

Termine für Fahrradfreunde



seit 27. 11. Dresden Verkehrsmuseum, Augustusstr. 1, Sonderausstellung "Tretautos", Gemeinschaftsprojekt mit dem Zentrum für außergewöhnliche Museen München

Ol. 12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden – wir feiern Advent (dt.: Ankunft), die einzige Sitzung im Jahr, in der keine Aufgaben verteilt werden! Mitzubringen:

Tasse Teller Kerze Tischschmuck etwas zum Knabber

03. - 05. 12. Nürnberg "Fahrradfederungen", Seminar des Verbundes Selbstverwalteter Fahrradbetriebe, Kosten 250 DM + MWSt. und Unterkunft/Verpflegung, Info: VSF, Paul-Lincke-Ufer 44a, 10999 Berlin

08. 12. Dresden 20.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, "Weiche Trennung und Einbahnstraßen" - ein Gespräch über Verkehrsorganisation für Radfahrer und Fußgänger, Referent: Dr. Rezniewski, Ingenieurunternehmen Schweizer Ingenieure

09.12. Dresden 18.30 Uhr, Auditorium Maximum Potthoff-Bau, Fritz-Förster-P1., "Mineralölsteuererhöhung - finanzpolitische Mittel zur Reduzierung der Verkehrsleistung im Straßenverkehr?", Vorlesung von Prof. Dr. Aberle, Gießen

15. 12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, Leitungssitzung der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden

17. - 19. 12. Köln "Fahrradrahmenbau", Seminar des Verbundes Selbstverwalteter Fahrradbetriebe, Kosten 270 DM, weiter siehe 03. - 05. 12.

28.12.-3.1. Göttingen Jugendumweltkongreß "Wer gewinnt im Ökomonopoly?",
Anmeldung (möglichst bis 6. 12.): Kongreßbüro, Pavillon
der Höltyschule, Nikolausberger Weg 22, 37073 Göttingen
Tel.: 0551/541863

1994

19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden, Thema: Was will Dresden 1994 für den Radverkehr ausgeben? - ein Blick in den Haushaltplan unserer Stadt

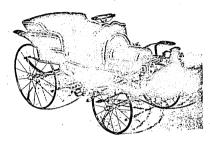
12.01. Dresden

17.00 Uhr, Auditorium Maximum Potthoff-Bau, Fritz-Förster-Pl., Die verkehrspolitischen Sprecher der Bundestagsparteien stellen Lösungsansätze ihrer Parteien zu den wichtigsten Verkehrsproblemen vor - Podiumsdiskussion

13. 01. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, "Mit dem Fahrrad in Island" - Dia-Vortrag von Wolfgang Schütze

19. 01. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, Leitungssitzung der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden

26. 01. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, Treffen der Vorbereitungsgruppe Radfahrtag 1994



Unsere Geschäftsstelle ist erreichbar unter:

> ADFC Dresden PSF 120509 01007 Dresden

Telefon: 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, Zeitungen)
Unsere ADFC-Fahrradbibliothek ist zur Radlersprechstunde mittwochs geöffnet.



IG Radverkehr zum Dresdner Verkehrskonzept

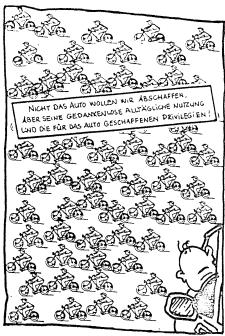
Die IG Radverkehr hat dem Ausschuß Kommunale Dienste der Stadtverordnetenversammlung auf Anfrage im Rahmen einer Anhörung zum Verkehrskonzept der Stadt am 28. 10. Ergänzungsvorschläge zu Punkt 6.8 "Rahmenprogramm Radverkehr" zugearbeitet. Hier der Wortlaut der Stellungnahme (ausgearbeitet und vorgetragen von Dr. Zweynert)

I. Vorbemerkung

Obwohl in den letzten Jahren enorme Mittel für den Bau und für Instandsetzung von Anlagen des Radverkehrs aufgewendet wurden, ist der erzielte Erfolg nur gering. Untersucht man die so beobachtet man, daß das Radwegnetz viele Gründe. aufweist, so daß die unter großem Aufwand geschaffenen Radverkehrsanlagen nur schlecht genutzt werden können. Darüber hinaus sind vorhande Anlagen in schlechtem baulichen Zustand und deutliche Verkehrssicherheitsmängel auf. Aber auch neu weisen Radverkehrsanlagen besitzen zum Teil ebenfalls gel oder befinden sich nicht auf dem Stand der entstandene bauliche Mängel oder befinden Technik und erfordern daher Nachbesserungen. Leider wurden in den letzten drei Jahren eine besorgniserregende Anzahl von Fahrverboten für Radfahrer erlassen, besonders in Form von Einbahnstraßen. Damit wurde die in neuester Zeit in vielen Städten zu beobachtende Tendenz, Hemmnisse für den Radverkehr (insbesondere Einbahnstraßen) zu beseitigen, mißachtet. Die nun zu formulierenden Grundsätze stehen nicht im Widerspruch zu den in dem Entwurf zur Verkehrskonzeption unter Punkt 6.8 gegebenen Schwerpunkten, die hiermit ausdrücklich bestätigt werden. Sie sind vielmehr eine erste logische Folgerung aus der Tatsache, daß die Stadtverwaltung im Mai dieses Jahres zu erkennen gegeben hat, eine fahrradfreundliche Stadt anzustreben. Die Grundsätze formulieren eine Strategie, mit der man möglichst von der zur Zeit unbefriedigenden Situation im Radverkehr wegkommen kann. Neu ist die Einführung des Terminus Fahrradspur(*). Mit Hilfe von Fahrradspuren ist es möglich, Radverkehr auch dann noch zu fördern, wenn der Straßenraum die Einrichtung eines Fahrradstreifens nicht zuläßt oder seine Einrichtung am Widerstand lokalen Instanzen scheitert (siehe z.B. Problem Grunaer Straße).

Grundsätze für die Lösung von Problemen des Radverkehrs

- . Vorrang bei Planung und Realsierung von Anlagen für den Radverkehr Fahrradstreifen und Radspuren(*) sind bevorzugt anzuwenden
- Schaffung durchgehender Radtrassen einschließlich Beschilderung
- Konzentration auf ein Hauptradnetz
- Schließen von Lücken im Netz Bevorzugung von Trassen für Alltagsradler
 - (gegenüber solchen für Freizeitradler)
- Durchführung einer Probefahrt mit dem Fahrrad und Anfertigen eines Protokolls vor jeder (Wieder-)Inbetriebnahme von Anlagen
- Erhöhung von Ordnung und Sicherheit
- Neuregelung des Radverkehrs in Parkanlagen
- kombinierte Fuß-Rad-Wege (nur) zur wahlweisen Benutzung für unsichere und langsam fahrende Radfahrer einrichten
- Programm zur Beschleunigung des Radverkehrs aufstellen
 - Konsequente Beseitigung von Schäden an Radverkehrsanlagen
 - Systematische Ueberprüfung von Durchfahrverboten aller Art (Einbahnstraßen, Sackgassen usw.) mit dem Ziel, Radverkehr zu ermöglichen
 - . Festlegung von Maßnahmen zur Verhütung des
 - Falschparkens auf Radwegen
 - . Erarbeitung von Richtlinien zur Berücksichtigung der Radfahrer bei Verkehrseinschränkungen an Baustellen
- Förderung von Bike und Ride
- Einrichtung von Anlagen für das Abstellen von Fahrrädern
- 3. Verbesserung des Fahrradklimas
- Fahrradkarte für die Stadt Dresden erstellen
- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs
- Förderung des Fahrradverleihs.
- *) Erläuterungen zum Begriff Fahrradspur *) Erläuterungen zum Begriii ramitauspul
 "Die R ad s p u r ist im Unterschied zum Radstreifen kein
 Rädweg im Sinne der StVO und ein Teil der Kfz-Fahrbahn. In der
 StVO wird der Begriff Radspur offiziell nicht genannt,
 stattdessen ist die Rede von "Suggestivstreifen", "Radfahrspuren" "Mehrzweckstreifen". rzweckstreifen". Diese Fahrbahnstreifen für den werden mit gestrichelter Linie markiert und bieten Radverkehr sich besonders an, wenn das Straßenprofil nicht die Anlage von ausreichend breiten Radfahrstreifen erlaubt. Radspuren haben keine anordnende Wirkung, sondern unverbindlichen "sortierenden" Charakter." Aus INTERN 73 des ADFC 9/93.



