



SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

3. Jahrgang

April 4/1992

Termine für Fahrradfreunde



- 01.04. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, offenes Treffen der IG Radverkehr Dresden
- 03.-05.04. Iserlohn Tagung "Ökomanagement - Werbegag oder echte Perspektive" Ev. Akademie, Info: Tel. 072371/3520
- 11.-12.04. Bielefeld Hauptausschußsitzung des ADFC
- 11.-20.04. Gerlingen Bundeskongreß der Naturschutzjugend mit einem interessanten u. preisgünstigen Programm rund um das Thema Verkehr, u.a. Exkursion, Arbeitskreise u. Podiumsdiskussionen
- 15.04.
(od.14.) Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, IGR-Leitungssitzg.
- 22.04. Tag der Erde Info IWÖ, Tel. 0211/313946
- 23.-26.04. Bremen Stadthalle, "FahrRad" eine Messe die alles bietet, was RadfahrerInnen interessiert
- 26.04. Dresden 8.00 Uhr Hbt (Kuppelhalle), IG-Radtour in den Tharandter Wald, zum Jagdschloß Grillenburg u. zu den Seerenteichen

Vorgemerkt!

Der ADFC Sachsen lädt am ersten Maiwochenende (2./3.5.) zu einer Sternfahrt nach Wolkenstein im Erzgebirge ein. Die Anreise zu den verschiedenen Zielorten erfolgt mit der Deutschen Reichsbahn, die an beiden Tagen allen Fahrgästen mit Rad, in ausgewählten Zügen, eine 50%ige Fahrpreisermäßigung bietet. Dabei wollen wir für den Erhalt der Nebenstrecken der DR, den Erhalt und Ausbau der Fahrradtransportmöglichkeiten sowie den Erhalt der günstigen Tarife demonstrieren. Mit dem Rad geht es dann durch herrliche Gegenden abwärts nach Wolkenstein, wo Übernachtungsmöglichkeiten und abendliche Veranstaltungen organisiert sind. Die Touren sind für Familien und Senioren geeignet. Treff: 2.Mai 8.15 Uhr Dresden-Hauptbahnhof (wegen möglicher Änderungen jedoch bitte in der Radlersprechstunde nachfragen; mittwochs 18.00-19.00 Uhr)

Was wollen wir wirklich? Was sind unsere Kriterien?

Unter dieser tragenden Überschrift verortentlichen wir zwei Wortmeldungen zur aktuellen Verkehrspolitik unserer Stadt.

Bei der lebhaften Diskussion zum Verkehrskonzept der Stadt Dresden am 28.1.92 in der Kreuzkirche sind zwei wichtige Fragen unbeantwortet geblieben, die bezüglich Benützung öffentlicher Verkehrsmittel durch Stau und zu Tempo 30.

Herr Roßberg, Dezernent für Stadtentwicklung, hatte u.a. darauf verwiesen, daß die Straßenbahn nur zu 27% über eigene Gleiskörper verfügt und auf etwa 50km Strecke ständig durch andere Fahrzeuge behindert bis blockiert wird. Geplant seien zur Abhilfe deshalb Maßnahmen, um den Anteil eigener Gleiskörper zu erhöhen und um Ampeln durch Busse und Straßenbahn schalten zu lassen. Dies erfordere Geld und Zeit - was jeder versteht. Dazu nun die ketzerische Frage aus dem Publikum, ob nicht schon jetzt - vor der vollen, runden Lösung - in den Hauptstaubereichen der o.g. 50km einfach der Gleisbereich für den Individualverkehr gesperrt werden könnte. Eigentlich verblüffend einfach. Aber wahrscheinlich zu einfach, um sofort beantwortet werden zu können. Deshalb sei hier die Frage öffentlich und dringlich wiederholt.

Sicher ist der Vorschlag nicht durchgängig realisierbar, aber eine Diskussion im kleinen Kreis - Stadtverwaltung und Umwelt- und Naturschutzgruppen - konnte das Machbare ausloten und dabei die Nagelprobe auf Roßbergs deklarierte Zielstellung sein (1. sozial verträglicher, 2. umweltverträglicher, 3. ortsverträglicher Verkehr).

Die zweite einfache und ebenso unbeantwortet gebliebene Frage war die nach flächendeckender Einführung von Tempo 30. Wofür nach Meinung des Fragestellers drei Hauptargumente sprächen:

1. verbessert die (erwünschte) relative Attraktivität des ÖPNV
2. vermindert den Lärm und damit die durch diesen verursachte allgemeine Gesundheitsbelastung und
3. (als Hauptargument) verringert die Schwere der Unfälle, die Zahl der Toten und dauerhaft Verkrüppelten sowie auch die finanziell ausweisbaren Unfallkosten.

