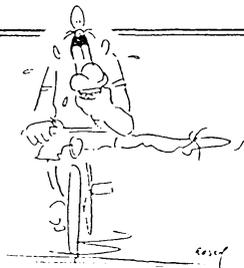


SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

5. Jahrgang

Juli / August 7/8/1994



Termine für Fahrradfreunde

- So 03.07. Radeberg 8.00 Uhr, Marktplatz
Zum Saurierpark nach Kleinwelka
- So 03.07. Coswig 9.00 Uhr, Gasthof Auer
Badefahrt zum Dammühlenteich
- 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)
- So 17.07. Dresden 9.00 Uhr, Endhaltestelle Linie 12
(Coschütz)
Durch's autobahnbedrohte Kaitzbachtal
- Mi 20.07. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum Schützen-
gasse 18, Leitungssitzung der ADFC-
Ortsgruppe (IGR) Dresden
- So 31.07. Radeberg 9.00 Uhr, Marktplatz
Zum Butterberg bei Bischofswerda
- So 07.08. Dresden 9.00 Uhr, Kuppelhalle Dresden Hbf
Auf Cottas Spuren
- So 14.08. Dresden 9.00 Uhr, Olympiokino Dresden
Radwanderung zum Pflanzengarten in Wehlen
- So 21.08. Dresden 7.00 Uhr, Olympiokino Dresden
Zum Deciner Zoo
- Sa 27.08. Radeberg 775 Jahre Radeberg
- So 28.08. Dresden 9.00 Uhr, Schloßplatz
Auf dem Elbradweg gegen den Strom

Vorschau

- Mi 07.09. Dresden Forum zur Landtagswahl im Umweltzentrum
- So 11.09. Dresden Podiumsdiskussion "Vom Stau ins
Schlagloch" (siehe DNN)

Unsere Geschäftsstelle ist erreichbar unter:

ADFC Dresden
PSF 120509

01007 Dresden

Telefon: 2811959



Wer im Sommer nach Österreich ins Waldviertel reist, kann einen Abstecher zum Schloß Schwarzenau einplanen. Noch bis 25. September ist dort die internationale Fahrradausstellung "Rad - Gestern, Heute, Morgen" zu besichtigen. Die Ausstellung mit seinen zum Teil noch nie öffentlich gezeigten Exponaten aus der amerikanischen, böhmischen und österreichischen Fahrradindustrie gibt einen Überblick über 170 Jahre Fahrradgeschichte. Der Eintritt kostet für Erwachsene 60,- Schilling, Kinder bis 14 Jahre zahlen die Hälfte. Die Ausstellung ist Donnerstag bis Sonntag 10 - 18 Uhr geöffnet.

Informationen bei der Marktgemeinde
A-3900 Schwarzenau,
Tel. 02849/2202 oder 2247
Fax 02849/220218



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

Unsere ADFC-Fahrradbibliothek ist zur Radlersprechstunde mittwochs geöffnet.

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

Zum 92. Deutschen Katholikentag wird in Zusammenarbeit mit dem ADFC und dem Umweltdezernat Dresden eine Podiumsdiskussion am **Samstag, dem 2. Juli** veranstaltet. Dr. Reinhard Dietze, Eva Jähnigen, Dr. Lothar Lätsch, Reinhard Keller und von der IG Radverkehr Dr. Manfred Zweynert wollen sich der Frage "Fahrradfreundliche Stadt Dresden?" stellen. Seit Ende 1993 spricht OB Dr.

Wagner davon, daß unsere Stadt dieses Ziel verfolgt - wie steht es um die reelle Umsetzung? Künstlerisch gestaltet und umrahmt wird diese Gesprächsrunde durch die Dresdner Jugendband "Quickborn". Wen trotz der Kurzfristigkeit das Interesse packt, kann dieses Forum im Jugendzentrum (Ausstellungsgelände) am Straßburger Platz von 13.00 bis 15.30 Uhr besuchen.

Rückblick auf den 6. Dresdner Radfahrtag

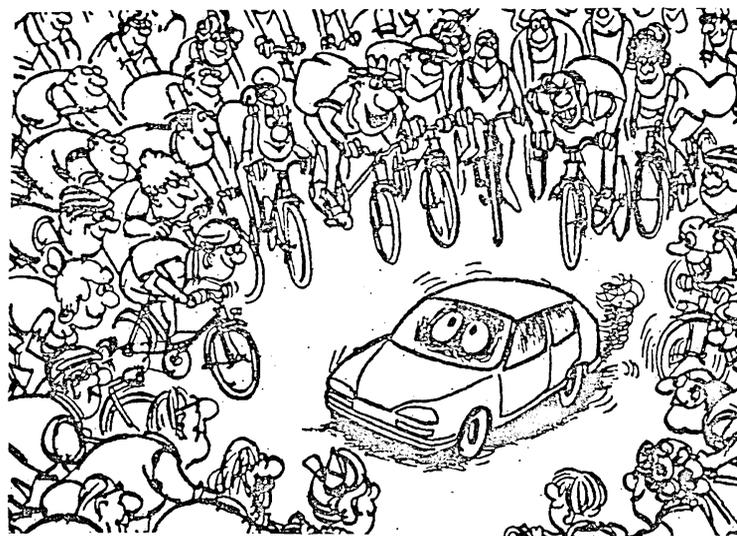
Zum diesjährigen Radfahrtag am 05.06. 94 hatten sich gegen 11.00 Uhr etwa 500 Fahrradfreunde vor der Goldenen Pforte des Dresdner Rathauses versammelt, unter ihnen erfreulicherweise auch viele Familien mit Kindern. In Vertretung des wahlkämpferischen Oberbürgermeisters richtete Umweltsenator Johannes Pohl einige Worte an die Dresdner Radler. Im weiteren (fast traditionellen) Verlauf der Kundgebung sprachen Dr. Manfred Zweynert als Vorsitzender der IG Radverkehr, Herr Zieschank von den Dresdner Verkehrsbetrieben und Matthias Hinz als Vorsitzender des ADFC-Landesverbandes Sachsen. Danach setzte sich die radfahrende Kolonne zum Corso durch die Dresdner Innenstadt in Bewegung. Gleich zu Beginn kam erhitzte Stimmung auf, als ein Lastzug der Deutschen Bundespost am Dr.-Külz-Ring die Vorfahrt erzwingen wollte. Als bald wurde im langgezogenen Konvoi geradelt und damit für noch größeres Aufsehen gesorgt - so viele Radbegeisterte zog es nur vor fünf Jahren an diesem Tag in die Stadt.

Die diesjährige Route führt über: St. Petersburger Straße - Pirnaischen Platz - Straßburger Platz - Sachsenplatz - Albertbrücke - Reichpietschufer - Bautzener Straße - Pulnitzer Straße und Louisestraße bis zur Alaunstraße. Dort soll die Eröffnung der ersten Dresdner Fahrradstraße zu einem Höhepunkt des Tages werden. Nachdem jedoch bereits alle Corso-Radler die Alaunstraße befahren haben, wird sie erst am Albertplatz vom ADFC gemeinsam mit dem Leiter des Straßen- und Tiefbauamtes, Herrn Dr. Dietze, offiziell eingeweiht. Der eigentliche Initiator dieser radfreundlichen und stadtverträglichen Verkehrslösung, Herr Kunath sen. vom Stadtplanungsamt, kam leider nicht selbst zu Wort.

Die zweite Etappe führt vom Albertplatz über Königstraße - Palaisplatz - Große Meißner Straße - Augustusbrücke und am Fürstenzug vorbei zum Hilton-Hotel. Alle Oberbürgermeisterkandidaten sollen hier nach einer anstrengenden Wahlkampfveranstaltung zum Radeln ins Umweltzentrum eingeladen werden. Nun ist ein Hotel dieser Preisklasse sicher nicht darauf eingestellt, daß sich eine derart große Radfahrer-menge einfindet. Der Hotelvorplatz ist im Nu mit Menschen und Fahrrädern vollgestellt, Gäste des "Hilton" müssen sich mit der Ausfahrt per Auto etwas gedulden.