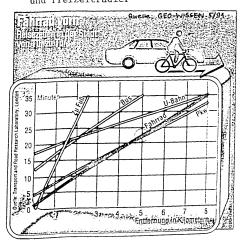
Reaktionen in der Ausschußsitzung (aus dem Protokoll):

Herr Ritscher stellt dar, daß sich das Stadtplanungsamt um eine gute Zusammenarbeit mit der IG Radverkehr bemüht (z. B. durch gemeinsame Ortsbegehungen und Auswertungen). Innerhalb der Stadtverwaltung werden durch seinen Fachbereich (Verkehrsplanung, d. Red.) Weiterbildungsveranstaltungen zur Radverkehrsplanung veranstaltet. Durch modellhafte Beispiele (z. B. Planung für Radverkehrsstraße Gorbitz) werde versucht, die planerischen Ziel-setzungen zu verdeutlichen. In Konfliktfällen fielen Entscheidungen in der Stadtverwaltung oft jedoch zuungunsten des Radverkehrs.

Zum Rahmenprogramm Radverkehr wird nach ausgiebiger Diskussion folgender Ergänzungsantrag mehrheitlich be-

Unter "Schwerpunkte der Förderungsmaßnahmen für den Radverkehr" (S. 83) ist ein zusätzlicher, neuer Punkt 1 mit folgendem Wortlaut einzufügen: "1. Vorrangige Planung und Realisierung:

- * eines Hauptradwegenetzes einschließlich Beschilderung
- * durchgehender Radtrassen
- st von Radstreifen und Radspuren
- * differenzierter Trassen für Alltagsund Freizeitradler"





Fahrradverkehr in China

Obwohl es auch Pläne gibt, in China Stadt- und Schnellbahnen zu bauen und den Fahrradverkehr zu ersetzen, muß das Fahrrad im chinesischen Stadtverkehr das am meisten genutzte Verkehrsmittel bleiben. Denn motorisierte Verkehrsmittel sind zu teuer und ihre Bauzeit ist zu lang.

In China wächst die Bevölkerung von 1,1 Milliarden Einwohner (1990) auf 1,3 Mil liarden (2000). Statt wie zur Zeit 33% werden bereits im Jahr 2000 47% der Chinesen in Städten wohnen. Dadurch werden die großen Umweltprobleme der chinesischen Städte weiter zunehmen.

In der Hauptstadt Beijing (Peking) besaßen 1986 84% der Haushalte ein oder mehrere Fahrräder. 45% der Einwohner Beijings fahren regelmäßig mit dem Fahr rad, und 78% der täglichen Personenfahr ten sind Radfahrten. Überall gibt es Fahrradreparaturläden, und Vermietstationen vermieten Fahrräder für 0,2 bis 0,3 yuan/Stunde und 0,3 bis 0,5 yuan/ Tag.

Daten zur Verkehrsmittelwahl in chinesischen Städten zeigen, daß die Chinesen die meisten Wege zu Fuß unternehmen. Das Fahrrad ist das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel.

Das normale chinesische Haushaltseinkommen erlaubt großen Teilen der Bevölkerung den Erwerb von Fahrrädern, reicht jedoch nicht für motorisierte Fahrzeuge. Der mittlere Preis eines Fahrrads lag 1990 bei 200 bis 400 yuan, für ein Motorrad bei 3000 bis 15'000 yuan und für ein Auto bei 80'000 bis 200'000 yuan. Das mittlere Monatseinkommen eines Haushalts lag 1989 bei 397 yuan, wovon 47 yuan gespart wurden. Weil das Platzangebot der öffentlichen Verkehrsmittel nicht ausreichend war und freie Plätze in Bussen geschaffen werden sollten, wurde 1978 ein besonderer Anreiz zum Umsteigen vom Bus aufs Fahrrad eingerichtet. Die damalige Steuer für die Registrierung von Fahrrädern wurde ersetzt, und ein Zuschuß für alle, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, zwischen 2 und 4 yuan/Monat eingeführt.

(Forschungsdienst Fahrrad Nr.199)

Kuba startet Ära des Fahrrads

Weil es in Kuba in Folge des Zusammenbruchs der Sowjetunion und eines Handelsembargos der USA kein bezahlbares Benzin mehr gibt, setzt die kubanische Verkehrspolitik aufs Fahrrad. Unter dem Titel "Die Ära des Fahrrads" wurde eine Kampagne gestartet. 1,2 Mio Fahrräder aus China und 600.000 aus der ehemaligen Sowjetunion wurden importiert und vorrangig an städtische Beschäftigte verteilt. Diese konnten sich den Preis von 90 - 130 Pesos nach und nach vom Gehalt abziehen lassen. In Havanna gab es 1990 gerade 30.000 Fahrräder, Anfang 1993 waren es 750.000 und Ende 1993 sollen es 1 Mio sein. Die Bevölkerung wurde mit einem umfassenden Informationsprogramm über Unfallverhütung, Parken und Sicherheit, Klima, Gelände und zum Verkehrsklima unterrichtet. Schulen, Massenmedien und Wandtafeln brachten den Slogan "Vorsicht: Leben auf der Straße" Die Regierung paßte Verkehrsregeln dem Radverkehr an. So war es notwendig, die Geschwindigkeit der Autos zu reduzieren; das innerstädtische Tempolimit in Kuba beträgt mittlerweile 30 km/h statt 40 -50 km/h und wird streng überwacht. Auch die Fahrbahnaufteilung auf vielen Stra-Ben wurde neu geregelt. Viele Straßen in Havanna haben in jeder Richtung zwei Fahrspuren. Kfz dürfen inzwischen nur noch die linke Spur benutzen, während für Fahrräder und Busse die rechte Spur reserviert ist. Einige zweispurige Straßen wurden ausschließlich oder zeitweilig für Radfahrer reserviert. Um den Radverkehr durch den Tunnel der Bucht von Havanna zu befördern, wurde in einer ersten Versuchsphase das Radfahren auf der dort bestehenden Autobahn erlaubt. Inzwischen transportieren 20 spezielle Busse täglich 7000 Fahrräder durch den Tunnel.

Zur Vermeidung langer Arbeitswege wurde sogar ein Wohnungstauschprogramm aufgelegt.

Inzwischen hat Kuba auch eine heimische Fahrradproduktion mit fünf Fahrradfabriken gestartet.

Die Hauptstadt Havanna ist schöner geworden.

