

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

6. Jahrgang

Mai 5/1995



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Termine für Fahrradfreunde

- Mi 03.05. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden
Thema: "Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer"
(Diskussion mit Verkehrswacht und FUSS e.V.)
- Sa 06.05.-
So 07.95. Thallwitz **4.Sächsische Sternfahrt per Bahn und Rad**
"Für einen umweltfreundlichen Verkehr und Tourismus"
- Fr 12.05. Dresden 15.30 Uhr, Prominentenradtour vom Rathaus zum "Theater der Jungen Generation"
- Sa 13.05. Heidenau 08.00-10.00 Uhr, Radrennbahn (RRB) an der B 172,
7. Raddtourenfahrt (5 Touren von 25 bis 160 km)
- So 14.05. Dresden 08.00 Uhr, Olympiakino, Fahrradtour "Zum Hochmoor
Zinnwald", geführt von G. Wutscherk, ca. 90 km
Dresden 09.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18
Fahrradtour "Zum Gut Gamig" mit Führung, ca. 30 km
- Mi 17.05. Dresden 17.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18
Treffen der Arbeitsgruppe Radverkehrsplanung
Schwerpunkte: Übersicht der gravierendsten Radver-
kehrsmängel in der Stadt und von Abhilfeschlägen
- Mi 17.05. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18
Arbeitsrunde der Interessengemeinschaft Rad-
verkehr (Ortsgruppe des ADFC)
- Do 18.05. Dresden 11.00 Uhr, Hygienemuseum, GEK-Fahrradstaffette
"Alkohol - nein danke!", Start zum Etappenort
Frankfurt/Oder (Teilnahme ohne Anmeldung möglich,
individuelle Fahrtlänge für Volkssportbegeisterte 25 km)
- Sa 20.05.-
So 21.05. Dresden 10.00 - 18.00 Uhr, Wilsdruffer Vorstadtfest
(am Umweltzentrum, siehe auch Inserat)
- Sonntag, 21.05. bundesweiter Aktionstag "Mobil ohne Auto"**
(Fahrradbeförderung im S-Bahn-Bereich kostenlos möglich)
- So 21.05. Boxdorf 9.45 Uhr ab Gasthof, 18. Moritzburger Radsternfahrt
des RKB-LV Sachsen, geführt von Claus Rabis, ca. 45 km
- Mi 24.05. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18
Treffen der Vorbereitungsgruppe Radfahrttag
- Sa 27.05. Trier Beginn der zweitägigen 16.ADFC-Bundeshauptversammlung
- So 28.05. Dresden 6.30 Uhr ab Hauptbahnhof, Fahrradtour "Zum Kromlauer
Park" (Hin- u. Rückfahrt nach/von Bautzen mit der DB),
geführt von Claus Rabis, ca 95 km, Teilnahmemeldung bis
14.05. an selbigen, Blumenstr. 11, 01640 Coswig

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

Unsere Geschäfts-
stelle im Umwelt-
zentrum ist erreich-
bar über

Post: ADFC Dresden
PSF 120509
01067
Dresden

Telefon: 4943321

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

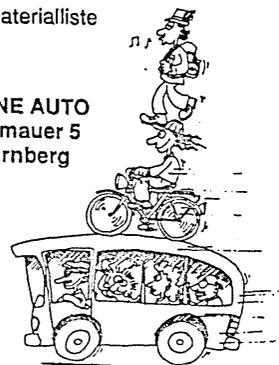
Unsere ADFC-Fahrrad-
bibliothek ist zur
Radlersprechstunde
mittwochs geöffnet.

Es geht jede/n an...

Menschen und Tiere sterben, Allein
fallen, Ozonsmog und Asphalt siegen
über Mensch und Natur - eine Massen-
gesellschaft im Autowahn!
Es ist klar, daß es nicht so weitergehen
kann. Deshalb: **Aktionstag** am 21. Mai
1995. Mobil ohne Auto heißt, nicht
verzichten, sondern gewinnen - die
Alternativen kennen und schätzen
lernen: Bus, Bahn, Fahrrad und die
eigenen Füße. Mit Straßenfesten, Info-
veranstaltungen, Fahrraddemos,
Sonderzügen, Raddtouren, ... erleben wir
das Verkehrskonzept der Zukunft.

