



SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

3. Jahrgang

September 9/1992

Termine für Fahrradfreunde

- 01.09. Dresden 8.30 Uhr, Kasino Unterer Kreuzweg 3, Treff zur Radtour der Radsportveteranen in die Dresdner Heide
- 03.-04.09. Dortmund "Urbanes Leben - mobil im Umweltverbund" 6. Wissenschaftstag des Institutes f. Landes- u. Stadtentwicklungsfor- schung (ILS), Technologiezentrum Uni/Dortmund (kostenlos) Info Tel. 0231-18120
- 02.09. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe) Dresden
- 12.09. Dresden 8.00 Uhr, Straba-Bf. Naußnitz, Treff zur DSC-Radtour zum "Alten Elisabeth-Stollen" in Freiberg (ca. 65 km)
- 13.09. Dresden 8.00 Uhr, Hbf. (Kuppelhalle), Treff zur IG-Radtour ent- lang der Triebisch von der Quelle zur Mündung (Zugfahrt bis Klingenberg)
- 13.-17.09. Montreal Velomondial
- 15.09. Dresden 8.30 Uhr, Postplatz, Treff zur Veteranenradtour Richtung Ostragehege
- 16.-21.09. Frankfurt Deutscher Umwelttag
- 17.-18.09. ab Köln Fachexkursion "Der Umweltverbund in den Niederlanden" Info Tel. 0241-33444/33445 (Unkostenbeitrag 590,-DM)
- 26.09. Heidenau 2.Heidenauer Radtourenfahrt des DSC, Start: 8-10 Uhr Radrennbahn Heidenau Info: Rainer Nitschmann, Tel. 579189 (abends), Seite 4
- 27.09. Dresden 10.00 Uhr, Theater d. Jungen Generation, IG-Familien- radtour zur 6.Kasperiade im Radebeuler Hohenhaus
- 30.09.-04.10. Köln Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung (IFMA) ADFC-Mitglieder können Gutscheine f. ermäßigte Ein- trittskarten zu 12,-DM (sonst 20,-DM) gegen spätere Bezahlung bei der Bundesgeschäftsstelle, W-2800 Bremen 1 PF 107747 bestellen. Für die Anreise per Bahn bietet die DB eine 20%ige Sonderrückfahrkarte an. Messeausweise auf der Rückfahrt vorzeigen!



Eine RICHTIGSTELLUNG

zum Beitrag "Enttäuschte Hoffnungen" in der letzten SPEICHE wünschen die bei der Beratung mit der Fa. agro-consult zur Radverkehrsplanung zwischen Albert- und Georgplatz und auf der Grunaer Str. anwesenden IG-Vertreter. Die einseitige Darstellung beruhte auf den Fakten, die der Redaktion damals vorlagen. Wir bitten deshalb bei agro-consult und unseren Lesern um Entschuldigung.

J.Pleil

Der Auftrag der Firma bestand in der Erarbeitung von Varianten und Vorschlägen zur Radverkehrsführung in den genannten Bereichen. Dabei war es äußerst wohltuend, daß agro-consult die Hinweise des Stadtplanungsamtes ernst nahm und die IG Rad bereits vor der Variantenuntersuchung zu ihren Vorstellungen befragte. Dieses Beispiel sollte unbedingt Schule machen.

Weniger zufrieden waren wir mit den konkreten inhaltlichen Vorstellungen - den Straßburger Platz würden Radfahrer beispielsweise an allen Stellen nur über weit in den Fußgängerbereich verschwenkte Radbahnen überqueren können, obwohl es mit den Radspuren auf der Grunaer Straße so gut begonnen hatte. Niveautrennung zwischen Fuß- und Radweg sowie aufzuklebende Flachborde zwischen Radspur und KFZ-Bereich waren in den Vorschlägen von agro-consult noch enthalten und sollten nicht aus Sparsamkeitsgründen weggelassen werden, was sich aber leider schon andeutete. Bestand sollte auch der Vorschlag der kombinierten Rad-/Busspuren zwischen Georg- und Rathenau-Platz haben, während die in der Juli-SPEICHE genannte Variante des einseitigen Gegenrichtungs-Radweges (Linksfahrgebot mit dementspr. doppelter Kreuzungsnotwendigkeit des Hauptverkehrsstromes) vom Tisch sein dürfte.

