

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

5. Jahrgang

Juni 6/1994



Termine für Fahrradfreunde

- Mi 01.06. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden
- Fr 03.06./ Sa 04.06. Dresden 10.00 Uhr, "Projekt Frühlingsradeln" Fahrradwerkstatt Pietzsch, Tharandter Str. 21
- So 05.06. Dresden 6. Dresdner Radfahrtag 9.00 Uhr/10.00 Uhr: Treff zu den Sternfahrten
- So 05.06. Radeberg 9.00 Uhr, Röderbrücke, Stolpener Str. Auf Radwegen um Stolpen
- Fr 10.06./ Sa 11.06. Dresden 10.00 Uhr, "Projekt Frühlingsradeln" Fahrrad-Service Kluge, Struppener Str. 26
- So 12.06. Dresden 9.00 Uhr, Gasthof "Deutsche Eiche", Klotzsche Radwanderung durch die Lausnitzer Heide
- Mi 15.06. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum Schützengasse 18, Leitungssitzung der ADFC-Ortsgruppe (IGR) Dresden
- Fr 17.06./ Sa 18.06. Radebeul 10.00 Uhr, "Projekt Frühlingsradeln" Fahrradwerkstatt Burkhardt, Karlstr. 12a
- Sa 25.06./ So 26.06. Dresden Elbhangfest - mit autofreier Zone
- So 26.06. Dresden 9.00 Uhr, ehem. Gaststätte Nordpol, Kamenzer Str./Nordstr. Durch die Dresdner Heide
- So 03.07. Radeberg 8.00 Uhr, Marktplatz Radeberg Zum Saurierpark nach Kleinwelka
- So 03.07. Coswig 9.00 Uhr, Gasthof Auer Badefahrt zum Dammühlenteich

Vorschau

- Mi 06.07. Dresden 7. Geburtstag der IGR bei schönem Wetter im Grünen - Treffpunkt: 18.00 Uhr Umweltzentrum Schützengasse 18 bzw. 19.00 Uhr am künftigen IGA-Gelände (Pieschener Allee)

Unsere Geschäftsstelle ist erreichbar unter:

ADFC Dresden
PSF 120509

01007 Dresden

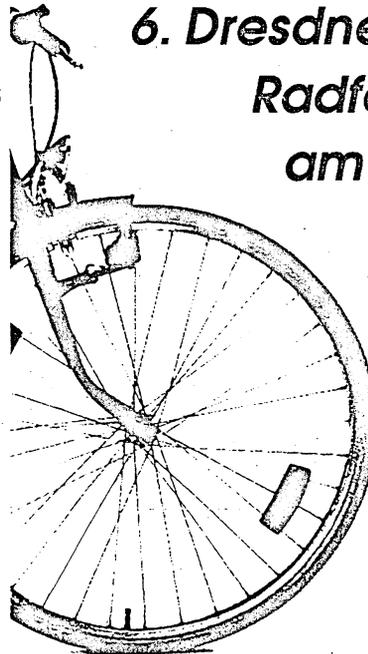
Telefon: 2810175 / 2811959



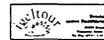
Literatur rund ums Fahrrad
(Radverkehrs-Politik, Planung, Karten, Technik, Tourentips, Zeitungen)

Unsere ADFC-Fahrradbibliothek ist zur Radlersprechstunde mittwochs geöffnet.

6. Dresdner Radfahrtag am 5. Juni 1994



unterstützt durch:



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

OB-Wahl am 12. Juni

In wenigen Tagen ist es soweit - die Dresdner bestimmen erstmals in einer Direktwahl ihren Oberbürgermeister. Welcher der angetretenen 9 Kandidaten das Rennen gewinnt, scheint weniger klar als der umgekehrte Sachverhalt. Wenigstens drei von ihnen wird wohl jeder als krasse Außenseiter abtun und dabei seine Namen nennen. Die bereits als Politiker bekannten haben ohne Zweifel die größeren öffentlichkeitswirksamen Anteile verbucht. Verschiedenste Resonanzfaktoren der Wahlbürger wie Politikinteresse und -verständnis, soziales Umfeld und nicht zuletzt das Alter entscheiden in der Bevölkerungszusammensetzung, ob die Kandidaten der etablierten Parteien dadurch chancenreicher sind als ihre parteilosen Mitkonkurrenten.

