

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

4. Jahrgang

Mai 5/1993

Termine für Fahrradfreunde

- 05.05. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe) Dresden
- 08./09.05. Sachsen 2. Sächsische Sternfahrt per Bahn und Rad nach Wolkenburg; Info: ADFC Dresden Tel. 2810175 / 2811959
- 12.05. Iserlohn "Was kostet das Auto wirklich?", Fachtagung Ev. Akademie Iserlohn, Berliner Platz 12, W-5860 Iserlohn
- 13.-16.05. Brünn Jahrestreffen des ECF in Brünn in der Tschechischen Republik; Info: W.Hörmann, ADFC-BGSt, PF: 107747, W-2800 Bremen 1
- 14.05. Dresden 15.30 Uhr, Rathaus, Prominentenradtour mit Vertretern der Stadtverwaltung
- 19.05. Dresden 19.00 Uhr, Schützengasse 18, IGR-Leitungssitzung
- 21.05. Berlin Fahrradkongreß anlässlich 10 Jahre ADFC Berlin
Info: ADFC LV Berlin, Tel. (030) 3134531
- 21.-23.05. Iserlohn "Wohin bewegt sich die Umweltbewegung?" Seminar Ev. Akademie Iserlohn, Anschrift s. 12.05.
- 21./22.05. Dresden 5. Dresdner Radfahrttag und Autofreier Tag (s. S. 8)
- 22./23.05. Dresden 14. Bundeshauptversammlung des ADFC



Die IGR-(ADFC)-Geschäftsstelle im Umweltzentrum, Schützengasse 18, ist jeden Mittwoch von 18-19.00 Uhr geöffnet und außerdem unter folgenden Nummern zu erreichen:
Tel.: (0351) 2810175 / 2811959
Fax: 2811968
Während der Öffnungszeiten steht die Fahrradbibliothek allen Interessierten zur Verfügung.

Ebenfalls mittwochs in der Zeit von 17-19.30 Uhr, öffnen die Mitglieder der AG Fahrradgeschichte ihre Ausstellung "Historische Fahrräder" im Umweltzentrum auf der Schützengasse 18.



Ein Vorwort zum 5. Dresdner Radfahrttag

Die Worte "fahrradfreundliches Dresden" werden wohl noch einige Jahrzehnte im städtischen Vokabular fehlen. Zu wenig passierte in den vergangenen Jahren in Hinsicht auf neue, komfortable, sichere Radverkehrslösungen. Die Radspuren im Stadtzentrum sind da eine löbliche Ausnahme, genauso wie der voranschreitende Ausbau des linksseitigen Elbradweges.

Ansonsten sind Bordsteinradwege häufig die Regel, in den seltensten Fällen baulich vom Fußweg getrennt. Eine Foto-Dokumentation baulicher (Fehl-)Leistungen wird derzeit von Seiten der IGR vorbereitet. Obwohl der IGR einige Bauplanungen zur Stellungnahme vorgelegt wurden, ist die generell zugesagte Mitarbeit an allen konkret den Radverkehr betreffenden Planungen ausgeblieben.

Kritisiert wird von Seiten der IGR vor allem die schleppende Realisierung der, bei den gemeinsam mit Vertretern der Stadtverwaltung durchgeführten Ortsbegehungen, getroffenen Festlegungen, die z.T. sogar überhaupt nicht umgesetzt werden, wie das Beispiel der Gotthard-Kuehl-Straße in Dresden-Strehlen beweist (s. Foto), welche lt. Protokoll für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden sollte, seit kurzem jedoch mit diesem neuen Verkehrszeichen ausgeschildert ist.



