bescheidenen Summe, deren konsequente Nutzung das Fahrrad für die Erlanger auch im Bewußtsein wirklich zu einer chancengleichen Alternative zum Pkw gemacht haben.

Eine Bewußtseinsveränderung zeigt sich ebenfalls im Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander. Den sonst üblichen Kleinkriegsschauplatz Straße erlebt man hier befriedet: eine Fahrradhaupttrasse mit täglich 5000 Radlern kreuzt eine Fußgängerzone mit ebensovielen Fußgängern. Ein einfaches Schild wirbt um Rücksicht auf Fußgänger - es sind keine Unfälle bekanntgeworden. Ein Beleg dafür, daß eine verkehrsberuhigte Stadt auch die Gemüter beruhigt.

Aus "Radzette" Nr.1
(leicht bearbeitet)

Frankfurt am Main

Die Bankenmetropole hat Ende Mai als erste deutsche Stadt begonnen, sämtliche Fußgängerzonen für Radfahrer zu öffnen. Ein konfliktfreies Miteinander wollen die Verkehrsplaner aber auch durch einen Stopp des Radwegebaus erreichen. Ausgehend von der Erfahrung der Modellstädte Rosenheim und Detmold, die Ende der 70er Jahre als fahrradfreundliche Städte stark gefördert wurden, dabei ihr Radwegenetz verdoppelten und trotzdem den Radfahreranteil nur unwesentlich erhöhen konnten, will man auf die Entmischung des Verkehrs verzichten. Die Probleme liegen im Kreuzungsbereich und dort behalten die Autos Vorfahrt trotz aller Radwege. Frankfurts neu ernannter "Fahrradbeauftragte" Peter Blöcher (30) setzt auf eigene Spuren für Radfahrer auf der Fährbahn. Auf diese Weise wird der Radfahrer vom Autofahrer nicht erst an der Kreuzung entdeckt, das Unfallrisiko sinkt enorm.

Dazu kommt, daß in 95 % des Frankfurter Stadtgebietes demnächst Tempo 30 gelten soll. Bei so viel Langsamkeit werde sich schnell zeigen, meint Blöcher, daß Extraflächen für jede Verkehrsart nicht mehr nötig sind.

Die Frankfurter Polizei sah anfangs Probleme, wie die Fußstreifen in den Fußgängerzonen rabiate Radfahrer zum Anhalten bewegen könnten. Seit Anfang Juni gibt es die Lösung: Die Polizei fährt Streife - mit dem Rad. (nach Spiegel 25/91)

Münster

In Münster sind an vielen Kreuzungen die Ampeln so geschaltet, daß Radfahrer 30 sek vor dem übrigen Verkehr Grün bekommen. Um die Fahrraddiebstähle besser in den Griff zu bekommen, bietet die Polizei den Fahrradbesitzern

an, eine Datenkarte auszufüllen und bei der Polizei zu hinterlegen. Die Daten erleichtern das Wiederauffinden durch das extra für Fahrraddiebstähle eingerichtete Polizeidezernat. Die Aufklärungsquote, die im Bundesdurchschnitt 1989 11% betrug, liegt in Münster immerhin bei 20 %.

München

Brief an den ADFC vom 1.6.91
Liebe FreundInnen gegen Bürgersteigparker, ich wurde Ende Januar zu 60 Tagessätzen a 15,- DM verklagt, da ich Brotzeit auf der Nymphenburgerstr. gemacht habe. Die Gerichtsverhandlung haben mein Rechtsanwalt und ich so geleitet, daß wir nun gute Chancen haben, die Autofahrer, welche auf dem Bürgersteig geparkt haben oder sonst irgendwie für die Passanten eine Behinderung darstellen, auch wegen Nötigung zu verklagen. Was man dazu braucht: Einen an die Staatsanwaltschaft des Landgerichtes adressierten Brief mit folgendem Inhalt: "Strafantrag wegen Nötigung" muß unbedingt dabeistehen. Mein Aktenzeichen von der Gerichtsverhandlung 423 Cs 113 Js 4032/90 muß auch erwähnt werden mit der Forderung, daß aufgrund dieser Gerichtsverhandlung feststeht, daß, wenn jemand einem anderen den Weg versperrt, und dieser gezwungen ist, auszuweichen, der Weg-Versperrer wegen Nötigung bestraft werden muß. Dies solle auch für die Autos gelten, die auf dem Bürgersteig stehen, denn diese würden den Fußgänger zum Ausweichen zwingen. Ihr werdet dann wahrscheinlich eine "wegen Wichtigkeit eingestellt"-Mitteilung bekommen, welche dann alle zu meinem RA H. Wächtler gehen sollten! Adresse: Schellingstr. 52, 8000 München 40. Von dort aus werden sie weitergeführt. M. Hartmann