Wer trotzdem immer noch wissen will, ob die neuen Amtsanwärter bessere Entscheidungen verheißen, als der jetzige Inhaber durchgesetzt hat bzw. durchzusetzen gedenkt, kann - so es eines gibt - das Wahlprogramm der in Frage kommenden Personen zu Rate ziehen. Das Gebiet "Fahrrad, Verkehr und Umwelt" kommt dabei unterschiedlich hinsichtlich Umfang und Glaubwürdigkeit weg. Die Freien Bürger haben ein herausragend einfaches Konzept: Zuerst der ÖPNV (leistungsfähig und bezahlbar) - die verbleibende Verkehrsfläche wird gleichberechtigt zwischen Fußgänger, Rad- und Autoverkehr aufgeteilt. Hat sich Reinhard Keller neuerdings dem Straßenrückbau verschrieben?

Bei oberflächlicher Betrachtung sind sich ja im Prinzip alle einig: ÖPNV, Fußgänger und Radverkehr müssen gefördert, motorisierter Individualverkehr (MIV) soll - zumindest aus der Innenstadt - zurückgedrängt werden. Interessant wird es in den Details, so welche genannt werden. Was unterscheidet ein gutes Radwegenetz (Roßberg, FDP) von einem Haupt-Fahrradnetz (Dr. Leonhardt, SPD)? Eindeutiger äußern sich die CDU, die den Fahrrad-unabhängig vom Kfz-Verkehr führen will (Rad weg?) und die PDS, nach deren Meinung die Radwege auf die Hauptverkehrsstraßen gehören. Radfahren ist nach unserer Meinung zwar auch Freizeitvergnügen, aber im Alltag führen die kürzesten Verbindungen nun einmal über Straßen. Wer diese beanspruchen darf, darüber läßt das Kommunalprogramm des jetzigen Oberbürgermeisters Dr. Herbert Wagner kaum einen Zweifel. So ist als einzige Unterstützung des Anspruches "Vorrang für den ÖPNV" die Realisierung separater Straßenbahngleiskörper zu lesen. Angesichts der diskutierten Einschränkung des Nachtverkehrs weder über die Frage der Zuschüsse (SPD-Lösung "Rettet die Dresdner Straßenbahn!") bis hin zur Einführung einer Verkehrsabgabe (PDS) noch zu Maßnahmen nachhaltiger Attraktivitätssteigerung - z.B. dichter Takt, Tarifverbund, Ampelvorrang (FDP, SPD, Freie Wähler) - oder gar Netzergänzungen/-erweiterungen (PDS) ein Wort zu verlieren, zeigt schon eine gewisse Ignoranz.

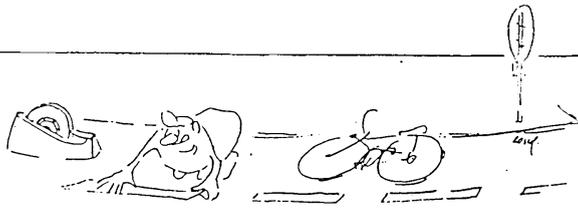
In gleicher Weise überzeugend sind der OB und seine Mitstreiter um die Förderung des Zu-Fuß-Gehens bemüht. Nicht gleich mit einer Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung wie PDS und SPD (Alaunstraße - Hbf bzw. Pirnaischer Platz - Bhf Mitte), gleich gar nicht dem Pauschalversprechen neuer Fußgängerbereiche

(Roßberg), nein: Am Hauptbahnhof, dem "Tor zur City", soll Fußgängern und ÖPNV freie Bahn eingeräumt werden - dafür lohnt es sich doch, die Tunnelmillionen auszugeben, oder nicht?

