

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

4. Jahrgang

November 11/1993

Termine für Fahrradfreunde

- 02.11. Dresden 19.00 Uhr, Plenarsaal des Rathauses, Bürgerforum zum Flächennutzungsplan "Bedingungen, Chancen und Risiken der Stadtentwicklung"
- 03.11. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden
- 03.11. Essen 5.Essener Fahrradforum,
Info: Rainer Carmen, Tel.: 0201/825-2331
- 08./09.11. Hildesheim Fachhochschule, Tagung "Verkehrsvermeidung: Strategien und Konzepte für eine stadtverträgliche Mobilität in Hildesheim", Tagungsgebühr: 320,- DM
Info: FHS Hildesheim/holzminden, Prof. Dr. Ing. H.-J. Collin, Hohnsen 2, 31134 Hildesheim
- Collin
- 10.11. Dresden 20.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, Literarischer Abend mit Dr. Klaus Stiebert "Verbannt in ein Land ohne Bäume", die Umweltproblematik in der Literatur
- 18.-22.11. Salzburg Tagung des ADFC-Fachausschusses Fahrradtourismus
- 24.11. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek Johannes Meusel, Wilhelm-Franke-Str. 26, Dia-Vortrag "Radwandern zwischen Bergen und Seen in der Schweiz und Österreich"
Info: Johannes Meusel, Tel.: 5985306 (dienstl.)
- 27.11. Dresden Eröffnung der Sonderschau "Tret-Automobile" (Leider keine Modelle für große Leute!)
- 27./28.11. Kassel Tagung des ADFC-Fachausschusses Öffentlicher Verkehr
- Vorschau:
- 01.12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden in weihnachtlicher Atmosphäre
- 08.12. Dresden 20.00 Uhr, Umweltzentrum, "Weiche Trennung und Einbahnstraßen" - ein Gespräch über Verkehrsorganisation für Radfahrer und Fußgänger
Referent: Dr. Rezniewski, Ingenieurunternehmen Schweitzer Ingenieure

JEDENTAG

32

EDENTAG

VERKEHRSTOTE

32

VERKEHRSTOTE

JEDENTAG

32

VERKEHRSTOTE

32

14. November Volkstrauertag

VERKEHRSTOTE

Unsere Geschäftsstelle ist erreichbar unter:

ADFC Dresden
PSF 120509
01007 Dresden

Tel.: 2810175 /
2811959



Jeden Mittwoch von 18.00 - 19.00 Uhr
Radlersprechstunde
im Umweltzentrum
Schützengasse 18

Literatur rund ums Fahrrad
(Radverkehrs-Politik, -Planung,
Technik, Karten, Tourentips)

Unsere ADFC-Fahrradbibliothek
ist mittwochs zur Radlersprech-
stunde geöffnet.

Elbradweg - Pro und Kontra

Ein schlechter Radweg für zwei Millionen!

Zum Artikel „Neue Radlerspur am rechten Elbufer“ (Ausgabe 26./27. Juni)

Die Übergabe des Radweges zwischen Carolabrücke und Blauen Wunder hat mich wirklich erstaunt. Unter komplizierten umwelt-schützerischen Bedingungen wurde dieses einmalige Bauwerk erstellt, so ist zu lesen, und nur von sächsischen Firmen. Ich habe immer geglaubt, daß diesem Wunderwerk noch der letzte Schliff beigebracht wird. Aber nein, es ist fertig. Alle fünf Minuten erhält man einen Stoß in den Rücken, damit man nicht einschläft, beim Radfahren versteht sich. Und wer da glaubt, für zwei Mille wäre eine Asphaltdecke dabei, der wird enttäuscht. Vielleicht denken die Hersteller, die Radlerreifen werden's noch richten und den Schotter zusammenschieben wie zu früheren Zeiten. Oder Regen und Wind könnten das Werk verbessern!

Radfahrer jedenfalls werden sich wohl kaum mit diesem Zwei-Millionenweg anfreunden und auch die Fußgänger werden sich verärgert die Schuhe putzen, wenn sie mal einen Spaziergang auf dieser Errungenschaft wagen sollten.

