

# SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

3. Jg.

Februar 2 / 1992

## Termine für Fahrradfreunde

- 05.02. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC Ortsgruppe) Dresden, Tagesordnung: 1. Vorbereitung Prominentenradfahrt durch Dresden; 2. Ideenkonferenz Radfahrttag; 3. Radtouren 1992
- 18.02. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, IGR-Leitungssitzung
- 17.-20.02 Dresden "Automobil haben - oder automobil sein ... Alle Menschen in Dresden, die die derzeitigen Verkehrsverhältnisse in Dresden nicht mehr tolerieren wollen und können sind aufgerufen sich an der Verkehrswoche der TU-Umweltinitiative (TUUWI) zu beteiligen am 17.-19. werden täglich Faltblattaktionen an Dresdner Straßen durchgeführt am 20. 15.30 Uhr Protestaktion auf dem Pirnaischen Platz (Fahrräder und Plakate mitbringen) Treff: Glasbrunnen vor Robotron Informationen über Tel.: 463 4690 oder GRÜNHORN 2/92
- 28.02.-01.03. Iserlohn Tagung der Ev. Akademie und der Deutschen Gesellschaft f. Umwelterziehung zum Thema "Schule und mobile Gesellschaft" Anmeldungen bis 21.02. an EAI, Berliner Pl. 12, W-5860 Iserlohn

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

Vormerken: 15. März 1992 Autofreier Sonntag in Dresden

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN  
DER OBERBÜRGERMEISTER



Dem Fahrradclub wünsche ich viel Spaß bei seinen Unternehmungen.

Mit freundlichen Grüßen

*Wagner*

Dr. Wagner

### Kinder im Verkehr

Gefährlich ist es für Kinder auf deutschen Straßen, das hat auch Bundesverkehrsminister Krause erkannt. Und weil er ein Herz für die Kleinen hat, gibt er den besorgten Eltern viele gute Tips. Leider sind Kinder aber unberechenbare Wesen, "sie sind weniger konzentriert, spielen in Gruppen o. zanken sich und achten wenig auf den Verkehr ... Darauf muß sich der Autofahrer beim Anblick von Kindern durch Bremsbereitschaft einstellen und sich besonders gefahrenbewußt verhalten." lautet es in einer diesbezüglichen Pressemitteilung.

Wie immer, wenn Politiker gesellschaftliche Spannungen nicht mehr in den Griff bekommen, wird die Suche nach Lösungen auf die Schule abgewälzt und diese ist überfordert. Über 50000 verunglückte Kinder jährlich, also alle 13 Minuten ein Kinderunfall auf deutschen Straßen - das sind Zahlen, die für sich sprechen. In der Altersgruppe unter 15 Jahren wurden allein beim Radfahren im letzten Jahr 15000 Kinder verletzt.

Das veranlaßte auch den mächtigen Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) sich mit dem Problem der Verkehrserziehung zu beschäftigen. In der Broschüre "Vom Spielzeug zum Verkehrsmittel", teilt der DVR die Verkehrsräume in 4 Kategorien ein und gibt Empfehlungen welcher Raum für welche Altersgruppe befahrbar ist. Z.B. die Kategorie 3: Straßen mit normalem Verkehrsaufkommen für die Gruppe der 12-14jährigen, die das Rad meist am intensivsten nutzt und dementsprechend die meisten Unfälle zu beklagen hat.

Die Kategorie 4: mit mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen und vorwiegendem Durchgangsverkehr für Jugendliche ab 15 Jahren.

Da jedoch mehr als 30% der deutschen Bevölkerung in Städten mit mehr als 100000 Einwohnern lebt, besteht für die radelnden Kinder dieser Gruppe die Umgebung offenbar nur aus Tabuzonen. Da heißt es leider: Pech gehabt!

Die STVO schreibt vor, daß Kinder bis 8 Jahre auf dem Gehweg oder falls vorhanden, auf dem Radweg fahren müssen. Das veranlaßt den DVR jedoch nicht dazu, das Abschleppen aller falsch abgestellten Autos zu fordern.