(aus Forschungsdienst Fahrrad 197)

Fahrradtransport in italienischen Bahnen eingestellt

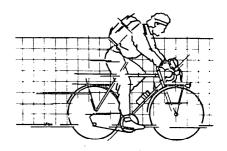
Dagegen wendet sich jetzt eine Aktion des ADF: Schreiben Sie als Privatperson Hotels, Fremdenverkehrsämter und Tourismuszentralen in Italien an und fragen Sie Fahrradmitnahmeangebote nach. Fordern Sie auch Freunde und Bekannte zu solchen Briefen auf. Adressen findet man in den Reiseanzeigen der Tageszeitungen. Einen Durchschlag der Briefe bitte an die ADFC-Bundesgeschäftsstelle PF 107747, 28077 Bremen schicken!

BMW baut jetzt Trekkingbikes

Sein Angebot an Zweirädern ohne Motor hat BMW erweitert. Nachdem seit 1992 klappbare Mountainbikes bei den Händlern der Bayern standen, gibt es seit kurzem auch Trekkingbikes. Sie passen sowohl in den Kofferraum eines BMW 316i als auch in eine Tragetasche, die man mit in die Straßenbahn oder ins Flugzeug nehmen kann.

MAGURA wird 100

Der Fahrradkomponenten-Hersteller MAGURA in Bad Urach feiert dieser Tage seinen hundertsten Geburtstag. Die Firma gab ihren Brancheneinstieg um die Jahrhundertwende mit einem Fahrradgeschäft und einer Reparaturwerkstatt in Bad Urach. Nach vielen Jahren Fahrradabstinenz entdeckte sie in den 80er Jahren ihre Liebe zum Fahrrad neu. MAGURA entwickelte und platzierte 1987 auf dem Markt erfolgreich die Hydraulikbremse "Hydro-Stop". Seitdem wurden über 400.000 hydraulische Bremsen aus Bad Urach montiert. Inzwischen kam ein weiteres Produkt dazu - der elektroni-sche Radcomputer "Velotronic easy". Beide Erzeugnisse haben in der Fachpresse einen guten Namen.



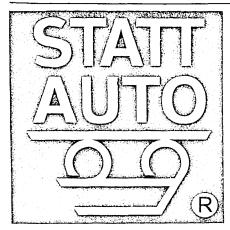
Hindernisrennen der Fahrradkuriere

Rund 400 Fahrradkuriere aus aller Welt darunter 30 Frauen, ermittelten vor einiger Zeit in Berlin ihren Champion. Sie mußten ein 16-km-Hindernisrennen durch die Innenstadt absolvieren. Die Strecke führte an Autoschlangen vorbei, über Baustellen, treppauf und treppab. Sechs Checkpunkte waren anzufahren. Als Clou mußte jeder Kurier ein rohes Ei transportieren. Ging es entzwei, gab es eine Strafrunde.

Inoffizieller Weltmeister wurde Andi Schneider aus Köln, der das Rennen nach knapp 30 Minuten beendet hatte. "Kuriere sind ein besonderes Völkchen, das ist nicht nur ein Job, bei dem man sich furchtbar schinden muß, sondern eine Lebensphilosophie", meinte Andreas Ott aus Frankfurt/Main.

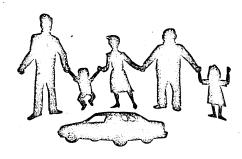
(nach DNN, 30.08.93)





Auto teilen pfiffige Idee!

Fahrrad + DVB + Fußweg + Auto



⇔ Was ist STATTAUTO?

Ein Projekt, dessen Ziel es ist, zur umweltfreundlichen Autonutzung beizutragen und den privaten Autoverkehr zu verringern Wir verstehen uns als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Nur für Wege, für die Bus, Bahn, Fahrrad usw. ungeeignet sind, soll ein Fahrzeug von STATTAUTO benutzt

⇒ Das ökologische Ziel

STATTAUTO versucht, den Autobestand und -verkehr zu verringern. Die Gründe, aus denen dies notwendig wird: Klimakatastrophe, Schrott- und Müllberge ..., sind Ihnen sicher weitgehend be-

⇒ Das wirtschaftliche Ziel

Die kostengünstige Autonutzung für Mitglieder als Alternative zum privaten Fahrzeug.

Als STATTAUTO-Mitglied bezahlen Sie geringe Gebühren für die Mitgliedschaft. Außerdem kommen am Anfang eine Aufnahmegebühr und eine Kaution auf Sie zu. Diese Kapitaleinlage verwendet STATTAUTO zur Finanzierung der Fahrzeuge. Sie wird Ihnen bei Austritt verzinst zurückerstattet.

Wenn Sie ein STATTAUTO benutzen, bezahlen Sie eine Nutzungsgebühr, die sich nach Nutzungsdauer und gefahrener Strecke richtet. Die Abrechnung wird Ihnen einmal monatlich zugestellt.

⇒ Das soziale Ziel

Unsere Gesellschaft zerfällt zunehmend in Besitzende und Habenichtse. Am Beispiel Auto wird das ganz besonders deutlich. Das gemeinsame Nutzen löst solche Gegensätze auf - die Teilnehmer haben kein Eigentum am Auto - und es steht ihnen bei Bedarf doch eins zur Verfügung.

⇒ Das Dilemma des Autofahrers

Einerseits kann er sein Auto nicht abschaffen, da er es für manche Fahrt wirklich braucht (Transporte, Ausflüge, Besorgungen u.ä.). Andererseits sind die Fixkosten (Versicherung, Abschreibung, Steuern, ...) seines Autos so hoch, daß er es auch dann benutzt, wenn er es nicht braucht (Arbeitsweg, Ausbildung, Kino/Theater). Denn sein Auto rostet auch dann vor sich hin, während er in der Bahn sitzt,

⇒ Ihre Vorteile: STATTAUTO löst dieses Dilemma

Als STATTAUTO-Mitglied bezahlen Sie (fast) nichts, wenn Sie nicht fahren; dafür etwas mehr, wenn Sie ein Auto benutzen. Sie werden sich also jede Fahrt überlegen - und das ist genau das, was unsere Umwelt braucht.

Sie sparen viel Geld, da Sie nur bezahlen, wenn Sie wirklich fahren.

Sie tun wirklich etwas für die Umwelt.

Sie wählen das Fahrzeug dem Zweck entsprechend (bei STATTAUTO: Kleinbus, Transporter, Campingfahrzeug, Solarfahrzeug, ...)

Sie haben keinen Ärger mit Versicherungen, Behörden, TÜV und Werkstätten.

Sie fahren immer neue und sichere Fahrzeuge.

Es entfällt die stressige Parkplatzsuche, da STATTAUTOS feste Standplätze haben.

⇒ Wie funktioniert STATTAUTO?

Sämtliche Dinge wie Finanzierung, Bereitstellung, Versicherung, Wartung, Organisation und Verwaltung übernehmen wir. Über Fahrzeugart, -größe und Nutzungsdauer (auch stundenweise) entscheiden Sie selbst.

Bei Bedarf buchen Sie telefonisch bei einer rund um die Uhr besetzten Zentrale ein STATTAUTO und

können dieses, in Ihrer Nähe stationierte, dann auch umgehend nutzen.

Getankt wird, falls nötig, mit einer bundesweit gültigen Tankkarte. Am Monatsende erhalten Sie eine Abrechnung über Ihre STATTAUTO-Nutzung.

