

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

5. Jahrgang

Februar 2/1994

Termine für Fahrradfreunde

- Mi 02. 02. Dresden 19.00, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden, Thema: Beschilderung von Fahrradrouten in Dresden
- Fr 04. 02. Dresden (Uhrzeit im ADFC-Büro erfragen), Fahrradreparaturwerkstatt Kotyrba, Cossebauder Str. 34, Fahrradwintertour im Stadtgebiet (siehe Artikel "Projekt Winterradeln", unten)
- Sa 05. 02.)
- Mi 09. 02. Dresden 19.00, Umweltzentrum, Schützengasse 18, Dia-Vortrag "Alaska per Rad"
- Fr 11. 02. Dresden (Uhrzeit im ADFC-Büro erfragen), Fahrradreparaturwerkstatt Müller, Friebeistr. 9, Fahrradwintertour im Stadtgebiet (Genauerer siehe Artikel "Projekt Winterradeln", unten) - mit Fahrradverleih
- Sa 12. 02.)
- Mi 16. 02. Dresden 19.00, Umweltzentrum, Schützengasse 18, Leitungssitzung der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden
- Fr 18. 02. Dresden (Uhrzeit im ADFC-Büro erfragen), Fahrradreparaturwerkstatt Herre, Großenhainer Str. 184, Fahrradwintertour im Stadtgebiet (Genauerer siehe Artikel "Projekt Winterradeln", unten)
- Sa 19. 02.)
- Mi 23. 02. Dresden 19.00, Umweltzentrum Schützengasse 18, Vorbereitungstreffen Radfahrtag
- Fr 25. 02. Dresden (Uhrzeit im ADFC-Büro erfragen), Fahrradreparaturwerkstatt Päperer, Bautzner Landstr. 88, Fahrradwintertour im Stadtgebiet (Genauerer siehe Artikel "Projekt Winterradeln", unten)
- Sa 26. 02.)
- Mi 02. 03. Dresden 19.00, Umweltzentrum Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden
Thema: Radtourenempfehlungen für die Saison
- Fr 04. 03. Dresden (Uhrzeit im ADFC-Büro erfragen), Fahrradreparaturwerkstatt Riemer, Geblerstr. 4, Fahrradwintertour im Stadtgebiet (Genauerer siehe Artikel "Projekt Winterradeln", unten) - mit Fahrradverleih
- Sa 05. 03.)



Unsere Geschäftsstelle ist erreichbar unter:
ADFC Dresden
PSF 120509
01007 Dresden
Telefon: 2810175 / 2811959

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

Literatur rund ums Fahrrad
(Radverkehrs-Politik, -Planung, Technik, Karten, Tourentips, Zeitungen)
Unsere ADFC-Fahrradbibliothek ist zur Radlersprechstunde mittwochs geöffnet.

Projekt Winterradeln

Die ADFC Ortsgruppe Dresden führt ab sofort in den Wintermonaten wöchentlich zwei gemütliche Radwanderungen im Stadtgebiet durch (freitags mit Wiederholung am Sonnabend). Bei schlechtem Wetter (Schnee oder Eis) werden Spaziergänge auf verkürzter Route gemacht.

Der Start erfolgt jeweils an einer Fahrradreparaturwerkstatt, die vor Beginn auf Wunsch eine kostenlose Ueberprüfung des Rades und gegen Bezahlung kleinere Sofortreparaturen vornimmt. Ihren Abschluss finden die Touren im Umweltzentrum auf der Schützengasse oder vor einer Gaststätte, wo man sich vor dem Nachhausefahren nochmals aufwärmen kann.

Jede Tour vermittelt Informationen über die (zum Teil neuen) Radverkehrsanlagen in unserer Stadt, über Aktivitäten des ADFC und über interessante Punkte am Radwegrand. Jede Tour beginnt 10 Uhr und dauert 1-2 Stunden. Die Routen werden so ausgewählt, daß möglichst wenig Konfliktpunkte auftreten, jedoch hat jeder Teilnehmer Eigenverantwortung für sich und sein Fahrzeug. Es werden keine Geschwindigkeitsrekorde angestrebt!



