

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

4. Jahrgang

März 3/1993

Termine für Fahrradfreunde

- 03.03. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe) Dresden
- 05.-07.03. Dresden "Verkehrspolitik in Dresden", Wochenendseminar in jugendgemäßer Form zu Themen der Stadtplanung bis 1995, des Verkehrswegeplanes etc., Teilnahmegebühr 20,-DM, Anmeldungen unter Naturfreundejugend Sachsen, Manuela Rösler, G.-Palitzsch-Str. 12, O-8036 Dresden
Tel./Fax: 2714161
- 06.-11.03. Berlin Internationale Tourismus-Börse
der ADFC-Stand befindet sich in Halle 802, Stand 8.2.06 und präsentiert das Thema "Radwandern und Radreisen in NRW;" über das Projekt "Radwanderrouennetz Mecklenburg-Vorpommern" informiert der Stand des Landesfremdenverkehrsverbandes Mecklenburg-Vorpommern
- 10.03. Dresden 19.30 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, Dia-Vortrag "Island per Rad"
- 10.03. Erfurt Anmeldeschluß für eine Radwanderung von Erfurt über den Kyffhäuser, entlang der UNstrut nach Naumburg, die der ADFC-KV Erfurt organisiert; Termin: 09.-12.04.93
Teilnahmegebühren incl. Übernachtung betragen zwischen 82,- und 123,- DM
Info: ADFC-KV Erfurt, Johannesstr.171-173, O-5020 Erfurt
- 11.03. Bremen "Ein (Park-)Platz fürs Fahrrad in der Stadt" Fahrradkongreß auf dem deutsche, niederländische und japanische Fahrrad-"Park"-Konzepte vorgestellt werden
Teilnahmegebühr: 120,- DM
Info: Bremer Parkplatz GmbH, Lanenstr.31/33, W-2800 Bremen
- 13.03. Bremen "Radreisen 1993 - Grenzenlos", öffentliche Infoveranstaltung des ADFC LV Bremen, Teilnahmegebühr: 20,- (ADFC 14,-)
Info: ADFC LV Bremen e.V., Tel. 0421/701179
- 19.-21.03. Bielefeld "Der ADFC zwischen Ehrenamt und Professionalität: Welche Arbeitsstrukturen braucht eine umweltfreundliche Verkehrspolitik?
Teilnahmegebühr: 75,-/95,-DM, Anmeldung bis 10.03.93
Info: ZAUN, PF 110343, W-4800 Bielefeld 11
- 24.03. Dresden 18.30 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, Treff der Vorbereitungsgruppe für den 5.Radfahrttag Mai '93



18. Januar 1993



Umweltgerechter Verkehr statt weiterer Straßenbau

ADFC legt Entwurf eines Verkehrs-Sanierungsgesetzes vor

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat in Bonn den Entwurf eines Verkehrs-Sanierungsgesetzes (VSanG) vorgelegt und an die Fraktionen des Deutschen Bundestages appelliert, dessen Ziele und Maßnahmenkatalog aufzugreifen. Vor der Presse begründeten der ADFC-Vorsitzende Karl-Ludwig Kelber und das Vorstandsmitglied Tilman Bracher die Notwendigkeit eines solchen Gesetzes mit dem bestehenden Mangel an rechtlichen Grundlagen zur systematischen Verringerung des motorisierten und zur gezielten Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs sowie des Fußverkehrs. Während für den Straßenausbau und den öffentlichen Personennahverkehr mit dem Fernstraßen-Gesetz und dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz solche Grundlagen zur Verfügung stehen, können die Möglichkeiten des Radverkehrs bislang nicht im erforderlichen Umfang ausgeschöpft werden. Seine Nutzung böte jedoch Chancen, inner- und auch außerörtlichen Autoverkehr zu ersetzen. Auf diese Weise könnten CO₂-Emissionen sowie Lärm-, Luft- und Unfallbelastungen verringert werden. Dies ist umso dringender, als die weitere Forcierung des Straßenbaus und der Europäische Binnenmarkt eine Zunahme des Autoverkehrs bewirken. Dabei kommt es aus Umwelt- und Sicherheitsgründen darauf an, Verkehr zu vermeiden, zu beruhigen und zu verlagern.

