

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

3. Jg.

Januar 1/1992

Termine für Fahrradfreunde

08.01. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC Ortsgruppe) Dresden, Tagesordnung: 1. Bericht vom Treffen mit Herrn Ritscher (AL Verkehrsleitplanung) im Stadtplanungsamt, 2. Protestaktion beim Straßen- und Tiefbauamt



15.01. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, IGR-Leitungssitzung

17.-19.01 Dresden Kongreß "Auf dem Weg zu einer ökologisch-solidarischen Weltwirtschaft", Ort: Dreikönigskirche, Veranstalter: GRÜNE LIGA u. INKOTA

18.-19.01. Bremen ADFC-Hauptausschußsitzung

24.-26.01. Bad Herrenalb Tagung "Mensch Verkehr Umwelt"
Auskunft: Tel. 07083-2051

Jeden Mittwoch 18 - 19.00 Uhr
im Umweltzentrum, Schützengasse 18
Radfahrsprechstunde



Das Sie das auch
im kommenden Jahr
von sich sagen können,
wünscht sich

die SPEICHE -
Redaktion!

U M W E L T - U N - G E R E C H T I G K E I T

In einem Protestschreiben an die Dresdner Stadtverordnetenversammlung kritisiert die IG Radverkehr deutlich die Finanzverteilung im beschlossenen "Baubedarfsplan für umweltgerechten Straßenbau 91-95".

Die IG Radverkehr protestiert entschieden gegen die unverantwortliche Geldverteilung im jüngst veröffentlichten Verkehrsbudget der Stadt.

Sie widerspricht der im Verkehrskonzept festgelegten Zielstellung, alternative Verkehrsarten vorrangig vor dem Kfz-Verkehr zu fördern.

Wir verlieren zunehmend das Vertrauen in Sie als Abgeordnete, wenn zwischen Reden (Schreiben) und Tun keine Übereinstimmung festzustellen ist.

Wer 80% der Gelder für Straßenbau ausgeben will und das Ganze "Baubedarfsplan für umweltgerechten Straßenbau 91-95" nennt, will Wähler, Bevölkerung offensichtlich täuschen.

Sie werden sich damit sicher Sympathien bei einem Teil der Autofahrer sichern, nicht aber bei der Mehrheit der Bevölkerung.

Und Sie tun damit nichts für "der Stadt Bestes", als Lebensraum von Menschen.

Bitte korrigieren Sie sich, die Stadt, die Menschen werden es Ihnen danken.

Wir unterstützen ausdrücklich die kritischen Worte, die Herr Ritscher zum gleichen Thema äußerte.

Zum wiederholten Male erleben wir, daß er z.Zt. offenbar der einzige verantwortliche Verkehrsplaner auf der Höhe der Zeit ist, und der guten Worten und Absichten auch ökologisch gleich gute Taten folgen läßt.

"Schwer-wiegende" Entscheidung

In unserer Dezember-Speiche zitierten wir aus einem Brief unseres Lesers Herrn H.Saske an das Straßen- und Tiefbauamt, betreffs der Verlängerung der Nossener Brücke. Dies ist die Antwort des zuständigen Amtsleiters Herrn Dr.Dietze:

... müssen wir Ihnen leider mitteilen, daß sich auch durch die veränderte Trassierung keine Möglichkeit der Anordnung von Radbahnen ergibt.

Dies resultiert einmal daraus, daß der Querschnitt statisch bereits bis an die Grenze beansprucht ist und keinerlei erhöhte Eigenlast tragen kann und zum anderen aus der Tatsache, daß die Kreuzung mehrerer Kfz-Spuren durch die Radfahrer an den Zu- und Abfahrten der Brücke wegen des Sicherheitsrisikos nicht verantwortet werden kann.

Sie können versichert sein, daß die Interessen der Radfahrer bei der Gestaltung der ebenerdigen Anlagen gebührend beachtet werden.

Empfehlung: DENK-schrift

Anfang Dezember erhielt die IG ein interessantes Papier zur Dresdner Innenstadtgestaltung. Der Verfasser Dr. Jürgen Wolf hat darin die Ergebnisse des im Juni stattgefundenen "Symposiums Innenstadt aufgearbeitet und weiterentwickelt. Entstanden ist eine kompromißlose Schrift, welche die grundsätzliche Zustimmung vieler IG Mitglieder findet und deshalb allen Interessierten empfohlen sein soll. Wir veröffentlichen hier einige Auszüge zum Thema Verkehr.