In vielen deutschen Großstädten funktioniert STATTAUTO schon, ebenfalls in Österreich und in

Durch abgeschlossene Quernutzungsverträge können auch Sie diese Fahrzeuge nutzen. So reisen Sie bequem mit anderen Verkehrsmitteln zu einem fernen Ziel und können dort ein Fahrzeug günstig nutzen. Natürlich besteht auch die Möglichkeit, mit einem Dresdner STATTAUTO große Fahrten zu unternehmen

Laut ADAC benutzt jeder Autohalter sein Fahrzeug - Verzeihung: Stehzeug - durchschnittlich täglich nur eine Stunde, und 23 steht es herum!

Darum STATTAUTO - statt Auto.

⇒ Was sparen Sie bei STATTAUTO?

Kalkulieren Sie die jährlichen Kosten für den eigenen Pkw so:

(7.9)	Gebrauchtwagen	Neuwagen
<u> </u>	(DM 10.000,00)	(DM 25.000,00)
Abschreibung Werteverlust	1.700,00 DM	2.600,00 DM
Zinsverlust 5%	500,00 DM	1.250,00 DM
Haftpflicht	500,00 DM	500,00 DM
Teilkasko	100,00 DM	100,00 DM
Steuern	200,00 DM	200,00 DM
Wartung Pflege	50,00 DM	50,00 DM
=Fixkosten	3.050,00 DM	4.700,00 DM

Dazu können sie noch Kosten für Autoclub, Schutzbrief, Vollkasko, Garage usw. rechnen. Und dann sind Sie noch keinen Kilometer gefahren!

Benzin für 10.000 km bei Ver-	1.120,00 DM	1.120,00 DM
brauch 8 Liter		
Verschleißteile/Reparaturen	500,00 DM	180,00 DM
= Jährliche Gesamtkosten	4.670,00 DM	6.000,00 DM
entspricht pro Monat	389,17 DM	500,00 DM

STATTAUTO-Mitglieder fahren nach Berliner Erfahrungen nur noch 1/2 ... 1/3 soviel Auto und zahlen dabei rund 170,00 DM pro Monat. Dort teilen sich 1000 Mitglieder über 70 STATTAUTOS.

Was kostet nun STATTAUTO? Um Mitglied zu werden, zahlen Sie zunächst eine Kaution in Höhe von 1.000 DM* sowie 100 DM Aufnahmegebühr. Als monatlichen Beitrag entrichten Sie 10 DM. Nehmen wir an, Sie unternehmen einen dreistündigen Großeinkauf mit einem Citröen und fahren 20 km

Gesamt .	DM	11,00
20 km Fahrt á 0,25 DM	DM	5,00
3 Stunden Fahrzeugnutzung	DM	6,00

⇒ Was müssen Sie tun?

Sie füllen einfach das nebenstehende Formular aus, trennen es ab und schicken es in einem Fensterumschlag an die angegebene Adresse.

Sie erreichen uns im Organisationsbüro in der Regel dienstags von 15.00 bis 18.00 Uhr. Telefonische Voranmeldung erbeten!

STATTAUTO Dresden Car Sharing Peter Lohse Ludwig-Hartmann-Straße 9 01277 Dresden ★/Anrufbeantworter/Fax: Dresden 4 41 14 23

STATTAUTO Dresden befindet sich zur Zeit im Aufbau. Wir sind Mitglied im European Car Sharing.

Absender: Name: Straße: PLZ/Ort: STATTAUTO Dresden Car Sharing	☐ Bitte schicken Sie mir weitere Informationen ☐ Ich möchte Nutzer von STATTAUTO werdi Bitte senden Sie mir Aufnahmeunterlagen zu. ☐ Ich möchte STATTAUTO fördern ☐ ideell durch Mitarbeit ☐ finanziell (durch Kapitaleinlage von mine stens DM 1.000,00 oder Aufnahmegebu von DM 10,00) ☐ Ich ben einen Standalter zur Verfürmung et
Straße:	☐ Ich möchte STATTAUTO fördern
PLZ/Ort:	O ideell durch Mitarbeit
	O finanziell (durch Kapitaleinlage stens DM 1.000,00 oder Aufi
	DM 10,00)
STATTAUTO Dresden Car Sharing	 Ich kann einen Standplatz zur Verfügung st
Peter Lohse	len und diesen auch Obeaufsichtigen
Ludwig-Hartmann-Straße 9	☐ Ich möchte mithelfen, weitere Mitglieder
01277 Dresden	STATTAUTO zu finden.
	☐ Ich möchte künftig auch andere Dinge nutzen
	OLastenfahrrad OBoote OSurfbretter
	Oction relief to the control of the

0

Davon zur Zeit 80% Weitere Ermäßigungen für Studenten, Arbeitslose und Azubis

Alaunstraße soll die erste "Fahrradstraße" werden

Teil der Äußeren Neustadt ist als Tempo-30-Zone geplant

Äußere Neustadt. Der Traum eines jeden Radfahrers soll in Dresden Wirklichkeit werden: Straßen, auf denen Fahrräder den Vorrang gegenüber Autos genießen. Straßen, auf denen man mit seinem Drahtesel sicher und bequem rollen kann, während das motorisierte Volk mit schlappen 25 bis 30 km/h nebenher tukkert.

Die erste derartige "Fahrradstraße" soll in der Landeshauptstraße die Alaunstraße werden. Als Alternative zur stark befahrenen Königsbrücker Straße wollen die Verkehrsplaner das 850 Meter lange Stück zwischen Bautzner Straße und Bischofsweg radgerecht ausbauen. "Dazu gehören das Aufbringen von bituminösem Dünnschichtbelag und Fahrbahnmarkierungen", erklärte Beate Schüller von der Abteilung Straßenverkehrsplanung vor dem Neustädter Ortsbeirat. "Anstelle der in der StVO vorgesehenen Beschilderung werden quadratische Schilder mit einer weißen Grundplatte und Radweg-Zeichen sowie Zusatzschild Fahrradstraße aufgestellt."

Doch damit nicht genug. Gleichzeitig sollen die Stadtverordneten zustimmen, daß ein Teil der Äußeren Neustadt zur Tempo-30-Zone erklärt wird: das gesamte Geviert zwischen Königsbrücker Straße, Bischofsweg, Prießnitzstraße und Bautzner Straße. Die neue Fahrradstraße würde quer hindurchführen. "Wir erhoffen uns davon eine Erhöhung der Verkehrssicherheit", so Schüller.

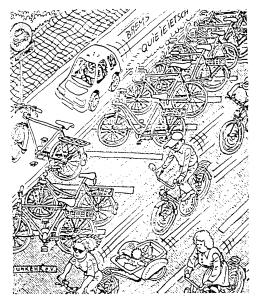
Damit die Radfahrer die Sicherheitszone auch sicher wieder verlassen bzw. befahren können, ist an der Einmündung Alaunstraße/Bischofsweg eine Ampel geplant. Von dort soll später einmal eine Radroute über den Alaun- zum Olbrichtplatz, Industriegelände bis rein nach Klotzsche führen. In umgekehrter Richtung ist an die Anbindung der Radstraße an die vorgesehene Radanlage Albertund St. Petersburger Straße gedacht.

Der Ortsbeirat und die Sanierungskommission Äußere Neustadt nahmen das Vorhaben positiv auf. "Zur Realisierung einer Tempo-30-Zone aber", gab Geschäftsführerin der Kommission, Sabine Müller, zu bedenken, "reicht allein die Beschilderung der Eingangsbereiche nicht aus." Es müßten auch an Abzweigungen innerhalb des Quartiers Schilder stehen. "Außerdem", so Ortsamtsleiter Dr. Manfred Künzel, "sollte die Kontrolle der Einhaltung gewährleistet sein."