DWN 1.7.93

Peter Balkin
Dresden

Ähnlich kritisch, wie im obigen Leserbrief, äußerten sich dazu viele Radfahrer in der Diskussion mit dem Leiter der Verkehrsplanung, Herrn Ritscher, am 13. Oktober.

Von seiten der AG Elberadweg im ADFC wurden zwar auch die Pflasterstreifen bemängelt, die sandgeschlammte Schotterdecke jedoch aus Gründen des Umweltschutzes befürwortet.

Genauso different wie die Meinung unter den Radfahrern ist die Auffassung auch innerhalb der Stadtverwaltung. Während die Mitarbeiter des Grünflächenamtes für eine sandgeschlammte Schotterdecke plädieren, favorisiert das Straßen- und Tiefbauamt auf den kommenden Wegabschnitt eine Asphaltdecke. Das Dresdner Regierungspräsidium würde, nach eigener Aussage nur (!) eine Asphaltdecke fördern.

Dem Argument der schlechten Haltbarkeit von Schotterdecken bei Hochwasser und dementsprechend höheren Unterhaltungskosten setzen die Umweltschützer

- positive Bauverfahren aus dem Westen,
- wesentlich geringere Baukosten (weniger als die Hälfte!)
- vermiedene Flächenversiegelung im Landschaftsschutzgebiet und
- einen möglichen Artenschutz für Kleintiere gegenüber.

Als positives Beispiel empfehlen sie den Radweg auf der Pieschener Allee. Sollte man also "mit den Käfern keine Politik machen können (Herr S. Schmidt, Grünflächenamt), bleibt zumindest noch die Hoffnung, über's "leere" Geldsäckel der Stadt dem Umweltschutz eine Chance zu geben.

Wer übrigens entlang der Elb(rad)wanderwege Papierkörbe vermißt, dem sei gesagt, daß diese "absichtlich" fehlen. Laut Aussage von Detlef Thiel, Leiter des Grünflächenamtes, müßten zur Leerung der Körbe regelmäßig Kraftfahrzeuge durch das Gebiet fahren, was dem Anliegen des Naturschutzes zuwiderläufe. Er bittet deshalb alle (Rad-)Wanderer ihre Proviantreste wieder einzupacken und zu Hause zu entsorgen.

Ausblick

Geplant ist im kommenden Jahr, neben der Fortführung der Bauarbeiten auf der linken Elbseite, der rechtselbische Baubeginn auf der Strecke zwischen Söbriingen und Drachenschänke. Genaueres dazu ist in einer (oder) der kommenden SPEICHE zu erfahren.



Wo ist mein

Geld bloß geblieben...?

fragt sich sicher auch der radelnde Steuerzahler. Mitglieder des ADFC (IGR) besahen sich den Dresdner Haushaltsplanentwurf (Bereich Verkehrsbauten) für 1994 und verfaßten dazu eine Stellungnahme. Im folgenden soll eine kurze Zusammenfassung deren Inhalts gegeben werde. Interessenten können in das mehrseitige Schreiben, sowie in die Haushaltsdaten in der ADFC-Geschäftsstelle Einblick nehmen.

Im Haushaltsplanentwurf für das kommende Jahr sind etwa 100 MIO DM für Verkehrsbauten vorgesehen. Dabei entfallen über 40% auf die Großprojekte Nordtangente und Nossener Brücke (einschließlich deren Verlängerung). Besonders kritisch ist der Bau der Verlängerung der Nossener Brücke zu sehen, der nur zu 11% gefördert wird und durch die geplante Südwestumfahrung mittelfristig seine Bedeutung verliert." Eine Entlastung der Kreuzung Kesselsdorfer/Tharandter / Löbtauer Str. könnte kurz-

fristig durch Öffnung der Brücke an der Fabrikstraße erreicht werden. Der Anschluß des Radverkehrs auf der Brückenverlängerung wird kritisiert und der Sinn des geplanten Weiterbaus, auf Grund der genannten Tatsachen, hinterfragt. Bei der Nordtangente, die immerhin zu 43% gefördert wird, ist zwecks Mittelfreisetzung, eine Verlängerung der Bauzeit zu prüfen. Es wird vorgeschlagen, die dadurch eingesparten Gelder dem Gleisbau der DVB zur Verfügung zu stellen.