Einen weiteren Schwerpunkt sehen nahezu alle angetretenen Kandidaten in der Verkehrsberuhigung der Wohngebiete durch Bündelung des Verkehrs auf den Hauptstraßen bei gleichzeitiger Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr. Das schließt jedoch konträre Positionen nicht aus. Zur Verlagerung der Bundesstraßen 170 und 172 zwischen Dohnaer Straße und A 4 stellt sich die CDU hinter eine West-Umfahrung (über Nürnberger Straße, Nossener Brücke, Ambroß-Ufer, Flügelwegbrücke, Washingtonstraße), obwohl die im Verkehrskonzept vorgesehene und von FDP, PDS, Bündnis 90/Grüne und Freier Wählervereinigung unterstützte Süd-West-Umfahrung (über Strehleener Platz, Bayerische und -parallel zum Bahndamm - Weißeritzstraße, Hansastrasse) eine umweltverträglichere (dabei nur wenig teurere) und verkehrsorganisatorisch günstigere Entlastung darstellt.



Der FDP-Kandidat meint, daß sich ÖPNV-Förderung und Autoverkehrsmanagement nicht ausschließen, weil eine Verkehrsverlagerung auch im Autofahrerinteresse liegen müsse. Aus CDU-Sicht bedeutet das: Zur Erschließung einer weitgehend autofreien Innenstadt (SPD-Forderung) muß zwangsläufig der 26er Ring "gespreizt" werden. Statt menschliche Verhaltensweisen (christdemokratisch) zu beeinflussen, soll de facto eine Stadtautobahn (wie sie PDS und SPD ablehnen) gebaut werden. Entgegen dem eingangs propagierten Vorsatz lassen die aus dem Verkehrskonzept in dieses Wahlprogramm übertragenen Maßnahmekomplexe das eigentlich Gewollte nicht übersehen: Straßen, Straßen, nochmals ... Sollen doch andere darauf hinweisen, daß in erster Linie der Autoverkehr für Umweltschäden verantwortlich zu machen und eine MIV-Verringerung anzustreben ist, solidesicherstark ist das völlig unnötig. Vielmehr werden (gewiß zur Stadtluftverbesserung) die A 13 und der sechsspürige Ausbau der A 4 im Bereich Dresden gefordert. Klar dagegen haben sich bislang nur die Bündnisgrünen und die PDS ausgesprochen. Die Zurückhaltung der anderen etablierten Parteien ist verständlich, keiner will an seinem Ast sägen. Ob das als Ausdruck von Persönlichkeit und Führungskraft zu werten ist, bleibt abzuwarten.



Interessenkonflikt

Für einen weiteren Teilabschnitt der Großenhainer Straße (Hubertusplatz - Gleisschleife Wilder Mann) ist in den kommenden 3 Jahren eine Komplexrekonstruktion vorgesehen. Diese Baumaßnahme soll Verbesserungen für Fußgänger, Radfahrer, den ÖPNV und das innerstädtische Klima durch "straßenbegleitendes Großgrün" (Bäume?) beinhalten und Flächen für den ruhenden Verkehr (gemeint sind sicherlich nur PKW-Parkplätze) schaffen. Wegen einer hier verlaufenden Haupttrasse stand für den Radverkehr die Forderung, beidseitig Radverkehrsanlagen anzubieten. In stadtwärtiger Richtung kann dies laut Planung erst ab der Duckwitzstraße erfolgen, so daß Fahrradfahrer auf ca. 550 m Straßenlänge die nur 3,30 m breite Kfz-Fahrbahn mitbenutzen müssen. Bei allem Verständnis für den engen Straßenquerschnitt ist diese Lösung hinsichtlich der vielgepriesenen Radverkehrsförderung unbefriedigend. In der Radtrasse entsteht eine bedeutende Lücke, die laut Verkehrskonzept ausdrücklich zu vermeiden ist.