Radverkehrsführung hinterm Neustädter Bf.
ein Schildbürgerstreich

Den zahlreichen Beispielen, wo in den letzten Monaten mit viel materiellem und finanziellem Aufwand neue Radverkehrs- (behinderungs)trassen gebaut wurden, hat das Straßen- und Tiefbauamt nun ein weiteres folgen lassen:

An der Einmündung der Eisenbahnstr. in die Hansastr. wird der Radfahrer, der geradeaus in die Hansastr. weiterfahren will, in kühnem Linksschwenk über die Eisenbahnstr. geschickt, dann auf der linken Seite (weiterhin im Radgegenverkehr) etwas längs der Hansastr., um diese nach ca. 20 m wieder zu kreuzen, damit er dann nach dem 4. Schwenk so weiterfahren kann, wie er es eigentlich gleich zu Anfang wollte. (siehe Lageplan)

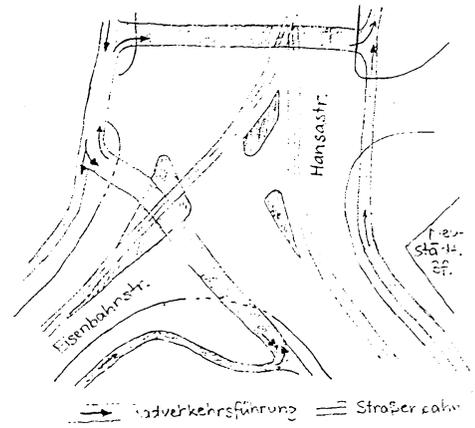
Diese Art Lenkübungen und Unfalltests haben wir Radfahrer nicht so gern, weshalb im November beim STA Geradlinigkeit (im doppelten Sinne) angemahnt wurde.

Herr Gräfe sah sich außerstande etwas zu ändern, versprach aber Prüfung und Rückantwort.

Als diese ausblieb, erfuhren wir auf Nachfrage, daß inzwischen 2 Beratungen (zu denen die IGR als Veranstalter gleich gar nicht eingeladen wurde) stattgefunden hatten, in denen die direkte Querung (wie die Straßenbahneinrücke) als nicht (mehr) möglich abgelehnt, das projektierte "Labyrinth" bestätigt wurde. Einzige Änderung: aus einer 160° Spitzkehre (!) an der Brücke wurde eine Linksbogenkurve.

Dieses Ergebnis war uns Anlaß, den Leiter des STA, Herrn Dietze zu informieren.

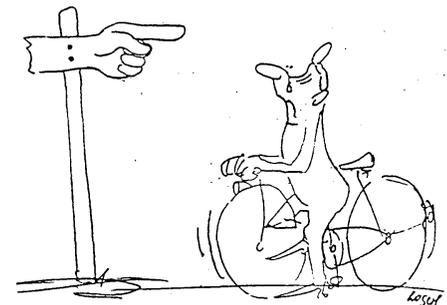
Er kam nach Besichtigung zu dem Ergebnis, daß die Fragen nun vollständig gelöst sind und für den "Durchschnittsrädler" keine Probleme mehr erkennbar sind. Lest selbst....



**Die Kreuzung
Nürnberger Str. /
Budapester Str.**

soll im Zuge des Umbaus der Nossener Brücke erweitert werden. Entgegen der Interessen der Radfahrer plant das Straßen- und Tiefbauamt eine Radweg-Anlage ähnlich der "starrten Schiene". *) Weil diese "Lösung" einen Wissensstand repräsentiert, der in den 70er Jahren aktuell war und heute nicht mehr angewendet wird, hat sich die IG Radverkehr mit einer Eingabe an den Amtsleiter des Straßen- und Tiefbauamtes, Herrn Dr. Dietze, gewandt mit der Forderung, eine moderne Lösung anzustreben.