Der Betrag von 3,6 MIO DM für den Posten B170/Hauptbahnhof wurde als zu hoch eingeschätzt, da er zum großen Teil für flankierende Maßnahmen des "(unbezahlbaren)" Tunnelprojektes vorgesehen ist. Es wird gefordert, diese Kosten zu streichen, da der finanzielle Aufwand in keinem Verhältnis zu dem erreichten Nutzen steht.

Für Lichtsignalanlagen werden 20% der Haushaltsmittel veranschlagt. Durch andere, kostengünstigere Querungshilfen (wie Mittelinseln, Fußgängerüberwege, etc.) könnten in diesem Bereich teilweise Kosten gesenkt werden.

Die für den Bereich Radverkehrsanlagen vorgesehenen 1,5 MIO DM sind zu verdoppeln, zum einen weil die Beträge seit 1992 beständig gesunken sind, und zum anderen, eine Schließung des lückenhaften Radwegenetzes betrieben werden muß, um die Attraktivität für Radfahrer zu erhöhen.

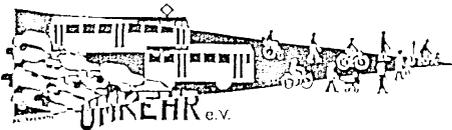
"Zwar sind auch in anderen Punkten des vorliegenden Haushaltsentwurfs im Rahmen von Straßenrekonstruktionen und -umbauten Radverkehrsanlagen vorgesehen, doch muß beachtet werden, daß

- o aus Einzelrealisierungen noch kein zusammenhängendes Radnetz entsteht,
- o vorhandene Anlagen in schlechtem baulichen Zustand sind und deutliche Verkehrssicherheitsmängel aufweisen,
- o neuentstandene Radverkehrsanlagen z.T. ebenfalls bauliche Mängel besitzen oder nicht auf dem Stand der Technik sind und daher Nachbesserungen erfordern,
- o die Ausschilderung von Radverkehrsrouten in der Stadt begonnen werden muß, um weitere Bürger zum Umsteigen vom Kfz auf das Fahrrad zu ermuntern."

Begleitet werden diese Forderungen von detaillierten Vorschlägen zur Schließung des Radwegenetzes auf der Nord-Süd- und Ost-West-Fahrradroute, sowie der Studententrasse (TU Südvorstadt-TU Johannstadt).

Desweiteren schlägt der ADFC die Einrichtung eines Haushaltspunktes "Programm fahrradfreundliche Stadt Dresden" vor. "Inhalt sollten Planungs- und Ingenieurleistungen sein, um ein derartiges Programm aufzustellen und entsprechende Finanzierungsmöglichkeiten vorzuschlagen. Bereits vorhandene Konzeptionen sollten einbezogen werden und ein zeitlicher Rahmen der Realisierung erarbeitet werden. Die Kosten in Höhe von etwa 400.000 DM für diesen Haushaltspunkt können mittelfristig für die Stadt zurückgewonnen werden, indem neue Fördermittel erschlossen werden," und kurzfristig aus nachgewiesenen Sparpotentialen bestritten werden.

Resümierend ist festzustellen, das der ADFC all seine Bedenken und Forderungen begründet und zusätzlich Lösungsvorschläge anbietet, es sich also keineswegs um ein "Neckerschreiben" der Radler handelt.

Führt der Hauptbahnhoftunnel in eine Sackgasse ?