Auch hier sollte zunächst im kleinen Kreis mit den entscheidungsbefugten Leuten nach vernünftigen Wegen gesucht werden. Ohne die Tempo-30-Problematik hier aufrollen zu wollen - das wäre ein Thema für sich - sei nur das eine angeführt: Es gibt keinen anderen vergleichbar billigen (nämlich fast kostenlosen) Weg, um die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten um vielleicht 50% zu reduzieren. Man denke dabei an die über 10.000 Verkehrstoten pro Jahr in Deutschland und an die über 50.000 im Straßenverkehr verletzten Kinder. Oder nüchtern (oder auch zynisch) kalkuliert, an die noch viel teureren Verkehrsverletzten einschließlich der Dauerkrüppel (die wir bloß nicht mehr wahrnehmen, weil sie im doppelten Sinn aus dem Verkehr gezogen sind).

Bei diesen Fragen sollten vielleicht die Entscheidungskriterien für die Dresdner Verkehrspolitik liegen, nicht bei den Scheinargumenten der Autoherstellerlobby, der es natürlich ein Greuel ist, ein für freie Fahrt entworfenes Auto durch Restriktionen auf 30km/h abbremsen zu lassen.

Werner Schmiedecke

Erlebnisse und Medieninformationen zur Verkehrspolitik der Stadt und des Landes an einem Tag, dem 27. Februar 1992

1. Fahrt mit dem Fahrrad nach Freital. Vor dem gerade eröffneten Millionentunnel der kategorische Linksverweis für Radfahrer ohne eine auch nur angedeutete Markierung dafür. Radfahrer sind nicht würdig, den Tunnel zu befahren, sie haben den für Autos unzumutbaren Umweg (weshalb sonst der Tunnel?) zu benutzen.
Gut passt dazu ein Zitat aus den Thesen zum CDU-Stadtparteitag "Stadtentwicklung" Pkt.36: "Für das Rad- und Behindertenwegenetz besteht ein erhöhter Nachholebedarf. Ihm ist besondere Beachtung zu schenken."

Ich erkläre hiermit, daß ich dem besondere Beachtung schenken werde und deshalb das Zeichen, was dem widerspricht, unbeachtet lasse.

2. UNN/UNION 1. Seite: 920 Mill. DM für Aufschwung Ost in Sachsen, davon 257 Mill. DM für kommunalen Straßenbau, 1.4 Mill. DM für die Deutsche Reichsbahn. Straßenbahn oder anderer ÖPNV wird nicht erwähnt.

desgleichen 2. Seite: Umweltpolitik hat Priorität: Die Bonner CDU/CSU-Fraktion will Verkehrs- und Umweltpolitik ... zu Schwerpunkten machen.

Wie kann Umweltpolitik Schwerpunkt sein, wenn die Verkehrspolitik den ökologisch schädlichsten Verkehr fördert, während alles andere mehr oder weniger auf der Strecke bleibt ?

Wann endlich hört die Doppelzüngigkeit auf?

Wolfgang Schütze

Auszug aus der Grobanalyse des Ist-Zustandes, entnommen dem aktuellen Entwurf zum Verkehrskonzept unserer Stadt

Drastischer als befürchtet veränderte sich in diesem Zusammenhang die Verkehrsmittelwahl der Bürger Dresdens. Der Vergleich der Verkehrsmittelanteile (modal split) im Berufsverkehr der Jahre 1987 und 1991 macht auf die alarmierende Entwicklung zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs aufmerksam.

Wie aus der vorgestellten Tabelle ersichtlich wird, ist diese Entwicklung auch im europäischen Maßstab als problematisch anzusehen. Mit 51 % MIV weist Dresden die höchsten Anteile dieser Kategorie im Vergleich zu anderen Städten aus.

		Verkehrsmittel in %			
		MIV	ÖPNV	Fahrrad	zu Fuß
Dresden	1987	30	46	8	16
	1991	51	30	6	13
Hannover	1989	49	24	11	16
Zürich	1989	34	47		19
Stockholm	1989	34	55	4	8
Amsterdam	1989	40	25	24	11

Serie "Fahrradpfade durch Dresden" Nr. 2: Wachwitz - Loschwitz

Leider ist der Wiesenweg von Altwachwitz bis zum Blauen Wunder kaum befahrbar. Deshalb verrate ich hier eine andere, hangseitige Variante zur Vermeidung von ca. 1,5km abgasgeschwängerte Pillnitzer Landstraße. Für den eiligen Berufsverkehrs-Radler nur zu empfehlen, wenn er fünf Minuten zu früh aufgestanden ist (oder als Feierabend-/Ausflugweg):