Stattdessen werden die Kleinen darauf programmiert, sich vorsichtig auf den graden los zugeparkten Bürgersteigen zu bewegen. Das Verkehrstraining stellt also nicht die ungehinderte Entwicklung der Kinder in den Mittelpunkt, sondern das Funktionieren der Verkehrswelt, sprich: Der Autostrom soll ungehemmt vom "Hindernis Kind" fließen können.

Verkehrsminister Krause zeigt Realitätssinn und rät deshalb auch zum Thema sicherer Schulweg: "Auf das Fahrrad sollte, solange es nur eben geht, verzichtet werden."

Auszug aus QUADRATUR 1/92

Diese Meinung scheinen auch Dresdens Sicherheitsverantwortliche zu vertreten, denn das Programm der Stadtverwaltung berücksichtigt nicht die Forderung nach sichereren Radverkehrslösungen für Kinder. Es beinhaltet die Schaffung von Fußgängerüberwegen, Ampeln und Absperrgittern, desweiteren sollen Park- und Halteverbote die Sichtbedingungen verbessern und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 im Umfeld von Schulen und Kinder-einrichtungen die Gefährdungen vermindern.

Das gefleckte Band - eine Gruselgeschichte, nicht von E.A.Poe

Immer deutlicher wird die drohende Vision der stadtnahen Autobahn. Trotz Warnungen und Protesten von Wissenschaftlern, Verbänden und Bürgerinitiativen (BI) drängen die politischen Kräfte und die Wirtschafts- und Autolobby auf diese "Vorzugsvariante". Begründet wird sie wiederum mit wirtschaftsfördernden Argumenten und zweifelhaften Verkehrsentlastungen für die Dresdner Innenstadt.

Die zerstörerischen Folgen auf Dresden und sein Umland bleiben zweitrangig.

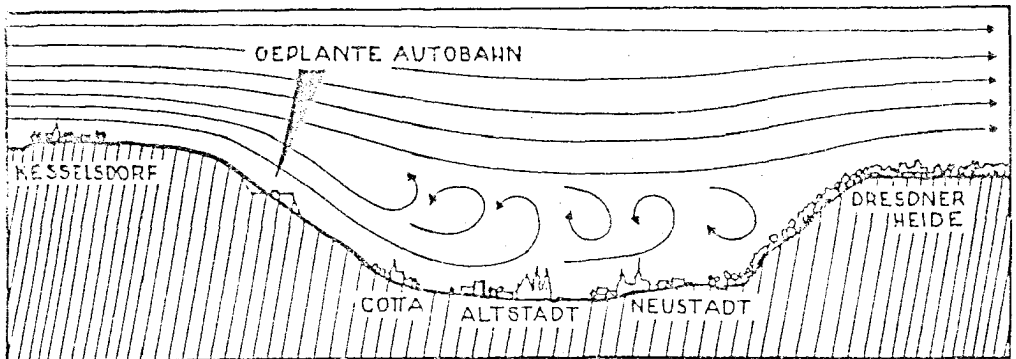
So würden die Naherholungsgebiete Zschoner und Plauenscher Grund, Nöthnitz- und Lockwitzgrund von Brücken durchschnitten und durch die Baumaßnahmen und dauerhafte Lärmbelastung einen Großteil ihrer Funktion einbüßen.

Ebenso würden die angeschnittenen Kurorte Bad Gottleuba und Berggießhübel, sowie ein Teil der Sächsischen Schweiz in Mitleidenschaft gezogen.

Die täglich 32000 (inoffiziell 60000) Fahrzeuge erzeugen einen Schallpegel von über 70 dB ((A) Pegel in 25 m Abstand), wobei selbst bei max. Schalldämmung entlang der Trasse noch in 250 m Abstand der zulässige Nachtgrenzwert von 49 dB (A) überschritten würde. Bei freier Schallausbreitung verliert die Landschaft bis in eine Entfernung von 2 km Ihren Erholungswert für die Menschen.

Die Autobahn schafft eine enorme Luftbelastung auf der Frischluftzufuhrseite des Elbtals, bei geringem Abstand zum Stadtzentrum (5 km bis zum Altmarkt).