Neben dem Straßburger Platz boten auch andere Knotenpunkte Anlaß zu Kritik. Mehr den beengenden Zwängen der schon bestehenden Verkehrsanlagen als den fahrdynamischen Bedürfnissen des Radlers angepaßt, ähnelten die Knotenpunktszufahrten z.T. Verkehrsgärten - wie es Karsten Preuß treffend charakterisierte. Genau diese Stellen waren tatsächlich so enttäuschend, wie es der Juli-Beitrag schilderte. Große Teile der entwickelten Vorschläge können jedoch von der IG-Radverkehr mitgetragen werden. Es wäre gut, wenn sich eine solch relativ zeitige Beteiligung der IG an Planungen fortsetzen würde - ungeachtet manch kleiner Enttäuschung.

O.Vogt

Deutsche Reichsbahn reagiert !

Auf ihren in der Juli-SPEICHE veröffentlichten Brief an die Reichsbahndirektion Dresden, betreffs Bedingungen der Fahrradmitnahme in Fernverkehrszügen, erhielt die IG Radverkehr ein positives Antwortschreiben. Zwar gibt es auf der Strecke Dresden-Berlin keine Änderungen, doch dafür kehren - im Kursbuch nicht ausgedruckt - nachstehende Züge ab sofort mit Fahrradbeförderung:

IR 2440	Dresden - Magdeburg
IR 2443/2444	Hannover-Dresden-Hannover
IR 2447	Köln - Dresden
IR 2644/2645	Dresden-Köln-Dresden
IR 2646	Dresden - Köln
IR 2647	Köln - Leipzig
IR 2742/2743	Leipzig-Norddeich Mole-L.
IR 2744	Magdeburg - Köln

"Der Deutschen Reichsbahn stehen z.Zt. noch nicht genügend Reisezugwagen mit Fahrradabteil zur Verfügung. Dennoch bemühen wir uns ständig, um den Wünschen für eine Fahrradbeförderung gerecht zu werden. Schrittweise erfolgen Verbesserungen."

Fahrraddiebstahl - ein europaweites Problem

Im vergangenen Jahr wurden 436.200 Fahrraddiebstähle polizeilich in Deutschland erfaßt. Damit stieg der Fahrraddiebstahl in den alten Bundesländern außer Berlin erneut um 5,4 % gegenüber 1990 an, stellte der ADFC fest. Zugleich sank die Aufklärungsquote im Vergleich zu den letzten zehn Jahren auf einen absoluten Tiefstand von 7,9 %.

Vor allem in Großstädten, wo das Rad überdurchschnittlich viel genutzt wird, ist auch das Diebstahlrisiko sehr hoch. Bezogen auf die Einwohnerzahl führt Münster vor den Hansestädten Bremen, Hamburg, Lübeck und Rostock sowie Hannover und Mannheim die Kriminalstatistik an.

In Dresden wurden 1991 1865 Fahrrad-diebstähle registriert, bei einer Aufklärungsrate von 1,2 %.

Eine Ursache für diese Entwicklung sieht der ADFC in dem Mangel an diebstahlsicheren Abstellanlagen. Viele Kommunalpolitiker sind nicht bereit, für Fahrradboxen oder bewachte Fahrradstationen einen Bruchteil der Millionensummen zu investieren, die für Tiefgaragen oder Park&Ride-Anlagen ausgegeben werden. Darüberhinaus ist es unbegreiflich, daß die Aufklärung von Fahrraddiebstählen bei einer Schadenssumme von weit über 200 Mio. DM immer noch faktisch an den Gemeindegrenzen endet.

Beispielgebend und bislang einmalig in Deutschland ist ein Fahrrad-Parkhaus, das kürzlich in Bielefeld eingeweiht worden ist. Die überdachte und bewachte Anlage bietet 280 Fahrrädern Platz und ist äußerst preisgünstig (Stellplatz am Tag eine DM, 10,-DM im Monat und 100,-DM Jahresmiete). Zur Fahrradstation gehören auch ein Fahrradhändler, der bei Defekten hilft, eine Fahrradvermietung sowie eine ADFC-Zweigstelle.