Berlin, den 7.10.1993

**ARBEITSKREIS VERKEHR
und Umwelt e.V. UMKEHR**Exerzierstr. 20, D-13357 Berlin-Wedding
Tel. 030/492 74 73, Mo-Fr: 11-16 Uhr, Fax: 492 79 72Unabhängige Koordinations-, Informations- und
Kontaktstelle der bundesdeutschen Verkehrs-
Bürgerinitiativen, Gruppen und EinzelpersonenAn die Landeshauptstadt Dresden
- Stadtplanungsamt -
Postfach 120020
01001 DresdenBetr.: Bebauungs-Plan Dresden-Altstadt I, Nr. 102
"Unterfahrung des Wiener Platzes durch einen Straßentunnel"Sehr geehrte Damen und Herren,
hiermit legen wir Ihnen unsere Bedenken und Anregungen zu o.a. Bebauungsplan dar:

Wir lehnen den Bau des Straßentunnels aus verkehrs-, umwelt- und finanzpolitischen Gründen ab.

Begründung:

- 1) Die Investition von 142 Mio. DM in ein solches Projekt ist angesichts der großen Probleme, die der städtische Autoverkehr in Dresden erzeugt, nicht gerechtfertigt. Selbst wenn mit diesem Projekt eine Verbesserung für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Straßenbahn- und Busbenutzer) erreicht werden sollte, was wir jedoch bezweifeln (siehe unten), so steht der sehr hohe Investitionsbetrag in keinem Verhältnis zu den erreichten Zielen.
Mit den Finanzmitteln von 142 Mio. DM könnten in Dresden eine sehr große Zahl von Straßen mit baulichen Maßnahmen verkehrsberuhigt werden. Mehrere hundert Kilometer Stadtstraßen könnten dahingehend gestaltet werden, daß vom Autoverkehr eine angepasste Geschwindigkeit eingehalten wird, daß die Verkehrssicherheit insgesamt deutlich steigt (für alle Verkehrsteilnehmer) und daß sich die Bedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr wesentlich verbessern. Die Aufenthaltsqualität in solchen Straßen würde bei Einsatz dieser großen Geldsumme in vielen Bezirken flächenmäßig verbessert werden.
- 2) Der Einsatz der für den Straßentunnel vorgesehenen Finanzmittel in eine flächendeckende Verkehrsberuhigung käme weit mehr Bürgern Dresden zu gute als das "Vergraben" in Form eines Tunnels vor dem Hauptbahnhof. Zudem sind verkehrsberuhigende Maßnahmen wesentlich schneller umzusetzen als den Tunnel mit ein paar Jahren Bauzeit zu realisieren.
Anstatt des Tunnelbaus fordern wir Sofortmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Dresden.
- 3) Eine Verbesserung der Situation für die Benutzer des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer, Bus- und Bahnbenutzer) auf dem Wiener Platz wird mit der Anlage des Tunnels nicht wesentlich groß ausfallen. Da der Tunnel erst einmal eine Attraktivitätssteigerung für den Autoverkehr bedeutet, wird (in der Hoffnung der Autofahrer auf ein in Zukunft zügiges Durchkommen) der Autoverkehr in diesem Bereich zunehmen. Damit werden auch die Schadstoffe aus dem Kfz-Verkehr zunehmen. Bis zur Fertigstellung des Tunnels wird es hingegen jahrelang Unbequemlichkeiten gerade für die sehr umwegempfindlichen Benutzer des Umweltverbundes geben.
Statt des Tunnels können mit sehr viel geringerem Aufwand (planerisch und finanziell) mittels Anlegung von Fahrradstreifen und großzügig gestalteten Überquerungshilfen für den Fußgängerverkehr auf den den Hauptbahnhof angrenzenden Straßen wesentliche Verbesserungen erreicht werden. Diese könnten schon im nächsten Jahr ihre Wirkung entfalten und nicht erst 1996/97.
- 4) Die insgesamt geplanten drei Tunnelrampen werden häßliche Löcher im Stadtbild ergeben und zudem neue Barrieren bilden.
In anderen Städten der Bundesrepublik wird in den letzten Jahren verstärkt über die Wiederschüttung solcher innerstädtischer Tunnel diskutiert. Jüngstes Beispiel ist Berlin, wo überlegt wird, den Tunnel an der Gedächtniskirche zu schließen (siehe Zeitungs-ausschnitt unten). Auch aus diesen Gründen fordern wir Sie auf, nicht die Fehler anderer Kommunen zu wiederholen und die Planung des Tunnels einzustellen.
- 5) Die Folgekosten des Tunnels für Betrieb und Wartung werden Millionen DM pro Jahr betragen und von der Stadt Dresden zu tragen sein. Auch allein diese Folgekosten sind aufgrund der schwierigen Haushaltslage der Stadt nicht vertretbar.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. 
Karl Heinz Sudewig