Die Verringerung des Kfz-Verkehrs kann nicht nur durch die zeitraubende und teure Förderung des öffentlichen Verkehrs erreicht werden. Auch fahrzeugtechnische Verbesserungen und "intelligente Verkehrsleitsysteme" lösen die Probleme nicht. Notwendig sind vor allem verbesserte Verkehrsverhältnisse innerorts und attraktive, verkehrsberuhigte Wohnumfelder, die die Aufenthaltsqualität der Anwohner und die Anziehungskraft des Versorgungsangebots stärken. Da der größte Anteil des Verkehrs Freizeitaktivitäten und der Versorgung dient, ließen sich so überflüssige Fahrten nach außerhalb vermeiden. Die Entwicklungschancen des Radverkehrs bleiben in den meisten Städten wegen des lückenhaften Förderungssystems ungenutzt. Für ihn werden bislang nicht einmal die seinem Anteil von rund zehn Prozent entsprechenden Mittel aufgebracht. Der ADFC fordert deshalb:

- Der Bund fördert Maßnahmen, die den motorisierten Verkehr verringern. Er erkennt den Fuß- und Radverkehr als gleichberechtigte Verkehrsträger an.
- Als Teil des Bundesverkehrswegeplans wird ein Bundesradverkehrsplan mit einem Fernradverkehrsnetz und zentralen Fahrradserviceeinrichtungen aufgestellt.
- Nach dem Subsidiaritätsgrundsatz ist die jeweils untere Ebene für Auswahl und Baulast der mit Mitteln des VSanG geförderten Maßnahmen zuständig.
- Die erzielten Einsparungen im Förderbereich des Fernstraßengesetzes und des Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetzes werden mit einem Volumen von 30 Prozent für Maßnahmen im Rahmen des VSanG eingesetzt. Gefördert werden Maßnahmen zur Versorgung und Sanierung zentral gelegener Einrichtungen. Außerdem werden Investitionen zur Bewirtschaftung des motorisierten Verkehrs gefördert.

Verkehrs-Sanierungsgesetz (VSanG):**§1 Finanzhilfen des Bundes**

Der Bund gewährt den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsberuhigung und Verkehrsverlagerung:

§ 2 Förderungsfähige Vorhaben

Die Länder können folgende Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern:

1. Bau oder Ausbau von

- a) Straßen und Wegen für den Fußgängerverkehr und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Straßenräumen,
- b) Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung von Straßenräumen,
- c) Straßen und Wegen zur Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit des fließenden Radverkehrs,
- d) Anlagen für den ruhenden Radverkehr und Serviceeinrichtungen, insbesondere Fahrradstationen, Fahrradwachen und Fahrradhäuschen,
- e) Verkehrsleitsysteme (Wegweisung) insbesondere für den Fahrradverkehr.

2. Bau- oder Ausbau von Grundstücken und Gebäuden

- a) von Einrichtungen zur wohnungsnahen Versorgung der Bevölkerung
- b) zur Sanierung zentral gelegener ungenutzter Gebiete
- c) zur Einrichtung von Abstellanlagen für Fahrräder.

3. Beschleunigungsmaßnahmen für den Radverkehr, insbesondere technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen.

4. Betriebskosten

- a) für die Anschubfinanzierung des Betriebs von Fahrradstationen und Fahrradwachen,
- b) für die Aufrechterhaltung des Betriebs dezentraler öffentlicher Einrichtungen mit Publikumsverkehr.

5. Maßnahmen zur Bewirtschaftung des Autoverkehrs, insbesondere Anlagen zur Zufahrtbeschränkung und zur Gebührenerhebung.

§ 3 Voraussetzung der Förderung

Voraussetzung für die Förderung nach § 2 ist, daß

1. das Vorhaben

- a) nach Art und Umfang geeignet ist, motorisierten Verkehr zu verringern und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt,
- b) der Aufenthaltsqualität oder der Leichtigkeit und Sicherheit des Zu-Fuß-Gehens oder des Radverkehrs dient,
- c) in einem Verkehrsentwicklungsplan mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung und der Förderung des Radverkehrs und des Zu-Fuß-Gehens vorgesehen ist,
- d) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist,
- e) Belange von Kindern, alten Menschen, Behinderten und anderen Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt.