Der Leiter der IG Radverkehr/Ortsgruppe des ADFC, Dr. Manfred Zweynert, hat deshalb den Stadtverordneten die Schaffung eines zweiten Radstreifens bei gemeinsamer Führung von Straßenbahn und Autoverkehr in einer Fahrspur vorgeschlagen. Der ÖPNV-Vorrang bleibt auch in der Hauptverkehrszeit gesichert, wenn z.B. die Ampelanlagen so abgestimmt werden, daß nicht mehr Fahrzeuge in die Großenhainer Straße einfahren als am Hubertusplatz abfließen können. Im oberen Teil der Kesselsdorfer Straße wird bereits erfolgreich nach diesem Grundsatz verfahren. Bei gleicher Durchlaßfähigkeit kann entstehender Rückstau damit sogar stadtauswärts verlagert und damit das Straßenraumklima verbessert werden. Mit der Vorlage eines Ergänzungsantrages plädierte auch die PDS für einen durchgängigen Radweg.

Das Stadtplanungsamt lehnte diesen Vorschlag mit der Begründung ab, auf den Gleisen stehende Fahrzeuge (auch Linksabbieger!) würden den ÖPNV in nicht zu vertretendem Maße behindern. Demgegenüber sei das behinderungsfreie Überholen der Radfahrer durch Kraftfahrzeuge gewährleistet, weil Noppenbelag, der ein Befahren der Gleise erschweren soll, erst ab Duckwitzstraße zum Einsatz kommt.

Das Abbiegeproblem läßt sich verkehrsorganisatorisch lösen. Die wahren Ablehnungsgründe könnten sowohl in dem fortgeschrittenen Stand der Planungen als auch in Vorbehalten der Entscheidungsträger gegenüber einer modernen Verkehrslösung liegen. Mit dem Beschluß des Projektes ohne Änderungen (nach 14tägiger Bedenkzeit) zeigen die Stadtverordneten mangelhaftes Engagement für eine fahrradfreundliche Stadt.

Radfreunde ins Parlament

Wer angesichts der hervorragenden verkehrspolitischen Aktivitäten während der letzten Legislaturperiode in Dresden nicht ins Zweifeln kam, kann nur CDU-Abgeordneter sein (zumindest zu einer übergroßen Gruppe derselben gehörend) oder der herrschenden Autolobby hörig. Trotz einiger Fortschritte sind Fehlleistungen leider nicht mehr zu übersehen (Hbf-Tunnel, Verlängerung Nossener Brücke, ...) Auch aktuelle Erhebungen zur Bürgerakzeptanz (siehe SOCIALDATA) bzw. abzusehende Ergebnisse von Umweltverträglichkeitsuntersuchungen konnten solcherart verkehrspolitische Fehlleistungen nicht vermeiden und scheinen auch in Zukunft kein Hemmnis zu sein.

Um dieser Entwicklung möglichst aktiv begegnen zu können, für das Einbringen von Problemen des Radverkehrs in unverwaschener Form und nicht zuletzt aus der Sorge und Verantwortung für ein umwelt- und fahrradfreundliches Dresden werden sich am 12. Juni zwei Radfreunde für die Wahl zur Stadtverordnetenversammlung den Wählern stellen. Dr. Manfred Zweynert und Tino Schulz, beide aktive Mitglieder der IG Radverkehr Dresden/Ortsgruppe des ADFC, vertreten dabei zwei Generationen, was eine umfassendere Sicht der Notwendigkeiten garantiert. Dabei ist Radfreund Zweynert sicherlich der erfahrenere. Jahrgang '32, verheiratet, zwei Kinder, selbständiger promovierter Mathematiker, ist seit den ersten Tagen der IG Radverkehr Dresden im Juli '87 dabei. Heute, als deren Leiter, ist er maßgeblicher Initiator des seit 1989 jährlich stattfindenden Dresdner Radfahrtages, welcher bekanntlich zu einem festen kulturellpolitischen Ereignis im Dresdner Kalender geworden ist. Immer schon parteilos, ist wohl kein kommunaler Politiker vor seiner offen geäußerten, fundierten Meinung sicher (erinnert sei hier u.a. an den '93er Radfahrtag). Dr. Manfred Zweynert wird im Wahlkreis 12 Gorbitz/Löbtau auf der Liste der Wählervereinigung "Freie Wähler" kandidieren.