Infos und Materialliste
gibt's bei:

MOBIL OHNE AUTO
Spittlertormauer 5
90402 Nürnberg



Vorschau

- Mi 07.06. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes
Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden -
Motto: Lust auf Demo? Wir gestalten "Winkelemente" für
- So 11.06. Dresden **7.Dresdner Radfahrttag und Weltumwelttag** (siehe S.IV)
- So 18.06. Dresden 7.30 Uhr ab Hbf, Fahrradtour "Zum Habichtstein" (CR),
(Hinfahrt bis Ebersbach mit DB, Rückfahrt von Bad
Schandau mit S-Bahn) geführt von W. Heybey, ca. 100 km.
Teilnahmemeldung bis 14.05.95 an ihn (Adresse s.o.)
- So 25.06. Coswig 9.00 Uhr ab Bahnhof, Fahrradtour "Nach Zabeltitz",
geführt von Claus Rabis, ca. 60 km

Radkongreß in Troisdorf

Moderne Erkenntnisse der Radverkehrsplanung aus den Niederlanden schwappen auch nach Deutschland über

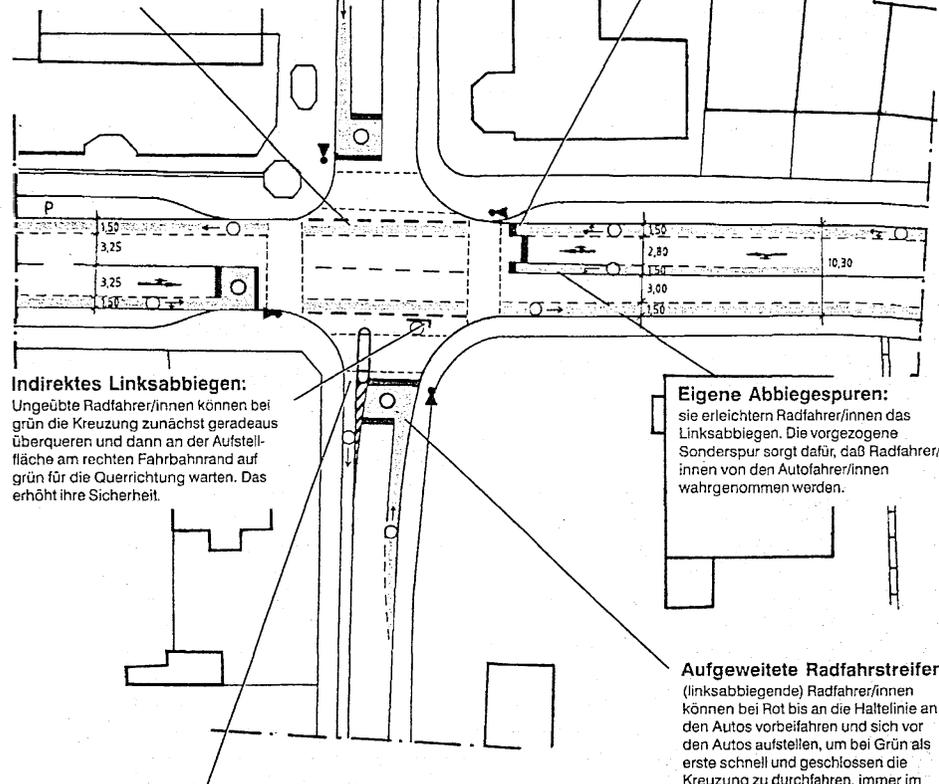
Daß die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse in dieser Stadt nicht so sein müssen, ja daß eine viel weniger verlärmte, verschmutzte und eher freundlichere, umweltverträglichere Stadt Dresden vorstellbar ist, dürfte jedem einigermaßen aufgeschlossenen Zeitgenossen klar sein.