2. die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung gewährleistet ist.

§ 4 Höhe und Umfang der Förderung

Die Förderung ist bis zu 75 vom Hundert der zuwendungsfähigen Kosten zulässig. Zuwendungsfähig sind die Kosten für das Vorhaben nach § 2.

Litera(d)tur - Tips

Obwohl die Schattenseiten des motorisierten Individualverkehrs bekannt sind, zeigen bisher nur wenige die Bereitschaft zu einem Umstieg auf andere Fortbewegungsmittel. Warum das so ist, damit setzt sich ein jetzt erschienenes Buch des Öko-Institutes auseinander. Bei der Publikation handelt es sich um eine Zusammenstellung von neun Referaten, in denen die unterschiedlichsten Aspekte der Problematik beleuchtet werden.

"Es wird in Zukunft nicht ausreichen, lediglich auf Verkehrsverlagerung, also z.B. den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu setzen", so Willi Loose, einer der Herausgeber des Readers. Im Zentrum zukünftiger Konzeptentwicklung müsse der Wille nach Verkehrsvermeidung insgesamt stehen, meint der Wissenschaftler des Öko-Institutes weiter. Wie eine solche Verkehrsvermeidungsstrategie aussehen könnte, erläutert Prof. Eckhard Kutter vom deutschen Institut für Wirtschaftsforschung. Ein Ansatzpunkt dazu sei eine veränderte Verkehrs- u. Stadtplanung. Wenn Arbeitsplatz, Wohnort, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten wieder im selben Stadtviertel lägen, nähme das Verkehrsaufkommen automatisch ab.

Es werden in dem Tagungsband aber nicht nur solche langfristigen Konzepte behandelt. Die Zürcher Energieplanerin Cornelia Brandes stellt z.B. einige vorbildliche Ansätze aus der Schweiz vor. In Zürich hat ein verbessertes Angebot beim öffentlichen Nahverkehr und ein modernes Marketingkonzept dazu beigetragen, daß die Fahrgastzahlen von 1986 bis 1990 von 209 auf rund 280 Mio beförderte Personen anstiegen.

Die Veröffentlichung des Öko-Institutes ist die Dokumentation einer Tagung die im Frühjahr 1992 in Freiburg zum Thema "Ohne Automobil" stattfand. Gleichzeitig rief man damals den neuen Bereich Verkehr ins Leben, der seither wissenschaftliche Untersuchungen zur Verkehrsthematik erarbeitet.

Die Publikation von Arne Lüers, Willi Loose (Hrsg.): "Ohne Automobil" ist beim Versand des Öko-Institutes, Postfach 6226, W-7800 Freiburg erhältlich und kostet 24.80 DM plus Versandkosten.

Dieter Apels Beispielsammlung verkehrspolitischer Konzepte aus neun europäischen Städten unterschiedlicher Struktur und Größe zeigt, wie der Autoverkehr wirksam begrenzt wurde: mit guten Trambahnsystemen (Basel, Amsterdam, Zürich, Karlsruhe u. Freiburg), mit Parkplatzbewirtschaftung (Amsterdam, Stockholm u. Freiburg), Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung (Freiburg), der Einrichtung von Verkehrsverbänden (Zürich u. Basel) und einer koordinierten Stadt- und Siedlungsentwicklung. Besonders wirksam sein kann auch die Förderung des Fahrradklimas.

In der Amsterdamer Verkehrspolitik (23% Radverkehrsanteil) bilden seit über zehn Jahren attraktive "Fietsrouten" ein weiträumiges Primärnetz für den Fahrradverkehr. Fietsrouten haben eine eindeutige Führung und erhalten eine möglichst bevorzugte Signalregelung an Kreuzungen mit Hauptverkehrsstraßen zur Verbesserung der Sicherheit und Verringerung von Wartezeiten der Radfahrer. Sie enthalten Verkehrsregelungen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs und werden z.B. über (Kfz-)Einbahnstraßenabschnitte ohne Durchgangsfunktion geführt, auf selbständigen Radwegen, auf von der Fahrbahn abmarkierten Radstreifen und bevorzugt in Gegenrichtung von Einbahnstraßen. Gegenüber kreuzenden Nebenstraßen besteht Vorfahrt. Daß sich dies auf engem Raum realisieren läßt, zeigt das Standardprofil für die Amsterdamer Grachten mit nur 3,50 m breiten Fahrbahnen.