Je nach Windverhältnissen herrscht noch in Abständen von 3-5 km eine Stickoxid-Konzentration, die höher ist als der für Industrieanlagen gültige Grenzwert für die Dauerbelastung. Die Abgaswolke würde sich mit den Kaltluftströmen - soweit sie noch strömen - über die Hänge ins Elbtal wälzen. An Stelle der Frischluftzufuhr strömen 600000-1,2 Mio m Abgase ins Elbtal.



Die Autobahn verbraucht täglich mindestens 8x soviel Sauerstoff, wie alle Dresdner Bürger. Erkrankungen der Atemwege und des allergischen Formenkreises würden sich erhöhen. Was sich in der Nähe der Autobahn niederschlägt, reichert den Boden so stark an, daß auf einem 100 m breiten Streifen kein Gemüse oder Viehfutter angebaut werden sollte.

Sollen wir das alles in Kauf nehmen (?) - obwohl

- parallel zur Autobahn die F172 Richtung Pirna vierspurig ausgebaut wird !
- diese Autobahn in den nächsten 15 Jahren keine Verkehrsveränderung schafft (Planungs- u. Bauzeit) !
- diese Autobahn durch ihre transeuropäische Bedeutung nicht entlasten, sondern weiteren Verkehr anziehen wird !
- diese Autobahn den Stadtverkehr, der z.Zt. 85-90% des Dresdner Verkehrs trägt, nicht vermindern wird !

Schreiben Sie Ihre Ängste und Bedenken den sächsischen Vertretern im Bonner Verkehrsausschuß und fordern Sie eine menschen- und umweltgerechte Verkehrspolitik. Ein Briefvordruck mit allen Argumenten ist bei der BI Autobahn Plauenscher Grund erhältlich.

Kontaktadresse: Dr. Günter Voigt, Fr.-Hegel-Str. 7, O-8027  
oder Plauenscher Ring 17, O-8027  
sowie Treff jeden 2.Mittwoch im Monat um 18.00 Uhr im  
Ökologischen Informationszentrum, Kreuzstr. 7, 4.Etage

Adressen in Bonn:

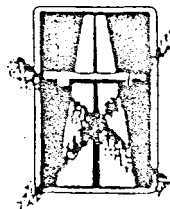
Abgeordneter der CDU	Rudolf Meinel
Abgeordnete der SPD	Dr. Dietmar Materne
	Klaus Daubertshäuser
Abgeordnete der FDP	Ekkehard Gries
	Roland Kohn

im Ausschuß für Verkehr, Hochhaus am Tulpenfeld, W-5300 Bonn 1

Gefährdete Elbaue

Quellen: Netzwerk BI Autobahn

Für den Erhalt der Elbaue an der Kötzschenbroder Str. als Naherholungsgebiet setzt sich das Bürgerkomitee Mickten ein. Vorsitzender Günter Wiese befürchtet, daß dieses Stück Elbpromenade, durch einen möglichen Ausbau als Autobahnzubringer, geopfert werden soll. Bisherige Entwürfe weisen zwar als sog. "Hauptzubringerstr." die Washington- und Hansastr. aus, geplant sind aber ebenfalls z.B. der Ausbau der Kötzschenbroder und M.-Gorki-Str. Das letzte Wort ist allerdings noch nicht gesprochen. Deshalb wollen die BK Mickten u. Trauchau in den kommenden 2 Monaten diese Probleme mit den Betroffenen diskutieren, um verträgliche Lösungen zu finden. Kontakt über Günter Wiese, Lommatzcher Platz 2, O-8030.



Aus einer Studie zur Bevölkerungsentwicklung des Institutes für "Sozialwissenschaftliche Analysen Sachsen Dresden" geht hervor, daß schlechte Umweltbedingungen zum Hauptgrund der Bevölkerungsabwanderung aus unserem Raum avanciert sind. 52% gaben unsaubere Luft, 38% die Belästigung durch den Verkehrslärm als größtes Defizit an.

Vor Ort in Sachen Radverkehrsbedingungen in Dresden-Strehlen

Bei dem letzten Ortstermin im vergangenen Jahr mit Vertretern des Amtes f. öffentliche Ordnung, des Stadtplanungsamtes, des Straßen- und Tiefbauamtes, sowie der IG wurden folgende Festlegungen getroffen:

## 1. Dohnaer Str./ Wilh.-Franke-Str./ Teplitzer Str.

Zufahrt Wilh.-Franke-Str.