Nur: Wie dahin kommen, und wie könnte so etwas aussehen? Eine gute Möglichkeit, sich mit solchen Fragen auseinanderzusetzen, bot der Fahrradkongreß "VELOREGIO", welcher vom 14. bis 18. März in Troisdorf bei Köln stattfand und etwa 300 Fachleute und Engagierte sowie die auf dem Feld der Radverkehrsplanung in Deutschland führenden Experten zu gemeinsamen Workshops, Diskussionen und vor allem Exkursionen vereinigte. Schön und gut, doch wurde gleich zu Beginn von Dr. Heiner Monheim vom Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr Nordrhein-Westfalen (O-Ton: "Wir müssen zu einem Verkehrssystem kommen, dessen Rückgrat nicht mehr das Auto ist") auch ein Wermutstropfen eingeschenkt: Die Organisatoren (das Planerbüro Südstadt Köln, der ADFC NRW und die Stadt Troisdorf) hatten auf einen stärkeren Anteil von Vertretern der Wirtschaft, der Politik und einflußreicher Behörden unter den Teilnehmern gehofft, also genau derjenigen, welche heute oftmals erst noch von den Vorteilen der Fahrradförderung überzeugt werden müssen. So waren z.B. aus Dresden positiverweise Vertreter des Stadtplanungsamtes und des Straßen- und Tiefbauamtes angereist, jedoch fehlten Teilnehmer des für die Verkehrsschilder zuständigen Ordnungsamtes. Doch nichts für ungut. Das Programm bot für Pro-Fahrrad eingestellte Menschen hinreichend Gelegenheit, sich praktische Lösungen anzusehen und Argumente zugunsten fahrradfreundlicher Maßnahmen zu vertiefen. Die Workshops in kleineren Gruppen hatten ein weites Themenspektrum:

- Wirtschaftsfaktor Fahrrad,
- neue Planungssystematiken,
- Orientierung im Netz,
- Öffentlichkeitsarbeit,
- Datengrundlagen und Erhebungsmethoden,
- Polizei und Radverkehr,
- Fahrradförderung durch Bund, Länder und Kommunen und vieles weitere. Wer hat beispielsweise schon gewußt, daß es allein bei der BASF etwa 15.000 Werksfahrräder gibt, die sowohl auf dem Arbeitsweg als auch innerbetrieblich genutzt werden? Oder hat einmal jemand einen Blick auf den Nachbarn Schweiz bezüglich des marktwirtschaftlich orientierten Mietvelo-konzepts der Schweizer Bundesbahn (Angebote inkl. Tourenvorschlägen) geworfen, als die Deutsche Bahn AG beschloß, aus "Kostengründen" die Fahrradvermietung an Bahnhöfen aufzugeben? Warum beispielsweise sind die Anforderungen an eine Fahrradverkehrsinfrastruktur in Deutschland nie mit der gleichen Akribie untersucht worden, wie man das für den Autoverkehr gemacht hat und wie es uns die Niederländer mit dem soeben auch auf deutsch erschienenen neuen Handbuch "Radverkehrsplanung von A bis Z" vormachen? Der Veranstaltungsort Troisdorf selbst gehört wie auch die anderen Exkursionsorte zur Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte". So heißt ein Förderprogramm des Landes NRW, welches den Städten zunächst Vorleistungen zugunsten des Radverkehrs und konkrete Planungen für weitere Maßnahmen abverlangt, nach Aufnahme in das Programm aber Geld zur Verfügung stellt. So etwas fehlt in Sachsen noch. Die Ergebnisse, die Troisdorf in fünf Jahren erreicht hat, können sich sehen lassen: Durchgehend geplante Radrouten, abgetrennte Radfahrstreifen an den

Geradlinige Führung im Kreuzungsbereich:

geradeausfahrende Radfahrer/innen werden geradlinig über die Kreuzung geführt - ohne Schwenks und ohne Inseln, immer im Sichtbereich der Autofahrer/innen. Das macht ihre Fahrweise für alle Verkehrsteilnehmer deutlicher und damit sicherer.



Indirektes Linksabbiegen:

Ungeübte Radfahrer/innen können bei grün die Kreuzung zunächst geradeaus überqueren und dann an der Aufstellfläche am rechten Fahrbahnrand auf grün für die Querrichtung warten. Das erhöht ihre Sicherheit.

Einfahrthilfen:

sie sichern die Einfahrt in Einbahnstraßen für Radfahrer/innen und erinnern Autofahrer/innen daran, daß hier mit entgegenkommenden Radfahrer/innen zu rechnen ist.