"Verkehrskonzepte in europäischen Städten. Erfahrungen mit Strategien zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl" von Dieter Apel
DIfU-Beiträge zur Stadtforschung 4
DI f. Urbanistik, 1992, 62,- DM

Fußgänger und Radfahrer

Wenn heute in den Medien vom Verkehrskollaps oder Verkehrsinfarkt gesprochen wird, ist immer nur der Stau gemeint, d.h. die Unfähigkeit der Autofahrer, sich mit der gewünschten Schnelligkeit durch unsere Straßen zu bewegen. (»StAU« ist ja wohl auch als Abkürzung von »Ständige automobiler Unfähigkeit« zu verstehen.) Autofahrer beklagen sich selbst als Opfer der Verkehrsverhältnisse und vergessen oder verdrängen dabei, daß die umweltfreundlichsten Verkehrsteilnehmer, nämlich Fußgänger und Radfahrer, seit Beginn des »verkehrsgerechten« Ausbaus unserer Städte und Landschaften beiseite gedrängt und auch sonst in jeder nur erdenklichen Weise benachteiligt werden.

Zusätzlich wurde (anfangs mit großen Erfolg) versucht, dem Volk einzureden, die langsamen Verkehrsteilnehmer behinderten »den Verkehr«, sie seien dem heutigen schnellen »Verkehrsfluß« nicht gewachsen, bewegten sich unkonzentriert oder verträumt auf den Straßen und kennen keine Verkehrsregeln oder verstießen absichtlich dagegen. Diese Diffamierungen kennt jeder von uns, der sich nicht nur gelegentlich mit Muskelkraft auf unseren Straßen bewegt, zur Genüge.

Wie sieht es aber mit dem Verhältnis dieser beiden benachteiligten Gruppen untereinander aus? Ohne Zweifel gibt es Konflikte, die eine Belastung dieses Verhältnisses zur Folge haben. Radler auf Gehwegen – Fußgänger auf Radwegen an Bushaltestellen usw.

Zu Recht fühlen sich Fußgänger von solchen Radlern belästigt, behindert und bedroht, die schnell und gewandt, von hinten kommend, sich auf Gehwegen freie Bahn erklingeln oder ganz einfach erfahren. Da stellt sich die Frage: Reicht solch ein Schneid, Wagemut und Können dann nicht auch für die Fahrbahn aus? Und der Ruf nach Nummernschildern für Räder kommt auf, in der Hoffnung, dadurch diese Zweiradkünstler dingfest machen zu können.

Davon sind dann auch Radfahrer betroffen, die sich in einigen Straßen nicht trauen, auf der Fahrbahn zu fahren und sich dann auf den Gehweg »retten«, wohl wissend, daß sie hier dem Fußgänger den absoluten Vorrang einräumen sollten und dies auch tun.

Wenn aber wir Nichtmotorisierten nun auch noch in das weitgehend üblich gewordene Beschimpfen und Verunglimpfen der schwächeren und schwächsten Verkehrsteilnehmer einstimmen und uns gegenseitig beschuldigen und beschimpfen, können wir den Rest unserer schäbigen Rechte und den jämmerlichen Rest unserer schäbigen Sicherheit auf den Straßen sehr bald, aber **gemeinsam**, zu Grabe tragen! – Auf genau so etwas wartet doch die geschlossene Phalanx unserer **gemeinsamen** Gegner, nämlich die vereinigte Automobil-Lobby, von der Autoindustrie im Verein mit den einschlägigen Politikern über die Straßenbau- und Mineralöl-Industrie bis hin

zu den Automobilclubs und ihren Helfern.