*) Beispiel für "Starre Schiene": Kreuzung Ackermannstr. / Zellescher Weg



IGR kritisiert erneut neue Radwege

Mitglieder der IGR kritisierten zum x-ten Mal die zum Teil unzumutbare Ausführung neuer Radverkehrsanlagen. Herr Kloß (Straßen- und Tiefbauamt) machte in der IGR-Versammlung am 5. 1. nicht die Planung sondern die ausführenden Baubetriebe verantwortlich. IGR-Mitglieder wiesen auf die Möglichkeiten hin, Nachbesserungen bei der Abnahme einzufordern. Herr Kloß gab daraufhin zu, daß die (städtischen) Bauleiter nicht im erforderlichen Maß auf eine fahrradgemäße Bauausführung achteten, ja daß nicht einmal eine Probefahrt mit dem Fahrrad stattfindet.

Herr Schütze von der IGR bot ihm daraufhin erneut an, daß die IGR neue Radwege vor der Abnahme abfährt oder an der Abnahme teilnimmt. Herr Kloß ließ dieses Angebot erneut unbeantwortet.

Dezernat für Bauverwaltung
Straßen- und Tiefbauamt

Dresden, 03.01.1994
66.0

Radfahrerverkehr am Knoten Hansastr. / Eisenbahnstr.

Sehr geehrter Herr Schütze,

ich habe Ihre telefonische Nachfrage zu o.g. Anliegen zum Anlaß genommen, mir den Knotenpunkt selbst anzuschauen.

Zunächst muß ich vorausschicken, daß in der ersten Dezemberdekade 1993 der Knoten hinsichtlich der sicheren Abwicklung des Radverkehrs nochmals unter Federführung des Ordnungsamtes und unter Beteiligung des Stadtplanungsamtes und des Straßen- und Tiefbauamtes überarbeitet wurde. In der im Einvernehmen dieser drei Ämter nunmehr gewählten Lösung sehe ich zu allererst sicherheitsrelevante Fragen als vollständig gelöst an, kann aber für den "Durchschnittsradfahrer" auch nach der Ortsbesichtigung kein Problem mehr erkennen.

Ich danke Ihnen für Ihren Hinweis.

Mit freundlichen Grüßen

[Signature]
HD Dr.-Ing. Dietze
Amtsleiter

Herr Dietze, wir sind noch dabei, das Grandiose dieser Lösung zu erahnen, möchten jedoch nicht versäumen, Radfahrer, Planer und andere in und außerhalb Dresdens an diesem (rad) bahnbrechenden Projekt teilhaben zu lassen. So etwas darf nicht unbeachtet bleiben. Und wir wünschen uns ähnliche Trassenführungen für den Autoverkehr bei Ihren Tunnel-, Brücken- und sonstigen Straßenbauvorhaben.

W. Schütze

Radverkehr im Dresdner Haushaltplan

Der Haushaltplan der Stadt Dresden, über den wir in der November-SPEICHE bereits berichteten, sieht folgende Ausgaben für den Radverkehr im Jahr 1994 vor:

- kombinierter Rad/Gehweg Südseite der Leipziger Str. zwischen Oschatzer Str. und Puschkin-Pl. - 600.000 DM
- Radverkehrsanlage Güntzstr./Sachsenpl. zwischen Holbeinstr. und Käthe-Kollwitz-Ufer - 200.000 DM
- Fahrradrouten Gorbitz - Stadtzentrum, erster Bauabschnitt Gorbitz - Rudolf-Renner-Str. - 200.000 DM
- Radweg Käthe-Kollwitz-Ufer im Bereich Volksfestgelände - 250.000 DM
- Elberadweg Richtung Heidenau, Beginn in Dresden West - 150.000
- Fahrradabstellanlagen - 50.000 DM.

Straßen- und Tiefbauamt zu Vorhaben

Herr Kloß vom Straßen- und Tiefbauamt (zuständig für Radverkehr) informierte auf der IGR-Versammlung am 5. 1. 1994 über die oben genannten Radverkehrs-Bauvorhaben der Stadt Dresden in diesem Jahr.