Vorgezogene Haltelinien:

sie sorgen dafür, daß Radfahrer/innen bei roter Ampel immer im Blickfeld der Autofahrer/innen warten. Das erhöht ihre Sicherheit.

Eigene Abbiegespuren:

sie erleichtern Radfahrer/innen das Linksabbiegen. Die vorgezogene Sonderspur sorgt dafür, daß Radfahrer/innen von den Autofahrer/innen wahrgenommen werden.

Aufgeweitete Radfahrstreifen:

(linksabbiegende) Radfahrer/innen können bei Rot bis an die Haltelinie an den Autos vorbeifahren und sich vor den Autos aufstellen, um bei Grün als erste schnell und geschlossen die Kreuzung zu durchfahren, immer im Blickfeld der Autofahrer/innen. Das erhöht ihre Sicherheit. Und der aufgeblasene Radfahrstreifen vor den Autos erspart Radfahrer/innen das Einatmen der Autoabgase. Denn die sind im Kreuzungsbereich etwa dreimal so hoch wie auf freier Strecke.

wichtigsten Hauptverkehrsstraßen, eine große Zahl wirklich guter Abstellplätze in der Fußgängerzone und am Bahnhof, ein durchgehendes Wegweisungssystem für Radfahrer u.v.m. Für eine häufig von Schülern befahrene Route hat man sich etwas Besonderes einfallen lassen: Um das Linksabbiegen auf einer Hauptstraße sicher zu machen, wurde eine eigene Ampel aufgestellt. Zwanzig Meter vor dieser machen die Linksabbieger einen kleinen Schwenk nach rechts, überfahren dabei eine Anmelde Schleife und bekommen genau in dem Augenblick, wenn sie an der Ampel sind, Grün zum Queren der Straße. Eine andere pragmatische Lösung hat man an einer wichtigen Hauptroute gefunden, welche in zwei Richtungen befahren wird: Die danebenliegende Straße wurde, um genügend Platz für die Radfahrer anzubieten, so schmal gebaut, daß sich zwei Lkw nicht mehr auf ihr begegnen können. Man hat aber vorher herausgefunden, daß dieser Fall eine Ausnahme ist und demzufolge einfach die Borde abgschrägt und den Randbereich des Radweges so befestigt, daß ein Lkw mit einem Rad auf den Radweg ausweichen kann.

Am letzten Tag ging der Kongreß auf Reisen: Ein

Sonderzug inklusive vier Gepäckwagen für die Fahrräder brachte die etwa 120 Teilnehmer in die Exkursionsorte Pullheim, Brühl und Köln. In Gruppen zu je 20 Leuten wurde die Strecke abgeradelt, sachkundig von einem Leiter per Mikrofon geführt (jeder der Teilnehmer erhielt ein kleines Empfangsgerät mit Ohrhörer und konnte so die Erläuterungen, aber auch die unmittelbaren Umgebungsgläusche mitkriegen). Wichtigster Eindruck, auch aus den Tagen in Troisdorf schon: Die neuen Fahrbahnaufteilungen zugunsten des Radverkehrs (Beispiele siehe Skizze, in den Niederlanden längst Standard) funktionieren auch deshalb so gut, weil die Autofahrer nicht mehr so aggressiv fahren. Das Potential zur Verkehrsberuhigung in den Köpfen wurde gut genutzt, auch durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit der Städte, die gleichsam als Einladung zum Radfahren verstanden werden kann.

Fazit: Es ist noch viel zu tun in Dresden, vor allem muß endlich mal daran gearbeitet werden, durchgehende Fahrradrouten statt einzelner Splittermaßnahmen anzubieten, und es muß viel mehr Öffentlichkeitsarbeit (inklusive Fahrradwegweisung) durch die Stadt gemacht werden.

Noch mehr Verkehr ermöglichen?

Am Ende der Ära der Straßenbauer (die eifrigen Befürworter der stadtruinierenden Verkehrsprojekte Keller und Dietze mußten aus unterschiedlichen Gründen abtreten) beging die Stadtverwaltung den Fehler, in der Reihe *Verkehrstechnik in Dresden* eine Broschüre mit dem Titel "Straßenverkehrsmanagement" zu veröffentlichen, die leider nicht mehr zeitgemäß ist.