Sabine Müller schlug darüber hinaus vor, die Tempo-30-Zone auf das nordöstlich angrenzende Gebiet um den Alaunplatz und die Kamenzer Straße auszudehnen. Für die Alaunstraße selbst plädierte sie für das Aufstellen von Fahrradabstellanlagen.

Geben die Stadtverordneten für das Projekt grünes Licht, dürfte die Radfahrer-Lobby einen entscheidenden Erfolg im Kampf um bessere Radverkehrsbedingungen errungen haben. Katrin Saft

(aus Sächsische Zeitung, 28. 10. 1993)

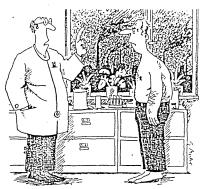


Radfahrer leben länger

Personen, die mindestens mehrmals wöchentlich radfahren, sind erheblich gesünder als
andere. Nach dem von Mayer Hillmann im
Auftrag der Britischen Gesellschaft fir
Medizin verfaßten Buch (Cycling - Towards
Health and Safety) erhöht körperliche
Bewegung beim Radfahren die allgemeine
Fitness und führt zu verschiedenen positiven physiologischen und psychologischen
Veränderungen. Die Lebenserwartung wird
verlängert. Betroffen sind insbesondere
Lungen- und Atemwegsfunktionen, Herz- und
Kreislauferkrankungen, Übergewicht und
mentale Erkrankungen.

Leichtes Radfahren verbraucht ca. 4 - 5 Kalorien/Minute. Diese körperliche Bewegung setzt stimmungshebende Endorphine frei und stärkt in einem gewissen Umfang Selbstvertrauen und Selbstachtung. Radfahrer sind wie alle anderen Verkehrsteilnehmer auch Luftschadstoffen ausgesetzt. Diese schrecken manchen vom Radfahren ab. Auch das Risiko, durch einen Verkehrsunfall getötet zu werden, gehört zur gesundheitsbeeinträchtigenden Seite des Radfahrens. Die von steigenden Kfz-Mengen ausgehende Bedrohung entmutigt Menschen radzufahren. In Großbritannien erleidet ein Radfahrer rein statistisch alle 330.000 km eine schwere Verletzung und alle 17 Mio km einen tödlichen Unfall. Daß die Fahrradnutzung insgesamt uneingeschränkt Förderung verdient, zeigt eine andere Kalkulation: Die durch Verkehrsunfälle verursachten "Lebenszeitverluste" betragen nur etwa ein Zwanzigstel der durch die verbesserte Gesundheit erwarteten Lebenszeitverlängerung.

(aus Forschungsdienst Fahrrad 180)



» besûnder leben , mein lieber! Hören be? besûnder leben!!«

Wetterschutz für Radfahrer und Fußgänger

Da Witterungseinflüsse zu den wichtigsten Einflußgrößen der Fahrradnutzung, des Zu-Fuß-Gehens und für die Wahl des öffentlichen Verkehrs gehören, muß auch die Stadtplanung auf das Bioklima Rücksicht nehmen, damit Autos weniger genutzt werden. Weil der Autoverkehr Maßstäbe setzt, sollte der Wetterschutz mindestens so gut oder besser sein als bei einer direkten Fahrt mit dem Auto. Im öffentlichen Raum sollten dabei auch die Umsteigeanlagen der öffentlichen Verkehrsmittel gegen Einflüsse der Witterung geschützt werden und gut erreichbar sein.

Radwege und Fußgängersysteme sollten zumindest teilweise witterungsgeschützt werden. Dabei sollten die wichtigsten direkten radialen Hauptrouten einer Stadt mit Vorrang ausgestattet werden. Abstellanlagen sollten Wetterschutz erhalten, und Lichtsignalanlagen mit einer Wartezeit von mehr als 40 Sekunden überdachtes Warten ermöglichen. Gute Angebote können Passagen für Fußgänger und Radfahrer bieten.

(aus Forschungsdienst Fahrrad 193)



Radfahren bei Neuschnee am Abend

22. November 1993. Dresden versinkt im Schnee. Der Weg nach Hause ist heute verwandelt. Die Straßen stehen mit Autos voll, die sich kaum einen Meter bewegen. Einige sind schräg an die Bordsteinkante geschoben, die meisten haben sich eingereiht. Ich laufe bequem zwischen ihnen hindurch. Nicht einmal beim Überqueren der Leipziger Straße muß ich warten. Auf dem Fußweg steige ich wieder aufs Fahrrad. Der Speichendynamo summt, ihn hält der Schnee nicht auf. Die Noppenreifen haften jetzt gut. Ich komme schnell voran. Als einziger. In gleicher Höhe mit mir klingelt sich eine Straßenbahn ihren Weg durch die Autoschlange. Dann bleibt auch sie zurück. Radfahren im Schnee. Keiner kommt fried-lich nach Hause. Nur ich. Und der Rad-

lich nach Hause. Nur ich. Und der Radfahrer, der mir entgegenkommt, lächelnd. Uns verbindet ein Geheimnis, das duftet nach Schnee. Rabe

Projekt "Lebensstreifen" findet Weizsäckers Interesse

Der von verschiedenen Seiten gemachte Vorschlag, einen Fernradwanderweg Lübeck-Hof anzulegen, der sich am Verlauf der früheren innerdeutschen Grenze orientiert, findet bei Bundespräsident Richard von Weizsäcker "großes Interesse". Das hat das Bundespräsidialamt dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) mitgeteilt, der den Plan als Projekt "Lebensstreifen" betreibt und gegenwärtig Kartierungsarbeiten durchführt. In dem Schreiben wird die Hoffnung auf einen positiven Fortgang des Projekts geäußert.

Dem ADFC, der sich seit 1990 mit dem Plan befaßt, liegen zustimmende Äußerungen zu dem Vorhaben von den Ministerpräsidenten aller angrenzenden Bundesländer vor. Auch die meisten Städte und Gemeinden haben lebhaftes Interesse bekundet. Die Trasse nutzt überwiegend das Wegenetz des früheren Sperrgebietes. Nur etwa 15 Prozent der Strecke führen über den einstigen Kolonnenweg. Kurze Passagen liegen im westlichen Zonenrandgebiet. Der strikt beachtete Naturschutz, die Topographie und die teilweise verschlungene Grenzführung machen oft ein Ausweichen in grenznahe Bereiche notwendig. Selbstverständlich ist eine Beschilderung vorgesehen. Die durch das Vorhaben ausgelöste infrastrukturelle Entwicklung kann mittelfristig nutzbringend für die Region realisiert werden.

13 Fahrräder im InterRegio

Die Fahrradmitnahme der Deutschen Bundes- und Reichsbahn boomt. 1992 steigerte sich die Fahrradmitnahmezahl laut DB um 18,6 % gegenüber 1991 auf 1.066.600 im Nah- und Fernverkehr. Die Einführung des vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) mitentwickelten Fahrradabteils im InterRegio-Zug wird gut angenommen. In den 160 InterRegio-Zügen bietet die Bahn acht Stellplätze im Fahrradabteil an, die vorab reserviert werden müssen. In 30 besonders nachfragestarken Zügen werden zwei Fahrradabteile eingesetzt.