Der Diebstahl von Fahrrädern hat in den Niederlanden ein derartiges Ausmaß erreicht, daß die verkehrspolitischen Ziele der Haager Regierung gefährdet scheinen. Während die Politik mit allen Mitteln Autofahrer zum Umsatteln bewegen will, benutzen immer weniger Großstädter im Alltag ein Rad, weil die Gefahr, daß es ihnen gestohlen wird, zu groß geworden ist.

Allein in Amsterdam werden jährlich 150.000 Räder gestohlen. Das ist jedes dritte des kompletten Fahrradbestandes, fand eine hauptstädtische Untersuchungskommission heraus. Die Folgen, die auch der ADFC in Deutschland kommen sieht: Das Rad wird zum einen immer weniger benutzt, zum anderen werden immer mehr alte und verkehrsun-sichere Räder gefahren, damit der einkalkulierte Verlust nicht so schmerzt. Teure Räder werden oft in der Wohnung geparkt und nur am Wochenende benutzt. Die Polizei hat längst resigniert. Fahrraddiebstahl und Hehlerei gelten weithin als Kavaliersdelikte.

(Info DNN 19.3.92)

Bislang gibt es an den rund 350 Bahnhöfen im niederländischen Netz normalerweise entweder bewachte, kostenpflichtige Fahrradabstellplätze in Fahrradstationen und kostenlose unbewachte Fahrradständer oder es gibt unbewachte Einstellanlagen mit Fahrrad-schließfächern. 34% der Nutzer beklagen jedoch fehlende Kapazitäten und 19% Diebstahl und Vandalismus. Rund 15.000 Fahrräder werden täglich wild geparkt. Beleuchtung und Instandhaltung sind an vielen Anlagen ungenügend.

Im Rahmen des Programms "Schiene 21" sind weitere 140.000 Fahrradabstellplätze vorgesehen.

Da die bestehenden bewachten Anlagen sehr personalaufwendig sind und Platz in Bahnhofsnähe fehlt, sollen fünf neue Typen von Abstellrichtungen für Fahrräder erprobt werden.

Fortsetzung Seite 4

(1) automatische personalfreie Depots, bei denen Fahrräder automatisch - z.B. durch Roboter verstaubt und ausgegeben und durch eine Computer- oder Kreditkarte bedient werden;

(2) halbautomatische Depots, bei denen die Fahrräder nur automatisch verstaubt werden (ebenfalls mit Magnetkarten,

(3) halbautomatische Depots, bei denen die Fahrräder am Bahnsteig gesammelt und in einigen Minuten Fußwegentfernung zurück erhältlich sind;

(4) geschlossene Depots für einen begrenzten Kreis von Benutzern mit Schlüssel, die ein gemeinsames Ziel haben (z.B. Schule) und sozialer Kontrolle unterliegen; und

(5) fahrbare Depots, bei denen die Fahrräder an einem Lkw abgegeben werden, der in der Nähe des Bahnhofs abgestellt wird und dort die Fahrräder für Abholer bereithält.

Auch für bestehende Fahrradstationen sind Verbesserungen geplant. So soll beim Fahrradparken für hochwertige Räder eine 1.Klasse erprobt werden: vom allgemeinen Fahrradraum abgetrennte Stellplätze.

(Forschungsdienst Fahrrad 168)

Aufruf an Reise- u. Tourenradler

Wer auf der IFMA zu einem der folgenden Themen etwas beitragen möchte, der möge sich bitte bei Wolfgang Reiche, ADFC LV Bremen, Tel. 0421-701179 melden.

- * "Mit dem Fahrrad auf Tour durch..." - länderspezifische Dia-Kurzvorträge
- * "Im Osten viel Neues" - Radreiseerfahrungen aus den neuen Bundesländern
- * "Wünsche an ein gutes Reiserad" - Vorstellung erprobter Reiseräder
- * "Radeln ist wie eine Perlenkette..." - Radreiseerlebnisse bunt aneinandergereiht
- * "Teile erzählen" - eine Ausstellung von guten und weniger guten Fahrradteilen

Weiter Angebote am Tourenradler-Treffpunkt: Radelpartnerbörse, Übernachtungen für RadfahrerInnen, Länderinfobank, Literatur und Karten zum Radreisen und viele Informationen rund ums Reiseradeln

Der Tourenradler-Treffpunkt befindet sich im Eingangsbereich der Halle 12/1. Er ist ab Samstag dem 3.10. ab 11 Uhr geöffnet. Die Programmpunkte beginnen um 13 Uhr und werden am Sonntag ab 14.00 fortgesetzt.