Titelbilder irreführend

Bereits die Fotografie auf der Umschlagseite enttäuscht: Wir blicken an einem schönen Sonntagmorgen von der schnellsten Fußgängerampel Dresdens an der Devrientstraße auf den historischen Stadtkern. Auf der Straße scheint Stau zu sein, weil Radler vom Elbradweg kommend die Straße queren. Das frische Grün erweist sich beim näheren Hinsehen als ein von Abgasen geschädigter Baum. Noch signalisiert kein intelligentes Verkehrsleitsystem, daß die Parkplätze an der Frauenkirche belegt sind und daß das Käthe-Kollwitz-Ufer Ausflugsstau hat. Die nächste Abbildung auf der Titelseite zeigt die trostlose Realität an der Haltestelle Hauptbahnhof Nord, wo sich die Straßenbahnlinien 3, 5 und 11 gegenseitig behindern, ohne aus der Not eine Umsteigetugend zu machen. Wir blicken auf eine Anordnung von 14 (!) altmodischen Signallampen und überlegen sofort, wer möglicherweise von wem bestochen wurde, diese Technik einzukaufen. Deutlich ist die neue Eisenbahnüberführung zu erkennen, die Tag für Tag etwa 1000 Radler (vorwiegend Studenten) regelwidrig unterqueren (*Verkehrsmanagement durch Toleranz*). Wir erblicken auch einen Bauzaun. Was man nicht sieht, aber weiß: die Arbeiten ruhen, weil das Geld ausgegangen ist. Vermutlich wurde es für den Hauptbahnhofunnel ausgegeben, der unter der Haltestelle verläuft. Über diesem Bild also der anspruchsvolle Titel "Straßenverkehrsmanagement", was soll man da erhoffen? Das Inhaltsverzeichnis gibt Auskunft:

Dietze: Entwicklung des Straßenverkehrs
 Schnabel: Verkehrspraxis und Wissenschaft - Tradition einer guten Zusammenarbeit
 Pamin/Pohl: Entwicklung des Lichtsignalanlagenbaus in Dresden
 Lätzsch, Sander und Schnabel: Verkehrsdosierung und Straßenbahnbevorrechtigung auf der Kesselsdorfer Straße (ein interessantes verkehrsorganisatorisches Paradoxon!).

Wir vermissen Beiträge von Prof. Hertel (Lehrstuhl für Verkehrsströmungslehre und Verkehrssystemtheorie) und von Prof. Becker (Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr).

Das Ziel ist falsch!

In einem Einleitungsartikel erläutert Dr. Dietze, der unfreiwillig aus seiner Position als Leiter des Straßen- und Tiefbauamtes ausscheiden mußte, wie in 3,5 Jahren das Stadtsäckel durch Verkehrsbau in Höhe von 362 Mill. DM geschröpft wurde. Maßstab sind ihm die Verhältnisse in den alten Bundesländern - kein Wort über Vermeidung dort begangener Fehler.

Ein beträchtlicher Teil dieser Gelder wurde für uneffektive Verkehrsbauten wie Nossener Brücke, Coventrystraße und Hauptbahnhof verschleudert, nicht zum Schaden der von Dr. Dietze "betreuten" Bau Union Süd und der Dresdener Straßen- und Tiefbau GmbH. Warum die Autoren der Broschüre diese Großbauten verteidigen, bleibt unklar.

Broschüre nicht mehr zeitgemäß!

Bei der verspäteten Herausgabe der Broschüre wurde übersehen, daß mit Bürgermeister Just ein Architekt die Straßenbauer regiert. Dies führt zu dem peinlichen Sachverhalt, daß im Bild 17 der Verlauf der Nordtangente dargestellt wird, die, so wie sie geplant ist, von namhaften Architekten abgelehnt wird. Kritisiert wird die städtebaulich nicht zu tolerierende Trennwirkung der neuen Autotrasse. Sehr unangenehm muß es einem Baukünstler sein, wenn ihm die stadterstörende Verlängerung der Nossener Brücke mit den Bildern 15, 22 und 23 so eindrucksvoll dokumentiert wird.