Für die Leipziger Str. erfolgt zur Zeit die Detailplanung. Das Grünflächenamt hat durchgesetzt, daß auf dem zu bauenden Rad/Gehweg kein ruhender Verkehr mehr untergebracht wird, denn bei der Leipziger Str. handelt es sich in diesem Abschnitt um eine zu schützende Allee mit seltenen Baumarten. Probleme sieht Herr Kloß mit dem Grünflächenamt auf der Südwestseite des Sachsenplatzes. Hier soll der Radverkehr auf dem Fußweg geführt werden (nur der Geradeausverkehr). Der Fußweg müßte dafür verbreitert werden, was das Grünflächenamt wegen der Bäume dort ablehnt.

Die Verlängerung des Radweges am Käthe-Kollwitz-Ufer soll hinter einem 2 m breiten Baumstreifen erfolgen. Der Elberadweg sollte 1994 auch rechtselbig weitergebaut werden. Eine genaue Terminierung ist laut Herrn Kloß inzwischen aber schwierig, weil im Bereich des Körner- und Wiesenweges kurzfristig Trinkwasserleitungen verlegt werden sollen.

Zusammenarbeit mit der Zweirad-Mechaniker-Innung

Am 20.01. fand ein Gespräch zwischen dem Vorsitzenden der Dresdener Zweirad-Mechaniker-Innung, Herrn Herre und dem Vorsitzenden der IG Radverkehr, Herrn Dr. Zweynert, statt. Es wurden folgende Vereinbarungen getroffen:

1. Der ADFC erhält Gelegenheit, auf einer Versammlung der Zweirad-Mechaniker-Innung über Ziele und Aufgaben des ADFC zu sprechen.
2. Es wird angestrebt, daß der ADFC gemeinsam mit der Zweirad-Mechaniker-Innung und der Chemnitzer Fahrradfabrik Diamant auf der Verbrauchermesse am Wochenende nach Ostern auftritt.
3. Die Firma Zweirad-Center Jürgen Herre wird auf einer Versammlung des ADFC (im Mai oder Juni) ein Diamant-Stadtrad vorstellen.

Elberadweg und Ämterstreit

Um den neugebauten Elbradweg am Johannstädter Ufer gibt es einen z.T. unsachlich geführten Streit zwischen dem Straßen- und Tiefbauamt und dem Umweltamt der Stadt Dresden. Und wir als Interessenvertreter der Radfahrer werden nur ab und zu gefragt. Deshalb habe ich auch unseren Standpunkt an die Zeitungen gegeben: Die "Sächsische" hat am 28.12.93 eine stark verkürzte Darstellung gebracht. Deshalb sollen die SPEICHE-Leser unmittelbar informiert werden, zumal das November-"Grünhorn" auf Seite 4 hier auch eine teilweise falsche Begriffsbildung übernommen hat.

Auf dem linkselbischen Radweg ab Blauen Wunder elbabwärts rollt man auf wunderbarem Kleinpflasterweg, gegen den nichts einzuwenden ist. Bei starkem Begängnis schränkt die Rücksicht auf Fußgänger die Geschwindigkeit natürlich ein. Der Splittweg mit groben Pflasterbrücken im Anschluß daran bis zur Kleingartenanlage ist nicht mit der vom Umweltamt mit Zustimmung des ADFC geforderten "Sandgeschlämmten Schotterdecke" versehen worden. Es handelt sich vielmehr um einen zementverfestigten Splittbelag. Hier hatte die Umweltbehörde der Stadt mit Zustimmung des ADFC von einer Asphaltdecke abgeraten. Die groben und beim Fahren hinderlichen Pflasterbrücken sind völlig unsinnig. Ich weiß, daß die Natur schutzbehörde seinerzeit für Wegstrecken, wo eine bituminöse Decke landschaftsverträglich ist, Pflasterbrücken als Übergangsmöglichkeit für Pflanzen und Getier gefordert hatte. In dem hier betrachteten "sensiblen Bereich" jedoch war die sandgeschlämmte Schotterdecke vereinbart, und diese ist im Verantwortungsbereich des Straßen- und Tiefbauamtes dann in unsachgemäßer Form projiziert und von der beauftragten Baufirma mehr schlecht als recht gebaut worden. Dabei wurde auch die Rasenfläche in rücksichtsloser Weise befahren und damit beschädigt.