Von Altwachwitz auf der Pillnitzer Landstraße kommend, biegen wir auf der Höhe eines Buckels rechts in die stark ansteigende Josef-Hermann-Straße mit dem Wegweiser "Rhododendron-Park" ein, halten uns dann links und fahren hangseitig an dieser wunderschönen Anlage vorbei. Interessant sind die Gebäude mit ihrem figürlichen Schmuck. Zwei Querköpfe der Großelterngeneration sind eng mit diesem Stück Erde verbunden. Georg Blume, der Enkel des letzten königlichen Schloßgärtners und Kari Scholz der Vollblut-Gärtner und Kommunist voller Ideale. Sein Werk ist der zur Pflanzzeit besonders prächtige Rhododendron-Garten.

Vorbei daran, geht es runter und hoch (Kopfsteinpflaster) auf den Josef-Hegenbarth-Weg, der in die Calberlastraße mündet. (Rechts oben grüßt aus dem Buchenwald das pseudobarocke Schloß, in der Nazizeit für einen der sächsischen Prinzen erbaut.) Hat man die Zeit noch, geht's auf deren Kopfsteinpflaster noch ein Stück bergauf und dann in ständigem Gefälle den Veilchenweg bergab (Einbahnstraße in der richtigen Richtung).

Ein Ausflug in der anderen Richtung könnte mit einer Schwebebahnfahrt beginnen und über Krüger-, Oeser- und die steil abfallende Robert-Dietz-Straße zur Calberlastraße/ Ecke Veilchenweg führen. Die weitere Route dann genau umgekehrt, wobei am Ende noch eine Fortsetzung bis Altwachwitz durch den Übergang Josef-Hermann-Straße - Am Steinberg zu empfehlen ist. Vorsicht dabei aber mit der extremen Gefällestrecke am Ende und dem abrupten Ende auf dem Dorfplatz Altwachwitz, also wieder der arg belegten Pillnitzer Landstraße.

Wer das alles gut geschafft hat, kann bei gutem Wetter dann gemächlich auf dem Wiesenweg wieder stadtwärts trudeln.

Hartmut Dreßel

Blick ins Nachbarland

In der CSFR ist die Luftverschmutzung durch die Industrie vergleichsweise so hoch, daß Umweltbelastungen durch Verkehr im Hintergrund stehen. Auf eine Verdoppelung der Benzinpreise 1989 zugunsten höherer Staatseinnahmen haben die Menschen wirkungsvoll reagiert: die mittleren Entfernungen im Verkehr haben um rund 20% abgenommen.

IN Prag wird kaum Rad gefahren, in flachen Städten Böhmens dagegen beträgt der Radverkehrsanteil bis zu 20%. In Ostböhmen und im Elbtal gibt es eine Fahrradtradition. Aber auch in weiten Teilen der CSFR wird das Fahrrad als Verkehrsmittel überhaupt nicht ernst genommen.

Radweg Absenkungen

Diesem leidigen Thema widmet sich die neueste Ausgabe von "Fakten-Argumente-Forderungen" herausgegeben vom ADFC Bundesverband.

Darin wird die bautechnisch durchaus realisierbare "kantenlose Absenkung ohne Bordstein" vorgestellt, die anscheinend hierzulande sämtlichen Straßenbauingenieuren unbekannt zu sein scheint, sowie Möglichkeiten zur Sanierung vorhandener Absenkungen gegeben und die Realisierung von Niveaupflasterungen und Grundstückszufahrten dargestellt.

Empfohlen sei sie also all denen die eine Wissenslücke schließen möchten oder sollten und jenen die Argumentationshilfen in dieser Richtung benötigten.

Hier einige Auszüge:

"... Einst zum Wohle der Radfahrer gedacht, bilden die Radwege heute, belegt mit einem gesetzlichen Benutzungszwang, den konfliktträchtigsten Teil städtischer Straßen. Kritiker heutiger Fahrradwege bemängeln deren unebene Beläge Schäden durch Aufgrabungen, Baumwurzeln, die geringe Breite, die kurvenreiche Linienführung und besonders die geradezu dilettantisch ausgeführten Absenkungen an Straßeneinmündungen... Die Notwendigkeit einer bequemen, stoßfreien Befahrbarkeit für Fahrradfahrer wird nicht beachtet. Stattdessen werden die Absenkungen von Fahrradwegen mit zentimeterhohen Bordsteinkanten als "Wasserführung" gebaut... Dieser Zustand ist unbefriedigend oder sogar latent verkehrgefährdend. Denn die ungenügend abgesenkten Bordsteinkanten erfordern beim Überfahren die ganze Aufmerksamkeit des Radfahrers, der somit den

Alternative zur Autobahn

Eine von der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz in Auftrag gegebene Vorstudie für einen Neubau der Eisenbahnstrecke Dresden - Prag wurde kürzlich als Alternative zur Autobahn vorgestellt. Sie soll von Dresden aus über Heidenau, Bad Gottleuba, Most und Louny nach Prag führen. Während auf der alten Strecke entlang der Elbe weiterhin langsame Güterzüge, Interregiozüge nach Prag sowie die S-Bahn fahren sollen, ist die neue Linie vor allem für Schnellzüge vorgesehen.