Wieviel Verkehr verträgt die Stadt?

Umweltverträglichkeitsuntersuchungen haben gezeigt, daß die Nürnberger Straße bereits vor ihrem Ausbau wegen der Autoabgase nicht mehr bewohnbar ist. Nun soll über die Nossener Brücke noch mehr Verkehr fließen und noch weitere Straßen mit Verkehr in unzulässiger Stärke belastet werden. Ist das verantwortbar? Was hilft es, daß Prof. Schnabel und Mitarbeiter durch raffinierte Verkehrsregelung auf der Kesselsdorfer Straße Abgasminderungen erreichen, wenn dadurch mehr Verkehr ermöglicht wird, der diese global mehr als ausgleicht?

Mittel effektiv einsetzen!

Viel wirkungsvoller als die Verlängerung der Nossener Brücke wäre die Verlängerung der Straßenbahnlinie 5 nach Löbtau gewesen - und billiger! Wir wissen, daß das Gegenteil eintreten wird. Nach Fertigstellung der Nossener Brücke soll die Straßenbahnlinie 12 ab Kesselsdorfer Straße in Richtung Plauen gekappt werden.

Unglaubliche Behauptungen über die Förderung des Radverkehrs!

Immer wieder werden Schutzbehauptungen über Förderung des Radverkehrs aufgestellt - ohne Beweise, versteht sich. So wird die Gestaltung der Kreuzung am Nürnberger Platz als vorbildlich für die Erhöhung der Sicherheit der Radfahrer gepriesen. Das Gegenteil ist der Fall. Der ADFC hat Sicherheitsmängel an der Fahrradtrasse in Westrichtung festgestellt und deren Abstellung mit der Stadtverwaltung vereinbart. Auf die Realisierung warten wir schon seit Jahren. Die Studenten der Universität kritisieren zu Recht die ungenügende Führung der Radler aus der Hettnerstraße in die Münchener Straße. Es lassen sich noch viele Beispiele über Behinderungen des Radverkehrs durch neugebaute Verkehrsanlagen auf der Trasse bis nach Gorbitz anführen! Einziges positives Beispiel ist der Elbradweg, der allerdings kein Radweg im Sinne der Straßenverkehrsordnung ist.

Wir werden auch fürderhin Geld verschwenden!

Unvorstellbar viel Geld soll ausgegeben werden, damit noch weiterer motorisierter Verkehr vor allem im Stadtzentrum möglich wird. Es werden Statistiken darüber angefertigt, wie lange die Reisezeit von A nach B mit dem Auto dauert. Wie lange ein Radler benötigt, um sicher durchs Stadtzentrum zu kommen, welche Zeit ein Fußgänger braucht, um vom Rathaus zum Hygienemuseum zu laufen, interessiert nicht, denn: "Bevorrechtigung stadt- und umweltverträglicher Verkehrsarten wie Straßenbahn, Rad- und Fußgängerverkehr ... sind grundsätzliche Ziele" (Seite 23).

Die Bevölkerung will Taten sehen!

Auf das Mißverhältnis zwischen dem, was die Dresdener Bevölkerung wünscht und was die Meinungsbildner denken, hat die Analyse von SOCIALDATA München hingewiesen. Kein Wort darüber in der Broschüre.

Für eine glaubwürdige Verkehrspolitik!

Verkehrsmanagement sollte bewirken, daß umweltfreundlicher Verkehr erleichtert wird. Wenn Sie erfahren wollen, wie durch geschickte Verkehrsregelung Radverkehr auf der leider Realität werdenden Nossener Brücke ermöglicht wird, so suchen Sie in der Broschüre vergebens. Der Autor vermutet, daß die Stadtverwaltung an die Wissenschaftler der Universität die falschen Fragen richtet. Interessant wäre beispielsweise zu erfahren, wie ein Verkehrsökologe der Universität über die kostspieligen Vorhaben im Straßenverkehrsmanagement denkt, und ob der Ausbau der Radtrasse Gorbitz - Stadtzentrum aus Kostengründen bis zum Jahre 2000 hinausgezögert werden sollte. So hoffen wir auf die nächste Broschüre, in der Architekten untersuchen, wie Verkehr stadtfreundlich gestaltet wird. Ernstes Bemühen war ja schon bei der Diskussion über schlanke Elbbrücken zu verspüren.