Mangelhaft sind immernoch die Durchlässigkeit für Radfahrer im Stadtzentrum, sowie die allzuoft fehlenden Durchfahrtmöglichkeiten für Radler entgegen Einbahnstraßen. Die Fahrrad-Haupttrassen in Nord-Süd bzw. in Ost-West-Richtung, Schwerpunkte des Radweg-Konzeptes, sind nicht fertiggestellt. Die Planstelle eines städtischen Fahrradbeauftragten fehlt ebenso, wie ausreichend Gelder für den Bau und die Planung von Radverkehrsanlagen. Daß Fahrradförderung nicht "umsonst" zu erreichen ist, zeigen die Beispiele aus Basel, Groningen und Freiburg. In Basel stehen für den Radverkehr nach einem Regierungsratsbeschuß von 1975 und einer Veloinitiative 1985 erhebliche finanzielle Mittel bereit, so für

den 1988 aktualisierten Veloroutenplan jährlich 3,5 Mio. DM. Um in Groningen die hohe Fahrradnutzung (43%) weiterhin zu sichern, sollen von 1986 bis 2000 weitere 46 Mio. Gulden in Radwege investiert werden. In Freiburg wurden in wenigen Jahren 40 Mio. DM in den Radverkehr investiert, wodurch ein quantitativ und qualitativ auf 400km Länge erweitertes Radverkehrsnetz entstand. Dazu kamen die Sperrung der Altstadt und verwaltungsorganisatorische Maßnahmen wie eine "Radwegkommission 1980" und eine "Drei-Amter-Kommission". Zwischen 1976 und 1989 hat dies zu einer 50zigen Steigerung des Radverkehrsanteils geführt.

Doch Dresden muß sich ja nicht gleich an solch ausgesprochenen "Fahrrad-Städten" messen, ein Blick auf die zwei folgenden Partnerstädte würde für den Anfang genügen.

Zum Beispiel Salzburg ...



Salzburg

In Salzburg steht das Jahr 1993 ganz im Zeichen des "Stadtradfahrens". Das "Jahr zum RAD" wurde propagiert: der Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtaufkommen in Salzburg stieg in den Jahren 1982 - 1992 von 11% auf 19%. Damit will man sich aber nicht zufriedengeben ...

Die bereits geschaffene Infrastruktur an Radverkehrsanlagen läßt sich sehen. Kein Wunder, daß Salzburg mit 19% Radverkehrsanteil im internationalen Spitzenfeld liegt (Im Vergleich: Wien 4%, Münster 30%).

Was wird nun in diesem Jahr los sein: - Zur Eröffnung des "Jahr zum RAD!" finden die Salzburger Fahrradtage mit zahlreichen Veranstaltungen statt.

- Jeden 1. Freitag im Monat wird es einen "OZON-FREI-TAG" geben, im Zeichen guter Luft und ruhig gestellter Autos.

- Es erscheint ein 100-seitiger RADgeber mit Umgebungsplan, der alle Informationen zum Stadtradfahren enthält

- Eine Radzeitung in Form von zwei Sondernummern der Informationszeitung der Stadt Salzburg, wird sich abschließlich mit dem Thema des Jahres befassen

- Den krönenden Abschluß des "Jahr zum RAD! 1993" bildet der Salzburger Radmarathon, der zur regelmäßigen Einrichtung werden soll.

Natürlich besitzt Salzburg einen Radwegekoordinator und war bereits 1990 (auch für IGR-Mitglieder - Danke!) Gastgeberstadt der internationalen Fahrrad-(Sicherheits-)Tagung "VELO-SECUR '90"

(Drahtesel Febr./März 93)

Hamburg

Hamburgs Bau- und Verkehrssenator Wagner hat Ende letzten Jahres einen Fahrradbeirat ins Leben gerufen.

Ihm gehören Vertreter des ADFC, des VCD, des ADAC, der DAG, des DGB, des

Dachverbandes der Hamburger Mieterinitiativen, der Verkehrswacht, der SchülerInnenkammer und der Grünen RadlerInnen an. (Deren Vertreterin die Autorin dieses Artikels ist, Anm. d. Red.) Längst überfällige Kriterien für ein neues Radverkehrskonzept für Hamburg, die dann auch für die Bezirke bindend sein müßten, sollen dort festgelegt werden. Planungen der Baubehörde für neue Radwege wurden vorerst gestoppt.