Radfreund Tino Schulz, parteiloser Kandidat auf der Wahlliste von "Bündnis 90/Die Grünen" im Wahlkreis 2 Neustadt, vertritt die jüngere Generation. Geboren 1966, studierte er an der TU Dresden Holz- und Faserwerkstofftechnik. In der Wendezeit gründete er mit Gleichgesinnten an der TU eine Umweltgruppe. Der Wunsch nach einer Verbesserung der Verkehrspolitik führte ihn im Herbst '92 zur IG Radverkehr. Sein besonderes Interesse gilt der Stadt- und Verkehrsentwicklung Dresdens. Er selbst sieht diesen Weg als "Prozeß der Entwicklung, dem Hineinwachsen in eine Aufgabe". Beruflich ist Tino Schulz seit 1993 als Diplom-Ingenieur am Institut für Holz- und Papiertechnik der TU Dresden beschäftigt.

Das Ziel beider, der enttäuschenden Politik der letzten Jahre eine Abfuhr zu erteilen, um einen (wenn auch bescheidenen) Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in Dresden zu leisten, werde ich, wie hoffentlich viele Gleichgesinnte, unterstützen und wünsche ihnen dabei viel Erfolg und Wählerstimmen!

Heiko Würsig

In den nächsten Jahren steht in etlichen Städten die Neugestaltung von Hauptstraßen mit Trennen des öffentlichen Nahverkehrs an. Dabei soll in der Regel die Verkehrsfläche des ÖPNV durch einen separaten Gleiskörper vom Fahrweg des motorisierten Individualverkehrs getrennt werden. Wenn dafür genügend Platz ist, stellt dies eine sinnvolle Maßnahme dar. Bei begrenztem Straßenquerschnitt kann aber leicht ein Zielkonflikt mit dem Fahrradverkehr auftreten, der häufig zu dessen Nachteil entschieden wird (kein Platz für Radverkehrsanlagen). Wird in Straßen ohne Radverkehrsanlagen für die Straßenbahn ein eigener Gleiskörper eingerichtet, verschärft sich die Situation: Während vorher Kraftfahrzeuge Fahrradfahrer problemlos durch Ausweichen auf die Gleise in weitem Bogen umfahren konnten, entfällt bei strikter Trennung des ÖPNV vom MIV diese Möglichkeit. Da meist kein ausreichender Sicherheitsabstand (wenigstens 1 m) zwischen Fahrrad und Kraftfahrzeug mehr eingehalten werden kann, kommt es permanent zu gefährlichen Überholvorgängen.

Die zugrundeliegenden Planungen bewirken, daß häufig bis zu 90 % des Straßenraums für motorisierten Verkehr (Kfz-Fahrbahn und eigener Gleiskörper Straßenbahn) zur Verfügung gestellt wird, während sich die verbleibende Restfläche Radfahrer und Fußgänger teilen müssen. Dabei wird in der Regel stillschweigend unterstellt, daß die Förderung des ÖPNV effektiver und wichtiger als die Förderung des Fahrradverkehrs ist.