2. Heidenauer Radtourenfahrt

Tour 1: 160 km (4 Pkt.) Heidenau-Pirna-Hohnstein-Sebnitz-Bad Schandau-Krippen-Bielatal-Breitenau-Liebenau-Glashütte-Heidenau

Tour 2: 125 km (3 Pkt.) Heidenau-Dohna-Cotta-Bahra-Königstein-Krippen-Bielatal-Breitenau-Liebenau-Glashütte-Heidenau

Tour 3: 82 km (2 Pkt.) Heidenau-Dohna-Cotta-Bahra-Breitenau-Liebenau-Glashütte-Heidenau

Tour 4: 62 km (1 Pkt.) Heidenau-Dohna-Liebstadt-Breitenau-Liebenau-Glashütte-Heidenau

Tour 5: 25 km (Volksradfahren) Heidenau-Müglitztal-Burkhardswalde-Dohna-Heidenau

Siegerehrungen gibt es für

- * den jüngsten und ältesten Teilnehmer
- * die sportlichste Familie
- * den weitest angereisten Verein
- * die größte Vereinsmannschaft

Startgebühr: Volksradfahren 3,-DM

Wertungskarteneinhaber 5,-DM

Nicht BDR-Mitglieder 7,-DM

Voranmeldung bis 12.9. durch Einzahlen der Startgelder auf das Kto. 109960900

bei der Volksbank Dresden, BLZ

85095154, mit Angabe der Anschrift

u. Kennwort "RTF Heidenau"

Nachmeldungen am Start möglich

Quartier kann unter Tel. DD 4955025

bestellt werden.

Neuigkeiten vom Elberadweg

Trotz wunderschöner Landschaft, geringer Steigung und vielen Sehenswürdigkeiten benutzen nur wenige den Elbradweg zu einem Ausflug in die Sächsische Schweiz. Nach den Gründen die die Radler davon abhalten, suchten die Schüler der Klasse 8/3 des Pirnaer Herder-Gymnasiums.

"Wir fragten uns deshalb: Warum bevorzugen die Menschen dennoch überwiegend das Auto (und die Bahn)? Die wesentlichste Begründung fanden wir mit Blick auf die eigenen schlechten Erfahrungen, die jeder von uns mit dem Elbfahweg gemacht hat. Dieser Weg hat teilweise Schlaglöcher, Kopfsteine und andere gefährliche Hindernisse, ist streckenweise zugewachsen oder gesperrt. Umwege über Landstraßen sind meist nicht ausgeschildert. Einige Kilometer sind bei Regenwetter unbefahrbar, und eine Fahrt hinter dem Eisenbahndamm ist ebenfalls wenig attraktiv. Bei Rathen muß man sein Rad am Abzweig Lottersteig sogar die Treppen hochtragen, will man nach Königstein-Halbestadt gelangen, ohne die Fähre zu benutzen... (Auszug aus SZ 13.7.92)

Um dem Abhilfe zu schaffen sind weitere Baumaßnahmen am Elberadweg geplant.

Laut Aussage von Dr. Dietze Ltr. des Straßen- und Tiefbauamtes Dresden werden ab September knapp 6 km Elbradweg in Angriff genommen. So soll die Wegstrecke zwischen Carolabrücke und dem bereits fertiggestellten Stück vorm Blauen Wunder vollendet werden, sowie die Strecke vom Laubegaster Ufer bis in Höhe Johannisfriedhof Tolkewitz noch in diesem Jahr übergeben werden. Mit der zu Jahresanfang bereits fertiggestellten Strecke zwischen Blasewitz und Johannisfriedhof würde dann linkselbisch eine erstklassige Verbindung vom Stadtzentrum bis nach Kleinzschochwitz/Pillnitz existieren.