Jetzt ist es dem ADFC gelungen, eine weitere Verbesserung der Fahrradmitnahme bei der Bahn zu erreichen. Ab sofort dürfen Gruppenreisende 13 Fahrräder in ein InterRegio-Fahrradabteil einstellen. Vorraussetzung ist, daß die Gruppe eine Mindestreiseentfernung von 200 Kilometern zurücklegt. Für die gewünschte Verbindung darf noch keine andere Reservierung vorliegen. Die Fahrradkunden erhalten bei Bestellung durch die Gruppe ein Merkblatt mit Hinweisen für ein zügiges Ein- und Ausladen der 13 Fahrräder, das vom ADFC mitentwickelt wurde. Ein Probelauf in Köln, durchgeführt vom ADFC, machte deutlich, daß 13 Fahrräder in der kurzen Haltezeit der InterRegios problemlos ein- und auszuladen sind. Der Preis für die Fahrradmitnahme bei Gruppenreisen beträgt 8.60 DM pro Rad.

Fahrrad-Diebstahlversicherung vor k.o.

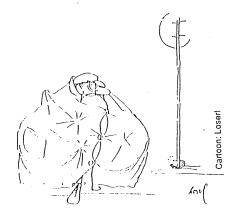
Der ADFC-Versicherungspartner "Die Vereinte" hat angesichts der Schadensentwicklung aufgegeben.

Neuabschlüsse sind nur noch bis zum Jahresende möglich und auch nur noch für Mitglieder, die schon ein Jahr im ADFC sind.

Andere Wege zu einer Fahrrad-Diebstahlversicherung:

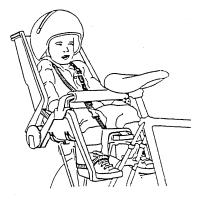
- Zusatzklausel in der Hausratversicherung
- spezielle Fahrradversicherung der Händler

Der ADFC arbeitet mit Hochdruck an einer neuen haltbareren Lösung. Weitere Informationen demnächst in der SPEICHE.



Sicherheitsprobleme mit Kinderfahrradanhängern? In den letzten Jahren sind eine Reihe spezieller Fahrradanhänger für den Transport kleiner Kinder ent-wickelt und auf den Markt gebracht worden. Auf den Straßen sind diese Anhänger mittlerweile keine Seltenheit mehr. Offenbar ist diese Methode, Kinder mitzunehmen, sicher, denn Berichte über Unfälle oder Sicherheitsprobleme sind beim. ADFC bisher nicht eingegangen. Die Hersteller von Fahrradanhängern sind an einer GS-Sicherheitsprüfung interessiert. Dafür gibt es jedoch keine Prüfvorschriften, denn das Produkt ist noch zu jung, als daß sich ein Normausschuß damit hätte befassen können.

Der ADFC möchte nun an einer praxisgerechten Prüfvorschrift mitwirken. Die Erfahrungen möglichst vieler Benutzer von Kinderanhängern sollen dabei einfließen: Wer Defekte erlebt hat, die zum Sicherheitsproblem wurden oder hätten werden körinen, sollte bitte bis 15. Dezember 1993 einen Bericht mit Angabe von Anhänger-Hersteller, Typ, Art des Fehlers und ggf. den Folgen an den ADFC schicken: ADFC, Kennwort Kinderanhänger, Postfach 10 77 47, 28077 Bremen.



Geht nicht! Darf nicht! Will nicht?

Argumentationshilfen zum Umgang mit Behörden Es sind anscheinend stets dieselben Taktiken und Argumente, mit denen Aktive allerorten von Politikern und Behörden zur Verzweiflung getrieben werden. Dies hat sich auf dem Herbsttreffen in einem Arbeitskreis gezeigt, bei dem typische Situationen in Rollenspielen dargestellt und analysiert wurden.

Eine Zusammenstellung von Taktiken und Argumenten, mit denen wir uns künftig besser durch den Behörden-Dschungel schlagen und unsere Ziele erreichen können, soll nun erstellt werden. Dazu brauchen wir Erfahrungen möglichst von "behördengeprüften" Aktiven. Wer einschlägige Erfahrungen und Tips hat, die anderen weiterhelfen können, bitte schicken an Ralf Boecker, ADFC Kassel, Brüderstr. 5, 34117 Kassel, Fax 0561/779794.

Neuerscheinungen/Neuauflagen
Praxis Verkehrserziehung - Arbeitshirten für den Unterricht,
Sekundarbereich I Geschichte Deutsch: Volker Briesa "Die
Entwicklung des Fahrrads, Ein Beitrag zur Sozialgeschichter
zu beziehen für 8 DM pius Porto/verpackung bei Rot-GeibGrün Lehrmittel, Postfach 3922, 38025 Braunschweig. Tel.
0531/8097-0-Fax 80907-21.
**Das Fahrrad - die ökologische Alternative?!* Dokumentation
einer Fachtagung kann gegen 4 DM in Briefmarken angefordert werden beim ADFC LV Saarland, Auf der Werth 9,
66115 Saarbrücken, T. 0681-45098.
**Fahrradsträßen - Straßen mit Zukunft. Möglichkeiten für eine
bessere Sicherung des Fahrradverkehrs Tagungsband zu
beziehen gegen 3 DM Porto beim ADFC Landesverband
NRW, Birkenstr. 48, 40233 Düsseldorf, Tel. 0211/675248
Fax 660248.

"Sicher auf dem Fahrrad" Nachdruck der Broschüre aus NRW von Verkehrsministerium und ADFC durch das Nieder-sächsische Ministerium ürt Wirtschaft, Technologie und Ver-kehr, Referat Offentlichkeitsarbeit, Friedrichswall 1, 20159

Hannover

**Rädwanderwege - Planung Enwurf, Bau' ng vom Niedersächsischen Verkehrsministerium Adresse s.o.

**Der GRÜNE PFEIL - eine unendische Geschichte Broschüre
gegen 10 DM in Briefmarken oder Rechnung zu beziehen bei
FUSS e.V. Exerzierstr. 20, 13357 Berin-Wedding, Tol
303/492/473 Fex 492/972

**Touristisches Radfahren in Sachsen ist eine Bruschüre, auf
die wir im Juran 72 binaruseen betan, Inswische Israelin

**Touristisches Radfahren in Sachsen ist eine Bruschüre, auf
die wir im Juran 72 binaruseen betan, Inswische Israelin

**Touristisches Radfahren in Sachsen ist eine Bruschüre.

Touristisches Radfahren in Sachsen' ist eine Bruschüra, auf die wir im Intern 72 hingemeisen hahen. Inzwischen liegen in der Bundesgeschäftsstelle 40 Einzelexemplare vor, die gegen Zusendung von 3 DM Porto angefordert werden können oder beim Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Ref. Fremdenverkehr, PSF 120937, 01008 Dresden köstenlos bestellt werden können. Der "Radfatgeber" E Katalog des Herstellers Utopia ist sehr informativ; er kann gegen Einsendung von 2 DM in Briefmarken bezogen werden bei Utopia-Fahrradmanufaktur, Eschberger Weg 1, 65121 Saarbrücken. "Das Land fährt fair" eine Broschüre der Landjugend zur Verkehrssituation in ländlichen Gebieten' für 7 DM plusporto zu bestellen bei Landjugendverlag, Drachenfelsstr. 23, 53604 Bad Honnef-Rhöndorf.