Bei der Auffahrt von der Straße auf die Radbahn (stadtwärts) wird aus Gründen der Sicherheit und der zügigeren Verkehrsführung der Radfahrer (Linksabbieger) auf Vorschrittszeichen verzichtet, um den Radfahrern die Wahl der Knotenpunktsquerung selbst zu überlassen.

Zufahrt Teplitzer Str./Ecke Wilh.-Franke-Str.

Sichere Radbahnführung über die W.-Franke-Str. landwärts. Die Fahrradfurt soll nicht wie z.Zt. im rechten Winkel zur W.-Franke-Str. verlaufen, sondern fahrbahnnah in geradliniger Verlängerung an der Teplitzer/Dohnaer Str. über den Kreuzungsbereich geführt werden, um die Unfallquote mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen auszuschalten

## 2. Teplitzer Str./Lockwitzer Str.

Fahrradfurt über die Lockwitzer Str. stadtwärts markierungstechnisch verbessern und vollenden

## 3. Teplitzer/ Corinthstr.

Verbreitern der Fahrradfurt Teplitzer Str. landwärts, sowie Schaffung einer Bordabsenkung; Hebung der Schleusendeckel / Einläufe am Haltestellenbereich

## 4. Freigabe der Durchfahrt für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung in folgenden Einbahnstraßen:

- G.-Kuehl-Str., Defreggerstr., sowie Anlegen eines 1,50 m breiten Radstreifens auf der Lannerstr.

## 5. Teplitzer/ Gostritzer Str. (landwärts)

- Markierungstechnische Verbesserung der Fahrradfurt

## 6. Teplitzer Str. / K.-Fröhlich-Str.

- Markierung eines 1,50 m breiten Radstreifens auf dem Verbindungsfußweg und Herstellen einer Bordabsenkung auf die K.-Fröhlich-Str.

## 7. Im Zuge der Teplitzer Str. sind sämtliche unbestückte Verkehrszeichenstiele zu entfernen.

## 8. Sämtliche verstopfte Straßeneinläufe auf der Teplitzer Str. sollen gereinigt und freigelegt, sowie die Straßeneinlauf-

niveaus mit dem Oberflächenniveau der Fahrbahn ausgeglichen bzw. angehoben werden.

### Züri faart Velo

Nach der im September des vergangenen Jahres abgelaufenen Imagekampagne "Züri faart Velo" dürfen sich die Verantwortlichen über die ersten Früchte freuen.

Der Anteil des Rad- und Mofa-Verkehrs ist nicht unter 10% des Stadtverkehrsanteils gefallen und innerhalb dieser Gruppe herrscht ein Umsteigen vom Mofa auf das Fahrrad. Eckpfeiler der Velopolitik sind die 1984 mit 76% Ja-Stimmen angenommene "Initiative zur Förderung des Veloverkehrs und der kommunale Verkehrsplaner" der auch ein Veloroutennetz festlegt. Bis 1992 sollen 25 Mio Franken pro Velo eingesetzt werden.

Drei Viertel des geplanten Velonetzes (regional und kommunal 300 km) sind bereits befahrbar, wobei der Radfahrstreifen den umstrittenen Radweg weitgehend verdrängt.

Franz de Baan vom Züricher Stadtplanungsamt: "Die Benützungspflicht wollen wir abgeändert wissen, das geht aber nur auf Bundesebene."

Neben der eigentlichen Routenplanung richtete er auf dieser Stelle ein Velophon für Fragen und Anliegen aus der Bevölkerung ein und sorgt für die Erstellung von Straßenkarten. Die "Velokarte Stadt Zürich 1990" wertet die vorhandenen Verkehrswege nach ihrer Tauglichkeit für den Zweiradbenützer. Noch aktueller sind die bezirkweise herausgegebenen Pläne "Velofahren in ...", die noch nicht vollständig aufliegen. " Sie sind als Umsteigehilfe für Noch-nicht-Velofahrer konzipiert" und empfehlen Routen in den einzelnen Stadtgebieten.