Ohrenbetäubendes Klingeln treibt die Oberbürgermeisterkandidaten an, sich für die Schlußetappe zum Umweltzentrum bereit zu machen. Sechs der Herren mit dem anspruchsvollen Ziel schwingen sich schließlich auf (zum Teil schnell ausgeborgte) Räder und führen den Zug an. Am Umweltzentrum macht der amtierende OB in einer kleinen Rede deutlich, daß der Radfahrtag ihm Anlaß bietet, endlich wieder mal den Dienstwagen mit dem Fahrrad zu vertauschen (kann man sich tatsächlich gegen solche "Sachzwänge" nicht zumindest zeitweise wehren?). Herr Roßberg, Stadtentwicklungsdezernent, schätzt anschließend das Potential des Radfahrens hoch ein - Anlaß für ihn, gleich selbst in den ADFC einzutreten - bienvenue! Dann geht die Diskussion im Umweltzentrum mit sieben Kandidaten weiter:

Herr Merkel von Bündnis 90/Die Grünen, Herr Scholz (Freie Wählervereinigung), Herr Dr. Leonhard von den Sozialdemokraten, der Oberbürgermeister Dr. Wagner (CDU), Herr Koch (Allianz für Sachsen) und Herr Roßberg für die FDP wie auch der ("wegen fehlender Radwege") zu spät gekommene Herr Löffler (Dresden Pur) sind sich einig, daß es wohl eine gute Idee sei, wenn sich auch Politessen auf Fahrrädern um den Verkehr in Dresden kümmern. Ebenso einmütig wurde der Vorschlag, eine(n) Radfahrbeauftragte(n) für Dresden einzusetzen, der verwaltungssenkende Maßnahmen zugunsten des Radfahrens anschiebt und koordiniert, abgelehnt. Ein bißchen verständlich ist diese Zurückhaltung angesichts leerer (Personal-)Kassen; jedoch muß jedem, der mit offener Nase und Ohren durch Dresden geht klar sein, daß endlich eine aktive Radverkehrspolitik betrieben werden muß.



Zur Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr bekannten sich alle Kandidaten, wenn auch unterschiedlich ideenreich. Am interessantesten ist hier der Vorschlag, die Möglichkeiten des Zugangs zu den städtischen Werbeflächen zu nutzen. Vielleicht sollte der ADFC hier aktiv werden und eine "Werbekampagne" entwerfen (So auch die Meinung der Herren Leonhard, Wagner, Koch und Roßberg). Wer sich aus unserer Leserschaft hier zum Mittun (auch bei kleinen Schriften) berufen fühlt, sollte sich unbedingt im Umweltzentrum bei uns melden - die wenigen Aktiven sind schon sehr ausgelastet. Die Frage, ob es den Kandidaten als Oberbürgermeister wert wäre, in einem entstandenen Konflikt zwischen Ortsamt und Stadtplanungsamt um die notwendigen Radstreifen auf der Grunaer Straße ihr politisches Gewicht zugunsten des Radverkehrs in die Waagschale zu werfen, wurde, wie nicht anders zu erwarten, von allen eigentlich bejaht. Wer dabei war, wird jedoch die Nuancen herausgehört haben, mit denen die einen die Qualität der Beschlußvorlage und des Abstimmungsprozesses zum Kriterium machten, andere (Roßberg, Scholz) deutlich bedauerten, daß in der Realität diese Radfahrförderungsmassnahmen noch nicht umgesetzt wurden. Es ist dem neuen Oberbürgermeister auf jeden Fall ein guter Hausarzt zu wünschen, der ihm einmal wöchentlich Radfahren verordnet - um der Gesundheit willen, aber auch, um trotz aller Dienstverpflichtungen einen Vorwand zu haben, diese einzigartig offene (und bürgernahe) Perspektive vom Rad aus oft zu genießen. Hoffen wir's!

Messner/Haase/Gnauck

Heiter-Besinnliches zum Radfahrtag

Lieder zum Zurücklehnen, Lieder zum Mit- und Nachdenken war der Untertitel des Liederabends, der zum dritten Male, also höchst unwahrscheinlich, durch einen Dauerregen aufs Empfindlichste beeinträchtigt wurde. Den wenigen, die den Wetterunbilden zum Trotz nach Graupa gefunden hatten, wurde ein Musikvergnügen ersten Ranges geboten, das am Umwelttage für Dresden einmalig gewesen sein dürfte. Umrahmt von Klassik (Mozart und Mahler) bot Frau Getrud Günther (Hochschule für Kirchenmusik), auf dem Klavier begleitet von Herrn Hannig (Staatsoper), das Heitere Herbarium von Salmhofer, in dem von Distel bis Zittergras unsere Pflanzenwelt musikalisch abgehandelt wurde. Die sich daran anschließende Liedfolge von Drude (Hochschule für Kirchenmusik) stellte dann klar, wie man sich angesichts der Bedrohung unserer Flora zu verhalten hat: Man läßt sich sanieren (Text: Bittner) und kommt dadurch wieder ins seelische Gleichgewicht. Umweltfreundlich, Gerüchte und abends Spielfilm waren weitere Liedtitel, die dem Anliegen des Tages gerecht wurden. Ob's in 7 Jahren (Radfahrtag und Umwelttag fallen wieder zusammen) erneut einen Dauerregen gibt? Sicher nur, wenn wir wieder einen Liederabend ansetzen!

Zweynert

Aus der Rede des Vorsitzenden der IGR, Dr. Manfred Zweyner, zum 6. Dresdner Radfahrttag

Liebe Radfreunde,
ich begrüße Sie herzlich bei unserer kleinen Kundgebung vor dem Rathaus am Radfahrttag. Ich grüße aber auch unsere Sympathisanten, die aus den verschiedensten Gründen nicht hier sein können, und am kommenden Sonntag uns Radfahrern freundliche Kandidaten wählen wollen, es sind nicht immer die, welche auf dem ersten Listenplatz stehen! Sie wissen alle, daß Radfahren eine umweltfreundliche Fortbewegungsart ist und die Kombination des Radfahrtags mit dem Umwelttag bereits vor der Wende von uns vorgenommen wurde. Wenn wir heute, eine Woche vor den Kommunalwahlen, Bilanz ziehen, dann kommen wir zu folgenden Wünschen an die künftigen Stadträte (oder wie die gewählten Vertreter dann heißen mögen):

- 1) Bitte wählen Sie in einer der ersten Versammlungen einen Radverkehrskordinator, damit endlich Systematik in die Aktivitäten für Radler einzieht!
- 2) Der Bau von Radverkehrsanlagen muß nicht teuer sein. (Ich erinnere daran, daß wir, dank der Hilfe des radfahrenden Abgeordneten Geyer, ins Verkehrskonzept einen Satz über die Bevorzugung von Radstreifen und Radspuren einbringen konnten.) Aber man kann die Projektierung von Radverkehrsanlagen nicht mit links machen.
- 3) Radverkehrsanlagen müssen vor ihrer Inbetriebnahme durch Radfahrer getestet werden! Lösungen, bei denen der Radler bei einer Überquerung einer Straße zwei Male einen Druckknopf bedienen muß, entsprechen nicht dem Stande der Technik.
- 4) Verkehrszeichen sollten überlegt gesetzt oder erneuert werden. Von den etwa 400 Durchfahrverboten für Fahrradfahrer in Dresden könnten etwa 300 auf ein Verbot von Kraftfahrzeugen abgeschwächt werden. Das haben wir bereits am Beginn der Legislaturperiode schriftlich der Stadtverwaltung mitgeteilt. Als ein Beispiel unüberlegter Erneuerung von Verkehrszeichen sei auf die Einbahnstraßenregelung in der Malterstraße hingewiesen, die zwei Hauptradwege miteinander verbindet.
- 5) Für die Verbesserung des Fahrradklimas sollte noch mehr getan werden. Wir freuen uns darüber, daß auf unsere Anregung hin mit der Beschilderung der Radtrasse nach Laubegast begonnen wird. Wir danken der Stadtverwaltung dafür, daß sie uns bei der Vorbereitung und Durchführung unseres Radfahrtags unterstützt hat. Die Aussage unseres Oberbürgermeisters, daß Dresden eine fahrradfreundliche Stadt werden soll, muß Konsequenzen haben.