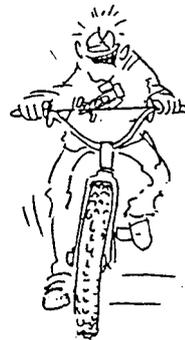
Und »Verkehrspolitiker« vom Schlage eines Haase oder gar Krause werden sich weiter darum bemühen, ihnen die Nichtmotorisierten als jagdbares Wild freizugeben!

Deutlich gesagt werden muß, daß das Verhalten einiger Fahrrad-»Rowdies« nicht dazu führen darf, daß sich Fußgänger allgemein von den Radfahrern belästigt und bedroht fühlen. Genauso sollten wir Fußgänger wissen, wo wir uns bewegen, und z.B. an Bushaltestellen nicht auf den Radwegen stehen bleiben.

Vor allem aber sollten wir Fußgänger und Radfahrer uns immer wieder bewußt werden, wenn wir diese vorprogrammierten Konflikte zu verdanken haben. Nämlich denjenigen Planern, die die autogerechte Stadt planen, die Radfahrer – mittels Fahrradwegebau auf Gehwegen und der dazugehörigen Benutzungspflicht, von der Fahrbahn und somit aus dem fließenden Verkehr ziehen wollen, damit der motorisierte Verkehrsteilnehmer nicht durch zusätzlich notwendige Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme »überfordert« und behindert wird.

Unsere gemeinsame Verteidigung gegen ungerechtfertigte Angriffe und, was noch wichtiger ist, unser gemeinsames Handeln für eine menschenfreundliche Verkehrsplanung wären dann um vieles leichter!

(Berliner Radler Nr.16/92)



Ab 1. März: Neue Bedingungen bei der Fahrrad-Diebstahl-Versicherung.

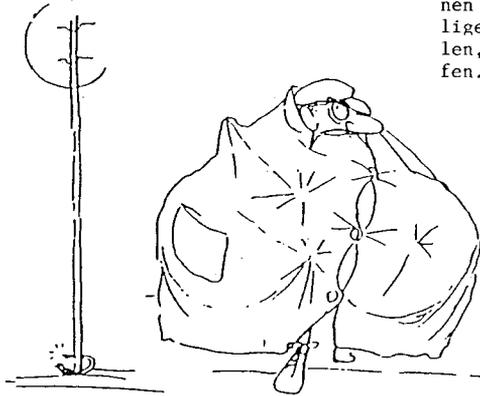
Wegen der extrem hohen Verluste kann die Fahrrad-Diebstahl-Versicherung des ADFC nicht mehr zu den bisherigen Bedingungen angeboten werden.

Die hohen Verluste werden - außer durch sehr viele Diebstähle - offensichtlich auch durch Betrug verursacht. Bei der Auswertung der Schäden fällt auf, daß von Mitgliedern, die gleichzeitig mit dem Abschluß der Versicherung in den ADFC eingetreten sind, in der ersten Zeit nach dem Vertragsabschluß erheblich mehr Diebstähle gemeldet werden, als statistisch zu erwarten wären.

Es liegt deshalb der Verdacht nahe, daß eine Reihe von schwarzen Schafen erst nach dem Diebstahl eingetreten sind und die Versicherung abgeschlossen haben, um auf diese Weise schnell an Geld zu kommen.

Damit die Versicherung überhaupt weiter angeboten werden kann, mußte der ADFC neben einer Prämienhöhung um ca. 20% - einige Änderungen akzeptieren, die ab 1. März gelten. Am schwerwiegendsten ist, daß die Versicherung künftig nur von Personen abgeschlossen werden kann, die mindestens ein Jahr Mitglied im ADFC sind.

Etwas Positives gibt es noch zu berichten: Für bestehende Verträge gelten die bisherigen Prämien weiter - auch bei der automatischen Verlängerung um jeweils ein Jahr.