"In der Erde ist das alte Dresden noch vorhanden und die Experten sind sich einig, daß die moderne, neue Dresdner Innenstadt wie die von Münster, Freiburg, Nürnberg und München in jeder Weise vorteilhafter grundsätzlich auf den alten Stadtgrundrissen in der seiner zeitigen harmonischen Proportionalität und urbanen Effizienz neu errichtet werden soll.

Großprojekte sind i.a. unwirtschaftlich, in der Innenstadt und den Stadtteilzentren unverträglich und nur zu deren Entlastung an wenigen sensiblen Standorten tragbar. Das vorhandene Straßen-Brücken-Netz ist für den notwendigen Kfz-Verkehr ausreichend, das Straßenbahnnetz zu ergänzen und das S-Bahn-Netz in sich grundlegend zu modernisieren. Die Innenstadt soll 'autofrei' sein.

Auf Dresden ist ein großer Investitionsdruck konzentriert. Was auch immer die Stadt will, ist deshalb, wenn nicht mit diesem, dann mit einem anderen Investor, machbar. Kompromisse auf Kosten der Stadtqualität sind auch bei weit fortgeschrittener Planung einzelner Großprojekte und vollständigem Grundbesitz unangebracht."

...Die Verlärmung und Verödung der innenstadtnahen Wohngebiete würde der nach dem Verkehrskonzept der Stadt geplante Bau eines inneren und eines äußeren Straßenringes für das gesamte, das Zentrum umgebende Stadtgebiet haben.

...Dieser Ausbau, im Konzept weder planerisch begründet, noch quantitativ hergeleitet, bedingt die Abholzung vorhandener Alleen und Bäume, zu Gunsten einer beidseitigen Fahrbahnverbreiterung um 3 m.

...Bei vierstreifigem Ausbau ist ferner die Querung der inklusive Gleiskörper in der Regel 18 m breiten Fahrbahn nur noch mit Fußgängerampeln möglich, so daß aufgeweiteten Hauptverkehrsstraßen entweder die Stadt für Fußgänger und Radfahrer nahezu unüberwindlich zerteilen oder die andernfalls notwendigen zahlreichen Fußgängerampeln die Hauptstraßen in ihrer Funktionsfähigkeit wieder erheblich einschränken.

...Für innerstädtisch angebaute bzw. bewohnte Hauptverkehrsstraßen gilt eine max. Belastung von 1000 Kfz/h als für die Anwohner gerade noch erträglich. Auf vier-stufigen Straßen ist jedoch mit einer Spitzenbelastung von bis zu 4000 Kfz/h zu rechnen. D.h. diese Straßen sind ohne gesundheitliche Schäden nicht bewohnbar.

...Einer auf Verkehrsberuhigung und Verringerung des Kfz-Verkehrs orientierten Planung kommt im gesamten Talkessel, nicht nur in der Innenstadt, eine entscheidende Bedeutung zu, will man ein erträgliches Stadtklima und kultivierte Erlebnissituation schaffen.

...Bis zur Vorlage eines Klimagutachtens müssen alle potentiellen Frischluftschneisen

von den Elbhängen zur Innenstadt und die Elbhänge selbst von jeglicher einschneidender Bebauung einschließlich einer Autobahntrasse freigehalten werden.

...Eine Autobahn, die zugleich dem Stadtverkehr dienen soll wie die auf den südlichen Elbhängen geplante Autobahn zur CSFR ist als Fernverkehrsstraße nur noch eingeschränkt brauchbar. Sie sollte schon deshalb, abgesehen von ihren vielfältigen Beeinträchtigungen des Stadtgebietes, weiter südlich trassiert werden.

...Die gegenwärtige Kfz-Belastung in Dresden ist im wesentlichen haushemmend, 85 - 90% des Kfz-Verkehrs in der Stadt erzeugen die Dresdner selbst und sind dabei, pro Fahrt, Staus inbegriffen, im Durchschnitt nur etwa 7 km unterwegs (Voigt).

...Mindestens die Hälfte des Dresdner Pkw-Verkehrs ist unnötig oder könnte auf andere Verkehrsmittel verlagert werden.

...Die Verkehrsprobleme im Ballungsraum sind lösbar und das vorhandene Straßen- und Brückennetz ist für den Kfz-Verkehr ausreichend, wenn dieser auf seinen notwendigen Anteil, d.h. auf Fahrten, die nicht ebenso mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt werden können, reduziert wird.