Noch ein Wort zu den Verkehrsunfällen. Wir haben in Sachsen jedes Jahr etwa 50 Todesfälle bei Radfahrern zu beklagen. Es kann uns nicht befriedigen, daß die Zahl der tödlichen Unfälle bei wachsendem Radverkehr annähernd konstant geblieben ist. Die Antwort kann nur heißen: Herunter mit den zu hohen Relativgeschwindigkeiten! Das heißt aber auch, liebe Radfreunde, herunter mit den Relativgeschwindigkeiten beim Passieren von Fußgängern. Die Unfälle mit Fußgängern haben sich in Dresden von 1992 auf 1993 um 60% erhöht!

Wir Radfahrer haben nichts gegen den sinnvollen Gebrauch des Autos. Wenn ich meine 88-jährige Mutter zum Friedhof kutschiere, habe ich kein schlechtes Gewissen. Wir freuen uns über jeden Kraftfahrer, der am rechten Straßenrand eine Gasse für uns Radler freihält. Leider muß man aber auch klar sagen, daß unsere Verkehrsgrößbauten nicht die in sie gesetzten Hoffnungen erfüllen werden.

Zurück zum Fahrrad-Umwelttag. Etwa zeitgleich mit uns fährt der Herr Bundesumweltminister heute 3 km mit dem Fahrrad auf dem Berliner Kurfürstendamm. "Mobil ohne Verstand" titelte eine Tageszeitung, weil Herr Töpfer mit dem Düsenflugzeug die Strecke Bonn-Berlin und zurück bewältigt. Lassen Sie mich daher zum Schluß der Hoffnung Ausdruck geben, daß alle Politiker, die heute das Fahrrad oder den ÖPNV wegen des Wahlkampfes benutzen, das hinfort öfter und mit Verstand tun mögen. Wie die Socialdatastudie für Dresden gezeigt hat, wünscht das die Dresdner Bevölkerung.

Fahrradstraße

bezeichnet etwas, was von den Behörden in der StVO so als Begriff noch nicht vorgesehen, von einigen fortschrittlichen Planern aber schon erfunden wurde. Ganz einfach, weil solch eine Straße an vielen Stellen gebraucht wird. Rezeptur: Man nehme das Zeichen 237 der StVO (Radweg) und schildere die ganze Straße damit aus. Falls anderer Verkehr mit Zusatzzeichen zugelassen wird, muß dieser mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.

Es ist nur logisch, das Ganze wirklich auch mit dem Wort "Fahrradstraße" auszuschildern. In vielen Bundesländern hat man mit den dazu notwendigen Sondergenehmigungen keine Probleme. Anders in Sachsen: Der Antrag der Stadt Dresden, diesen Begriff an der Alaunstraße verwenden zu dürfen, wurde vom Regierungspräsidium abgelehnt. Aber das ist nicht das einzige Manko an der am Radfahrttag eröffneten Alaunstraße, an deren fertiggestelltem südlichen Teilstück fehlen:

- ein zweites Schild links gegenüber dem ersten und eine sinnvolle Lösung für die Einfahrt von der Bautzener Straße,
- die Kontrolle durch das Ordnungsamt, um die statt auf dem Parkstreifen auf der Fahrbahn parkenden Fahrzeughalter eines Besseren zu belehren,
- die von der Stadtverordnetenversammlung geforderten Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum, z.B. vor der Kaufhalle und den Geschäften.

Der bisherige Zustand kann nicht befriedigen. Was besonders fehlte und fehlt, ist

- die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt, um Bürger über diese neue Beschilderungsform aufzuklären!

Somit bestätigt sich wieder einmal: Das Gegenteil von gut ist - "gut gemeint".

Polizeirad

Seit Jahren bitten wir die Polizei, uns zum Radkorso am Radfahrttag statt mit Autos, mit Fahrrädern schützend und regelnd zu begleiten. Und stossen ebenso regelmäßig bei den "Offiziellen" auf taube Ohren, während die Begleitbeamten meinen: Warum nicht, wir machen das schon. Das mußst ihr unseren Chefs sagen.

In diesem Jahr wurde unser Anliegen vom Bearbeiter des Begleitantrages kategorisch abgelehnt, mit folgenden bemerkenswerten "Begründungen":

- Wir haben keine Fahrräder (der ADFC hatte Leihräder angeboten),
- die mitzuführende Technik erfordert Autos,
- und überhaupt lassen wir uns die Art des Begleitschützes nicht diktieren!

Im Gespräch mit dessen Vorgesetzten gab es dann erfreulicherweise ganz andere, aufgeschlossen freundliche Töne:

- Da könnte ja Dresden ein Vorreiterrolle spielen ...
- Wann war denn der letzte Radfahrttag? Die damaligen Begleitbeamten könnte man doch gleich beim Wort nehmen ...
- Es gibt Bescheid ...

Freude über Freude! Doch als der Bescheid kam, war die Freude schnell vergangen: Das Problem wurde bis zum Präsidenten hochgereicht. Als Reaktion kam ein kategorisches "Nein, generell nicht!". Auf die Frage nach den Gründen der Ablehnung kam dann recht allgemein der Verweis auf "tausend" polizeitaktische Probleme u.a. Leider habe ich mir die Antwort nicht schriftlich erbeten, um sie hier im Original wiedergeben zu können. Vielleicht holen wir das noch nach.

Wenn man den Ärger verdrängt, kann man über den Amtsschimmel nur schmunzeln. Apropos Amtsschimmel: Das wäre auf jeden Fall auch noch eine bessere Variante als metallische PS - nämlich an diesem einem Tag die Polizeipferdestaffel nicht nur zu füttern und zu striegeln, sondern zu nützlicher Tätigkeit auszuführen.

PS. Während sich Dresdens Polizei noch kräftig auf die Hinterräder stellt, berichtet die Presse in diesen Tagen u.a. über die Vorstellung eines Polizeirades, das in Zukunft bei der Landespolizei Nordrhein-Westfalens zum Einsatz kommen soll ...

Wolfgang Schütze

Anmerkungen zum "Kasselsyndrom"

Unter dieser Überschrift erschien Anfang 1994 in der Zeitschrift "Verkehr & Umwelt" ein Hintergrundbericht von Dr. Heiner Monheim und Prof. Dr. Helmut Holzapfel, der im folgenden gekürzt wiedergegeben werden soll.

Darin wird die bundesweit verbreitete Ansicht, die Wahlergebnisse von Hessen und insbesondere das von Kassel seien die Quittung der Wähler für eine verfehlte Verkehrspolitik, als völlig haltlos widerlegt.

Aufgrund einer Nachwahlanalyse des Münchner Instituts Socialdata kann eindeutig ausgeschlossen werden, daß die SPD-(Kommunal-)Wahlniederlage verkehrspolitische Ursachen im ÖPNV-Vorrang oder den Konzepten "Tempo 30" und "Autoarme Innenstadt" hat. 1988, also kurz vor der vorletzten Wahl, haben 74% der Kasseler Bürger eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs befürwortet; 1993 in der Nachwahlanalyse befürworteten sogar 86% den ÖPNV-Vorrang. Unter den Wählern, die 1989 und 1993 SPD gewählt hatten, lag der Befürworteranteil bei 100%, bei den zur CDU abgewanderten SPD-Wählern lag er immer noch bei 89%. Auch für eine autoarme Innenstadt gibt es eine klare Mehrheit, sie wünschen sich 76% aller Wähler Kassels. Nicht anders sieht es mit Tempo 30 aus - 82% finden dies trotz der "Lollis", den abstoßend wirkenden rot-weißen Warnbaken, immer noch gut oder sehr gut. Alle diese Befunde stehen nun im scheinbaren Widerspruch dazu, daß in der gleichen Nachwahlanalyse 47% ihr Wahlverhalten trotzdem mit Verkehrsgründen erklären, wobei nur noch der allgemeine Parteienverdruß (38%) und der Streit um die Holzterrasse auf dem Königsplatz (27%) ähnlich großes Gewicht besitzen. Erst die vertiefte Nachfrage offenbart, daß es weniger um die Richtung als den konkreten Stil und die Mittel zur Umsetzung der Kasseler Verkehrspolitik geht.