Fahrradrahmen handgeschöpft

Eine neue Anwendung für Papier haben TechnikerInnen des japanischen Bicycle Technical Center in Inuyama in der Provinz Aichi ausgemacht, wie "Blick durch die Wirtschaft" meldet: Sie stellen aus besonders ausgewählten Altpapieren Fahrradrahmen her, die erheblich billiger und nahezu so elastisch und stabil sein können wie die heute zu hohen Preisen verkauften superleichten Rahmen aus Kohlestofffasern. Für die ersten Versuchsmuster wurde ausschließlich handgeschöpftes Papier benutzt, das auch heute noch in Japan für besondere Zwecke aus Reisstroh und textilen Naturfasern hergestellt wird. Das Altpapier dazu wird sorgfältig ausgewaschen, um möglichst lange Zellulosefasern abzutrennen. Zusammen mit Epoxidharz ergibt es dann einen Rohstoff, aus dem sich Rahmenteile im Spritzgußverfahren leicht herstellen lassen. Dieses Material ist um etwa zwei Drittel leichter als Aluminium oder Stahl und nahezu so fest und elastisch wie entsprechende Kohlenfaserverbundwerkstoffe.

Die daraus hergestellten Fahrradrahmen können allerdings nicht mehr wieder aufgearbeitet werden, sondern müssen bei der Entsorgung verbrannt werden. Ihre Lebensdauer wird derzeit überprüft. Sie soll aber die vom Aluminiumrahmen deutlich übertreffen. Bei großen Zahlen können diese Papierrahmen rund 50% billiger sein als diejenigen aus Metallen, Kohlenstoffasern oder Kunststoffen.

(Katzenauge 1/93 (aus "Papier und Umwelt" 4/92))

Empfehlen Sie allen Bekannten, unbedingt die Rahmennummer ihrer Fahrräder zu notieren!

Korff

Mit Aufschwung ins Verkehrschaos

Alle zwei Jahre finden die Arbeits- und Aktionstreffen der bundesdeutschen Verkehrs-Bürgerinitiativen statt, 1993 zum ersten Mal in einer ostdeutschen Stadt, in Halle. In der aktuellen politischen Situation nach der Vereinigung sind viele positive Ansätze auch im Verkehrs- und Umweltbereich wieder zurückgedrängt worden und die Beschleunigung des Auto- und Flugverkehrs drohen Menschen, Natur und auch Bürgerrechte zu überrollen. Gerade jetzt ist eine Stärkung der außerparlamentarischen Opposition und der Initiativen von unten notwendiger denn je und eine Zusammenarbeit wichtig.

In Halle soll entsprechend der Themenvielfalt im Verkehrsbereich in ca. 20 Arbeitsgruppen informiert, diskutiert und Aktionsplanung betrieben werden.

In der AG Fahrrad stehen z.B. folgenden Themen auf dem Programm:

- "Das Kreuz mit den Kreuzungen - Umbauen zum Kreisverkehr ?"
- " " " - Welche Regeln sind fahrradfreundlich ?"
- "Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen mit Radstreifen ?"
- "Fahrradstationen - wie sind sie sinnvoll ?"

Besonders jenen Dresdner Stadtverordneten, die mit ihrer Zustimmung für den Weiterbau des Tunnels am Hauptbahnhof gesorgt haben, seien zwei Diskussionsrunden der AG Straßenbau empfohlen.

"Tunnel sind für uns unten durch" und

"Mit Ringkonzepten aus den 60-er Jahren aufgewärmt in die 90-er"

In Vorträgen und Podiumsdiskussionen wird es weiterhin um folgende Themen gehen: "Halle - gefangen im Autobahn- und Schienennetz ?", "Umweltqualitätsziele für Städte" sowie am Abschlußtag zum "Prinzip der Beschleunigung". Ein Nachmittag des dreitägigen Bundeskongresses - der im übrigen allen Interessierten offen steht - ist acht Exkursionen in und um Halle gewidmet. Ein breites Kulturprogramm rahmt den Kongreß ein. Es werden ca. 300 - 500 TeilnehmerInnen erwartet. Veranstalter sind der Verband Umwelt und Verkehr Halle und der Arbeitskreis Verkehr und Umwelt (UMKEHR) Berlin. Anmeldeschluß ist der 30.4.93.