### Das öffentliche Leihfahrrad

"Veloce", der Wiener Fahrradbotendienst (mittlerweile der größte in Mitteleuropa) ist dabei, einen stadtweiten Fahrradverleih in Wien zu organisieren.

Ein automatisiertes Fahrradmietsystem - die Fahrräder können an den personallos betriebenen Radstationen mit einer Eurocheque- oder Kreditkarte ausgeliehen werden - garantiert die Verfügbarkeit der Leihräder rund um die Uhr zu günstigen Tarifen.

Gemeinsam mit bekannten Fahrradherstellern wurde ein spezielles Fahrrad entwickelt, das dem Anforderungsprofil eines benutzerfreundlichen Verleihbetriebes entspricht. Die überdachten Radstationen fassen je 24 Fahrräder und werden an Bahnhöfen, Haltestellen und Verkehrsknotenpunkten errichtet.

Begonnen wird im Frühjahr 1992 mit 5 Stationen, im gleichen Jahr soll auf 19 Radstationen mit insgesamt 700 Fahrrädern erweitert werden. Bis 1995 ist der Ausbau auf 100 Stationen und insgesamt 4000 Fahrrädern geplant.

Egal, von welchem Punkt man / frau ausgeht, eine publik Velostation soll höchstens 10 Gehminuten weit entfernt sein.

(auszugsweise Artikel aus dem Drahtesel Dez. 91/Jan. 92)

Dresdner Fahrradklima:  
...es herrscht trübes Wetter

An der Umfrage der Zeitschrift "Radfahren", durchgeführt von Februar-Mai 91, beteiligten sich über 16000 Radfahrer aus 208 Städten (davon 3 ausländische Städte).

In der Rubrik -Großstädte mit über 200000 Einwohnern- belegte die Stadt Münster mit einer Gesamtnote von 2,76 den ersten Platz, wobei allerdings auch dort noch viele Dinge im Argen liegen. Bedauerlich das schon ein gutes 'Befriedigend' genügte, um die Auszeichnung als Fahrradfreundliche Stadt zu erlangen.

Mit der viertschlechtesten Note (5,04) entging Dresden nur knapp der Ehrung mit der rostigen Speiche. Als besonders schlecht wurde von den Dresdner Radfahrern/Innen die Verkehrssicherheit eingeschätzt, vor allem, die Geschwindigkeiten der Autos, die fehlenden RV-Lösungen an Kreuzungen, incl. separate Ampelschaltungen, zu schmale, unbequeme und unkomfortable Strecken, fehlende Reinigung der Radwege, sowie mangelnde Durchfahrtsmöglichkeiten an Baustellen.

Bemängelt wurden außerdem die fehlende Bestrafung von Radwegparkern, ungenügend und wenig komfortable Abstellanlagen, die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV und die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr. Gerade zu den beiden letztgenannten Punkten konnten ja im letzten Halbjahr Fortschritte verzeichnet werden und auch die Einführung der Radstreifen im Stadtzentrum sind Hoffnungen, das sich Dresden bei der nächsten Umfrage besser plazierte. (s. RF 1/1992)

In einem Schreiben an den Dresdner Oberbürgermeister wies IG-Vorsitzender Dr. Manfred Zweynert auf die schlechte Platzierung unserer Stadt im Fahrradklimatest hin. Neben den Fortschritten des vergangenen Jahres, zeigte er auch die Schattenseiten auf und wünschte ein Treffen aller betroffenen Dezernate.

Aus dem Antwortschreiben des Oberbürgermeisters:

"Es freut mich zu hören, wenn auch die Radfahrer die Entwicklung der Stadt, zumindest z.T., für sich positiv empfinden. Es wird in Zukunft sicher noch mehrere Verbesserungen im Straßenverkehr geben, sodaß das Fahrradfahren sicherer und hoffentlich auch noch "gesünder" wird.

Die neue Dresdner Straßensatzung nimmt den Anlieger in die Pflicht, auch die Radbahn vor seinem Grundstück "jederzeit in einem sauberen Zustand zu halten".

Mehr als 4600 Fahrradabstellplätze im Wert von 100 000 DM hat die Stadtsparkasse Dresdner Schulen gestiftet.