...Die ergänzte und verbesserte Straßenbahn und die S-Bahn genügen in Verbindung mit einem grundlegend verbesserten Angebot für Fußgänger und Radfahrer zur Aufnahme des im Raume Dresden absehbaren Personenverkehrsaufkommens. Einer U-Bahn bedarf es nicht.

...Die Innenstadt soll nur noch für den Wirtschafts-, den Sicherheits- und Behinderten-Kfz-Verkehr, sowie den Pkw-Verkehr aus der näheren und weiteren Umgebung der Metropole

ohne zumutbare ÖV-Alternativen erreichbar bleiben.

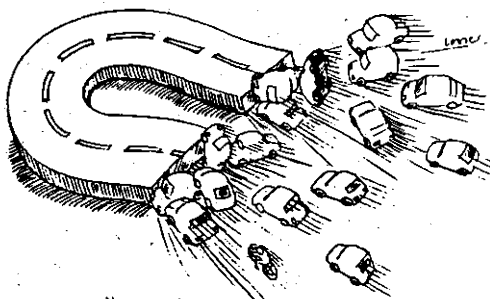
Das betrifft in Dresden nur ca. 10 % des gesamten Berufs- und ca. 20 % des Käufer- und Besucherverkehrs. Hierzu sind mehrere innerstädtische Parkplätze ersatzlos aufzulösen.

...Im ersten Schritt könnte eine wirksame Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastung sowie eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit

- durch eine flächendeckende Verlangsamung des Kfz-Verkehrs inkl. innerstädtische Hauptverkehrsstraßen auf 30-40 km/h erreicht werden (Hüsler)

- ebenso durch eine Reduzierung der Stellplatzrichtzahl in Abhängigkeit von der Erschließung des Standortes mit dem ÖPNV, insbesondere für den Berufsverkehr, der zudem noch den Stellplatz unrationell als Dauerparkplatz nutzt. Die Reservierung von Stellplätzen für Mitarbeiter ist überholt. (Kläsener)

Wer zu diesen und andere Themen ausführlicher nachlesen möchte, kann sich dieses Heft in unserer Geschäftsstelle ausleihen.



Neue oder immer breitere ausgebauten Straßen führen zu immer mehr Autoverkehr!

Was bietet die Deutsche Reichsbahn im neuen Jahr

Am 1.1.1992 treten bei der Reichsbahn neue Tarife in Kraft. Einbegriffen sind diesmal auch die Gepäckpreise. So wird eine Fahrradkarte bis zu 100 km 3,-DM und über 100 km 5,-DM kosten. Das bedeutet allerdings, daß diese Preise auch im S-Bahntarif für die Fahrradmitnahme gelten.

Um diese Regelung noch zu beeinflussen, trafen sich T.Wagenknecht, B.Schüller und J.Pleil am 11.12.91 mit Vertretern der Abteilung Nahverkehr der DR zu einem Gespräch.

Leider kann für den S-Bahn-Bereich Dresden keine fahrradfreundlichere Lösung angeboten werden, da sich die S-Bahn-Tarife zum Jahreswechsel nicht erhöhen (dafür Danke!). Bei einer jedoch zu erwartenden Preiserhöhung im Laufe des kommenden Jahres wird es zu einer Änderung und Differenzierung des Fahrradkartentarifs im S-Bahn-Bereich kommen.

Auf die Anfrage zur fahrradfreundlichen Gestaltung der S-Bahn-Bahnhöfe und Haltepunkte (mit radfahrerfreundliche Aufgängen und Abstellanlagen) wurde auf den Komplexrekonstruktionsplan verwiesen, der schrittweise bis 1996 umgesetzt wird. So könnte in diesem Jahr der Haltepunkt Plauen neugestaltet werden und im nächsten Jahr stehen die Bahnhöfe Meißen-Triebischtal und Königstein auf dem Plan. Einzelne kurzfristige Maßnahmen sind z.Zt. nicht zu finanzieren.

Erfreulich sind die Pläne zum 4-gleisigen Ausbau der Strecke Meißen-Pirna, zur Taktverdichtung der S-Bahn, der Einführung neuer behinderten- und fahrradgerechter S-Bahn-Waggons und Fahr(rad)-kartenautomaten sowie die Erweiterung des Angebotes "Fahrrad am Bahnhof" (von der bisher sicher nur wenige wissen).

Dieser Service kostet 5,-DM/Kalendertag, bei Rückgabe an einem anderen dafür vorgesehenen Bhf. 6,50 DM/Kalendertag. Ausgabezeiten sind täglich von 7.00-19.00 Uhr.