Ordnungsamt behindert Radfahrer

Arbeitsweise und Entscheidungen des Ordnungsamtes fanden in den letzten Monaten wiederholt Unzufriedenheit bei den Dresdner Radfahrern. Der Vorsitzende der IGR wandte sich deshalb jetzt mit einem Brief an den Amtsleiter. Hier der Wortlaut:

Sehr geehrter Herr Weiß,

mit Sorge beoachtet die IG Radverkehr Dresden, Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), wie durch die Arbeit Ihres Amtes für Radfahrer immer neue Barrieren, besonders in Form von Einbahnstraßen, errichtet werden. Auch an Baustellen werden die Interessen der Radler kaum wahrgenommen. Dadurch, daß viele Radfahrer diese in der Regel ungerechtfertigten Einschränkungen nicht annehmen, verschlechtern sich Ordnung und Sicherheit in unserer Stadt immer weiter und der Ruf Dresdens als fahrradunfreundliche Stadt wird gefestigt.

Um diese unheilvolle Entwicklung zu stoppen, hatten wir mit dem Leiter des Sachgebiets Verkehrsorganisation und Straßenrecht, Herrn Haberer, Konsultationen vereinbart, wenn neue Einbahnstraßen eingerichtet werden sollen. Leider wurde diese

Vereinbarung nicht eingehalten.

Wir konnten weiterhin feststellen, daß die Mitarbeiter Ihres Amtes dem Drängen der Bürger nach immer neuen Einbahnstraßen, zum Teil aus einem merkwürdigen Demokratieverständnis heraus, nur einen geringen Widerstand entgegensetzen. Uebersehen doch viele Bürger die Konsequenzen, welche aus den neuen Regelungen erwachsen (wachsende Unfallgefahr durch Erhöhung der Geschwindigkeit, veringerte Disziplin infolge fehlender Akzeptanz).

Leider ist auch unser Versuch, Sie mit unserer Ausstellung "Neuzeitlicher Radwegebau in Dresden" auf unsere Probleme hinzuweisen, gescheitert, weil diese aus Platzgründen in den

Räumen Ihres Amtes nicht gezeigt werden konnte.

Wenn man bedenkt, daß es Ihrem Amt bisher noch nicht möglich war, Mitarbeiter mit dem Fahrrad zu den regelmäßigen Ortsbegehungen zu senden, wodurch die Effektivität dieser Veranstaltungen unnötigerweise litt, braucht man sich nicht zu wundern, wenn die in diesen Ortsbegehungen getroffenen Vereinbarungen nicht ernst genommen werden. So warten wir auf die Umwidmung der Ostraallee schon seit etwa zwei Jahren!

So müssen wir leider feststellen, daß Ihr Amt entgegen dem Stadtverwaltung, erklärten Ziel der Dresden 211 Stadt zu machen, eine fahrradfreundlichen Verkehrspolitik längst nicht mehr zeitgemäß verfolgt, die ist, und eine umweltfreundliche Entwicklung in Dresden bremst.

Wir fordern Sie hiermit zu einer Stellungnahme und zum Nachdenken darüber auf, in welcher Weise ihr Amt mithelfen kann, die Landeshauptstadt Dresden zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu entwickeln.

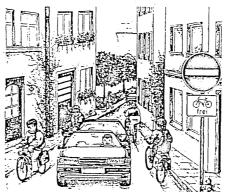
Hochachtungsvoll

Manfred Zweynert Leiter der IG Radverkehr Dresden

Radverkehr in Einbahnstraßen

In Saarbrücken wurden 1991/92 etwa 90 Einbahnstraßen für den Radverkehr durch das Zusatzzeichen "Radfahrer frei" in Gegenrichtung freigegeben, um den Radverkehr zu fördern. Mit der Öffnung sollte der Netzwiderstand für den Radverkehr verringert und das Radverkehrssystem beschleunigt werden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit, so Polizeihauptkommissar Jürgen Werle in der Polizeifachzeitschrift "Polizei, Verkehr, Technik", hat sich das "Saar-brücker Modell" nach über einjährigem Bestand bewährt. Nach den begleitenden Unfall- und Konfliktuntersuchungen durch die Polizei kam es im Bereich der Maßnahmen nur zu drei leichten Unfällen, bei denen ein Radfahrer leicht verletzt wurde. Nach den Erfahrungen der Polizei sind die Begegnungen auf Streckenabschnitten unproblematisch, weil die "Konfliktpartner" aufeinander zufahren und sich früh "Auge in Auge" registrie-ren. Die einzigen Konflikte gab es in der Anpassungszeit an Knotenpunkten.

So geschahen die einzigen drei polizeilich registrierten Verkehrsunfälle jeweils kurz nach Einführung der Regelungen. Problemzonen sind hier besonders die Rechts-vor-Links-Vorfahrt für gegenläufigen Radverkehr. Zur Ab-



Radfahrer in unechten Einbahnstraßen

DRESDNER AMTS BLATT Nr. 44/93

Das Straßen- und Tiefbauamt im Dezernat Bauverwaltung schreibt folgende Stellen aus:

Bauingenieur/in Verkehrsberuhigung Chiffre: 661001

Das Aufgabengebiet umfaßt:

- Mitarbeit bei der konzeptionellen Bearbeitung von Maßnahmen der Straßenraumgestaltung,
- Entwurf und Projektierung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen,
- selbständige Planungs- und Projektsteuerung sowie Koordinierung.

Erwartet werden Eigeninitiative. Einsatzbereitschaft sowie Entscheidungsfähigkeit im Aufgabengebiet.

Voraussetzung ist ein Fachhochschulabschluß der Fachrichtung Verkehrsbau oder im Verkehrswesen.

Die Stelle ist nach BAT-Ost, Vergütungsgruppe IV b, bewertet.

Bewerbungsfrist: 22. November 1993

Stadt Dresden sucht Verkehrsberuhiger/in

Es tut sich was im Dresdner Straßenund Tiefbauamt. Wir begrüßen schon heute die/den künftige/n Bauingenieur/ in für Verkehrsberuhigung und hoffen, daß sie/er etwas vom Radfahren versteht. Unsere Vision:

im Jahr 2000 gehört Dresden zu den "Cities for cyclists", und das heutige Straßen- und Tiefbauamt heißt dann "Amt für Verkehrsberuhigung, Rad/Gehwege und Straßenrück bau".



hilfe empfehlen sich Wartelinien oder Piktogramme. Außerdem kommt es zu Schnittstellenkonflikten beim Verlassen der Einbahnrichtung nach links (Linkseinordnungsgebot) oder beim Einfahren (zu weit nach links driften/Einfahrradius/Sichtbeziehung/Ruhender Verkehr). Das im Einzelfall an Knotenpunkten vorhandene Konfliktpotential kann durch deutlich angebrachte Beschilderung, Auffangradstreifen, Piktogramme oder bauliche Maßnahmen (Pforte/Schleuse) minimiert werden.

(nach Forschungsdienst Fahrrad 198)

Elbradweg Tolkewitz-Laubegast heimlich eingeweiht

Am 9. 11. hat der Leiter des Straßenund Tiefbauamtes, Reinhard Dietze, ohne die IG Radverkehr bzw. den ADFC dazu einzuladen, ein neues Teilstück des Elberadweges eingeweiht. Der Belag ist wieder eine Art sandgeschlämmter Schotterdecke mit querenden Kopfsteinstreifen ca. alle 10 Meter. Der Weg ist 2,50 Meter breit und soll 250.000-300.000 DM pro Kilometer gekostet haben. Der größte Teil davon wurde aus Fördermitteln bestritten.

Gebaut wurde das Teilstück vom Verein "Arbeit und Lernen" im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme. Im nächsten Jahr soll der Weg bis zur Stadtgrenze weitergeführt werden. Dazu ist eine Umfahrung der Laubegaster Fähre notwendig. In der anderen Richtung kommt 1994 die Strecke zwischen Cotta und Gohlis hinzu. Auf der Neustädter Seite ist der Weiterbau ebenfalls geplant.