M. Zweynert

Elbradweg boomt!

Die bisher in den Ausbau des Elbradweges investierten Millionen haben offensichtlich einen hohen Nutzwert. Jedenfalls war dies am Sonntag nach Ostern festzustellen, als an der Bäckerei in Laubegast zwischen 17.00 und 17.30 Uhr 208 stadteinwärts und 84 stadtauswärts fahrende Fahrräder gezählt wurden (eigene Erhebungen). Eine Stunde und noch mehr bedeutet dies, daß 584 Fahrräder und noch mehr Menschen den Weg benutzten. Eine gleiche Anzahl von Autos hätte die schmale Straße nicht bewältigen können, so aber bewegte sich alles ruhig und erholsam durch die Landschaft, auch wenn es manchmal ein wenig eng war. Da auch zu anderen Stunden des Tages eine ähnlich hohe Frequenz mit Fahrrädern festgestellt wurde, kann davon ausgegangen werden, daß mindestens dreibis viertausend Menschen den Elbradweg an diesem Tag benutzt haben müssen. Daß diese bereits eine touristische Größe darstellen, läßt sich angesichts der stark durch Radler besuchten Gaststätten erahnen. Ein attraktives Angebot an Infrastruktur (und das stellt der durch herrliche Elbwiesen führende Radweg zweifelsohne dar, ist er doch zumindest im Osten Dresdens linkselbig durchgängig befahrbar) wissen die Dresdner also durchaus zu schätzen. Das sollte der Stadtverwaltung Mut machen, endlich eine konsequente Lösung für die verbliebenen Knackpunkte in der Östereicher Straße und der Einfahrt ins Kleinzschachwitzer Ufer zu suchen, da der Fahrradverkehr zumindest an diesem Sonntag auch dort die eindeutige Dominante war.

Neben dem Weiterbau des linkselbischen Radweges über das Ostragehege in Richtung Gohlis und den vielen Wegekilometern, die noch am rechtselbischen Radweg gebaut oder rekonstruiert werden müssen, sollte aber auch über das Anlegen weiterer attraktiver Freizeitrouten, die sicher den Komfort der Kinder und Gealterten befahren werden können, nachgedacht werden. So wäre zum Beispiel eine Freizeitroute vom Großen Garten durch die anschließenden Grünzüge und die Alt-elbarme bis zu den Kiesgruben von Meußlitz und Sporbitz vorstellbar.

M. Haase

Radschiffer rechtlos

Die Radmitnahmefreundlichkeit der Sächsischen Dampfschiffahrt hält sich auch in diesem Jahr in Grenzen - nach wie vor gibt es keine generelle Regelung. Die Entscheidung, ob je nach Andrang ausreichend Platz vorhanden ist, um Fahrräder mitzunehmen, bleibt den Schiffsführern willkürlich vorbehalten.

In einem Interview mit dem Baseler Veloblatt über die zunehmende Aggressivität gegenüber Radfahrern hat der Züricher Verkehrspsychologe Peter Mäder festgestellt, daß die schrittweise Entwicklung der Gesellschaft vom Kollektiv- zum Individualbewußtsein in negativer Konsequenz das allein auf sich bedachte, egoistische Handeln fördert. Mit Vervielfachung der natürlichen Fortbewegungsgeschwindigkeit durch ein (Motor-)Fahrzeug potenzieren sich auch Aggression, Frustration, Egozentriertheit und Dominanzstreben. Die eingeschränkten Kommunikationsmöglichkeiten im Straßenverkehr (gleichermaßen Folge und Ursache dieser Entwicklung - d.R.) führten zu Intoleranz, und Rowdytum im Verkehr sei an kein Verkehrsmittel gebunden.