Z.Zt. besteht diese Möglichkeit im Dresdner Raum an zwei Bahnhöfen: Vermietbahnhof Rückgabebahnhof

Moritzburg
Bad Schandau

Radeburg

Übrigens... bleibt der Preis für eine Wochenkarte zur Fahrrad-aufbewahrung von 1,20 DM ebenfalls bestehen.

J.Pleil

GRÜNHORN

DRESDNER ÖKOLOGISCHE BEITRÄGE

Name:
Vorname:
Straße:
PLZ: Ort:

Bitte senden Sie mir monatlich ein GRÜNHORN, Dresdner ökologische Beiträge:

Ort:

Datum:
Unterschrift:

* zum Jahresförderabo ab 20,-DM
* zum Jahresabo von 18,-DM
(Preise inclusive Porto)

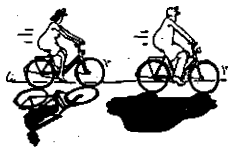
Der Betrag wird von mir auf das Konto der Redaktionsgruppe GRÜNHORN (Landeskirchliche Kredit-Genossenschaft Sachsen; Kontonr. 10 1189023; BLZ 850 951 64) überwiesen und der Beleg mit diesem Coupon an die Geschäftsstelle der GRÜNHORN LIGA oder der TV-Umweltinitiative gesendet.

Seit 2.12.91 existiert an der TU eine Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt. Die Initiatoren suchen nicht nur Leute die mitmachen wollen, sondern ebenso hilfreiche Ersatzteil- und Werkzeugspender.

Sollte jemand etwas doppelt oder übrig haben, kann dies jeden Montag von 12.30-17.00 Uhr im Haus der Jugend, Zi.15 im TU-Gelände zwischen G.-Bähr-Str. und Mommsenstr. abgegeben werden.

Im Frühjahr 92 beginnt die Rekonstruktion der Uferstraße, die die Zufahrt zum Elberadweg aus Richtung Leipziger Straße darstellt.

Die Stadtverordneten haben den Standort, ehemaliges Studentenlager an den Elbwiesen, auch 92 für Rummelplätze bestätigt. Allerdings soll das Parken auf den Elbwiesen strikt unterbunden werden und der Verkehr sinnvoll umgeleitet werden. Von einer Verstärkung des ÖPNV war keine Rede!



Impressum

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Jana Fleiß, Leisniger Str. 66

Vertrieb: Jens Rudolph, Rekefelder Str. 33
beide 8023 Dresden

Preis: Jahresabonnement 10,- DM

Bankverb.: Postgiroamt Leipzig
(Bankleitzahl 860 100 00)

Konto-Nr.: 163 95-906

Konto-Inh.: R. Kabe

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

Unserer Aufforderung zur Diskussion folgend, meldet sich unser Leser Herr F. Seifert zum Thema "Radfahrer aussperren" zu Wort. Er ist Mitglied der Rad-sportabteilung des DSC 1898 e.V. im Bereich Breitensport.

...Als Breitensportler würde ich mir wünschen, auf diesem Weg so schnell, wie es Vermögen bzw. Situation ermöglicht, zu fahren, um z.B. zügig an das Reiseziel zu kommen. Dies dürfte auch an den meisten Stellen des Weges möglich werden.

Sicher gibt es wegen des Fußgänger-Ausflugverkehrs (z.B. Schnittstelle DR-Fähre) etliche Stellen o. Streckenabschnitte, die sehr 'belegt' sein werden. Hier sollte man entsprechende 'Begegnungsmöglichkeiten schaffen, z.B. wie Ihr sagt Kurvenradien, oder vielleicht auch Holzbrücken für Radler und Fußgänger, gemalte Verkehrszeichen auf dem Radweg und am Fußweg... oder breiter angelegte Stellen. Meist erfordern solche Abschnitte sowieso solch 'bremsende' Baumaßnahmen. Für schnelle Radler ist es im Allgemeinen kein Problem, auf solche Situationen zu reagieren, da diese das gewohnt sind. Es sollten nur so wenig wie möglich solcher Stellen geschaffen werden, um ein 'flüssiges', zügiges Fahren auf der Gesamtstrecke zu ermöglichen. Mit schnellem Fahren meine ich aber nicht Radtraining o.ä., das realisieren entsprechende Vereine/Sportler sowieso auf der Straße.

Den Radwegbelag solltet Ihr möglichst gut auf allen Abschnitten wählen, da in Zukunft viele Leute mit Rennrädern und entsprechenden Reifen fahren werden...