9. Bürgerinitiativen- Verkehrskongreß

Mit Aufschwung in's

**VERKEHRS-
CHAOS**

20. - 23. Mai 1993 Halle

Programm und Anmeldeunterlagen erhältlich bei UMKEHR e.V.,
Exerzierstr. 20, <13357> 1000 Berlin 65, Tel: 030 / 492 74 73

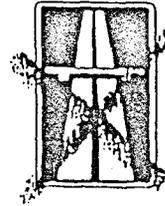
Die Stadtverordneten haben beschlossen, den Autofreien Sonnabend auf den 22.5. und somit auf den 5. Dresdner Radfahrtag zu legen. Innerhalb des 26er Ringes sollen ausgewählte Straßen gesperrt werden, wodurch vielleicht einmal holländische Radfahr-Verhältnisse auf den Dresdner Straßen entstehen.

Eine Resolution gegen eine transeuropäische Autobahn im Korridor 3 (Südliches Dresden-Pirna-Sächsische Schweiz/Ostergebirge) und für menschen- und umweltverträgliche Verkehrslösungen im Großraum Dresden wurde im Januar an den Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsen sowie alle Staatsminister übergeben.

Die 28 Unterzeichner, darunter auch die IGR, fordern die sächsische Staatsregierung auf, bei ihren Entscheidungen zum Neubau einer transeuropäischen Autobahn A13 die Vielzahl von Argumenten aus der Bevölkerung, von wissenschaftlichen Gremien, Fachbehörden, Fachbüros, Verbänden, Parteien und Bürgerinitiativen gegen eine Trasse im Korridor 3 ausreichend zu berücksichtigen! Vorliegende Studien und Gutachten, wie z.B. das Gutachten der Planungsgruppe Ökologie und Umwelt Hannover und des Institutes für Städtebau und Landesplanung der TU Dresden kommen übereinstimmend zu dem Schluß, daß der Korridor 3 in seiner Gesamtheit ein extrem hohes Konfliktpotential aufweist und somit eine Trassenführung in diesem Korridor ökologisch nicht vertretbar ist. Es liegen keine Untersuchungen

zur Entwicklung des Wirtschaftsraumes Sachsen mit oder ohne Autobahn vor. Die Aussage, durch die Autobahn Arbeitsplätze und Wirtschaftsaufschwung zu schaffen, ist sachlich nicht unter setzt.

Nur durch die Angabe von wesentlich zu geringen Baukosten für das Projekt A13 (nur 30 bis 50% der derzeit absehbaren) konnte dessen Einordnung in den "Vordringlichen Bedarf" des Bundesverkehrswegeplans erreicht werden.



IG-Vorsitzender Manfred Zweynert führte im Ordnungsamt ein Gespräch mit Herrn Neumeyer. Darin bemängelte er die zunehmende Einrichtung von Einbahnstraßen ohne Durchfahrungs möglichkeiten entgegen der Fahrtrichtung für Radfahrer, sowie die unnötigen Behinderungen von Radfahrern an Baustellen.

Leider trafen diese Anliegen bei Herrn Neumeyer nicht auf Verständnis, denn er mutet den Radfahrern auch weiterhin Absteigezwang und Umwege zu. Vielleicht sollte bei seinen Baseler Amtskollegen einmal Nachhilfe nehmen, denn wird in Basel - bedingt durch eine Baustelle - eine Einbahnregelung nötig, werden dort meist Rad- und Mofafahrer vom Verbot ausgenommen. Diese Regelung wird von der Verwaltung schon automatisch angeordnet und sollte sie doch einmal vergessen werden, genügt ein Anruf beim zuständigen Beamten. So einfach kann es halt auch gehen.

Der Breitensportkalender 1993 des Bundes Deutscher Radfahrer (BDR) liegt ab sofort in der IGR-Geschäftsstelle aus und kann von interessierten Radler eingesehen werden.

Impressum

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Jana Pleil, Leisniger Str.66
Vertrieb: Jens Rudolph, Rehfelder Str.33
beide 8023 Dresden

Preis: Jahresabonnement 10,- DM

Bankverb.: Stadtparkasse Dresden
(BLZ: 850 55 142)
Konto-Nr.: 343-05-1659
Konto-Inh.: ADFC Dresden

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