Wahltag ist Zahltag

Heute: Bonn, Dr. Förschner und die Schuld der Verantwortlichen

Bonn:

Auf dem Fach-Fahrradkongreß in Bonn, am 10. und 11. Juni 1991, wurde zum wiederholten Male klargestellt: Das generelle Problem und Grund zur Klage der Radfahrer ist einzig und allein die permanente Nichtkenntnisnahme und Ignoranz der schlimmen Radfahrersituation durch die kommunalen Gremien und fehlende richtige Veränderungen durch sie. Als Hemmschuh der Radverkehrsförderung wurde eindeutig das fehlende Umdenken der Beamten in den Regierungsstufen und in den Planungsbüros erkannt.

Mit dem Mut der Verzweiflung führte Dr. Mohnheim (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) als Gründe für zu wenig Radfahranteil in zu vielen Städten, trotz 15 Jahre Fahrrad-Boom, folgende gesellschaftliche Ursachen an:

1. Radverkehr ist nach wie vor nur ein Randthema der Kommunalpolitik
2. Es gibt immer noch bei den Verantwortlichen einen Katalog an unausrottbaren Abwehrargumenten gegen den Radverkehr und das trotz 15-jähriger intensiver Überzeugungsarbeit
3. Die wichtigsten gesellschaftlichen Gruppen der Wirtschaftslobby haben immer noch nicht erkannt, welches Potential in der Radverkehrsentwicklung steckt

Diese Tatsache ist um so unverständlicher, da es inzwischen radverkehrszwingende, neue Rahmenbedingungen in der Stadtentwicklung gibt, die definiert sind durch:

- Notwendigkeit flächendeckender Verkehrsberuhigung, infolgedessen sich die Bedingungen für den Radverkehr in der Stadt ändern
- Weg von der rein atomisierten Verkehrsbetrachtung, wenn es um Umweltverkehrsverbund geht
- Das Auto paßt nicht mehr in die Stadt, es bewirkt nicht mehr, sondern Lähmung der Erreichbarkeit

Das heißt, es gibt einen politischen und planerischen Leistungsauftrag des Radverkehrs.

Alle Verkehrsplaner und Verantwortliche müssen sich deshalb ständig fragen,

- ob sie nicht generell etwas falsch gemacht haben?
- und welchen Grundstellenwert das Rad in der Stadtentwicklung haben soll?

Entscheidende Weichenstellung durch kommunale Parlamente ist aber nur dann möglich, wenn es einen kommunalen Grundkonsens gibt, der den Leistungsauftrag des Radverkehrs erkennt, geracht wird und über die Autoverkehrspolitik stellt.

Das der Mangel an kommunaler Bereitschaft, den Radverkehr zu fördern und den Autoverkehr konsequent zurückzudrängen, beseitigt wird, darum müssen die fortschrittlichen Bürger einer Stadt unermüdlich kämpfen. Soweit Dr. Mohnheim und nicht Dr. Mohaupt; und nun

Dr. Förschner:

Der von viel Fleiß und Statistik geprägte Folienvortrag von Dr. Förschner (TU) war, wie W. Schütze in der Vortragsdiskussion vor über 300 Teilnehmern treffend kritisierte, nur von historischem Wert bzw. wertlos, da die Statistiken heutzutage überholt sind bzw. keinen verkehrspolitischen Einfluß mehr haben. Während des Vortrags stellte ich mir ständig die Frage, welchen persönlichen Einsatz er in der Vergangenheit zur Erreichung seiner selbstformulierten Zielstellung - die Schaffung menschenwürdigerer Radfahrbedingungen in der DDR sowie in Dresden - wohl geleistet haben mag? Zitat-Auswahl:

"... seit Jahrzehnten (1972) mit Radverkehr beschäftigt ... seit langem Radverkehrsförderung gefordert ... unser Institut erkannte aufgrund der Statistiken, daß der Radverkehr förderungsfähig ist ... nötig ist ein gezielter Einfluß auf die Verkehrsmittelwahl durch Beeinflussung der Umweltgesinnung der Bevölkerung ... mit anderen Worten: trotz zunehmender Motorisierung und Autoverkehrsausbau soll der Radverkehranteil gehalten und ausgebaut werden und zwar vor allem durch Bau von Radverkehrsanlagen"

Die Antwort gab er selbst, in dem er sagte, das die TU kein amtliches Organ sei, um in die Verkehrspolitik aktiv eingreifen zu können, was er kürzlich selbst durch sein Verhalten im Falle F.-Förster-Platz erneut bestätigte.

Vorwurf an den Veranstalter, solch ein thematisch veralteten Vortrag überhaupt ins Programm zu nehmen, Beispiel auch für das nied-

rige Niveau im Umfeld des Kongresses, nicht zu vergleichen mit der Atmosphäre von Salzburg, München und Aarau.

Die Schuld der Verantwortlichen:

Der Widerspruch zwischen aktueller Stadtverkehrspolitik und Radfahren liegt unter anderem darin, daß Verkehrsplaner und Radfahrer von einem grundsätzlich anderen Verständnis von Verkehr ausgehen: Für den Verkehrsplaner von gestern, heute und morgen ist das Auto ein "Naturgesetz". Die Situation der Umwelt und der radfahrenden Menschen werden bewußt ignoriert bzw. durch die Windschutzscheibenperspektive gesehen. Eine Verkehrspolitik, die sich heutzutage weiterhin hartnäckig weigert, nach all dem was wir wissen und den spürbaren Folgen, Umweltgesichtspunkte in der Verkehrspolitik einwirken zu lassen und restriktive Maßnahmen gegen den Umweltsünder Auto verhindert, ist umweltfeindlich und damit menschenfeindlich. Verkehrsplaner sind aber bisher nie für ihre Fehlplanungen zur Verantwortung gezogen worden, so daß ich nur auf einen baldigen Generationswechsel hoffen kann, so wie er sich in Westeuropa zum Teil schon vollzogen hat.

Probst Mahlzeit

G. Probst

In einer von der Fraktion Bündnis 90/Grüne des Sächsischen Landtages beantragten Debatte zur Verkehrspolitik hat der Wirtschaftsminister Kajo Schommer (CDU) neben dem Ausbau des Straßennetzes (mit Hochdruck werde am Bau von Autobahnen und Fernstraßen gearbeitet) auch ein eigenes Radwegeprogramm der Landesregierung angekündigt.

Zu einer Klausurtagung zum Verkehr hatte das Entwicklungsforum Dresden (Gremium aus Vertretern von mit der Stadtentwicklung beschäftigten Bürgerinitiativen, u.a. der IGR) Vertreter der Stadt, der Reichsbahn, private Planungsbüros und Verkehrsinitiativen eingeladen. Vorgestellt wurden Verkehrskonzeptionen für die Stadt. Leider muß man feststellen, daß es dabei in den meisten Fällen nur um eine neue Verkehrsverteilung ging, nicht jedoch um Verkehrsverminderung. Eine Entlastung innerhalb des 26er Ringes wird in jedem Fall vorgesehen, was jedoch gleichzeitig den Ausbau des Ringes bedeutet. Einzig Dr. Hunger vertrat restriktive Maßnahmen, er konnte aber kein detailliertes Konzept vorstellen. Pleil

Das Dresdner Planerkollektiv St.E.D. erarbeitet ein Erneuerungskonzept für den Ostteil der Äußeren Neustadt. Zu dem Konzept gehört auch eine Verkehrs- und Straßenraumgestaltung, die am 3. 7. mit der IGR diskutiert wurde.