Wir wollen nicht bestreiten, daß der Weg durch den Neubau inzwischen befahrbar geworden ist. Das Weihnachtshochwasser hat dem Radweg nicht geschadet. Die laut Sä.Z vom 28.12.93 von Herrn Kloß (Straßen- u. Tiefbauamt) gemachte eilfertige Behauptung: "So ein Belag geht nicht am Elbufer" läßt deutlich die Absicht erkennen, daß in Zukunft nur noch die technologisch leicht herstellbaren (wahrscheinlich auch ökonomisch lukrativen) Bitumenwege gebaut werden sollen. Leider wird diese Tendenz noch durch Richtlinien von Bezirks- und Landesverwaltung gestützt. Auf jeden Fall ist die in besagtem Sä.Z-Artikel gemachte Schlußfolgerung, nun müsse der vorhandene Belag durch Asphalt ersetzt werden, absurd. Eine solche Verschwendung von Geldern können wir nicht akzeptieren.

Ein gut gebauter Sand-Schotter-Weg überdauert Jahrzehnte, wenn das Befahren mit Kraftfahrzeugen wirksam verhindert wird, auch wenn ab und zu das Hochwasser ohne besonders starke Turbulenzen darüber fließt. Das beweist das rechtselbische Stück zwischen Saloppe-Waldschlößchenkurve-Drachenschänke. Leider sind Reste dieses guten Beispiels zu sehen. Größter Übeltäter ist dort die Herz-Kreislauf-Klinik CCD, Bautzner Straße 96. Man sollte sich bemühen, für Ausbesserungen und Neubau Firmen heranzuziehen, die mit Sachverstand und geeigneten Materialien gute Beispiele schaffen.

Wir sind für den Radwegbau, aber nicht um jeden Preis. Die weitgehende Schonung und Erhaltung des Landschaftsbildes bei Berücksichtigung von Sicherheitsinteressen der Fußgänger und Radfahrer hat für uns Vorrang.

H.Droßel, Gruppe Elbradweg

...rauf aufs Rad!

24. Jugendwettbewerb der Volks- und Raiffeisenbanken: Umdenken und Umlenken im Verkehr

Der Wettbewerb startete Anfang Januar und läuft bis zum 25. März 1994. Er richtet sich an Kinder und Jugendliche von der 1. bis zur 13. Jahrgangsstufe mit unterschiedlichen Aufgabenstellungen. Begleitend gibt es eine Unterrichtseinheit Verkehr und einen Film "Fahrziel Zukunft - Wege aus dem Verkehrschaos". Weitere Infos über die beauftragte Agentur: Dynewski PR GmbH, Königswinterer Str. 175, 53227 Bonn, Tel. 02223-21041 oder Herrn Hartl Tel. 0228-509265.



TTH
RAD 94

**MALTA-
TUNESIEN-
CHINA-
SCHWEDEN**

Per Rad Natur & Kultur erleben

TTH - Wolferskamp 27
22559 Hamburg
Tel. 040/ 81 18 63
Fax 040/ 81 24 70

250 DM Spende für IGR

Zum zweiten Mal 250 DM hat Dr. Hunger der IG Radverkehr gespendet. Der Verkehrsingenieur, der über den Radverkehr promoviert hat und vor der Wende kurzzeitig Dresdens oberster Verkehrsplaner war, leitet jetzt ein eigenes Planungsbüro, das unter anderem an der Projektierung des Elberadweges beteiligt ist.