Radfahrer blockierten Augustusbrücke

Rund 50 Radfahrer folgten am 6. 11. einem Aufruf der Gruppe WolfsPelz, für die Sicherheit der Zweiradfahrer auf Dresdens Straßen zu demonstrieren. Die Protestfahrt führte von der Kreuzkirche über den Albertplatz zur Augustusbrücke. Hier hielten die Demonstranten für einige Zeit den gesamten Autoverkehr in beiden Richtungen an. Wenn solche Aktionen auch nicht jedermanns Sache sind, Verständnis ist den vorwiegend jugendlichen Teilnehmern auf jeden Fall entgegenzu-

Fahrradkorso zum Novemberprogrom

bringen (siehe vorherigen Artikel).

Mit einem Fahrradkorso durch die Innenstadt erinnerten am ersten November-Wochenende rund 50 Dresdner an die Novemberprogrome von 1938. Unter dem Motto "Weg der Erinnerung" führte die Route zu Orten, die an die Verfolgung und Ermordung der Juden in Dresden erinnern. Beendet wurde die Tour an der Kreuzkirche, wo Überlebende des Holocausts zu Gesprächen bereitstanden. Veranstalter der Aktion war u.a. die Gesellschaft für Christlich-Jüdische Zusammenarbeit Dresden. (aus Dresdner Neueste Nachrichten)



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

Erscheinen: monatlich

Roman Rabe, Alttrachau 12, 01139 Jens Rudolph, Rehefelder Str.33, 01127 Dresden Vertrieb:

siehe GRÜNHORN-Impressum (für aktive Mitstreiter und ADFC-Mitglieder Jahresabonnement 15,-DM)

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

Tunnel vorm Hauptbahnhof unbezahlbar

Amläßlich der Planungsauslage zum Hauptbahnhof-Tunnel hat Dr. Zweynert im Namen der IGR noch einmal Widerspruch eingelegt. Gegenüber Vertretern des Stadtplanungsamtes verwies er auf die unverantwortlich hohen Kosten und die Folgen für den Verkehr, der über eine solche Verkehrsanlage in die Innenstadt gezogen wird.

Dr. Zweynert schlug stattdessen vor, von der Budapester Str. eine Abfahrt auf die Bayrische Str. einzurichten und auf diese Weise die Verbindung zwischen Budapester und Strehlener Str. herzu-

Radverkehrsanlagen St.Petersburger Str.

Am 15. 11. war die IGR zu einem Gespräch ins Stadtplanungsamt eingeladen. Anlaß war ein Auftag des Stadtplanungsamtes an die Planungsgemeinschaft Hannover, die beidseitig Radverkehrsanlagen im Zuge der St. Petersburger Str. zwischen Georgpl. und Albertpl. planen soll. Dr. Zweynert legte den Standpunkt der IGR dar: Der kombinierte Rad-/Gehweg über die Carolabrücke ist nur als Notlösung anzusehen. Bei geplantem Verkehrsrückbau auf dieser Strecke erwarten wir , daß der Radverkehr über Fahrradstreifen auf der Straße geführt wird. Als Fernziel ist eine Querung der St. Petersburger Str. in Höhe des Rathauses für Radfahrer zu ermöglichen. Notwendig sind außerdem Abfahrten zum Elbradweg von der Carolabrücke. Herr Kunath erklärte dazu, daß Abfahrten zum Elbradweg vorgesehen seien, daß es aber noch Probleme mit dem Denkmalschutz- und dem Naturschutzamt gäbe. Für die Westseite der Brücke bat

Umsetzung Begehungsbeschlüsse

Die IGR hat einen Brief an Herrn Dietze, Leiter Straßen- und Tiefbauamt. geschrieben und ihn aufgefordert, in einem dezernatsübergreifenden Gespräch den Erfüllungsstand der vereinbarten Maßnahmen bei Begehungen zum Radverkehr bekanntzugeben. Wenn er wüßte, wie niedrig der sei, würde er den Frust verstehen, den die Dresdner Radfahrer haben.

er noch um Vorschläge der Radfahrer.

Baustellenschaden Mordgrundbrücke

Die Baustelle an der Mordgrundbücke ist aufgehoben worden. Aber das Pflaste Pflaster wurde so unsachgemäß wieder eingesetzt, daß für vom Weißen Hirsch kommende Radfahrer große Gefahr besteht. Die IGR wird sich beim Straßenund Tiefbauamt beschweren.

Baufortschritt am Umweltzentrum

Am 1. 4. 1994 soll der erste Bauabschnitt des Umweltzentrums Dresden abgeschlossen sein. Das Fachwerkgebäude wird zur Zeit (teilweise) mit Lehmziegeln ausgefacht und mit Schilfrohr gedämmt.

Vom gegenüberliegenden Gebäude, in dem sich auch die IGR/ADFC-Geschäftsstelle befindet, kann der Baufortschritt sehr gut beobachtet werden.

Der Trägerverein des Umweltzentrums hat zwei neue Geschäftsführer. Gewählt wurden Karin Flachowsky und Peter Frank.

iretauto-Ausstellung in Dresden

Am 26. November wurde im Verkehrsmuseum eine Sonderausstellung "Tretautos" er-öffnet. Sie ist ein Gemeinschaftsprojekt mit dem Zentrum für Außergewöhnliche Museen München.

Der Begründer und Leiter des Zentrums fuhr im März diesen Jahres in einem Kinder-Tretauto über 623 km in 9 Tagen von München nach Dresden. Die Weltrekordfahrt soll eine Eintragung im Guiness-Buch erhalten. Im Zusammenhang mit ihr kamen die ersten Ausstellungsexponate ins Verkehrsmuseum. Die Ausstellung soll bis zum 27. 2. 1994

IGR empfich1t 8 Fahrrad-Ausflugstouren

Für eine Veröffentlichung durch die Dresdner Neuesten Nachrichten hat die IGR 8 Fahrradtouren-Vorschläge ausgearbeitet:

- Triebischtal
- Reinhardtsgrimma und Umgebung
- Weixdorf Medingen Coswig Dresden Großenhain Meißen
- ${\tt Niedersedlitz}$ ${\tt Kuckuckstein}$
- Moritzburg 12-Teiche-Tour Die Touren werden dieser Tage noch einmal von IG-Mitgliedern abgefahren. Einzelheiten in einer späteren SPEICHE.

IGR gestaltet Hauptbahnhof-Schaukasten

Die IGR gestaltet im Dezember erstmals den Schaukasten der Grünen Liga auf dem Hauptbahnhof. Schwerpunktthema ist natürlich Rad und Bahn.

Urlaubsplanung mit dem ADFC

Im Dezember erscheint das neue Programm von Velomobil - mit Urlaubsangeboten für Fahrradfahrer. Leser der Zeit-schrift "Radfahren" erhalten es als Beilage. In der Dresdner ADFC-Geschäftsstelle, Schützengase 18 wird es ausliegen, sobald es eingetroffen ist.

ADFC-Mitradelzentrale 1994

Wer 1994 als Quartiergeber für Radreisende im Verzeichnis stehen will, kann jetzt das nötige Formular ausfüllen. In der Dresdner ADFC-Geschäftsstelle liegen genügend bereit.

Die SPEICHE-Redaktion wünscht allen Lesen ein frohes Weih nachtest und einen guten Tritt ins New Jalr!