Auch aus einem anderen Grund müssen Zweifel an dem "Kassel-Syndrom" angemeldet werden. Kassel hat seinen Ruf einer autofeindlichen Stadt völlig zu Unrecht erworben. Man braucht sich nur auf einer der überdimensionierten Hauptverkehrsstraßen umsehen, gestaltet noch immer nach den veralteten Straßenbaurichtlinien der 60er Jahre, mit großzügigen Fahrspurabmessungen und Eckausrundungen, mit grünen Wellen, meist ohne Radwege, die Fußwege oft hinter Gitterverbarrikadiert. Von moderner Geschwindigkeitsdämpfung und städtebaulicher Integration - in anderen Städten bereits vielhundertfach erfolg-

reich praktiziert - findet man in Kassel kaum eine Spur. Selbst die berühmte Wilhelmshöher Allee, deren Pracht nach dem Krieg dem Autoverkehr geopfert wurde, blieb trotz jahrelanger Diskussion um einen Rückbau autofixierte Rennbahn, die nur notdürftig und in Teilbereichen wieder als "Alleechen" garniert wurde.

Das Fahrrad spielt in Kassel - anders als in vielen vergleichbaren Hochschulstädten - eine eher kleine Rolle. Ein geschlossenes Radverkehrssystem fehlt; viele Radwege werden unattraktiv, gefährlich und konfliktreich über Gehwege geführt. Moderne Fahrradstreifen und Radfahrspuren sind die Ausnahme. Unübersehbares Symbol der Autofixiertheit in Kassel sind die Fußgängertunnel, zum Beispiel am alten Hauptbahnhof und an der Gesamthochschule - schummrig, stickig, dreckig, umwegig und un bequem. Sie garantieren dem Autoverkehr von Fußgängern unbehinderte, freie Fahrt.

Um so mehr stellt sich die Frage, wie Kassel überregional den Ruf einer autokritischen Stadt erwerben konnte. Dies konnte offenbar nur durch Kommunikationsverzerrungen geschehen, die an verkehrspolitisch eher bedeutungslose Nebensächlichkeiten, wie beispielsweise die Lollis, geknüpft waren. Andererseits gab es einige Schwerpunkte in der Verkehrspolitik, die lange Zeit ein fortschrittliches Bild von Kassel zeichneten. So gab es schon sehr früh eine Fußgängerzone (mit der berühmten Treppenstraße und einer Straßenbahnachse); die jedoch leider nicht - wie in anderen Städten (Freiburg, Göttingen, Nürnberg) - im Laufe der Zeit so ausgedehnt wurde, daß ein Großteil der Innenstadt autofrei werden konnte. Der bekannteste Erfolg für die Kasseler Verkehrspolitik ist der Straßenbahn- bzw. Stadtbahnausbau. Einbeziehung in die Fußgängerzone, ehrgeiziger Netzausbau bis ins Umland, frühe Einführung moderner, gestalterisch überzeugender Niederflurwagen, neue Haltestellen, die Tarifpolitik und nicht zuletzt die begleitende Öffentlichkeitsarbeit weckten erfolgreich das Interesse an modernem Schienenverkehr. Weniger glücklich liefen nach anfänglichen Erfolgen die Bemühungen um einen neuen Verkehrsentwicklungsplan (Mitte der 80er Jahre). Trotz beispielhafter Öffentlichkeitsarbeit (mehreseitige Zeitungsbeilagen, populär aufgemachte Broschüren, zahlreiche Veranstaltungen) gelang es später nicht, von einigen konsensfähigen Grundsätzen zu einem schlüssigen Maßnahmenprogramm zu kommen. Infolge hitziger Grundsatzdebatten blieben

Programme für den Fußgänger- und Radverkehr auf der Strecke, Parkpolitik und Tempo-30-Maßnahmen blieben fehlerbehaftet.

Lehrreich sind die Vorgänge in der Stadt zu der Zeit, als es zum Umkippen der verkehrspolitischen Stimmungslage kam. Die seit 1984 intensivierte Diskussion um flächendeckend Tempo 30 zeigte bis 1991 kaum Erfolg. Das engagierte Planungsteam wurde durch den einflußreichen Ordnungsdezernenten gebremst, so daß nur wenige Tempo-30-Inseln entstanden. Dann wurde jedoch plötzlich infolge massiver Forderungen aus nahezu allen anderen Wohngebieten "Tempo 30 vom Fließband" produziert, unter der Regie des Ordnungsdezernats vor allem mittels schematischer, häßlicher Sperrflächenmarkierungen (Eingangssituationen, Engstellen, Parkordnung). Zusätzlich wurden rot-weiße Warnbaken aufgestellt, um die Wirksamkeit der Bodenmarkierungen zu erhöhen. Anscheinend wußte man (nicht ?), daß sich derartige Umsetzungsformen allenfalls zur Heraufbeschwörung des Volkszorns, für Antiverkehrsberuhigungskampagnen und Verwaltungsbeschimpfungen eignen, wie bereits ein Großversuch der Verkehrsberuhigung in Nordrhein-Westfalen (1975 - 1978) gezeigt hat. Und so geschah es auch in Kassel. Lolligegner fuhren Lollis um, sturer Verwaltungsvollzug stellte Lollis wieder auf, die Presse kommentierte zunehmend hämisch und stimulierte besonders Rechtsradikale, teilweise auch CDU und FDP zu heftigen Angriffen gegen die Ratsmehrheit und ihre Verkehrspolitik. Die hilflos reagierende kommunale Öffentlichkeitsarbeit tat ein übriges, um die Vorteile von Tempo 30 und die höhere Verkehrssicherheit in den Hintergrund treten zu lassen.

Nach Kassel bleibt als Resümee, daß Verkehrspolitik und -planung primär kein technisches, sondern vielmehr ein psychologisches Problem ist. Verkehrsthemen sind hochgradig emotionalisiert und Vorurteilen unterworfen. Desto größere Bedeutung kommt der Kommunikation mit dem Bürger zu. Diese wird, anders als in der Konsumgüterproduktion, von Verkehrsplanern selten ernst genommen oder gar systematisch durchgeführt. Die Bereitstellung von Mitteln für die begleitende Kommunikation neben der reinen Baufinanzierung ist eine grundsätzliche Voraussetzung für die Glaubwürdigkeit und Akzeptanz von Maßnahmen, die zu einer Änderung des Verkehrsverhaltens führen sollen.

Autofreie Innenstadt als Planungsziel?

Aus neueren Untersuchungen (Infratest Sozialforschung, 1993) ist bekannt, daß die Bewohner von größeren Städten seltener die Innenstadt aufsuchen. In Frankfurt (Main) fahren beispielsweise 42% der Bewohner seltener als früher und 21% nie ins Zentrum, während nur 12% öfter die City aufsuchen. Als Gründe der Ablehnung werden Staus, zu viel Verkehr, Parkprobleme, Hektik und Streß, zu viel Gedränge und zu große Enge angegeben. Ist es in Anbetracht dessen gerechtfertigt, autofreie Innenstädte zu planen? Dieser Frage widmete sich Prof. Dr.-Ing. Hans-Georg Retzko von der Technischen Hochschule Darmstadt in einem Vortrag auf dem 32. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar im Januar diesen Jahres. Aufgrund der stadtgrößeabhängigen Verkehrsmittelwahl (in kleineren Städten gibt es wenig ÖPNV) beschränkt er seine Betrachtungen auf große Städte und sieht für diese folgende Zukunft:

- Zerstreuung der Strukturen, Vergrößerung bzw. Neubildung von Stadtteilen, Entstehung von Stadtlandschaften unter Einbeziehung des ländlichen Umlands;
- der Erhöhung von Nutzungsdichte und -mischung in einigen Stadtgebieten wird weiterhin die Tendenz entgegenstehen, in Stadtrandgebieten Gewerbeparks und Einkaufsmärkte anzusiedeln, wodurch die verkehrlichen Vorteile städtischer Nutzungsmischung aufgehoben werden können.
- Verkehrsberuhigung vorausgesetzt, wird der Wohnwert der Innenstädte steigen, jedoch nur für Bevölkerungsteile mit höherem Einkommen ohne kleine Kinder.
- Radial- und regionale Tangentialverkehre gewinnen an Bedeutung, wobei im Umland das Auto weiterhin eine dominante Rolle spielen wird.