Ein Güterzug mit 160 km/h benötigt dann 80 min von Dresden nach Prag und ein IC mit 220km/h ohne Zwischenhalt nur 1 Stunde. Außerdem könnte eine Anbindung an die ebenfalls neuzubauende Strecke Nürnberg-Most-Prag erfolgen, wodurch sich dann auch die Reisezeit nach Nürnberg verkürzen würde.

Durch ein ROAD-RAILER-System sollen LKW und PKW auf die Schiene umgesetzt werden. Bleibt zu hoffen, das sich dadurch ebenso die landerübergreifende Fahrradmitnahme verbessert. Voraussetzung für die Rentabilität dieses Projektes ist allerdings der Verzicht auf die Autobahn Dresden-Prag und der Neubau der Strecke Nürnberg-Prag.

- - -

übrigen Verkehr nicht genügend beachten kann. Bei Nässe besteht beim Überfahren durch Pfützenbildung und schrägem Anlaufwinkel extreme Sturzgefahr. Hervorstehende Bordsteinkanten verursachen Schäden an den Laufrädern und sind Verschleiß des Fahrrades (z.B. Gabel- u. Lenkerbruch). Die harten Stöße beeinträchtigen auch das Wohlbefinden und die Gesundheit.

Die Dresdner Stadtverordneten beschlossen für sich die Ausgabe eines Jahresabos der Dresdner Verkehrsbetriebe. Gleichzeitig genehmigten sie sich für die Dauer ihres Mandats einen Freiparkschein für die kommunalen Parkplätze innerhalb des 2ber Ringes. Die Kosten trägt der Haushalt der Stadtverordnetenversammlung.

Aufgrund der großen Resonanz erweitern die Dresdner Verkehrsbetriebe ihr Angebot zur Fahrradmitnahme am Wochenende. Ab 1. Juni bieten die Straßenbahnlinien 2, 5 und 8 diesen Service.

Der technische Vorstand der UVB Manfred Ritschel vertritt die Unternehmen des ÖPNV der neuen Bundesländer im Internationalen Verband für öffentliches Verkehrswesen (UIIP). Deutschland hat insgesamt 5 Vorstandssitze in dem Verband. Seinen Vertretern obliegt es neben der Einbringung fachlicher Interessen, Kontakte zur Industrie zu finden und Pilotprojekte zu erproben.

Impressum

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Jana Pleil, Leisniger Straße 66
Vertrieb: Jens Rudolph, Rehefelder Straße 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.

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

Laut einer Umfrage des Magazins "GEO-Wissen" glauben nur 41% der Befragten, Autofahren sei eine schwere Gefährdung, dagegen sah jeder zweite (49%) seine Gesundheit durch benzindämpfe beim Tanken bedroht.

WIR SUCHEN

eine(n) Radfreund(in), die Ideen, etwas Zeit und vorallem Lust hat, die Gestaltung unseres Schaukastens im Bahnhof-Mitte zu übernehmen.

Der- oder diejenige melden sich bitte mittwochs von 18-19.00 Uhr in der Radlersprechstunde oder zu unseren Sitzungen.

Eine Publikation zum Thema "Auswirkungen eines Autobahnbaus Dresden - Prag auf den Ballungsraum Oberes Elbtal" veröffentlichten Studenten der Fachrichtung Architektur und Landschaftsarchitektur der TU Dresden. Die Broschüre ist für 5,-DM an der IU Mommsenstr. 13 erhältlich.

Radreisen durch vier Regionen Frankreichs bietet das Reisebüro FRANCE-BICYCLETTE, Eversbuschstr. 191a in 8000 München 50.

Der Fachausschuß Fahrradtourismus des ADFC gibt in diesem Jahr folgende neuen Länderkurzinfos heraus: Frankreich, Dänemark, Ungarn, Türkei, Finnland, USFR und die Kanaren.

Vom 27.-31.5. findet die traditionelle Thüringer Radwanderwoche statt. Sie bietet mit gemütlichen und Extremtouren für jeden etwas. Anmeldung und Informationen (gegen Rückporto) bis 5.4.92 bei Lutz Gebhardt, PF 155, 0-6300 Limenau, Tel. Schmiedefeld 305.