**Tunnel am Breitscheidplatz
vor dem Aus?**
Geschäftsleute und Behörden sprechen von
einer Barriere

"Wenn kein Geld für die notwendigen Verkehrsvorhaben vorhanden ist, warum wurden dann bereits 17,2 Millionen Mark in den Tunnel am Hauptbahnhof gesteckt, der jetzt eher den Verkehr behindert?", so fragte ein Bürger den Baudezernenten Reinhold Keller, als der von knapper Kasse sprach. Die Frage fand das beifällige Nicken von 300 Dresdnern, die der Einladung zum Bürgerforum in den Plenarsaal des Rathauses gefolgt waren.

Der Baudezernent hatte prompt eine plausibel klingende Antwort parat: "Der 26er Ring wird Haupterschließungsstraße für das Stadtzentrum. Wir denken mit dem Tunnel bereits 50 Jahre weiter. Und schließlich können die Fußgänger ohne Straßenverkehrsberührung direkt aus dem Hauptbahnhof in den Boulevard Prager Straße gelangen."

(aus: Sächsischer Bote 22.09.93)

Während über den Bau immer neuer Autotunnel in der Berliner Mitte zwischen Senat und Bund heftig diskutiert wird, könnte der in den sechziger Jahren errichtete Tunnel am Breitscheidplatz vermutlich die längste Zeit gestanden haben. Die Kritik an dem Bauwerk, das einst die längst stillgelegte Straße („Schnalle“) zwischen Tautenzien- und Budapester Straße unterführte, wird lauter. Der Tunnel, das Strauchwerk an seinem Rand und die lange Holzbank entlang der Gedächtniskirche gelten im Charlottenburger Bezirksamt als „stadträumliche und optische Barriere“ zum langgezogenen Geschäftshaus auf der nördlichen Seite des Platzes. Der Tunnel soll weg. Wann und zu welchem Preis, ist noch unklar.

Den Geschäftsleuten auf der Nordseite ist der Tunnel längst ein Dorn im Auge; sie sehen keine Funktion in dem Bauwerk, „die Autos fahren nur 'runter und wieder 'rauf“, sagt ein Geschäftsmann. Das Zentrum am Zoo, das seit längerem über Umbaupläne nachdenkt und hier vielleicht gar ein Kaufhaus einrichten möchte, fühlt sich abgetrennt vom Geschehen des Breitscheidplatzes. Auch Charlottenburgs Baustadtrat Claus Dyckhoff mag den Tunnel nicht: „Welche Barrieren Tunnel schaffen, sehen wir hier.“ Wenngleich er auch einen Vorteil nennt: Vom Europa-Center aus hätten Fußgänger nur die zwei Fahrspuren in Richtung Westen zu überqueren. Fiele der Tunnel weg, könne man es aber zum Beispiel bei einer Fahrtrichtung lassen oder durch Geschwindigkeitsbegrenzungen den Verkehr in beiden Richtungen beruhigen.

aus: Der Tagesspiegel v. 3.7.1993

Empfehlungen aus dem (Traum-)Land der Radler

Ein englischsprachiger Aufsatzband mit elf Beiträgen zum niederländischen Stand der Fahrradforschung belegt den hohen Stellenwert, den Politik und Forschung in den Niederlanden der Fahrradnutzung beimessen.