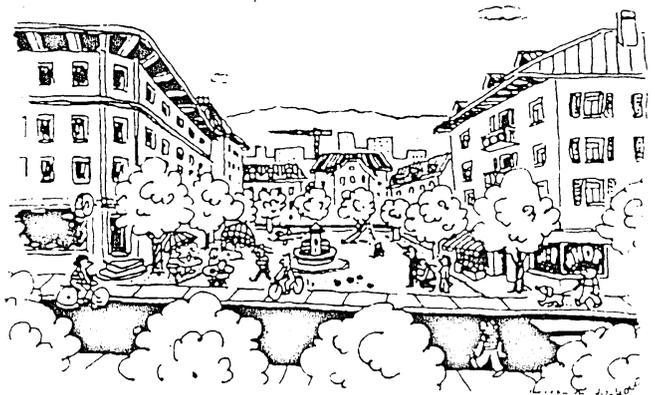
Diese Voraussagen erscheinen wenig verwunderlich, wenn man die bundesrepublikanische Entwicklung der letzten 30 Jahre betrachtet. In dem Vortrag werden jedoch Zukunftsvorstellungen geäußert, die bisher nur Wunschgedanken blieben:

- Zu lebendigen und lebenswerten Städten wird die Stadtplanung durch die Beachtung des Grundsatzes der kurzen Wege mit beitragen. "Vieles und Vielerlei zu unternehmen wird als wertvoller angesehen werden, als immer weiter zu fahren."
- Die zunehmende Einstellung von Politikern und Bürgern gegen eine gedankenlose Autobenutzung und für einen stadtverträglichen Gesamtverkehr wird zu einer zeitlichen und räumlichen Begrenzung des Autoverkehrs in den Innenstädten und Wohngebieten führen.
- Der als notwendig angesehene Autoverkehr wird sich lärmarm, abgasarm und energiesparend mit stadtverträglicher Geschwindigkeit bewegen. Auf Hauptstraßen durch Verkehrsleitsysteme zwangsgeführt, erfolgt die Abwicklung des MIV hinsichtlich Sozial- und Umweltverträglichkeit optimiert.
- Die Akzeptanz verkehrsbeschränkender Maßnahmen wird in der Bevölkerungsmehrheit vorhanden sein und auch in der Begriffswahl (Berechtigung statt Beschränkung) ihren Niederschlag finden. Es wird anerkannt sein, daß flüssiger Autoverkehr nur durch Beschränkung zu erreichen ist.
- Fußgängerverkehr, Radverkehr und öffentlicher Verkehr werden angebotsorientiert geplant. Für letzteren werden verbessertes Angebot (schnell, bequem, preiswert), offensive Werbung und Bewußtseinsbildung zur Gewinnung neuer Kunden führen.

Aus heutiger Sicht (insbesondere der Entwicklung in den Ost-Städten) klingt dies alles (noch?)



sehr unwahrscheinlich, obwohl diese Visionen keineswegs die Abschaffung des Autos zum Inhalt haben. Folgerichtig stellt Prof. Retzko in seinem Vortrag klar, daß eine autofreie Innenstadt nur zeitlich und räumlich begrenzt ein generelles Planungsziel bilden kann. Zwar müsse der durch jedwede Nutzungen entstehende Quell- und Zielverkehr nicht zwangsläufig Autoverkehr sein, es erscheine ihm aber nicht denkbar, die Autos von Bewohnern, der Kunden und Besucher (!) sowie Wirtschafts- und Service-Fahrzeuge von städtischen Gebieten grundsätzlich auszusperrten. Das dann noch übrigbleibende Planungsziel "autoarme" Innenstadt hat wenig Neuigkeitswert. Vielerorts wurde bereits erkannt, daß eine Innenstadt mit unregelmäßiger Autozufahrt nicht mehr vorstellbar ist und restriktive Maßnahmen unabdingbar sind. Neuerdings haben die Planer dazu sogar den "Segen" des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Die von diesem Ministerium eingesetzte Kommission "Zukunft Stadt 2000" unterstreicht zudem die Notwendigkeit, Straßenbenutzungsgebühren auch auf Stadtstraßen zu erheben. Anscheinend weniger im Interesse der (Wohn-)Umwelt als der Autofahrer selbst: Durch die Reduzierung des Autoverkehrs sollen seine Nachteile gemindert bzw. beseitigt, seine Vorteile jedoch erhalten bzw. gar gesteigert werden! Wenn also der Pöbel die Straßen verstopft, muß man sich was einfallen lassen. Damit dann die Autobenutzung nicht ganz offensichtlich Luxus der Besserverdienenden ist, könnte man ein



"Verkehrsgeld" gewähren. Im alten Rom zur Zeit Cäsars gab es eine konsequentere Lösung. Dort untersagte die Tabula Heraclensis das Befahren städtischer Straßen mit Räderfahrzeugen während der ersten 10 Stunden des Tages, also von 6 - 16 Uhr. Einzige Ausnahmen waren Karren im öffentlichen Dienst, die Fahrzeuge der vestalischen Jungfrauen während öffentlicher Opfer oder der Triumphzug eines siegreichen Feldherren. Auch der heute noch automobilen Gesellschaft wird langfristig der Verkehrsmittelwechsel nicht erspart bleiben.

Rad los, Geld zurück - Die Fahrradversicherung

Mit der Kündigung der ADFC-Fahrraddiebstahlversicherung durch "Die Vereinte" ist es für Radler wieder schwieriger geworden, das unentbehrliche Gefährt ausreichend zu schützen. Hausratversicherungen schließen nur bei Abschluß einer Zusatzprämie das Fahrrad mit ein, wobei die Entschädigungssumme höchstens 500 DM, bei Vereinbarung einer Zusatzklausel höchstens 1000 DM, beträgt. Wir möchten deshalb einen Überblick zu drei Spezialanbietern geben:

Arag-Rafadi

Der Vertrag wird zunächst fest für drei Jahre abgeschlossen und verlängert sich dann automatisch um jeweils ein Jahr. Erhöhung der Versicherungssumme und Umschreibung auf ein anderes Fahrrad während der Laufzeit des Vertrages sind möglich. Die Versicherung erlischt, wenn die ARAG Schadensersatz geleistet hat. Im Schadenfall gibt es kein Geld, sondern "Naturalersatz", also ein neues Rad zum Neuwert des gestohlenen Fahrrades. Es werden 20% Selbstbeteiligungskosten erhoben. Die Versicherung gilt für Europa und die Mittelmeeranrainerstaaten. Nachts besteht Versicherungsschutz, solange das Rad nicht die ganze Nacht auf der Straße steht. Es werden nur Fahrräder bis zum Preis von 2000 DM versichert.

Kravag

Über die Maklerfirma Pergande & Pöthe bietet die Kravag seit kurzem die BIKE-ASSEKURANZ, eine Allgefahrenversicherung für das Fahrrad, an. Das Rad ist nicht nur gegen Diebstahl, sondern auch gegen Unfall, Transportmittel-Unfall, Vandalismus und "sonstige Gefahren" versichert. Eine sogenannte Subsidiaritätsklausel im Vertrag besagt, daß die Kravag nur haftet, wenn beim Versicherungsnehmer keine andere Versicherung besteht, die die Risiken abdeckt. Erstattet wird der Zeitwert des Fahrrads. Die Selbstbeteiligung beträgt im Schadenfall 10% - mindestens 50, jedoch höchstens 500 DM.