Und siehe da: anscheinend ist man wichtigen Neuerungen gegenüber gar nicht abgeneigt. Nach einem Vorwegbesuch mit dem ADFC in Münster und vielen Plädoyers für die Verlegung des Radverkehrs auf die Straße mußte der Senator feststellen: "Wir haben anscheinend in der Vergangenheit alle in die falsche Richtung gedacht."

Sollte es möglich sein, daß bisher keine der Forderungen der Fahrradverbände und Verkehrsinitiativen zur Baubehörde durchgedrungen ist?

Wie dem auch sei - anscheinend tut sich etwas.

Konsens besteht darin, daß in Tempo-30-Zonen keine Radwege mehr gebaut werden sollen; RadlerInnen sollen dort grundsätzlich auf der Straße fahren. Und sogar der Vertreter des ADAC hat im Prinzip nichts dagegen, daß ansonsten grundsätzlich Radstreifen auf der Fahrbahn angelegt werden sollen - über Ausnahmefälle wird noch diskutiert. Mehrspurige Hauptverkehrsstraßen sollen weiterhin Bordsteinradwege haben - jedoch sollen hier die Kreuzungen so verändert werden, daß die Radwege nicht mehr aus dem Sichtfeld der AutofahrerInnen verschwinden.

Außerdem sollen weitere radverkehrsfördernde Richtlinien festgelegt werden, z.B. zur Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung und zu stadtteil verbindenden Velorouten. Zudem soll überlegt werden, wie die Akzeptanz des Fahrrades verbessert werden kann. Senator Wagner vor Presse und Bürgerschaft: "Der Beirat ist keine Alibiveranstaltung, wir wollen Nägel mit Köpfen machen!"

(Radzette Febr.93, gekürzt)

Ein Platz fürs Fahrrad in der Stadt

Unter diesem Motto fand am 11. März in Bremen ein bundesweiter Fahrradkongreß statt. Organisiert wurde die Veranstaltung bemerkenswerter Weise von der Bremer Parkplatz GmbH. Thema des Kongresses war das breite Feld des Fahrradabstellens, -parkens und -aufbewahrens.

Neben der Verbesserung der üblichen (oft genug üblen) Abstellmöglichkeiten in Fahrradständern wurden auch interessante, für Deutschland neue Aspekte des Fahrradparkens angesprochen. Beispiele dafür sind Fahrradgaragen, die die Schlepperei des Fahrrades aus dem Keller ersparen oder Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Parkhäusern für Autos. Besonderes Interesse fanden die Beiträge zweier niederländischer Referenten, in denen das ehrgeizige Fahrradprogramm der Niederländischen Eisenbahn "Stalling 21" (Fahrrad-Parksystem 21) und das Betreiberkonzept für die niederländischen Fahrradstationen an Bahnhöfen erläutert wurden. Die breite Palette vorgeschlagener und in Erprobung befindlicher Lösungen reicht vom unbewachten Parksystem über Fahrrad-Schließfächer, geschlossene mit Schlüssel betätigte unbewachte Parksysteme bis hin zu großen automatischen Parksystemen, die die in den Niederlanden üblichen bewachten Fahrradstationen mit ihren bis zu 10 000 Abstellplätzen ergänzen sollen.

Ebenso interessante - allerdings dem Europäer eher noch etwas exotisch anmutende - Lösungen für das Fahrradparken und für die massenhafte Unterbringung von Mieträdern stellte ein Vertreter aus Japan vor. Dort wird mit verschiedenen automatischen, mechanisierten Fahrradparksystemen experimentiert, wobei es sich um mehrgeschossige Häuser oder Tiefgaragen handelt, in denen die Fahrräder über Schienen oder nach dem Paternosterprinzip selbsttätig verstaut werden.

Der Kongreß war begleitet durch einer Ausstellung verschiedener (guter !) Fahrradständer und Fahrradschließfächer.

Michael Strey

Mit Fahrradständer kollidiert

Daß Autofahrer gegen "unvermittelt die Fahrbahn querende Fahrräder" fahren, kommt schon mal vor. Aber gegen "unvermittelt die Fahrbahn querende Fahrradständer"?