Um den zunehmenden Bedarf nach Erfahrungsaustausch und Wissensvermittlung bei Politikern, Planern und Ingenieuren zu erfüllen, hat das niederländische Ministerium für Verkehr, Öffentliche Arbeiten und Wasserwirtschaft u.a. die niederländischen Beiträge zum Mailänder VeloCity-Kongreß in einem Sammelband veröffentlicht, der kostenlos verteilt wird.

Die Beiträge betreffen die Bedeutung des Fahrrades im Stadtverkehr, sowie bei der Tourismusförderung, die Fahrradförderung in Großstädten, die Bedeutung der Arbeitsgruppe Radverkehr für die Fahrradförderung in Amsterdam, die Fahrradpolitik von Groningen, der Stadt mit den meisten Radfahrern, das Programm Bicycle Parking 21 der niederländischen Eisenbahnen, gute Erfahrungen mit der Sicherheit von Radwegen auf den Abschnitten zwischen den Kreuzungen, und der Empfehlung, Radwege vor Kreuzungen zu beenden und die vergleichsweise guten Sicherheitserfahrungen mit neu angelegten Kreisverkehren.

Der Band erschien unter dem Titel "Still more bikes behind the dikes. Reader on Policy and Research for Bicycle Facilities in the Netherlands" und kann bezogen werden über:

Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegbouw en de Verkeerstechniek (C.R.O.W.), Postbus 37, NL-6710 BA Ede
(Forschungsdienst Fahrrad 185)



Um den mit 30% für eine Großstadtregion hohen Radverkehrsanteil weiter zu steigern, sieht das Planungskonzept der Region Eindhoven Radwege 1. Klasse vor: wichtige Verbindungen für RadfahrerInnen, die nonstop ohne Behinderungen durch den Autoverkehr und mit Vorrang an Kreuzungen befahrbar sind.

In der Großstadtregion Eindhoven, die 360 km², 500'000 Einwohner, 200'000 Arbeitsplätze und einen hohen Autobestand hat, findet bereits 30% des Verkehrs auf Fahrrädern statt. Mit einem flächen deckenden Netz qualitativ hochwertiger Fahrradrouten kann nach einer Untersuchung von André Pettinga vom Ingenieurbüro Grontmij auch in den nicht von sich aus fahrradfreundlichen Großstadtreregionen der Radverkehrsanteil weiter erhöht werden.

Das für die Region Eindhoven erarbeitete Konzept enthält dazu eine Bewertung der Radverkehrsverbindungen nach Qualitätsanforderungen der Nutzer. Kriterien für Radwege erster, zweiter und dritter Klasse betreffen Reisezeit, Sicherheit und Komfort und Instandhaltung. Die Qualitätsklassen unterscheiden sich in erster Linie darin, inwieweit Radverkehr und motorisierter Verkehr unabhängig voneinander verlaufen.

Zur 1. Klasse gehören Radverkehrsrouten auf wichtigen Verbindungen. Sie verlaufen auf Streckenabschnitten völlig unabhängig vom motorisierten Verkehr und an Kreuzungen niveaufrei mit Vorfahrt oder bei Lichtsignalanlagen mit Detektor und kurzen Wartezeiten (max. 25 s). Radwege der ersten Klasse für Zweirichtungsverkehr sind mindestens 3m breit. Sie erfüllen außerdem Kriterien für die soziale Kontrolle, Beleuchtung, Wegweisung, erhalten Regenschutzdächer auf der Strecke und überdachte, bewachte Fahrradestellanlagen an wichtigen Zielpunkten der Route.

Auf Radverkehrsrouten der 3. Klasse (niedrige Qualität) werden Fahrräder gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Straße geführt.