Ordnungsamt weist IGR-Vorwürfe zurück

In seiner Antwort auf den Brief der IGR (siehe letzte SPEICHE) schreibt Herr Weiß, amt. Leiter des Ordnungsamtes, daß die Konsultationsvereinbarung mit der IGR bei Neueinrichtung von Einbahnstraßen 1993 nicht anzuwenden war, weil "den Radlern (entweder) in zumutbarer Entfernung die Gegenrichtung... zur Verfügung stand" oder aber die Einbahnstr. für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet wurde. Die Forderung der IGR, Ortsbegehungen zur Verbesserung des Radverkehrs mit dem Fahrrad durchzuführen, weist er zurück. "Vielmehr ist für den Ortswechsel eine für jeden Teilnehmer erfüllbare Fortbewegungsart anzustreben." Die Radverbindung Ostraallee - Sophienstr. wurden nach seiner Aussage vom Ordnungsamt bestätigt und am 24. 5. 93 an das Stadtplanungsamt zur Veranlassung zurückgegeben.

Dresdnerin gewinnt Fahrrad

Ina Hultsch, Dresdner ADFC-Mitglied, hat in der bundesweiten Aktion der BARMER Ersatzkasse "1000 km für die Gesundheit" eines von 30 verlostten 1500 DM teuren Cityfahrrädern gewonnen. Immerhin 15.000 RadfahrerInnen hatten sich an der Aktion beteiligt, die vom ADFC unterstützt wurde.

100 % Aufschlag für Fahrradkartenkauf im InterRegio entfällt

Seit 1. 11. 1993 ist auf Drängen des ADFC von DB/DR die Regelung aufgehoben worden, wonach für die Fahrradmitnahme im InterRegio ohne Reservierung zwei Fahrradmitnahmekarten gelöst werden mußten. (aus ADFC intern 75)

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Interim, Schützenstraße 43, 01067 Dresden
Vertrieb: Jens Rudolph, Rehfelder Str. 33, 01127 Dresden

Preis: siehe GRÜNHORN-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.

Studie "Mobilität in Dresden" liegt vor

Der Dresdner Dezernent für Stadtentwicklung, Ingolf Roßberg, hat bei SOCIALDATA, Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung München eine Studie zur Mobilität in Dresden erarbeiten lassen. Die Ergebnisse der Untersuchung liegen jetzt in drei Broschüren vor (1. Verhalten, 2. Einschätzungen, 3. Chancen für Verhaltensänderungen), die im ADFC-Büro Fahrradbibliothek eingesehen werden können.

Die für Fahrradfahrer interessantesten Zahlen sollen im folgenden vorgestellt werden.

1. Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel an der Zahl aller Wege, die die Dresdner Bevölkerung an einem Tag zurücklegt siehe Graphik.
2. Private Dresdner Pkw werden an einem Tag durchschnittlich nicht mehr als 48 Minuten genutzt.
3. Die durchschnittliche Besetzung eines privaten Dresdner Pkw beträgt nur 1,4 Personen.
4. 20% der privaten Dresdner Pkw-Fahrten enden spätestens nach 2,4 km. Das ist die durchschnittliche Entfernung für eine Fahrradfahrt. Pkw und Fahrrad erreichen dabei gleichermaßen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von genau 10 km/h.
5. Bei allen Dresdner Bevölkerungsgruppen außer den männlichen Erwerbstätigen beträgt die Nutzung der umweltverträglicheren Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, Öffentl. Personennahverkehr=ÖPNV) über 50% (Kinder unter 6 Jahre 51%, in Ausbildung Befindliche 72%, RentnerInnen 76%, Hausfrauen und -männer 55%, weibliche Erwerbstätige 56%. Für die erwerbstätigen Männer liegt sie nur bei 34%. Deren Anteil an der Gesamtbevölkerung beträgt ca. 25%, leider stellen sie aber den weitaus größten Teil der Meinungsbildner.

6. Der Verkehr wird von 76% der Dresdner Bevölkerung als kommunales Problem gesehen und rangiert damit an erster Stelle vor Wohnen und Arbeit!