Ein Ergebnis zäher Verhandlungen mit dem Naturschutzbund, die den Baubeginn u.a. mit verzögerten, sei, daß auf der Johannstädter- und Tolkewitzer Elb-

wiese anstelle einer fundamentösen eine sandgeschleimte Schotterdecke gebaut werde. Die Stadt, so Dietze, könne es sich jedoch nicht leisten, diese umweltverträgliche Variante durchgehend zu bauen, da statistisch gesehen, ein sandgeschleimter Schotterdeckenweg alle fünf Jahre durch Hochwasser zerstört würde.

Ob das wohl der Grund war, auf der Neustädter Seite zwischen Augustus- und Carola-Brücke, entgegen der Zusage einen schmalen sandgeschleimten Radweg zu bauen, eine mehrere Meter breite Straße zu asphaltieren ?? Für den Kreis Pirna wurden ebenfalls Mittel bereit gestellt, um den Elbradweg im Abschnitt Krippen- Schmilka auszubauen.

Ab kommendem Jahr soll der Elbradweg bis zur Stadtgrenze Heidenau und westlich der Marienbrücke in Angriff genommen werden.

Das Gesamtprojekt "Elberadweg Dresden - Landesgrenze", welches vom Planungsbüro Dr. Hunger bearbeitet wird, liegt vor und wird derzeit von der AG Elberadweg durchgearbeitet.



Regelungen für Bordabsenkungen

Ende Juni kam es im Straßen- und Tiefbauamt zu einem Treffen von Vertretern dieses als auch des Stadtplanungs- und Ordnungsamtes mit Mitgliedern des Behinderten-, des Blinden- und Sehschwachenverbandes sowie der IG Radverkehr. Im Mittelpunkt der zweistündigen Diskussion stand die Frage nach der Höhe von Bordabsenkungen.

Bislang galten noch die 3 cm nach DDR-TGL. Während der Blinden- und Sehschwachenverband weiterhin auf diesem Mindestmaß besteht (verständlicherweise), erklärten die Rollstuhlfahrer diese Höhe für das "Höchste der Gefühle" und IG-Vertreter Olaf Vogt dies als unakzeptabel. Die auftretenden Belastungen auf die Wirbelsäule sind gesundheitsschädigend.

Er schlug deshalb vor Rad-/Gehbahnen vor der Kreuzung zu trennen und damit eine für beide Seiten befriedigende Lösung herbeizuführen. Herr Haberer vom Ordnungsamt erklärte dies für nicht realisierbar. (?)

Somit stehen unter dem Strich folgende Regelungen, die Amtsleiter Herr Dr. Dietze in der Amtsanweisung 10/92 festlegte.

Demnach werden von nun an selbständig geführte und baulich getrennte Radbahnen, sowie Radwegbereiche auf getrennten Rad-/Gehwegen mit einer Anschlaghöhe = 1 cm gebaut, während auf Gehwegen, gemeinsamen Rad-/Gehwegen sowie Gehwegen mit dem Zusatz "Rad frei" bei unmittelbar gemeinsamer Bordüberfahrt die Anschlaghöhe von 3 cm beibehalten wird.

Für die Einhaltung der festgelegten Parameter zeichnen die Projektbetreuer, Bauleiter und die Fachaufsicht des Straßen- und Tiefbauamtes verantwortlich. Auf Grund dieser Festlegung hat die IGR nun die Möglichkeit, Mängel dieser Art zu beanstanden und bittet alle Radfahrer um Information bei unbefriedigenden Bauausführungen.

Radfahrer sind die schlimmsten

Leider kann man sich im Großen Garten nicht mehr so ungestört wie in früheren Jahren erholen. Am übelsten benehmen sich manche Radfahrer, die mit vollem Tempo zu jeder Tageszeit den Großen Garten kreuzen. Die Spaziergänger müssen eben zur Seite springen und werden, wenn sie sich den forschenden Fahrern gegenüber „vermaulieren“, aufs gröblichste beschimpft oder gar bedroht.