Nachrichten

Die Dresdner Verkehrsbetriebe reagierten auf den Brief von Frau Dr. Karin Flach zum Thema Fahrradmitnahme in der Standseilbahn. (s. SPEICHE 9/93). Im DVB-Kundenjournal "info" nahmen sie dazu Stellung:

"Bei der bevorstehenden Rekonstruktion der Standseilbahn sollen die Wagen erneuert werden. Um einem höheren Fahrgastaufkommen - auch mit Fahrrädern - gerecht werden zu können, ist vorgesehen, die Wagen mit 2 Gepäckabteilen zu versehen, so daß eine Steigerung der Beförderung von Fahrrädern um bis zu 100% möglich ist. In der Ferienzeit wurde die Wagenfolge verdichtet, statt 3 wurden 4 Fahrten pro Stunde realisiert. Somit konnten auch mehr Fahrräder befördert werden."

Einen Fahrradanhänger-Test hat der Verkehrsclub Schwei durchführen lassen. Der Testbericht erschien kürzlich im Katzenauge (12/93), welches sich interessierte Radler in der ADFC-Fahrradbibliothek ausleihen können.

Im Dresdner Norden tut sich was. Im Rahmen eines Versuchs zur Verkehrsberuhigung des Wohngebietes Hellerau erfolgte eine bauliche Abtrennung der Hellerstraße von der Radeburger Straße. Die Hellerstraße bleibt für Kraftfahrzeuge lediglich aus Richtung Ludwig-Kossuth-Straße befahrbar und endet als Sackgasse.

Radfahrer und Rollstuhlfahrer können weiterhin aus Richtung Radeburger Straße in die Hellerstraße ein- und ausfahren.

Trotz neuer Schwarzdecke, Parkbuchten, befestigten Rad- und Gehwegen, sowie farblich markierten Grundstückseinfahrten bleibt die Keulenbergstraße in Wilschdorf verkehrsberuhigt und nur für den motorisierten Anliegerverkehr befahrbar.

Traue keinem über TEMPO 30

Im Frühjahr kommenden Jahres beginnt die Rekonstruktion der Pillnitzer Landstraße. Während der 4jährigen Bauzeit soll es zu einigen Veränderungen kommen.

Die durchschnittliche Fahrbahnbreite wird sich auf 6-6,50m verengen. Dabei kam den Planern entgegen, daß die Stadtverwaltung den Durchgangsverkehr in Richtung Pirna/Elbsandsteingebirge auf die andere Elbseite verlagern will. Untersuchungen haben ergeben, daß zur Zeit etwa 80% der Benutzer der Pillnitzer Landstraße nicht weiter als 25 km fahren. Insofern ist im Interesse der Anwohner der Rückbau und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in den Dorfkernen und 40-60 km/h auf freien Strecken vertretbar.

Ein spezieller Fahrbahnbelag soll außerhalb der historischen Dorfkerne die Lärmbelastigung für die Anwohner senken.

Unabhängig vom geplanten Radweg an der Elbe, soll auf der Elbseite der Pillnitzer Landstraße ein Rad- und Fußweg angeordnet werden. "Auf der Hangseite wird es aus Platzgründen nicht überall möglich sein, Rad- und Fußweg durchgehend anzuordnen", so Winfried Nündel vom Planungsbüro EIBS.

Auch künftig nicht möglich ist die Mitnahme von Fahrrädern in den Verkehrsmitteln der Leipziger Verkehrsbetriebe. Diese Entscheidung fällt die Geschäftsleitung nach dem Studium der "guten" Erfahrungen in Dresden, Bremen, Potsdam und Stuttgart.



Ab sofort dürfen, laut ADFC, Gruppenreisende 13 Fahrräder in ein DB/DR InterRegio-Fahrradabteil einstellen, wenn die Gruppe mindestens 200 Kilometer zurücklegt.

Impressum

Die SPEICHE, Informationsblatt der IG Radverkehr Dresden, Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), Landesverband Sachsen e.V.

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Jana Pleil, Hohnsteiner Str.1, 01099
Vertrieb: Jens Rudolph, Rehfelder Str.33, 01127 Dresden

Preis: siehe GRÜNNORN-Impressum (für aktive Mitstreiter und ADFC-Mitglieder Jahresabonnement 15,-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.