Prämienvergleich

(incl. 10% Versicherungssteuer, alle Angaben ohne Gewähr)

Wert des Fahrrads (in DM)	Prämien (DM)		
	ARAG	Kravag	VCD
500	38,50	100,00	132,00
600	47,80	100,00	132,00
700	55,80	100,00	132,00
800	79,80	100,00	132,00
900	79,80	100,00	132,00
1000	91,80	100,00	132,00
1100	104,80	100,00	132,00
1200	115,00	100,00	132,00
1250	130,00	100,00	132,00
1300	145,00	104,00	132,00
1400	165,00	112,00	132,00
1500	198,50	120,00	132,00
bis 1750	230,50	144,00	176,00
bis 2000	-	bis 160,00	176,00
bis 2500	-	bis 200,00	264,00
bis 3000	-	bis 240,00	264,00
bis 4000	-	bis 320,00	352,00
bis 5000	-	bis 400,00	auf Anfrage



Fahrraddiebstahl nimmt in Dresden um 40 Prozent zu

Polizei hat kapituliert - Versicherungen nicht zuständig - gute Schlösser erst ab 70 Mark

Der Fahrradklau hat Konjunktur in Dresden, und diese Entwicklung scheint niemand aufhalten zu können. 20 Dresdner kamen allein in der vergangenen Woche zu Ilse Yldein ins Fundbüro in der letzten Hoffnung, vielleicht hier ihr Fahrrad doch noch wiederzufinden. Selten kann Frau Yldein helfen.

Die meisten Räder werden im Umfeld der Universität gestohlen. Dort ist die Auswahl für die Diebe am größten, und jeder Raubzug verspricht fette Beute. Polizei-Pressesprecher Erhard Tramm: „Von dort bekommen wir mindestens drei Anzeigen täglich.“

4 270mal dachten Dresdner Radfahrer im vergangenen Jahr geschockt, sie träumen, als sie aus dem Laden, der Kneipe oder dem Hörsaal kamen. Statt ihres Rades fanden sie an der Stelle, wo sie es abgeschlossen hatten, nur noch die Reste ihres aufgebrochenen Schlosses vor. Das Rad war weg - gestohlen.

Doch schon jetzt zeichnet sich ab: 1994 wird es noch viel schlimmer. Im ersten Quartal des Vorjahres waren nach Angaben der Polizei in Dresden 569 Räder gestohlen worden. Am Ende des ersten Quartals dieses Jahres waren es schon 799 - eine Steigerung um 40 Prozent. Rechnet man diese Zahlen hoch, dürfte 1994 das Vorjahresergebnis um etwa 1 300 gestohlene Räder übertroffen werden. Den 4 720 Diebstählen 1993 stehen dann, nur ein Jahr später, schon mindestens 6 000 gegenüber.

Fahrradklau scheint Normalität zu werden. Und wer Rad fährt, sollte sich darauf gefaßt machen, daß es auch ihn jederzeit treffen kann. Dabei ist die Aufklärungsrate minimal. Die Polizei ist

schon beim Autodiebstahl überfordert. Immerhin: Nach den Blechlauben wird gefahndet. Von den 3 615 Autos, die 1993 auf die Liste kamen, wurden schließlich 436 wiedergefunden. Traurig genug für die, denen die Polizei nicht helfen konnte.

Bei den Fahrrädern sieht es noch viel schlimmer aus. Ganze 69 Stück fanden sich im Vorjahr wieder an, meist weil sie von gutmütigen Menschen abgegeben worden sind. Denn die Polizei sucht gar nicht nach gestohlenen Rädern.

Nur noch dunkel kann sich Pressesprecher Erhard Tramm an eine gezielte Aktion erinnern: „Vor ein oder zwei Jahren haben wir da mal was gemacht.“ Ein Konzept, mit dem gegen Fahrraddiebstähle angegangen werden könnte, gibt es nicht.

Ist schon mit der Polizei nicht zu rechnen, erweist sich auch die Hoffnung auf das Fundbüro in den meisten Fällen als vergebens. Nur 43 Räder wurden dort im letzten Jahr abgegeben, und nur zwei davon wurden von ihren Eigentümern abgeholt. Für die übrigen 41 interessierte sich niemand. Offenbar geben die meisten ihr Fahrrad verloren, wenn es gestohlen wurde. Sie erstatten weder Anzeige, noch gehen sie zum Fundbüro. Die wirkliche Zahl der Fahrraddiebstähle scheint demnach um ein Vielfaches höher zu liegen, als es die offizielle Statistik vermuten läßt.

Wenigstens die Versicherungen müßten sich stark machen gegen den Fahrradklau, so denkt der naive Laie. Doch auch hier Fehlanzeige. Die lösen ihr Problem offenbar einfacher: über die Beiträge ihrer Kunden.

Die meisten Dresdner durften ihren

geliebten Drahtesel, wenn überhaupt, über die alte Hausratsversicherung versichert haben. Nach Angaben von Allianz-Pressesprecher Lothar Landgraf in Berlin hat die Gesellschaft schon 1993 einen Schaden von 42 Millionen Mark aus Fahrraddiebstählen im Osten erlitten. Doch einen Anlaß, daraus Forderungen an die Polizei und die Ordnungspolitik abzuleiten, sieht er nicht. „Das ist Aufgabe des Verbandes der Sachversicherer“, reicht er das Problem weiter. Dessen Pressesprecher Hans-Dieter Roth in Köln weiß zwar auch, daß die Zahl der Fahrraddiebstähle in Deutschland in der jüngsten Vergangenheit in Größenordnungen von 20 000 Fällen pro Jahr zugenommen habe. Und die Entwicklung in Dresden nennt er „ganz außerordentlich“. Doch auch er hält Gegenmaßnahmen nicht für seine Aufgabe. „Um die Sicherheit seines Fahrrades muß sich doch mit einem guten Schloß zunächst mal jeder Besitzer selbst kümmern.“

Von der Polizei in Dresden bekommt man immerhin Auskunft, was denn unter einem guten Schloß zu verstehen ist. Andreas Thomas von der Kripo-Beratung: „Ob Seilzug oder Bügel ist egal: Für ein gutes Schloß sind 70 Mark die Untergrenze.“ Alles darunter wird aufgebrochen. „Oft reichen ein paar Schläge mit einem stumpfen Gegenstand auf die Mechanik. Wenn das nicht hilft, macht es auch ein kleiner Bolzenschneider. Die gibt es in jedem Baumarkt, und sie passen in die Hosentasche.“ Spezialisten unter den Fahrraddieben behaupten sogar: „Ein normales Seilschloß zieh ich dir mit Armen und Beinen und einer bestimmten Technik einfach auf.“ Lutz Bittner

Ersatz wird nur geleistet, wenn das Rad mit einem "gegen Kälte geschützten Sicherheits-Bügel" oder einem stahlummantelten Sicherheits-Stahlseilschloß gesichert war. Es gibt einen Schadenfreiheitsrabatt von 10% nach einem schadenfreien Jahr, 20% nach dem zweiten und 30% nach dem dritten. Versicherungsschutz gilt automatisch in einigen europäischen Ländern, auf Antrag auch in weiteren Ländern bis zu 6 Wochen im Jahr. Für eine Ausdehnung erhöht sich die Prämie um 10%.

VCD

Der Verkehrsclub Deutschland vermittelt an seine Mitglieder eine als Hausratversicherung ausgestattete Fahrraddiebstahlversicherung. Die Versicherungssumme wird am Wert des Fahrrads bemessen und beträgt stets ein zwanzigfaches des Radwertes. Bei Abschluß einer Zusatzklausel "Fahrräder" ist das Rad in die Reisegepäckversicherung eingeschlossen, wodurch Gefahren wie Unfall, Vandalismus und höhere Gewalt abgedeckt sind. Bei nächtlichem Diebstahl wird allerdings nur bis 500 DM gehaftet.