Günter Schumann

Ich las im Dresdner Stadtkurier einen kritischen Leserbrief zum Radfahren im Großen Garten. Ich versuchte mir gedanklich die Situation vorzustellen: Der Radfahrer rast durch den Park, ein Spaziergänger „vermauliert sich“ und wird „gröblichst beschimpft“; ja was denn nun, rast er, oder fährt er so langsam, daß er sich mit Spaziergängern unterhalten kann?

Ich wollte es genau wissen, und habe mich am Sonntagnachmittag und auch schon am Freitag eine Stunde in den Park gesetzt. Es kamen am Sonntag in einer Stunde 129 Radfahrer vom Vorschulkind bis zum Greis, 128 Fußgänger und vier Rollstuhlfahrer, am Freitag 260/75/2. Es war jedesmal ein Bild der Ruhe und des Friedens, niemand „vermaulerte sich“, niemand „beschimpfte gröblichst“, offenbar war der Verfasser oben erwähnten Leserbriefes gerade nicht zur Stelle ...

Das Gartenamt sollte dem Rechnung tragen und das Radfahren auf Haupt- und Querallee auch zum Wochenende gestatten. Es kamen übrigens auch vier (sechs) Autos. Sie bringen im Gegensatz zu den anderen Lärm und Gestank in den Park. Das sollte besser unterbleiben.

R. Hultsch

Vor Ort in Strehlen

In einer nochmaligen Begehung vor Ort konnten zwei wichtige Änderungen an der Kreuzung Dohnaer / Teplitzer / Wilhelm-Franke-Straße erreicht werden. So werden an der Zufahrt Teplitzer / W.-Franke-Straße das Straßengeländer und der Bord zurückgesetzt und damit die bestehende Radbahnführung sicherer gestaltet. An der Ecke Dohnaer/Teplitzer Straße wird durch ähnliche Baumaßnahmen die Fahrradfurt in Fahrbahnnähe gelegt und dadurch der Sichtkontakt Auto/Rad hergestellt, was für die Radfahrer einen bedeutenden Sicherheitsgewinn darstellt.

SUCHE Tandem für mich und
meinen behinderten Sohn.

Eberhard Becker, Wittenstr. 25
8020 Dresden

SPAR MIT



WIRF'S WEG!

FahrradpatInnen spenden auf das
Spendenkonto Nr. 100 95 27 37
bei der Sparda-Bank Karlsruhe
BLZ 660 905 00

Fahrradpaten gesucht

Gonzaga Gonza Youth Assotiation, das sind ca. 600 organisierte Jugendgruppen in Busoga/Süduganda. Davon betreiben 250 Projekte wie Kleintierzucht, Gemüseanbau, Ziegelherstellung, Bauprojekte, Schreinereien und Gießereien (aus altem Material werden Haushaltgeräte wie Löffel und Schöpflöffel hergestellt). Die Gruppen, meist 5-9 Leute, bestehen aus Frauen und Männern von 15-35 Jahren. Alle Religionen sind vertreten, KatholikInnen, Moslems, AnimistInnen und ProtestantInnen.

Die Schwierigkeit liegt für viele Gruppen darin, ihre Waren zu den Märkten, Trading Centres oder zur nächsten Stadt zu transportieren. Fahrräder anschaffen wäre die Lösung, übersteigt aber die finanziellen Möglichkeiten der einzelnen Gruppen. Deshalb soll denjenigen Gruppen, die ein Fahrrad am dringendsten brauchen, die Möglichkeit gegeben werden, ein solches verbilligt mit einer Eigenbeteiligung von ca. 50,- DM zu erwerben. Die Restfinanzierung wird versucht, über "Fahrradpatenschaften" zu sichern, bzw. falls ein Pate/eine Patin ein ganzes Rad zu spenden bereit ist (180,- DM) wird die Eigenbeteiligung als Zuschuß für weitere Räder eingesetzt.

Jede/r SpenderIn erhält auf Wunsch gern die Projektadresse, so daß er/sie selbst in Briefkontakt treten kann mit dem Projekt, in das sein Fahrradspendengeld geflossen ist (unabhängig davon, ob er/sie 20,-DM oder 200,-DM gesendet hat). Fahrradpatenschaft soll somit auch heißen, aus erster Hand erfahren zu können, was der Besitz eines Rades für Menschen in der sog. Dritten Welt an Zeitersparnis und Arbeitserleichterung bedeutet.