"Vorrang fürs Fahrrad fordern fast 90% der Bevölkerung, selbst wenn dabei Nachteile f. das Auto entstehen würden." Das ergab eine Umfrage des Münchner "Sozialdata"-Institutes. Jedoch nur ein Drittel d. örtlichen Entscheidungsträger glaubt das.

Radwege vermindern keineswegs die Unfallhäufigkeit. Das belegt eine Studie von Dr. Karl-Otto Schallaböck und Dipl.Ing. Heinz-Klewe vom Institut für Landes- und Stadtentwicklung (ILS) in Dortmund.

158 Mio DM hat das Straßen- u. Tiefbauamt 1991 für Baumaßnahmen ausgegeben. (u.a. 54,6 Mio f. d. Nordtangente, 23,6 Mio an d. Tharandter Str. u. 11,6 Mio DM f. d. Tunnel am Hauptbahnhof Für 5,1 Mio DM wurden 30 km Radbahnen instandgesetzt und z.T. mit einer roten Farbdecke gekennzeichnet.

Veränderte Tarife gelten seit 1.1.92 bei den Dresdner VB: So wird Gepäck jetzt unentgeltlich befördert. Jedoch wurde auf den Elbfähren der Fahrradtarif auf 0,30 DM angehoben.

Desweiteren beauftragten die Stadtverordneten den OB, durch angemessene Erhöhung der Parkgebühren zur Unterstützung von Zuschüssen für dem ÖPNV beizutragen.

Folgende Überlegungen wurden zur Aufnahme in das Verkehrskonzept empfohlen:

- Einführung einer Umweltkarte für das obere Elbtal bis Mai 92;
- zügiger Ausbau des P+R-Systems, Kombination Parkgebühr u. Tageskarte DVB
- ab 1.5.92 kein kostenloses Parken im Innenstadtbereich mehr zu erlauben (mit Ausnahme Anwohner u. Kurzzeitparker)

#### Inressen

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Jana Fleiß, Leiniger Str. 66  
Vertrieb: Jens Rudolph, Rehfelder Str. 33  
beide 8023 Dresden

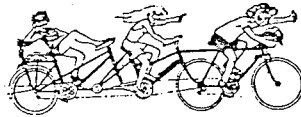
Preis: Jahresabonnement 10,- DM

Bankverb.: Postgiroamt Leipzig  
(Bankleitzahl 860 100 90)

Konto-Nr.: 163 95-906

Konto-Inh.: R. Rabe

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



#### Fahrradtourismus in der Sächsischen Schweiz

Bezugnehmend auf einen Artikel aus der Zeitschrift "Sächsische-Schweiz-Initiative" 3/91 äußert sich die IGR zu diesem Thema.

Grundsätzlich unterstützt sie die Aussage, daß Radfahren in der Sächs. Schweiz nicht durchgehend erlaubt werden kann und begrüßt gleichzeitig den Ausbau eines Radwanderwegenetzes mit der dazugehörigen Infrastruktur.

Bemängelt wurde allerdings das skizzenhaft konzipierte Radwegenetz, sowie die Art und Weise dessen Entstehung, da weder IGR noch ADFC Sachsen als Interessenvertreter miteinbezogen worden sind. Eine Zusammenarbeit wird angeboten.

Speiche-Leserin Ute Herzer meldet sich zum Thema "Elberadweg zu Wort:

"Als Radfahrer gefällt es mir auch nicht, wenn man dauernd die Spaziergänger beim Vorbeifahren stören muß."

Ihr Vorschlag: in jenen Abschnitten wo voraussichtlich viele Fußgänger entlanggehen, zwei Wege anzulegen, getrennt für Fußgänger und Radfahrer oder wenigstens eine Trennlinie zu markieren.

Rund 11000 km Radwege existieren an (West-)Deutschen Bundesstraßen.

Das Programm in der Baulast des Bundes umfaßt den nachträglichen Anbau von Radwegen an vorhandenen Bundesstraßen und den Bau von Radwegen im Rahmen von Bundesstraßenneubauten.

Im Jahre 1990 wurden rd. 330 km Radwege mit Kosten von rd. 120 mio DM gebaut.