In vielen Städten sind heute über 50 % der mit dem Pkw zurückgelegten Wege kürzer als 5 km¹¹, ein Drittel sogar weniger als 3 km. In diesem Distanzbereich liegen innerorts die Geschwindigkeitsvorteile des Fahrradverkehrs gegenüber dem Autoverkehr. Eine Potentialabschätzung des UPI-Instituts für mittlere Städte ergibt, daß kurz- und mittelfristig ca. doppelt bis dreimal so viel Autoverkehr auf das Fahrrad wie auf öffentlichen Verkehr verlagert werden kann. Der von UPI 1992 durchgeführte ökologische Vergleich der Verkehrsmittel belegt:

Der öffentliche Verkehr ist zwar bei Abgasen und beim Unfallrisiko für die Reisenden sehr viel besser als der Autoverkehr, verursacht jedoch auch Lärm und Unfallrisiko für andere Verkehrsteilnehmer. Demgegenüber führt der nichtmotorisierte Verkehr (Fahrrad und Fußgänger) zu sehr geringen bzw. keinen negativen Umweltauswirkungen, ist jedoch durch den motorisierten Verkehr (MIV und ÖPNV) einem sehr hohen Unfallrisiko ausgesetzt.

Der UPI-Bericht Nr. 23 sieht es daher als "nicht zielführend, dem öffentlichen Verkehr Vorrang vor dem Fahrradverkehr einzuräumen". Untersuchungen des Instituts zeigen, daß ein eigener Straßenbahngleiskörper selbst zur Hauptverkehrszeit bei einem 5 min-Takt nur in weniger als 5 % der Zeit genutzt wird. Wenn ca. 6 m Straßenquerschnitt die meiste Zeit ungenutzt bleiben, so ist dies keine intelligente und effektive Lösung zur Förderung des ÖPNV. Bei engen Straßenquerschnitten sollte statt des Prinzips der Flächendifferenzierung (örtliche Trennung) das Prinzip der Zeitdifferenzierung unter Zuhilfenahme intelligenter Verkehrstechnik angewandt werden.

Das Grundprinzip des Konzepts besteht in der Schaffung einer gemeinsamen Fahrbahn für den motorisierten Verkehr (MIV und ÖPNV). Das Verkehrsleitsystem gewährleistet, daß der ÖPNV während der Nutzungszeit einen absoluten Vorrang auf der benötigten Fläche erhält²¹. In der restlichen Zeit wird dieselbe Fläche vom motorisierten Individualverkehr genutzt. Untersuchungen am UPI zeigen, daß der ÖPNV-Vorrang garantiert und gleichzeitig der vom MIV befahrene Straßenraum oft halbiert und für nicht-motorisierten Verkehr und Begrünung zurückgewonnen werden kann.

¹¹ Brög, W., *Mobilität in Deutschland*, SocialData GmbH und Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln 1991

²¹ *Neugestaltung von Hauptverkehrsstraßen - Kooperatives Verkehrsmanagement, UPI-Bericht, April 1992*

Ergänzung

Der im Beitrag "Rad und Bahn" genannte Pauschalpreis einer Fahrradkarte von 8,60 DM gilt nur im Alt-Bundesgebiet. In den neuen Bundesländern sind nach wie vor nur 6,00 DM zu entrichten. Reisegruppen ab 6 Personen bezahlen demgegenüber pro Fahrrad nur 5,40 DM bzw. 3,60 DM. Im Nahverkehr bis 100 km Entfernung kostet im Osten die Fahrradmitnahme nur noch 3,60 DM gegenüber 4 DM im Vorjahr und derzeit 5,40 DM in Westdeutschland.

Der Elbradweg ...

... soll in diesem Jahr zwischen Kleinzschachwitz und Stadtgrenze gebaut werden. Damit wird linkselbisch das letzte Stück zwischen Stadtzentrum und Heidenau fertiggestellt. Das zweite Projekt in diesem Jahr sieht eine Auffahrrampe direkt unterhalb des Schillergartens vor, um den engen Fußgängerbereich in diesem Gebiet zu umgehen.