Diese zweifelhafte Pioniertat kann eine 30jährige Autofahrerin für sich verbuchen. Angetrieben wurde das ungewöhnliche Verkehrsmittel von einem Hund, den sein Herrchen zweckentfremdenderweise daran angeleint hatte. Der ADFC begrüßt zwar das Aufstellen von Fahrradständern auch auf Fahrbahnen, gegen derartig überraschende Aktionen gibt es jedoch durchaus ernstzunehmende Einwände.
(gelesen im Pedal" 1/92, ADFC Bremen)

Ein Platz fürs Fahrrad in Dresden

Wer möchte bei der Entwicklung neuer Fahrradabstell- und Fahrradparkanlagen in Dresden mithelfen?

Es geht um Entwurf und Konstruktion von Fahrradständern (einfach oder überdacht) und einer Fahrradstation am Hauptbahnhof. Gebaut werden sollen diese Einrichtungen dann von "Arbeiten und Lernen e.V."

Kontakt: Michael Strey
Gambrinusstr. 3
0-8010 Dresden
Tel. 52347 (dienstl.)

Conti TopTouring



Pannen Paroli bieten – mit dem TopTouring von Continental

Die Anti-Pannen-Offensive rollt: TopTouring, der Fahrradgürtelreifen, sorgt für extrem hohen Pannenschutz und lange Lebensdauer. Ermöglicht durch die Innovationskraft und Erfahrung von Continental.

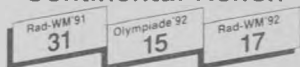
Top-Pannenschutz

Dichtes Dreilagengewebe und ein Pannenschutzgürtel unter der Lauffläche machen den TopTouring besonders pannensicher.

Top-Lebensdauer

Extra hohe Profiltiefe und eine ausgeklügelte Langlaufmischung bieten außergewöhnliche Abriebfestigkeit. – So bleiben Sie lange auf dem Laufenden!

Medaillen-Erfolge auf
Continental-Reifen



Reifen – neuester Stand.

Continental ⁺

Luftkampf in den Großstädten

Nach dem Plan von Bundesumweltminister Töpfer sollen in Zukunft die Umweltämter der Städte den Giftgehalt in der Luft überwachen. Sobald die Grenzwerte von Benzol, Dieselruß und Stickoxid überschritten werden, müssen in den Citys die katlosen Autos einparken. Für den krebserregenden Kohlenwasserstoff Benzol etwa möchte Töpfer den Grenzwert von zehn Mikrogramm pro Kubikmeter Luft vorschreiben. Vorausgesetzt, sein Entwurf zum **Bundes-Immissionsschutzgesetz** passiert noch in diesem Jahr Kabinett und Bundesrat. Umstritten ist nur noch die Höhe der Grenzwerte. Bundesverkehrsminister Krause will deutlich höhere Schadstofflimits als Töpfer. Wer den Verkehr zu sehr bremse, so die Befürchtung Krauses, gefährde die Wirtschaft und den Aufschwung Ost.

Rüdiger Schweikl (CSU), Umweltschutzreferent München: "In städtischen Ballungsräumen ist das Krebsrisiko durch Luftschadstoffe rund fünfmal so hoch wie im ländlichen Raum. An Verkehrsbeschränkungen führt kein Weg mehr vorbei."

Mit seiner Forderung steht er nicht allein. Die Umweltschutzreferenten von München, Berlin, Frankfurt, Düsseldorf, Dresden und Stuttgart kämpfen für die strengeren Töpfer-Werte. In seltener, parteiübergreifender Einmütigkeit haben sie auch schon ein Konzept erarbeitet, um die Frischluft-Initiative in die Praxis umzusetzen.

"Wir wollen die Verordnung sozialverträglich realisieren", beruhigt Rüdiger Schweikl. In der Übergangszeit dürfen Besitzer von Fahrzeugen ohne Kat weiterfahren. Dafür müssen sie aber zahlen. Sie können eine Tages-, Monats- oder Jahresvignette kaufen, die jeweils soviel wie eine entsprechende Fahrkarte für den öffentlichen Nahverkehr kostet.