Der Verband selbstverwalteter Fahrradbetriebe (VSF) hat dieses Projekt mit dem Verkehrspreis 1992 ausgezeichnet. Info:
Jugendhilfe Ostafrika e.V.
Hagsfelder Allee 18, W-7500 Karlsruhe 1

Mit einem Appell wandte sich die IGR an die Dresdner Stadtverordneten. Sie bittet darin um Unterstützung bei der Aufwertung des Verkehrskonzeptes in Sachen Umweltschutz und Verkehrssicherheit und bemängelt die dazu fehlenden Konzepte, die bei der Erarbeitung hätten zu Grunde liegen müssen. Ansonsten wäre zu befürchten, daß die Ziele und Grundsätze, der im Oktober zu beschließenden Konzeption, nur Lippenbekenntnisse bleiben.

In seiner Bilanz der ersten zwei Jahre kommunaler Selbstverwaltung würdigte Dresdens OB Herbert Wagner das bereits Geschaffene und zeigte Probleme und "Hemmnisse" auf. Die 33 km neugebauter bzw. instandgesetzter Radwege nannte er eine 1991 nirgendwo anders in Deutschland erreichte Zahl. Als sehr positiv bewertete er die wachen Sinne der Dresdner für die Belange des Umwelt- und Denkmalschutzes. Aber ... "Leider treibt dieses Denken auch giftige Blüten: Wenn sich z.B. bestimmte Kreise permanent für eine Nulllösung beim Autobahnbau aussprechen, dann wirkt sich das auf den Ruf des Wirtschaftsstandortes Dresden sicherlich nicht gerade förderlich aus." (DD Amtsblatt 25/92)

Während die SPD-Fraktion der Stadtverordnetenversammlung den vorrangigen Ausbau des Schienenweges Dresden-Prag fordert und die Autobahntrasse

durch Landschafts- und Naturschutzgebiete ablehnt, sieht BVM Günter Krause keine Alternative zur Autobahn A13, die die anstehenden Verkehrsprobleme lösen soll. Nach seinen Worten wird der Verkehr bis zum Jahre 2010 auf 700% ansteigen. Das sei nur über die Autobahn abzufangen. Und schließlich werde ja keine "Betonwüste" errichtet. Die Umweltbelastung müsse einfach hingenommen werden. "Verzichten wir heute auf die Autobahn aus Umweltgründen, würde das in einigen Jahren ins Gegenteil umschlagen."

Deutsche Verkehrswacht und ARAG starten zu Beginn des neuen Schuljahres die Aktion "Sattelfest" zur Verkehrserziehung von Schülern. Damit wird in allen vierten Klassen der Grundschulen der fünf neuen Bundesländer sowie Berlins die Radfahrausbildung eingeführt. Zahlreiche Materialien werden dazu zur Verfügung gestellt. Wie wichtig diese u.a. Maßnahmen zur Senkung der Zahl der Kinderverkehrsunfälle sind, belegt die Statistik. 1990 wurden in den neuen Bundesländern 1116 radfahrende Kinder bis zu 15 Jahren verletzt und 32 wurden getötet.

Einen Fortschritt in Sachen grenzübergreifender Fahrradmitnahme hat die DR geschaffen. Seit dem 18.07.92 können Fahrräder über den Grenzübergang Küstrin-Kietz/Kostrzyn im Zug mit nach Polen genommen werden.

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.

Wer den Fahrradständer der Bunten "Radel-" Republik auf der Louisenstr. bisher vergeblich gesucht hat (siehe Juli-SPEICHE), wird sich wohl noch eine Weile gedulden müssen. Auf Grund verspäteter Lieferung und fehlender Genehmigungen kann er erst zu einem späteren Zeitpunkt aufgestellt werden.

Liebe SPEICHE-AbonentInnen !!
Wer sein 92er Jahresabo noch nicht bezahlt hat und nicht möchte, daß das SPEICHE-Konto in die roten Zahlen gerät, der möge bitte umgehend seinen Beitrag überweisen oder in der Geschäftsstelle der IGR, Schützengasse 18 mittwochs von 18-19 Uhr bezahlen.
Danke !!