Weitere Planungen liegen bereits vor. Allerdings gibt es seitens des Regierungspräsidiums noch keine Zusagen, ob und in welcher Höhe Fördermittel fließen. Wenn die Finanzierung gesichert ist, könnte nächstes Jahr der Abschnitt zwischen Flügelwegbrücke und Stadtgrenze (Windmühle Gohlis) begonnen werden. Ebenfalls für '95 ist der Radweg am Terrassenufer geplant.

Wann der letzte Abschnitt des Dresdner Elbradweges durchs Ostragehege in Angriff genommen werden kann, hängt vom Stand der IGA-Planungen ab. Möglicherweise wird es dort zwei Radwege geben: einen als kürzeste Verbindung (parallel zum Hafenecken), den zweiten dem Elbbogen folgend.

Schlankheitskur für Hauptstraßen

Wenn Hauptverkehrsstraßen verkehrlich und städtebaulich gleich bedeutend sind, kommt es zu erheblichen Nutzungskonkurrenzen und Konflikten. Bekannte und vieldiskutierte Beispiele sind in Dresden die Kesselsdorfer und die Königsbrücker Straße. Die Richtlinie "Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen" (EAHV 93) hat zum Ziel, die vielfältigen Abhängigkeiten und Wechselbeziehungen ganzheitlich zu berücksichtigen. Hauptverkehrsstraßen sind oft auch Hauptwohn- und Hauptgeschäftsstraßen. Da die Grundmaße der EAHV hier oft nicht umfeldverträglich angewandt werden können, erlauben *eingeschränkte Bewegungsspielräume* reduzierte Maße. Voraussetzungen dafür sind die Durchsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und umsichtigeren Fahrweisen durch verkehrsrechtliche Regelungen und eine geeignete Straßengestaltung.

Zwar wird auch vom Bundesverkehrsminister die Anwendung der EAHV bei Planung und Entwurf von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen empfohlen, jedoch fördert der Bund bei Bundesstraßen selbst keine städtebaulich begründeten Maßnahmen. In einem Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums vom Oktober 1993 heißt es dazu u.a.: "Aufgrund der Bedeutung der Bundesstraßen für den weiträumigen Verkehr ist

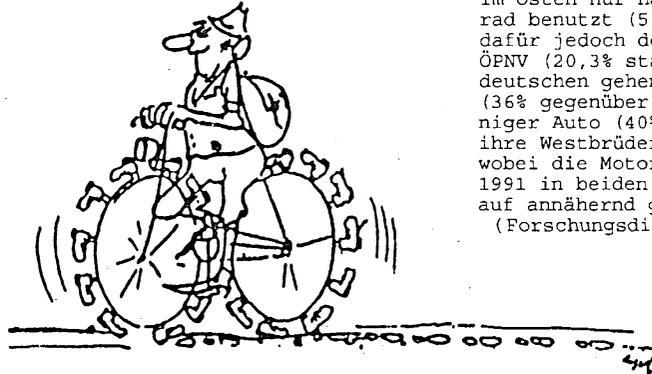
- in Ortsdurchfahrten dieser Straßen eine Befahrbarkeit mit der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sicherzustellen (gegenüber max. 40 km/h bei eingeschränktem Bewegungsspielraum - d.R.),
- unabhängig von der Stärke des Schwerverkehrs die Begegnung zweier Lkw mit uneingeschränktem Bewegungsspielraum zu gewährleisten; für zweistreifige Fahrbahnen ist deshalb in der Regel eine Breite von 6,50 m (reduzierte Fahrbahnbreite verlangt nur 5,50 m - d.R.) erforderlich,
- von der Anlage von Senkrechtparkplätzen, Fahrbahnanhebungen und von Fahrbahneinengungen auf weniger als 6,50 m abzusehen,
- die Einhaltung der Funktion der Bundesstraßen für den weiträumigen Verkehr auch bei einem Umbau zu gewährleisten."