Mit der Giftgebühr kann selbst die Autolobby leben. "Gegen eine Sperrung der Innenstädte", so ADAC-Umweltreferent D.-K. Franke, "ist nichts einzuwenden, wenn die Kat-Autos weiterfahren dürfen."

Joachim Lorenz, designierte Nachfolger im Münchner Umweltreferat: "Eine gewisse Mobilität muß natürlich erhalten bleiben, insbesondere für den Berufs- und Wirtschaftsverkehr." Dafür müßten die Städte mehr Busse und Bahnen einsetzen.

Für den Güterverkehr stellen sich die Umweltreferenten Umschlagzentren vor. Frachten sollen vor der Stadt von den großen Lastwagen auf kleine schadstoffarme Transporter umgeladen werden.

(auszugsweise aus FOCUS 11/93)

Einkaufsbummel ohne Lärm und Abgas

Drei deutsche Städte haben eine autofreie Innenstadt: Lübeck, Aachen und Erfurt. An ein oder zwei Tagen in der Woche jedenfalls.

Vor rund zwei Jahren beschlossen Lübecks Stadträte: An Samstagen und Sonntagen müssen Autos zwischen 10 und 18 Uhr draußen bleiben.

Die Städte Aachen und Erfurt hingegen wollen Einwohnern wie Besuchern an jedem Samstag einen "Einkaufsbummel ohne Lärm und Abgase" bieten. Seit Oktober 1991 ist Aachens Innenstadt zwischen 10 und 15 Uhr gesperrt (langer Samstag zwischen 10 und 17 Uhr).

Im thüringischen Erfurt wurde der autofreie Tag in der Vorweihnachtszeit des vergangenen Jahres erprobt und soll in diesem Jahr auf alle Samstage ausgedehnt werden.

Um zu erkunden, wie die autofreie Innenstadt bei den Bürgern ankommt, ließen die Lübecker Stadtväter drei Befragungen vornehmen. Ergebnis: 85% gaben der autofreien Altstadt die Bewertung "sehr gut" oder "gut", weniger als fünf Prozent lehnten den Versuch ab. Der Einzelhandel erlitt nach einer Studie der Industrie- und Handelskammer keine Umsatzeinbußen.



ADFC Wir fahren abgas frei
... schon immer.

In den Fachzeitschriften wird jetzt ein Urteil des Landgerichts Hamburg vom 24.04.92 veröffentlicht (NZV 93,33), in dem es kategorisch heißt: "Eine Nutzensausfallentschädigung für Fahrräder gibt es nicht. Hierzu stellt der ADFC-FA Recht fest: Das Urteil kann nicht als Wende in der Rechtsprechung oder der weitgehend gefestigten Schadensregulierungspraxis angesehen werden, wonach Nutzungsausfallentschädigung auch für den Entzug eines Fahrrades in Betracht kommen kann, wenn es (wie ein Auto) täglich zur Fortbewegung benutzt wird.

Nutzungsausfallentschädigung für ein Fahrrad ist von mehreren Gerichten ausdrücklich anerkannt worden, z.B. AG Frankfurt, NJW 90, 1918). Sie sollte deshalb von allen geschädigten Alltagsradlern auch künftig geltend gemacht werden. Ihre Höhe ist mit 35-40% der (fiktiven) Mietkosten anzusetzen.

Der Leiter des FA Recht des ADFC bitet alle Mitglieder, die ein rechtliches Problem auf dem Herzen haben oder die Klärung einer juristischen Frage wünschen, ihm dies schriftlich mitzuteilen, an Michael Zumppe c/o BGSt, ADFC e.V., PF 107747, W-2800 Bremen 1

Der ADFC-FA Öffentlicher Verkehr informiert über die Änderungen zum Fahrplanwechsel 93/94:

Die FD-Züge fallen weg. der ADFC hat Ersatz angemahnt. Der Ersatz besteht in den künftigen Urlaubs-Interregios mit einem weiteren IR-Wagen mit Fahrradabteil sowie in einem Urlaubs-IC Hamburg-Berchtesgaden mit Gepäckwagen. Für Einzelreisende bedeutet dies eine Verbesserung, für Gruppen jedoch Verschlechterung. Die Reservierungs-pflicht im IR fällt künftig weg; unterschiedliche Tarife sollen gestrafft werden.