(aus Sächsische Zeitung vom 3.5.94)

Mit dem Fahrrad auf Reisen

Tandemtour mit Kleinkindern/Südschweden, Insel Gotland, Farö

Vorangestellt

Schweden ist ein Reiseland für Familien mit Kindern. Überall Spielplätze, in jeder Eisenbahn Wickeltisch etc., Mal- und Spielecke in manchen Kirchen und gut eingerichtete Spielzimmer auf den Fähren. Man ist gerne gesehen mit dem Fahrrad und Kindern (ähnlich Holland). Die Schweden sind entgegen allen Prophezeiehungen aufgeschlossen, ansprechbar und kontaktfreudig (minimales Englisch erforderlich). Die Preise für Lebensmittel sind doppelt so hoch wie in Deutschland. Wir konnten durch eingesparte Zeltplatznutzung und etwas allgemeine Sparsamkeit mit weniger auskommen als 1991 in Ostfriesland.

Anreise

Durchgehender Zug von Dresden Hbf bis Malmö (Schlafwagen). Ab Malmö gehen Züge in alle wichtigen Richtungen. Das Tandem wurde (feinstens verpackt) nach größerem Aufriß im Hauptbahnhof 4 Wochen vor der Reise aufgegeben und kam auch wirklich an.

Unsere Route

Quer von West nach Ost (Windrichtung) auf dem 58. Breitengrad (Göteborg) größtenteils durch Mittelgebirge, auf Landstraßen zweiter und dritter Garnitur (letztere leider oft Schotterwege, dadurch aber durchaus rücksichtsvolle Autofahrer). Für Leute, die nicht auf's Vorwärtskommen Wert legen, lohnen sich auch kleinste Wege (nur mit teuersten Reifen, die Gepäck + Schotter tragen). Man findet aller 5 km einen Hof und sonst herrliche Kulturlandschaft, durchmischt mit Naturschutzgebieten. Eine genaue Karte ist dann allerdings unerlässlich, da viele Wege als Sackgassen zu einem Gehöft führen. Wenn man mit dem schwedischen Hallo "He" grüßt, kann man sich freuen, nicht als Tourist erkannt zu werden, trotz Tandem; wahrscheinlich reisen die Schweden selber auch viel.

Übersetzen auf die Insel GOTLAND mit der Fähre von Oskarshamn nach Visby (pro Person 60,- /Fahrrad 10,- /Di + Do billiger). Man schiebt mit Gepäck neben den Autos unten ins Schiff und kann (4 Stunden) oben bequem essen, extra Stühlchen für die Kleinsten, nebenan Spielzimmer für Kinder.

Informationen:

Upttåk Sverige Butiken (Swedish Travel Centre)
Stureplan 8
S-11435 Stockholm

Fahrpläne nur über Reisebüros, Reichsbahn völlig unfähig!

Reiseführer:

MERIAN - Heft 11/87
Südschweden per Rad
Kettler, Wolfgang
ISBN 3-921939-40-2

Gotland, Reisehandbuch
Bohn, Robert
ISBN 3-922965-25-3

verkleinerte Kopien zum Mitnehmen machen

Karten:

Katalog bestellen:
NORDIS-Buch- und Landkartenhandel
PF: 100343
40767 Monheim

Zur Übersicht:
ESSELTE-Originalausgabe 1:300000

Für Feinplanung:
Bla-Kartan (Topografische Karten)
1:100000

Andere Touristenkarten o.ä. sind unbrauchbar.

Insel Gotland, DIE schwedische Ferieninsel, da extrem wenig Niederschläge und mildes Klima. Das wirkt sich aber nicht belastend aus, man findet immer einen Platz für sich allein. Der angeblich genau ausgeschilderte Fahrradrundweg "Gotlandsleden" stimmt nicht mit der Karte überein, läßt sich aber sehr schön fahren. Unterwegs phantastisch viele Kulturdenkmäler, Landkirchen des 13. Jahrhunderts, Steinsetzungen, vorchristliche Kulturstätten. Die Landschaft der Insel wird in Richtung Norden immer karger, steiniger, interessanter und auch leerer. Die Krönung ist die kleine nördliche Insel Farö (Fähre kostenlos). Das in ganz Skandinavien geltende Jedermannsrecht "Allemansrätten" kommt hier erst so richtig zur Geltung. Es ist ausdrücklich erlaubt, überall frei zu zelten, mit Einschränkungen auch auf Privatland (!) und die Schätze der Natur zu nutzen, vorausgesetzt, man hinterläßt nichts. Wir haben nie erlebt, schief angesehen zu werden, wie etwa in Deutschland ("Mit Kleinkindern auf dem Fahrrad, und dann noch zelten ...")

In diesen weniger besiedelten Gebieten ist es ratsam, sich ein Verkaufsstellenverzeichnis zu beschaffen (Touristenbüro Visby). Auf Farö existiert z.B. nur ein Lebensmittelladen. Für solche Fälle ist besonders die schwedische Knäckebröt-Kultur zu empfehlen: rund und eckig, in verschiedensten Größen und Qualitäten. Die Kinder möchten es früh, mittags und abends, und zwar ohne Butter, denn die ist nur salzig zu bekommen.

Rückreise

Das Aufgeben des Tandems war selbst auf einem kleinen Bahnhof eine völlige Selbstverständlichkeit. Dann hatten wir viel Freude mit der Zugfahrt auf den schwedischen Bahnen.

Fazit

Radtour ist die ideale Form des Urlaubs mit Kindern. Die Zeit auf dem Fahrrad ist für die Kleinen nicht lang, da es interessant ist, vorbeiziehende Landschaft zu beobachten und zu kommentieren; aber nicht wie im Auto abgeschlossen dahinzurasen. Gesundheitlich entstehen weniger Probleme als zu Hause, man ist an frischer Luft unterwegs, auch Regentage können mit guter Regenbekleidung lustig sein. Zelten und Essen kochen im Wald findet mit größter Begeisterung der Kinder statt. Auf dem Tandem sind wir zu viert, was die Tour noch lustiger macht, nie würden wir mit Kinderanhängern fahren wollen. Helme für die Kinder sind unverzichtbar, schon beim Frühstück wollen sie die am liebsten aufsetzen und auf's Tandem klettern. Die tägliche Strecke (wir sind drei

Wochen gefahren) legten wir nach Verfassung und Wetter fest. Kilometer haben uns nicht interessiert, schon das "Unterwegssein" ist für uns ein Ziel geworden.

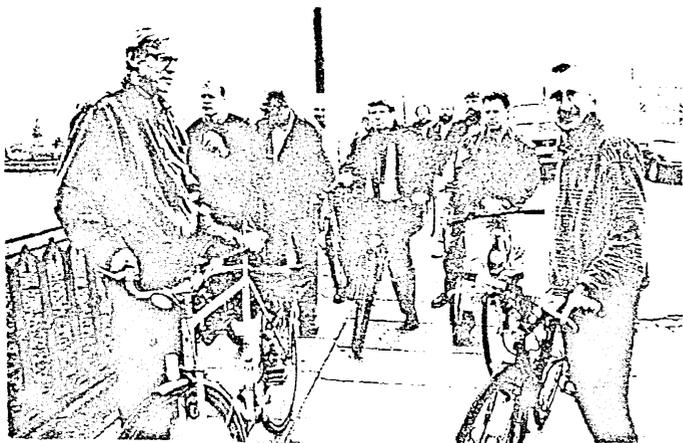
Dresden 1992, Sebastian, Christoph, Cornelia und Peter Stephan

→ Reisetip !