7. Die Zunahme des Straßenverkehrs betrachten 82% der Dresdner als negative Entwicklung (bei den Meinungsbildnern nur 54%).

8. Das Unfallrisiko für Radfahrer in Dresden wird von 97% der Bevölkerung als hoch eingeschätzt.

9. 43% der Dresdner Bevölkerung sind der Meinung, daß der Motorisierte Individualverkehr=MIV stärker reduziert werden muß. Nur 13% befürworten jedoch eine stärkere Förderung des MIV.

10. Wenn sich die Verkehrsplaner bei der Verkehrsförderung zwischen MIV und einer anderen Verkehrsart entscheiden müssen, so befürworten die Dresdner mehrheitlich immer die Förderung der anderen Verkehrsart (bei ÖPNV 94%, Fuß 75%, Radverkehr 61%).

11. 91% der Einwohner würden eine autoarme Innenstadt (nur für Anlieger frei) befürworten.

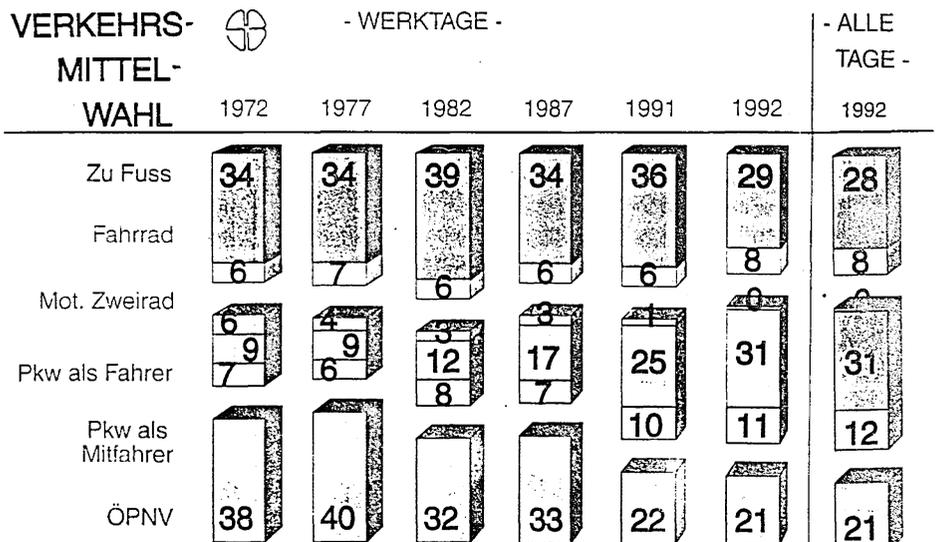
12. Für 56% aller Pkw-Fahrten bis 3 km könnte ein anderes Verkehrsmittel eingesetzt werden. Das heißt, in diesen Fällen gibt es keine objektiven Hinderungsgründe. Die Entscheidung für den Pkw geschieht aufgrund einer negativeren subjektiven Einstellung zu den anderen Verkehrsarten oder zufällig.

13. Die 21% objektiv auf das Fahrrad verlegbaren Pkw-Fahrten werden zu 40% mit mangelnder Akzeptanz des Radfahrens in Dresden, zu 16% mit einer Zeiteinsparung bei Pkw-Nutzung, zu 12% mit einem höheren Komfort des Autofahrens und zu 11% mit der fehlenden Infrastruktur für Radfahrer begründet.

14. Würde nur in jedem vierten möglichen Fall der Umstieg aufs Fahrrad erfolgen, würde sich der Pkw-Binnenverkehr (Start und Ziel in Dresden) um 5% reduzieren.

15. Nur bei einer integrierten Förderung aller umweltschonenden Verkehrsarten kann der Radverkehr in Dresden bis 1995 von derzeit 8 auf 11% erhöht werden.

Die Studie kann in der ADFC-Geschäftsstelle eingesehen und ausgeliehen werden.



Quelle: 1972-1991 SV - Städtepegel und SOCIALDATA