Die Fahrradproduzenten in den neuen Bundesländern holen kräftig auf. Ihre Produktion stieg im vergangenen Jahr um 70000 auf 405000 Zweiräder.



Die zum 1. Januar 1993 in Kraft getretene Arbeitsförderungsgesetz- (AFG) Novelle bietet in ihrem neuen Paragraph 249h die Möglichkeit, die Beschäftigung Arbeitsloser in den neuen Bundesländern zur Verbesserung der Umwelt auf fünf Jahre befristet zu fördern. Dies gilt für Arbeiten, die der Umweltsanierung oder der Verbesserung der Umwelt dienen, wenn sie alsbald durchgeführt werden müssen und ohne diese Förderung nicht durchgeführt werden können. Dazu gehört auch die Anlage von Wander- und Radwanderwegen.

Die Dresdner Stadtverordneten beschlossen Ende März mehrheitlich die Einhaltung des bereits 1991 beschlossenen Parkverbotes auf den Elbwiesen durch Kontrollen und vorsorgende Maßnahmen zu gewährleisten

Impressum

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Jana Pleil, Hohnsteiner
Str. 1, 0-8060 Dresden
Vertrieb: Jens Rudolph, Rehefelder
Str.33, 0-(023 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.

5. Dresdner Radfahrttag am 22. Mai 1993



Freitag 21. Mai

ab 18.00 Uhr
Umweltzentrum, Schützengasse 18
Offener Abend für Radler und Gäste
(zum Kennenlernen, plauschen, diskutieren und schmökern)
u.a. Dia-Vortrag "Mit dem Rad durch Norwegen", Diskussion: "Hat die Politikmüdigkeit auch eine verkehrspolitische Ursache?"
geöffnet sind die ADFC-Fahrradbibliothek und die Galerie "Historische Fahrräder" der AG Fahrradgeschichte

20.00 Uhr Cafe Donnersberg, Rähnitzgasse
"Ricarda Huch - eine Schriftstellerin im inneren Exil"
Vortrag von Dr. Klaus Stiebert

unterstützt durch:



und Autofreier Tag der
Landeshauptstadt
DRESDEN

Sonnabend 22. Mai

Treffpunkte zur Sternfahrt
9.30 Uhr
- Pirna/Elbeparkplatz
- Freital / Sachsenplatz
- Radebeul / Vier Jahreszeiten
- Coswig / Bahnhof
- Radeberg / Stadion Schillerstraße

10.00 Uhr
- Schillerplatz
- Nürnberger Ei
- Gorbitz / Grüner Heinrich
- Mickten / ehem. Straßenbahnhof
- Alaunplatz
- Parkhotel
- Theater Junge Generation
- Operette Leuben
- Klotzsche / Schenkhubel, ehem. Kaserneneingang

11.00 Uhr Kundgebung vor dem Rathaus

11.30 Uhr Gemeinsamer Radcorso durch die Innenstadt (Plakate können und sollen mitgebracht werden, dürfen die Fahrtüchtigkeit jedoch nicht einschränken)

12.30 - 19.00 Uhr Öko-Projekte-Markt am Kulturpalast

14.30 Uhr (Postplatz) Radtour in den Prießnitzgrund (Anfahrt bis Bühlau mit der Straßenbahn)

14.30 Uhr (Kulturpalast) Radtour ins Gebiet der geplanten Autobahntrasse (ca. 40 km)

Radlerfilme im Kino Casablanca (Friedensstraße 23)

15.00 Uhr E.T. - Der Außerirdische
17.30 Uhr Fahrraddiebe (Italien-1948)
20.00 Uhr Das Fahrrad (DEFA-1980)
22.30 Uhr Der Fahrradfahrer (Iran-1989)

- kostenloser Eintritt -