Frank Pathe vom ADFC Leverkusen plant Ende August/Anfang September (ca. 29.08. - 11. 09.) eine Radtour nach Nordwest- bzw. Zentralnorwegen (Bergen - Voss - Sognefjord - Sognefjell - Lom - Geirangerfjord - Andalsnes). Das unberührte Fjell bietet unzählige Zeltplätze. Wunderschöne Hochgebirgspassagen, Fjorde und blauschimmernde Seen erwarten den Radler, der sich in das Land der Mitternachtssonne aufmacht. Und das herbstlich verfärbte Fjell taucht die Welt in alle nur erdenklichen Rottöne. Auch kulturgeographisch Interessierte

kommen auf ihre Kosten. Die Reise ist recht anspruchsvoll und stellt aufgrund des Reliefs gewisse Anforderungen an den physischen Leistungswillen der Teilnehmer (max. 12 Personen), aber der Lohn ist eine grandiose Schneeberglandschaft. Die genaue Streckenführung wird gemeinsam festgelegt, evtl. kann das Zielgebiet auch nach Nordnorwegen (Lofoten) verlegt werden. Die Reisekosten betragen 800,- bis 900,- DM, ADFC-Mitglieder zahlen 50,- DM weniger. Interessenten können sich bis 1. 8. bei Frank Pathe, B.-Ridder-Str. 2, 51379 Leverkusen, Tel. 02171/32865 anmelden. Ein Vortreffen findet am 13.8. in Leverkusen statt.





Ortsbegehungen ausgewertet

Seit 1991 werden von der IG Radverkehr in regelmäßigen Abständen Ortsbegehungen mit Vertretern des Stadtplanungsamtes, des Straßen- und Tiefbauamtes, des Ordnungsamtes, der Polizei und des jeweiligen Ortsamtes durchgeführt. Ziel dieser Ortsbegehungen ist es, Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr festzulegen. Meist handelt es sich dabei um kleinere, schnell zu realisierende bauliche Veränderungen (z.B. Bordsteinabsenkungen und Fahrbahnmarkierungen) und das Ändern von Beschilderungen zu Gunsten der Radfahrer. Zu jeder der 13 Ortsbegehungen wurde vom einladenden Stadtplanungsamt ein Protokoll erstellt, in dem die getroffenen Festlegungen mit den zu ihrer Durchführung verantwortlichen Ämtern fixiert sind.

Die Ausführung der von 1991 bis 1993 beschlossenen Maßnahmen (nicht etwa der von uns gewünschten - das sind bedeutend mehr) wurde von uns kontrolliert. Das Ergebnis ist befremdlich: Von den 1991 gefaßten 70 Beschlüssen sind 17 realisiert worden. 1992 waren es 3 von insgesamt 19, und auch 1993 wurden von 37 Festlegungen ganze 3 in die Tat umgesetzt. Insgesamt stehen damit noch 94, hauptsächlich Bau- und Beschilderungsmaßnahmen zur Realisierung aus. Verantwortlich für die Ausführung ist im Wesentlichen das Straßen- und Tiefbauamt (in einem Fall das Stadtverkehrsamt, zweimal das Grünflächenamt, einmal das Stadtgartenamt - allerdings haben es diese Ämter damit geschafft, 100 % ihrer Auflagen nicht zu erfüllen). In wenigen Fällen sind noch Vorleistungen durch das Stadtplanungsamt und das Ordnungsamt zu erbringen. Wohlgemerkt handelt es sich bei den nicht ausgeführten Arbeiten nicht etwa um aufwendige Vorhaben, die an fehlenden Kapazitäten scheitern. Während die von uns vorgeschlagenen Fahrbahnmar-

kierungen bis auf einen Fall nicht ausgeführt wurden, reichten Material und Arbeitskräfte aus, um den gesamten Asphalt des Großen Gartens rot gefärbt zu erneuern.

75% der gefaßten Beschlüsse wurden nicht bearbeitet - ein schönes Zeichen dafür, welche "Wertschätzung" uns Radfahrern von der Stadtverwaltung entgegengebracht wird. Beispielhaft auch dafür, was Herr Dr. Wagner meint, wenn er davon spricht, daß Dresden eine fahrradfreundliche Stadt werden soll. So also wird ein Verkehrskonzept, das Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV bevorzugen soll, in die Praxis umgesetzt. Wie hier zusammen mit den Bürgern erarbeitete Beschlüsse selbstherrlich unter den Tisch gekehrt werden, wirft Licht auf den Mangel an Demokratieverständnis in den Ämtern der Stadt.

Dennoch, es ist noch Hoffnung in dieser Welt. Herr Dietze, der Leiter des Straßen- und Tiefbauamtes hat uns versprochen, alles Versäumte noch in diesem Sommer erledigen zu lassen. Wir sind gespannt.

Michael Strey

Wer baut in Dresden und Umgebung Fahrradabstellanlagen?

Westdeutsche erfahrene Hersteller suchen ostdeutsche Kooperationspartner. Wäre doch schade, wenn immer alles importiert werden müßte aus westlichen Ländern, wenn es genauso gut "vor Ort" produziert werden kann.

Bitte melden bei: Michael Haase, F.-Lewald-Str. 19, 01259 Dresden Tel. (dienstl.) 0351/5619-238

Prominentenradttour 1994

Die IG Radverkehr hatte am 6. Mai zur Prominentenradttour eingeladen. An der Goldenen Pforte des Rathauses waren Fraktionsvorsitzende der Stadtverordnetenversammlung, OB-Kandidaten, Dezernten und, als prominentester Vertreter der Stadtverwaltung, Dresdens erster Bürgermeister Dr. Czerney erschienen.

Bei schönem Wetter führte die Tour zur Landesbibliothek, vorbei an deren Filialen Phototek und Phonotheek sowie an einem möglichen künftigen Domizil, dem Erlweinspeicher.

Die Fahrt gab Anlaß, auf einige wunde Punkte im Dresdener Radverkehr hinzuweisen:

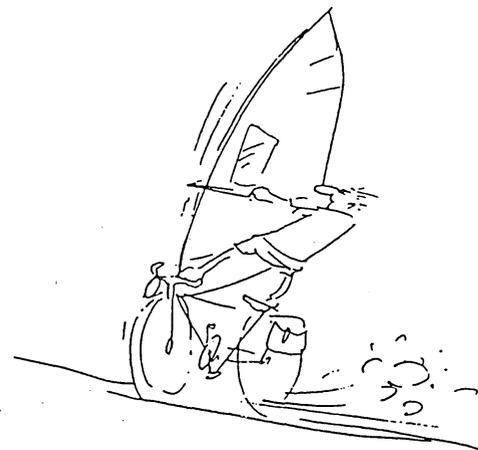
- Brückenabfahrt von Marienbrücke zum Elbradweg,
- Querung von Leipziger und Großenhainer Straße,
- Querung des Alaunplatzes und auch die schlechte Erreichbarkeit der Landesbibliothek. Dort angekommen, wurden die Teilnehmer vom Direktor empfangen. Nach einem Imbiß konnte das Zimelienzimmer besichtigt werden.

Unsere Prominenten haben ein Stück Radverkehrsrealität erfahren. Greifbare Ergebnisse dieser Tour sind:

- Die Doppelampel an der Großenhainer Straße wurde repariert.
- Die Querung des Alaunplatzes wurde nach einer Ortsbegehung am 15.6. für Radfahrer in Aussicht gestellt.

Dies wäre das erste Mal, daß eine Parkanlage für den Radverkehr freigegeben wird.

Zweynert



Elbradweg Neustadt - Pieschen

Auf Betreiben des Ortsamtsleiters und Stadtplanungsamtes ist eine Studie oder Vorplanung für die Weiterführung des elbnahen rechten Uferweges von der Marienbrücke (Uferstraße) bis nach Pieschen erstellt worden. Große, scheinbar unüberwindliche Schwierigkeiten macht für die Trassierung nur das Wasser- und Schiffsamtsamt Dresden in Höhe Moritzburger Straße. Wenn solches Verhalten bei den privaten Grundstückseignern Schule macht ... ?

Wer kann sich hier engagieren, um öffentlichen Druck zu veranlassen?

Die Möglichkeit, dann Gestank und Lärm der Leipziger Straße entgehen zu können, wenn der Weg bis zur Fähre Pieschen - Schlachthofinsel durchgeht, ist der Mühe wert.

H. Dreßel

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.