Bereits 1990 hat Peter Mäder in einer repräsentativen Untersuchung nachgewiesen, daß nur in rund einem Viertel der Fälle Konflikte durch Radfahrer ausgelöst wurden (zu einem Fünftel durch Fußgänger), während fast die Hälfte aller Unfälle auf motorisierte Fahrzeugführer zurückzuführen war. Von allen durch Kfz-Führer verursachten Konflikten lag bei über 80% die Ursache im Nichtgewähren der Vorfahrt. In diesem Zusammenhang wies der Verkehrsexperte auf die Abhängigkeit der Unfallwahrscheinlichkeit von den Geschwindigkeitsdifferenzen hin, zu deren Abbau zuerst der Autoverkehr "entschleunigt" werden müsse, damit eine Koexistenz der Verkehrsarten möglich wird. Radfahrer müßten mit Rads Spuren im Straßenraum Platz erhalten.

Mit dem Fahrrad zum Pieschener Stadtteilfest

Jedes Jahr im Juni veranstaltet die Interessengemeinschaft Radverkehr den Dresdner Radfahrttag. Die Zeit um den Umwelttag scheint uns geeignet zu sein, um auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad aufmerksam zu machen. In diesem Jahr fällt der Radfahrttag auf den 11. Juni, den zweiten Tag des Pieschener Stadtteilfestes. Wie in jedem Jahr treffen sich die Radfreunde 11 Uhr am Rathaus, wo nach kurzen Ansprachen von Vertretern der Stadtverwaltung und des ADFC 11.30 Uhr der Fahrradkorso beginnt. Im vergangenen Jahr haben wir am Hotel Hilton die OB-Kandidaten abgeholt. In diesem Jahr treffen wir am Umweltzentrum in der Schützengasse die Freunde des historischen Fahrrads, die sich mit ihrem Hochrad unübersehbar an die Spitze unseres Zuges setzen werden, der nun seinen Weg nach Pieschen zum Stadtteilfest nimmt.

Wie gut (oder schlecht?) das Wetter sein muß, damit möglichst viele Radler an unserer Demonstration für umweltfreundlichen Verkehr teilnehmen, haben wir noch nicht herausgefunden. Im vergangenen Jahr kamen bei diesem Wetter immerhin 500 Radler.

In Pieschen werden wir gegen 12.30 Uhr eintreffen. Gerade Zeit genug für einen kleinen Imbiß, denn 13.00 Uhr beginnen Veranstaltungen wie unsere Podiumsdiskussion zum Thema "Radfahren und Zufußgehen in Pieschen", eine Radwanderung nach Moritzburg oder gegen 14.00 Uhr die Belustigung mit dem Mängelrad. Für Radfreunde, die sich zunächst ins Pieschener Stadtteilfest stürzen wollen, haben wir eine weitere Radwanderung um 14.30 Uhr nach Moritzburg vorgesehen.

Einen Leckerbissen für Literaturfreunde hält 20.00 Uhr das Café Donnersberg bereit. Dort gestaltet Dr. Stiebert einen Abend zum neuen Buch von Tschinghis Aitmatow "Das Kassandramal".

Das Letzte

Die Rad-/Gehbahnen der Autobahnbrücke über die Elbe zwischen Kaditz und Kerneritz sollen auf Antrag des Autobahnbauamts noch bis Ende 1999 gesperrt werden. Ursprünglich war eine provisorische Wiederherrichtung eines Weges für die Bauzeit der neuen Brücke (dann 6 Fahrspuren, Baukosten ca. 70 Millionen DM) vorgesehen. Daraus soll jedoch nichts werden, weil die veranschlagten 250.000 DM dem Sächsischen Wirtschaftsministerium zu teuer für diese Verbindung sind, die sich bislang großer Beliebtheit erfreute. Der Autoverkehr soll hingegen kaum Einschränkungen hinnehmen müssen - für ihn ist diese Brücke schließlich da.

Zum 1. Wilsdruffer Vorstadtfest findet statt:

Gebrauchtradmarkt

• Räder • Einzelteile • Zubehör • Kindersitze •

am So. 21. Mai 1995 von 13 - 16 Uhr

auf dem Schießplatz

Jeder kann verkaufen !!!

(Bitte Ausweis dabei haben)

Impressum

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

Erscheinen: monatlich

Redaktion: Birgit und Karsten Preuß,
Karl-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.