Die Möglichkeit einer stadtverträglichen Gestaltung derartiger Straßen wird damit von höchster Stelle verwehrt.

(aus Forschungsdienst Fahrrad, Nr. 216)

IKU - Seminar

Das Institut für kommunale Wirtschaft und Umweltplanung richtet am 21./22. Juni ein Seminar zum Thema "Fahrradverkehr und Naturschutz" in Rüsselsheim aus. Es soll hierbei aufgezeigt werden, wie bei der Radwegeplanung ökologisch vertretbare Lösungen im Dialog der beteiligten Parteien gefunden werden können.

**Sächsische Fahrradtage '94**

Die Stadthalle Chemnitz ist vom 1. - 3. Juli Austragungsort einer Fachtagung unter dem Motto "SÄCHSISCHE FAHRRADTAGE '94 - Sachsen auf dem Weg zu einem fahrradfreundlichen Land". Begleitet wird diese Veranstaltung von einem kulturell-sportlichen Rahmenprogramm und einer Ausstellung "rund um's Rad", auf der u.a. auch die Diamant Fahrradwerke Chemnitz und die Sachsen Zweirad GmbH Neukirch vertreten sind. Nähere Informationen erhalten Interessenten bei der Geschäftsstelle Chemnitz des Ingenieurtechnischen Verbandes KDT e.V. Annaberger Str. 24, 09111 Chemnitz, Tel.: 0371/62141

Verkehrsverhalten im Ost-West-Vergleich

Trotz kürzerer Wege wird in Ostdeutschland weniger Rad gefahren. Zu dieser und anderen Erkenntnissen kommt ein an der TU Dresden angefertigter Forschungsbericht. Der Fahrradanteil am Verkehr (alle Fahrten und Wege) liegt nur bei 8,3% gegenüber 12,1% im Westen. Besonders in größeren Städten - 200.000 - 500.000 Einwohner - wird im Osten nur halb so viel das Fahrrad benutzt (5,2% gegenüber 11,1%), dafür jedoch doppelt so häufig der ÖPNV (20,3% statt 9,9%). Die Ostdeutschen gehen auch öfter zu Fuß (36% gegenüber 28%) und fahren weniger Auto (40% gegenüber 53%) als ihre Westbrüder und -schwestern, wobei die Motorisierung bereits 1991 in beiden Teilen Deutschlands auf annähernd gleichem Niveau lag. (Forschungsdienst Fahrrad, Nr. 215)

Die SPEICHE gratuliert

...dem Inhaber des Niedersiedlitzer Zweiradhauses, Herrn Peter Städler, herzlich zum 60. Betriebsjubiläum und zur Eröffnung seines neuen Zweiradfachhandels.

In eigener Sache

Ein kurzer Bericht über die Prominentenradtour am 6. Mai erscheint in der nächsten SPEICHE.

Minister schlief neben der Autobahn

Der niederländische Entwicklungshilfe-Minister Jan Pronk hat sich in einer Nacht kürzlich selbst davon überzeugt, daß die Anwohner der Autobahn A16 in Dordrecht bei Rotterdam vor lauter Lärm kaum schlafen können. Er war bei einer Wahlkampfreise von den Bewohnern eingeladen worden, einmal bei ihnen zu übernachten. Die ministerliche Erkenntnis: "Die Leute haben recht. Man kann hier nicht gut schlafen." Seit Jahren erhobene Forderungen nach einem Lärmschutzwall blieben bis jetzt ungehört.

Impressum

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Birgit Gnauck u. Karsten Preuß, K.-Laux-Str. 18, 01219 Dresden
Vertrieb: Jens Rudolph, Rehefelder Str. 33, 01127 Dresden

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

Bankverb.: Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 55 142)
Kontonr.: 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.