Das Konzept sieht die Belegung eines Suggestionstreifens auf der Straße mit einem fahrradfreundlichen Kleinpflaster vor, das den Autoverkehr ohne verkehrsrechtliche Gebote mehr in die Mitte der Straße leiten und ein konfliktfreies Miteinander der Verkehrsarten in den engen Straßen fördern soll. Einige IGR-Mitglieder kritisierten (aus meiner Sicht recht fundamentalistisch), daß diese Streifen mit 50 cm Breite (nur in Wohnstraßen ohne Durchgangsverkehr so schmal vorgesehen) zu schmal seien. Insgesamt wurde das Konzept sehr begrüßt, vor allem die 0,6 Pkw-Abstellplätze pro Wohneinheit (die Stadt fordert 1,0) und das Ziel der Planer, an der Briesnitz entlang einen (Rad-)Wanderweg als Verbindung zwischen Elbe und Heide zu schaffen. Wir sollten das mutige Team mit allen unseren Kräften unterstützen. Rabe

Beschluß Nr. 388-26-91 der Stadtverordnetenversammlung:
 "Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Parknutzungsordnung überarbeiten zu lassen, um das Radfahren auf ausgewählten Wegen in städtischen Parkanlagen zu ermöglichen. Nach eingehender Prüfung (unter Mitwirkung des Gartenamtes) sind Radwege in folgenden Bereichen zu realisieren: 1. Großer Garten 2. Waldpark Blasewitz 3. Alaunplatz (Durchfahrt in Nord-Süd-Richtung) 4. Rosengarten. Die Elbradfahrwege sind in ihrem Zustand wiederherzustellen und auszubauen. Das Radfahren darf nur mit angemessener, Fußgänger nicht gefährdender Geschwindigkeit erfolgen." (Amtsblatt 27/91)

Die Stadtverordnetenversammlung hat den OB beauftragt, Maßnahmen zum Schutz von Kindern und älteren Menschen im Straßenverkehr einzuleiten. Als Grundlage soll eine zu erarbeitende Studie über die Verkehrssituation um Kindereinrichtungen und Altersheime dienen. (Beschluß Nr. 339-26-91)

Die Beigeordnetenkonferenz hat den Bau eines Parkhauses mit Tankstelle an der Budapester/Ecke Ammonstraße beschlossen.

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.

Wer Einschränkungen des öffentlichen Verkehrsraumes durch Bauunternehmen feststellt und vermutet, daß diese nicht genehmigt sind, kann sich hierüber beim Straßen- und Tiefbauamt informieren bzw. beschweren. Solche Einschränkungen bedürfen der Genehmigung des Straßen- und Tiefbauamtes. Kontakt: Herr Seidel oder Herr Kittel, Tel.: 2752611 (Lohrmannstr. 11-17).

Bei einer Ortsbegehung in der Äußeren Neustadt wurde Übereinstimmung in folgenden Punkten erzielt: 1. Nach Absprache mit dem Gartenamt soll der Weg zwischen Rosengartencafé und Albertbrücke innerhalb des Rosengartens für Radfahrer freigegeben werden, ebenso die Fortführung der Görlitzer Str. über den Alaunpl. Richtung Tannenstr. 2. Die Einbahnstraßen Pulsnitzer Str., Alaunstr., (zwischen Katharinenstr. u. Pl. d. Einheit) und Sebnitzer Str. (zwischen Görlitzer und Alaunstr.) sollen in der Gegenrichtung geöffnet werden. Eine Freigabe der Görlitzer Str wurde abgewiesen. Inzwischen ist übrigens endlich die Öffnung der Louisenstr. in Richtung der O.-Buchwitz-Str. realisiert. Bleibt zu hoffen, daß die Über-einkünfte dieser Ortsbegehung eher als nach einem Jahr in die Tat umgesetzt werden. Pleil

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: