

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

6. Jahrgang

Juli/August 7/8/1995

Termine für Fahrradfreunde

- Sa 01.07. Lübeck - Ostseeradtour "Die A 20 macht die Seeluft ranzig!" über Wismar, Kühlungsborn, Graal Müritz, Prerow, Stralsund u. Greifswald. Anmeldung und Infos beim ADFC Greifswald, Lange Straße 14, 17489 Greifswald, Tel. 03634/897412
- Sa 08.07. Ahlbeck
- So 02.07. Dresden 06.30 Uhr, Dresden-Hbf, Fahrradtour "Zum Löbauer Turm", Gruppe 1: Anfahrt bis Bautzen mit der DB (ca. 100 km), Gruppe 2: Anfahrt bis Bautzen per Fahrrad (ca. 155 km). 08.15 Uhr ab Bf. Bautzen gemeinsame Weiterfahrt. Leitung: W. Heybey/ J. Müller oder M. Reichel
- Mi 05.07. Dresden 18.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18 bzw. 19.00 Uhr, Großer Garten, Drachewiese:
Jubiläums-Picknick
der IG Radverkehr Dresden (Ortsgruppe des ADFC)
- So 09.07. Dresden 09.00 Uhr, Kamenzer/Ecke Nordstr., Fahrradtour "Durch die Dresdner Heide", ca. 40 km oder
- So 09.07. Klotzsche 08.00 Uhr, Gasthof "Deutsche Eiche" Fahrradtour "Zum Valtenberg und zur Weesenitzquelle" geführt von G. Wutscherk, ca. 100 km
- So 16.07. Klotzsche 07.00 Uhr, Gasthof "Deutsche Eiche", Badefahrt "Zum Senftenberger See", Rückfahrt ab Straßgräbchen-Bernsdorf mit der DB, geführt von K. Jenert, ca. 100 km
Teilnahmemeldung an selbigen bis 01.07.95, Finsterwalder Str. 23, 01239 Dresden
- Mi 19.07. Dresden Umweltzentrum, Schützengasse 18
17.00 Uhr: Treffen der Arbeitsgruppe Radverkehrsplanung
19.00 Uhr: Arbeitsrunde der Interessengemeinschaft Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC)
- Sa 22.07.-
So 30.07. Erfurt 5. Tour de Natur, Demo gegen die geplanten Thüringer-Wald-Autobahnen A 81/A 73, Infos beim ADFC Thüringen, Espachstraße 3a, 99094 Erfurt, Tel./Fax. 0361/6421634

Unsere Geschäftsstelle im Umweltzentrum ist erreichbar über

Post: ADFC Dresden
PSF 120509
01067
Dresden

Telefon: 4943321

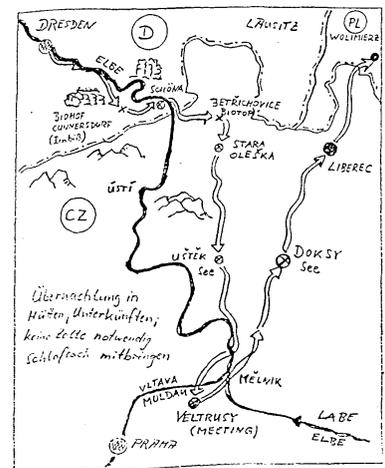
Jeden Mittwoch von 18.00 - 19.00 Uhr
Radlersprechstunde
im Umweltzentrum,
Schützengasse 18.

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

Unsere ADFC-Fahrradbibliothek ist zur Radlersprechstunde mittwochs geöffnet.

Vorschau

- August
Di 01.08.- Wolimierz (bei Jelenia Gora, Nähe Isergebirge)
Fr 18.08. Polen ECOTOPIA-Sommeruniversität, Anreise ab 29.07.95 (siehe Skizze), Kontakt: Grüne Liga (351)2522902
- Sa 12.08. Dresden 06.30 Uhr, Gleisschleife Wölfnitz, Bus-Hst. Linie 70
Fahrradtour "Zum Zweiradmuseum Augustusburg", Rückfahrt evtl. ab Flöha mit der DB, geführt von J. Müller/ G. Wutscherk, ca. 100 km
- So 13.08. Dresden 10.00 Uhr, Schloßplatz
Fahrradtour "Auf dem Elbradweg nach Pirna", ca. 30 km
- September
Mi 06.09. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden - **So geht's nicht!** Vorbereitung von Ortsbegehungen
- Sa 16.09. Dresden 10.00 Uhr ab Umweltzentrum, Radeln zum 5. Dresdner Umweltfest in Altmickten
- Mo 18.09. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei J. Meusel), Diavortragsabend "Radwandern in Italien - Südtiroler Weinstraße und Dolomiten"
- Sa 23.09./
So 24.09. Dresden Herbst-Treffen des ADFC-Landesverbandes Sachsen in Vysoka Lipa (Vorannmeldungen bitte an Michael Schleinitz, Altkötzschenbroda 40, 01445 Radebeul, Telefon 0351/75792)



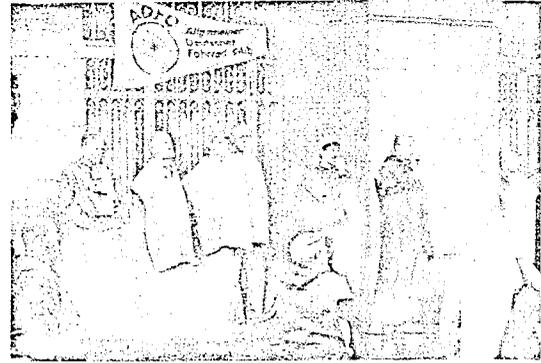
**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

7. Dresdner Radfahrttag

11. Juni 1995

Angesichts der demotivierend feuchten Wetterlage hatte ich kaum mit mehr als zwei Dutzend Radfahrern an diesem Sonntag gerechnet, zumal die Beteiligten schon mehrfach in vorangegangenen Jahren damit konfrontiert worden sind. Obwohl auch in den Dresdner Neuesten Nachrichten kein Sterbenswörtchen zu dieser Veranstaltung zu lesen war, fanden sich jedoch immerhin über 50 Unverdrossene vor dem Rathaus ein, wo schon traditionsgemäß mit einigen Ansprachen der Radfahrttag eröffnet wird. Dieser Teil zog sich diesmal aus verständlichen Gründen nicht unnötig in die Länge. Zunächst richtete der Vorsitzende der IG Radverkehr/Ortsgruppe des ADFC, Dr. Manfred Zweynert Worte der Begrüßung an die Radfahrer und (wie nicht anders zu erwarten) eine Kritik an die Stadtverwaltung (siehe nebenstehenden Auszug). Danach nahm OB Dr. Herbert Wagner das Mikrofon und damit das Wort und erklärte den Radfahrttag für eröffnet. Er verwies (nicht zum ersten Mal) darauf, daß Radfahren zwar bei jedem Wetter möglich, jedoch nicht jedermanns Sache sei. Mit Unbehagen nahm ich seine weiteren Ausführungen über die Lobbys der verschiedenen Verkehrsmittel auf, deren Interessen sich ferner zuweilen überschneiden. Die definitionsgemäße Anwendung dieses Begriffs dürfte Klarheit über die tatsächlich bestehenden Verhältnisse schaffen. Wenig gelungen erscheint mir auch der Vorstoß des OB zur Frage des von seinem Vorredner angemahnten radfahrerfreundlichen Klimas. "Wenn so viele Radfahrer hinzugekommen wären, wie im letzten Jahr Radwegkilometer" - dann wäre das Problem wohl eindimensional lösbar, aber solche Probleme gibt es in der Realität kaum. Der nächste Redner, Umweltbürgermeister Klaus Gaber, führte wieder mehr die feine Klinge und ermahnte alle an umweltpolitischen Veränderungen Interessierten, die vorhandenen demokratischen Instrumentarien stärker zu nutzen. Sein Bekenntnis "Ich muß oft gegen die Straßenverkehrsordnung verstoßen, um mit dem Rad durch die Stadt zu kommen" werden einige sicher als Rückendeckung für Rad-Rowdys auslegen, offenbart jedoch nüchtern betrachtet nur die Folgen einer ungenügenden Berücksichtigung der Radverkehrsbelange.

Abschließend sprach der ADFC-Landesvorsitzende Matthias Hintz zu grundsätzlichen verkehrspolitischen Fragen und stellte sich hinter die Forderungen des VCD an die Verkehrspolitik: Tempolimits innerorts (30 km/h) und außerorts (Autobahn 100 km/h, Landstraßen 80 km/h), 0,0 Promille-Grenze, autofreie Innenstädte, um nur einige zu nennen. Dafür gab es viel Beifall und Geklingel. Anschließend setzte sich die bunte Radlermannschaft in Richtung Pieschen in Bewegung. Karsten

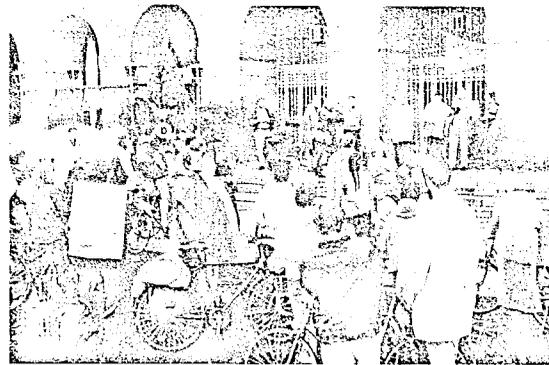


Aus der Rede von Manfred Zweynert

Liebe Radfreunde, ... ich habe die angenehme Aufgabe, unserem OB dafür zu danken, daß er unserer Einladung gefolgt ist und durch sein Hiersein auch in diesem Jahre wieder bekundet, daß er für eine fahrradfreundliche Stadt Dresden ist. ... Leider habe ich aber auch die Pflicht, mit allem Ernst darauf hinzuweisen, daß wir Grund dazu haben, festzustellen, daß die Belange des Radverkehrs in der Landeshauptstadt nur ungenügend verfolgt werden. Man kann das schlaglichtartig wahrnehmen, wenn man durch die Ausstellung "Dresden 2000" geht, die vorgestern eröffnet wurde: Die Landesregierung wirbt für die Autobahn, ein ganzer Stand wird reserviert, Planungsstand 1995, für den Radverkehr genügt eine kleine Tafel mit einem Radnetz, die Angabe "Planungsstand 1994" ist geschmeichelt. Dabei liegen im Stadtplanungsamt interessante Pläne für Radverkehrsanlagen im Schubkasten, die auf Ausführung warten, wie zum Beispiel die Trasse Gorbitz - Stadtzentrum, die Nord-Süd-Durchfahrt oder der Elbdweg nach Cotta. Damit in der nächsten Ausstellung mehr gezeigt werden kann, möchte ich unserem OB hiermit eine Analyse der Situation des Radverkehrs in Dresden und Forderungen zur stärkeren Berücksichtigung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels überreichen. Angesichts der Langsamkeit ... der Verwaltungsprozesse geraten der Anspruch, eine fahrradfreundliche Stadt anzustreben und die Wirklichkeit immer mehr in Widerspruch. Dies führt in zunehmendem Maße zu einem Verlust an Glaubwürdigkeit bei Aussagen von Politikern und Mitgliedern der Stadtverwaltung, was die Förderung des Radverkehrs betrifft. ... So erklärte unser Bürgermeister Just kürzlich, daß die Stadt arm wie eine Kirchenmaus sei. (An dieser mißlichen Lage sind vor allem die Großprojekte des Straßenbaus schuld.) Doch als ob wir genug Geld in der Kasse hätten, plant man für Cotta bereits das nächste, das weit über 100 Millionen Mark kosten soll. Was für den Radverkehr übrig bleibt, haben wir gesehen. Es ist leider so, wie man scherzhaft zu sagen pflegt: Unmögliches (Straßenbau) wird sofort erledigt, Wunder (zwei durchführende Radtrassen) dauern etwas länger. Dabei ist Dresden dem Klimabündnis beigetreten, gehört dem internationalen Projektverbund "gesunde Städte" an und wäre beinahe Gastgeberstadt für den europäischen Radkongreß 1997 geworden, wenn die Chance nicht durch die bereits erwähnte Langsamkeit vertan worden wäre. Ganz besonders möchte ich auf die im kommenden Jahr veränderte Straßenverkehrsordnung hinweisen, die für die Radler wesentliche Erleichterungen (Einbahnstraßen, Radwegbenutzungspflicht) bringt, wenn - ja, wenn - sie die Stadtverwaltung auch anwendet! Auch aus diesem Grunde besteht Veranlassung, die Aktivitäten der Stadtverwaltung kritisch zu begleiten. Es wäre mir ein Vergnügen, Sie bei der Podiumsdiskussion im Pieschener Rathaus wiederzusehen, oder bei den Radtouren nach Moritzburg, oder heute Abend im Café Donnersberg.

Radfahren und Zufußgehen in Pieschen

Zu diesem Thema fand im Rahmen des Radfahrtages und des Stadtteilstages im Pieschener Rathaus eine Podiumsdiskussion statt. Zugegen waren der Leiter des Ortsamtes Pieschen, Herr Putzger, die in Pieschen praktizierende Ärztin Frau Dr. Uhle als Vertreterin der Belange des ÖPNV, der Vorsitzende von FUSS e.V., Herr von Zeschau und Dr. Zweynert für den ADFC. Die Moderation oblag Herrn Haase. Die Diskussion wurde mit dem Aufzeigen von Problemen im Stadtteil Pieschen - jeweils aus der Perspektive der einzelnen Interessensvertreter - eröffnet. Dabei wurde die Mängelliste des Ortsamtsleiters noch um einige Punkte (Leipziger Straße - Betriebsausfahrten über Radweg, schwierige Bedingungen am Straßenbahnhof Mickten, Bahnhof Trachau - ständiges Gehwegparken, Bahnhof Mickten - schlechte Erreichbarkeit aller ÖPNV-Haltestellen, Zuparken aller Kreuzungen auch im 5-m-Bereich) ergänzt. Zum kontroversen Disput gestaltete sich das Thema "Wurzener Straße".



Die dort begangenen zum Teil gravierenden Fehler scheinen von den politischen Entscheidungsträgern zwar prinzipiell anerkannt zu werden (aus dem Publikum meldeten sich Herr Henke, CDU, und Frau Jähnigen, BündnisGrün, zu Wort), jedoch diese zu vermeiden, wird wohl auch in Zukunft Wunschenken bleiben. Kompetenzen, Zuständigkeiten, Sichtweisen - der Gesprächsstoff für weitere Jahre? Doch auch Erfreuliches läßt sich herausstellen: der Leiter des Pieschener Ortsamtes lud alle interessierten Gruppen zu einer gemeinsamen Beratung mit dem Ortsbeirat, bei welcher die Verantwortlichen, u.a. die der Entscheidungen zur Wurzener Straße, endlich einmal Rede und Antwort stehen. "Die müssen kommen, das ist Arbeitszeit!", so Putzger. Wenn bis dahin keine Grippeepidemie oder

ein anderes Siechtum Dresden befällt ... Und noch ein weiterer Fakt erscheint mir hervorhebenswert: die Vertreter beider (zufällig vertretenen) Fraktionen favorisieren eine direkte Zusammenarbeit der engagierten Umwelt-/Verkehrsgruppen mit den Mitgliedern der für Sachfragen zuständigen Ausschüsse des Stadtparlamentes. Diese Variante wird als effektiver eingestuft als Briefe "Vom ADFC an den OB". Zum Schluß sollten die Anregungen von Herrn Gaber, dem Beigeordneten für Umwelt und Kommunalwirtschaft stehen: die Entkopplung von Straßen- und Radwegbau (da hierbei in den seltensten Fällen zusammenhängende und zufriedenstellende Lösungen entstehen) und eine bessere Zusammenarbeit der Umweltgruppen untereinander.

Heiko

Forderungen des ADFC zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Dresden

Anläßlich des 7. Radfahrtages am 11.06.1995 veröffentlicht

Gegenwärtige Situation

Die Situation des Radverkehrs ist in den letzten Jahren in Dresden nicht besser geworden. Zwar wurden der Elbradweg in östlicher Richtung ausgebaut und unmittelbar nach 1990 mit der Realisierung der Radfahrstreifen auf der Wilsdruffer und St. Petersburger Straße deutliche Zeichen für den Radverkehr gesetzt, jedoch scheint dieser Elan verfliegen. Die an Straßen neugebauten Radwege sind an vielen Stellen offensichtlich nur zu dem Zweck angelegt worden, um die Radfahrer von der Straße zu bekommen, damit mehr Platz für den Autoverkehr zur Verfügung steht. Ein Blick auf die vielen für den Radfahrer zeitraubenden Verschwenkungen und die oft ungünstigen Ampelregelungen verdeutlichen dies. Auch wurden diese Teilstücke bisher noch nicht zu durchgängig befahrbaren Verbindungen verknüpft, geschweige denn daß ein Grundnetz verkehrssicherer Routen für den städtischen Radverkehr angeboten wird. Gleichzeitig erhöht der immer stärker wachsende Autoverkehr auf den Straßen das Unfallrisiko aus objektiver und auch aus subjektiver Sicht und beeinträchtigt zum Teil auch immer mehr den Fahrbahnzustand. Hinzu kommt, daß neuerrichtete Radverkehrsanlagen in vielen Fällen starke Mängel in Planung und baulicher Ausführung aufweisen. Zudem werden durch Umbaumaßnahmen an Straßen vorhandene Radverkehrsverbindungen (ebenso wie Fußwegeverbindungen) zerstört. Letzteres wurde am Beispiel der Hoyerswerdaer Straße von den Vereinen IG Radverkehr/ADFC und FUSS e.V. deutlich gemacht und

der Stadtverwaltung Ende Februar 1995 in mehreren Exemplaren zur Diskussion übergeben. Immer ungünstiger wirkt sich aus, daß es in Dresden kein durchdachtes Radverkehrskonzept gibt, welches die notwendigen Maßnahmen wichtet und festlegt, wo die Hauptverbindungen des Radverkehrs mit den höchsten Qualitätsstandards verlaufen sollen (vergleichbare Städte wie Chemnitz verfügen über derartige Grundsatzplanungen). Das Fehlen eines Radverkehrskonzeptes macht sich angesichts der intensiven Bautätigkeit in der Stadt besonders gravierend bemerkbar, können doch bei der Abstimmung von Bebauungsplänen die Anforderungen des Radverkehrs nicht definiert werden. Es wäre zum Teil ohne größeren Aufwand möglich, Radverkehrsbelange in derartigen Planungen zu berücksichtigen, wenn diese Belange untersucht und bekannt wären. Ehrenamtliche Arbeit einiger Mitglieder von Radverkehrsiniciativen kann diesen notwendigen Arbeitsschritt der Stadtverwaltung (Erstellung eines Radverkehrskonzeptes) zwar begleiten, jedoch nicht ersetzen. Eine Fortsetzung des konzeptlosen Lavierens seitens der Stadt läßt befürchten, daß die Radverkehrssituation in den nächsten Jahren noch schlechter wird und Chancen für eine nachhaltige Stadtentwicklung vergeben werden. Es ist höchste Zeit, die im beschlossenen Verkehrskonzept der Stadt zugunsten des Radverkehrs gesetzten Prioritäten auch umzusetzen!

Grundsätzliches

Die IG Radverkehr Dresden als Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs fordert

- daß Schluß ist mit dem Bau von schlecht geplanten oder gepflasterten Radverkehrsanlagen, sondern gut befahrbare Trassen nach modernen Erkenntnissen angelegt werden,
- daß die IG Radverkehr bei Straßenplanungen beteiligt wird, um sicherzustellen, daß nutzer-gerechte Anlagen entstehen und Radverbindungen nicht gekappt werden (die OB-Kandidaten haben sich zum Radfahrttag 1994 positiv dazu geäußert!),
- daß von Seiten der Stadtverwaltung endlich ein Radverkehrskonzept erarbeitet wird, auf dem zukünftige Planungen fundiert aufbauen können und welches als Grundlage für eine ausreichende Bereitstellung von Finanzmitteln im Stadthaushalt dient,
- daß innerhalb der Stadtverwaltung ein Fahrradbeauftragter benannt wird, der als Ansprechpartner der Bürger zu Radverkehrsfragen zur Verfügung steht und Radverkehrsbelange innerhalb der Stadtverwaltung engagiert und ideenreich vertritt (dieser kann durchaus einem Amt zugeordnet sein, sollte aber ämterübergreifend, z.B. mittels einer Arbeitsgruppe, koordinieren und die Arbeit weiterer für den Radverkehr zuständiger Mitarbeiter organisieren),
- daß innerhalb der Stadt günstige Fahrradrouten, die oft auch über Nebenstraßen führen, verkehrssicher und durchgängig befahrbar gestaltet und für Alltagsradler ausgeschildert werden,
- daß standfeste und diebstahlsichere Radabstellanlagen an wichtigen Plätzen in der Stadt und an bestimmten Straßenbahn-/Bushaltestellen aufgestellt werden.

- daß konsequent gegen Falschparker auf Geh- und Radwegen vorgegangen wird,
- daß flächendeckend Tempo 30 in der Stadt eingeführt wird,
- daß die vorhandene Beschilderung auf unnötige Radfahrbehinderungen hin überprüft und geändert wird (Einbahnstraßen, Sackgassen, Durchfahrverbote etc.),
- daß Radfahren auf Hauptstraßen so sicher wird, daß keiner mehr auf die Idee kommt auf dem Fußweg zu fahren,
- daß an allen Hauptverkehrsstraßen mit schlechtem Fahrbahnbelag (Kopfsteinpflaster), welche nicht innerhalb der nächsten zwei Jahre rekonstruiert werden, ein Randstreifen für den Radverkehr provisorisch asphaltiert und nach Möglichkeit als eigener Fahrraum des Radverkehrs (Radfahrstreifen) markiert wird,
- daß die Brücken für Radfahrer sicher befahrbar gemacht werden und alle Elbbrücken eine bequem befahrbare Verbindung vom/zum Elbradweg aufweisen (bzw. an den Treppen zunächst provisorische Schienen als Schiebehilfe erhalten),
- daß Radwege, die baulich in schlechtem Zustand sind, soweit sie nicht sofort saniert werden können, nur noch als Gehweg mit Zusatz "Radfahrer frei" beschildert werden, um Radfahrern die Möglichkeit zu geben, auf der Straße zu fahren,
- daß grobe Schäden in bestehenden Radanlagen zügig beseitigt werden (siehe "Konkrete Sofortmaßnahmen" - Fortsetzung in der nächsten Speiche!) und von der Stadtverwaltung seit Jahren versprochene Einzelmaßnahmen realisiert werden,
- daß bei provisorischen Sperrungen wegen Baumaßnahmen der Radverkehr situations-

KONKRETE SOFORTMASSNAHMEN

Autobahnbrücke über die Elbe:

Die bisher für den Radverkehr nutzbaren Seitenstreifen sind wegen Baumaßnahmen seit einiger Zeit gesperrt.

Vorschlag: Die durchgängige Befahrbarkeit zumindest eines Seitenstreifens auch während der Bauzeit gewährleisten. Die IG Radverkehr geht zudem davon aus, daß auch bei Brückenneubau die Befahrbarkeit für den Radverkehr beidseitig zu erhalten ist!

Bremer Straße, an Hasastraße:

Bei der sehr sinnvollen Maßnahme, die Bremer Straße an dieser Stelle "abzukröpfen", wurde bisher der Radverkehr nicht berücksichtigt. Vorschlag: Direkte Führung des Radverkehrs aus der Hamburger bzw. aus der Bremer Straße an dieser Stelle und Einrichten einer Querungshilfe für Radfahrer aus der Hamburger in die Bremer Straße

Dürerstraße an Fetscherstraße:

Die Fetscherstraße kann, besonders von unsicheren Radfahrern, an dieser Stelle nur schwer gequert werden.

Vorschlag: Sichere Aufstellbereiche schaffen, vor allem auf der östlichen Seite, wo die Wormser Straße zusätzlich mit einmündet.

(wird fortgesetzt)

- gerecht berücksichtigt wird,
- daß Dresden die mit seiner Mitgliedschaft im Klimabündnis der Städte eingegangene Verpflichtung zur CO₂-Minderung unter anderem durch die Zielstellung, den Radverkehrsanteil innerhalb der nächsten fünf Jahre auf etwa 20% des Gesamtverkehrs zu steigern, verwirklicht,
- daß bei allen Maßnahmen im Straßennetz der Radverkehr lückenlos berücksichtigt wird, vom Gesamtverkehrset Finanzmittel mindestens in Höhe des Radverkehrsanteiles (ca. 10%) zugunsten des Radverkehrs eingesetzt werden und zusätzlich, unabhängig vom Mitteleinsatz am Elbradweg, jährliche Finanzmittel in Höhe von mindestens einer Million DM für die direkte Förderung des Radverkehrs (Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen, Fahrradabstellanlagen etc.) bereitgestellt werden,
- daß eine wirksame Öffentlichkeitsarbeit (public-awareness-Konzept) von Seiten der Stadt zugunsten von Radfahren, Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Zu-Fuß-Gehen gemacht wird,
- daß schnellstens eine sichere und zügig befahrbare Radverkehrslösung vom Georgplatz (St. Petersburger Straße) bis zum Albertplatz geschaffen wird,
- daß die geplante und vom Stadtparlament vor über einem Jahr beschlossene Radroute Gorbitz - Stadtzentrum endlich realisiert wird,
- daß der Elbradweg vom Zentrum aus zügig in westlicher Richtung bis zur Stadtgrenze weitergebaut wird und bald auch beidseitig gut befahrbar ist und
- daß das Radfahren im Großen Garten auch an Wochenenden gestattet wird und die Einfahrten (wie in "Konkrete Sofortmaßnahmen" vorgeschlagen) verbessert werden.

Elbradweg Fördermittel verschenkt?

Wie kürzlich bekannt wurde, ist es nach wie vor möglich, für den Weiterbau des Elbradweges Fördermittel in Höhe von etwa 80 % der Bau- summe vom Regierungspräsidium zu erhalten - nur nutzt die Stadt Dresden diese Möglichkeit trotz Aufforderung aus demselben nur viel zu gering. Der Grund: die 20 % Eigenanteil für die Baumaßnahmen fehlen. Dresdens Radfahrer wundern sich, wurde doch gerade mit der Begründung, man könne Fördermittel einstreichen, bisher in der Stadt so manche fragwürdige Verkehrsbaumaßnahme in Angriff genommen: Tunnel am Hauptbahnhof, Hochstraße Nossener Brücke, Nordtangente. Keines dieser Bauwerke nützt bis jetzt jemandem. Unbestritten ist jedoch die vielfältige touristische Nutzung der neugebauten Abschnitte des Elbradweges. Daß Dresden gerade bezüglich der Radwege Defizite in

der touristischen Attraktivität hat, unterstrich kürzlich auch Wirtschaftsdezernent Wolgast bei der Bilanz zu selbiger Entwicklung in Dresden 1994. Gefolgert wurde daraus bis jetzt scheinbar nichts:

Noch ist unsicher, ob die lange geforderte Rampe am Schillerplatz zur Umfahrung des Fußweges in diesem Jahr überhaupt gebaut wird. Die landschaftlich wunderschöne Strecke Pillnitz - Blaues Wunder mit der dringend notwendigen Anbindung an den Körnerweg (unterhalb der Brücke) ist nur eingeschränkt befahrbar, obwohl sie eigentlich vordringlich gebaut werden müßte, denn sie wird auch als Ausweichstrecke für die Zeit gebraucht, in der die Pillnitzer Landstraße rekonstruiert wird. Falls die rechte Elbseite so viel wie die linke Seite kostet, kommt man bei 13 Millionen Baukosten auf

einen Anteil der Stadt von etwa zweieinhalb Milliönchen - keine übergroße Summe angesichts des zu erwartenden Nutzens. Im Dresdner Westen fehlt der Elbradweg bislang völlig. Zum Teil müssen vorhandene Wege vom Unkraut befreit und instandgesetzt werden, zum Teil muß der Zugang zur Elbe überhaupt erst ermöglicht werden. Letzteres fordern beispielsweise die Pieschener Bürger und auch das Ortsamt in ihrem Bereich, jedoch wird dies von der Bundeswasserbehörde blockiert, obwohl der vorhandene Hafen keine Bedeutung mehr hat. Von "Fertigstellung des Elbradweges", wie verschiedentlich bei Inbetriebnahme eines Abschnittes an der östlichen Stadtgrenze verlautet, kann also noch keine Rede sein. Fragt nach und macht Druck, liebe Mitbürger!

Ein Jahr Fahrradstraße in der Alaunstraße - wie weiter?

Das fragten sich auch die Mitglieder des Ortsbeirates Neustadt und setzten flugs dieses Thema auf ihre Sitzung vom 21. Juni. Geladen waren zusätzlich Vertreter der Stadtverwaltung und des ADFC. Zunächst wurden mit einem Video die aktuellen Probleme gezeigt, eine gute Idee, um alle Beteiligten auf das Thema einzustimmen. Dann trug Wolfgang Schütze die Sichtweise und die Vorschläge des ADFC vor. Diese sind auch in einem Brief der IG Radverkehr an die Dezernenten für Stadtentwicklung/Bau und Ordnung/Sicherheit von Ende Mai festgehalten. Anlaß des Briefes waren zunehmende (konstruierte?) Bedenken vom Ordnungsamt zur Alaunstraße und ein Gespräch der IG Radverkehr mit dem Regierungspräsidium zur Thematik. Die IG Radverkehr freut sich über die Selbstverständlichkeit, mit der Radfahrer die Straße benutzen und erwartet, daß die Alaunstraße endlich vernünftig in eine Nord-Süd-Fahrradroute eingebunden wird. Sie hat als Diskussionsgrundlage dazu konkrete Vorschläge unterbreitet (siehe Skizze). Zudem muß eine ausreichende Fahrbahnbreite für den Radverkehr zur Verfügung stehen, d.h. die Falschparker müssen verschwinden. Die Fahrbahnoberfläche muß verbessert werden, notfalls auch provisorisch, solange noch Bauarbeiten im Gange sind. Leider fehlen auch die vom Stadtrat schon vor einem Jahr per Beschluß geforderten Fahrradabstellanlagen auf der Fahrbahn noch. Zudem muß nach den Vorstellungen des ADFC von der Stadt mehr Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden, denn viele Autofahrer scheinen noch nicht zu wissen, daß sie sich in der Alaunstraße unterzuordnen und mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren haben. Unterstützend könnten dabei die vom ADFC geforderten vergrößerten und farbigen Fahrradpiktogramme (Zeichen Radweg) wirken.

Anschließend kamen die Vertreter der Stadtverwaltung zu Wort.

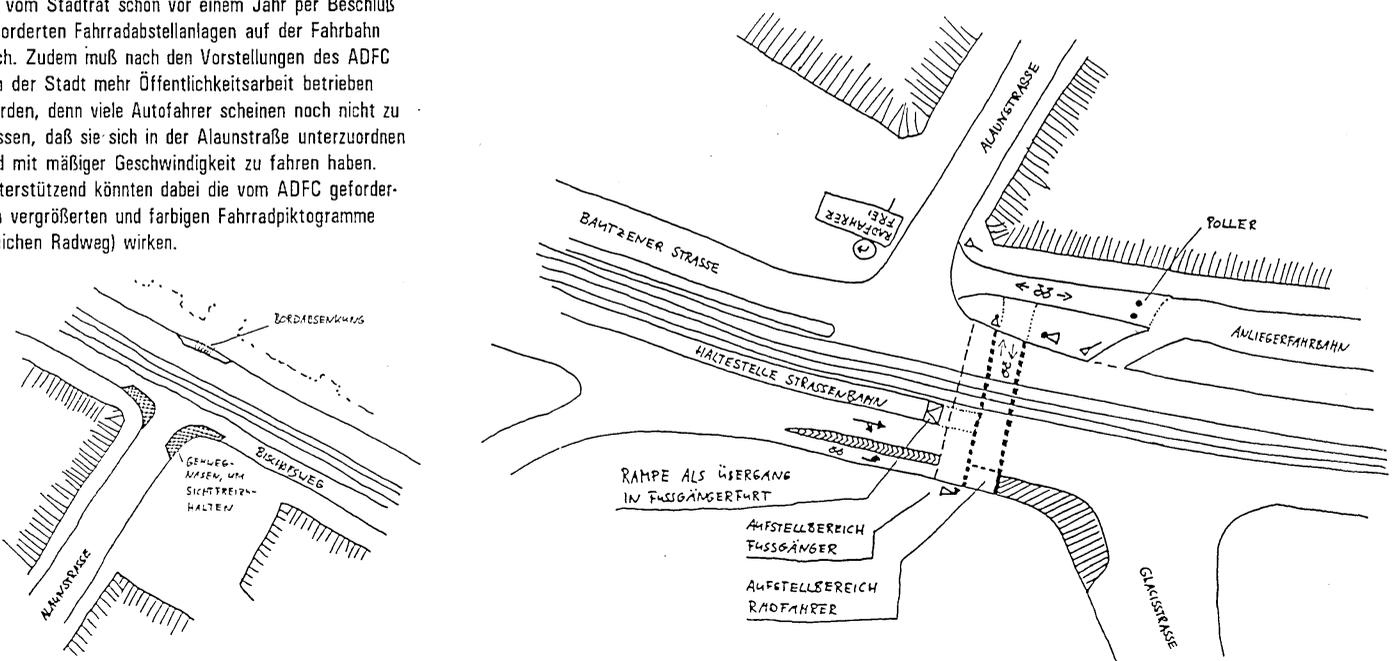
Vom *Stadtplanungsamt* wurden die Fahrradstraße grundsätzlich begrüßt und einige Punkte angesprochen, die noch zu verbessern seien. Zum Thema Öffentlichkeitsarbeit verwies der Vertreter seltsamerweise auf den ADFC (Will man sich Arbeit vom Hals schaffen?). Zur Querung aus der Alaunstraße in die Glacisstraße wurde die Meinung vertreten, daß Schieben für Radfahrer eine Alternative sei (Wo, bitte, ist die erste Schiebestrecke für Autofahrer in Dresden?). Der Herr vom *Ordnungsamt* hielt die geforderten Querungshilfen aus finanziellen Gründen für nicht machbar und argumentierte zudem mit einer (nicht existenten!) zweiten Linksabbiegespur aus der Königsbrücker Landstraße, welche das Einziehen einer Kfz-Spur in der Bautzener Straße verbiete. Die Verwaltungsvorschrift zur Einrichtung des Fahrradweges wurde so zitiert: "... müssen ausreichend Stellplätze für Kfz zur Verfügung gestellt werden ...". Der Originaltext spricht aber nur davon, daß "... Vorsorge für den ruhenden Verkehr" zu treffen ist. So werden rechtliche Bedenken konstruiert!

Der Vertreter des *Straßen- und Tiefbauamtes* erläuterte, daß die Haushaltsituation kaum Mittel für den

Straßenbau ermögliche (!) und er zudem die Gefahr sieht, daß Fahrradständer dem Vandalismus zum Opfer fallen würden (dies träfe sicher für die untauglichen Felgenkiller aus Draht zu, nicht aber für die geforderten diebstahlsicheren Anlagen).

In der anschließenden Diskussion zeigten sich die Ortsbeiratsmitglieder wesentlich ideenreicher und insgesamt positiv zur Fahrradstraße eingestellt. So wurden Vorschläge zur Verbesserung der Situation gemacht, über die man sicher diskutieren kann: Parkraumbewirtschaftung, Werbetafeln mit der Aufschrift "Fahrradstraße" und mit Verhaltenshinweisen, Verhindern des beidseitigen Einfahrens großer Fahrzeuge und des staubedingten Schleichverkehrs von der Königsbrücker Straße, Konkretisieren des Stadtratsbeschlusses vom vergangenen Jahr etc.

Konkretes Ergebnis ist eine Empfehlung an den Ortsamtsleiter, die angesprochenen Probleme mit der Stadtverwaltung weiter zu verfolgen und die Zusage des Ordnungsamtsvertreters, mit der IG Radverkehr über ihre Vorschläge zu verhandeln und das Ergebnis dem Ortsbeirat mitzuteilen. Die IG Radverkehr wird am Ball bleiben.



In Wien beschlossen

Verdopplung des Radverkehrs und Verringerung der Autonutzung

Das Wiener Verkehrskonzept sieht ein deutlich verbessertes Angebot im öffentlichen Verkehr, bessere Verkehrs- und Lebensbedingungen für Fußgänger, Radfahrer und behinderte Menschen sowie ein umfassendes Konzept für den ruhenden Verkehr vor. Der notwendige Teil des Wirtschafts- und Individualverkehrs soll weiterhin flüssig abgewickelt werden. Noch 1990 wurden in Wien 37% aller Wege mit privaten Kraftfahrzeugen, 37% im öffentlichen Verkehr, 23% zu Fuß und nur 3% mit dem Fahrrad zurückgelegt. Ziele des Wiener Verkehrskonzeptes sind u.a. ein Rückgang des privaten Kfz-Verkehrs auf 25% und die Verdopplung des Radverkehrs im Jahre 2010. Um das zu erreichen, sollen Haupttrouten für Radfahrer mit hohem Komfort ausgebaut, das Netz verdichtet, die Fläche im Mischverkehr mit Kfz bei flächenhafter Verkehrsberuhigung und Tempo 30 erschlossen, die objektive und subjektive Verkehrssicherheit erhöht und ein fahrradfreundliches Klima geschaffen werden.

Für den *Fahrradverkehr* sind Investitionen in Höhe von 400 Mio. Schilling geplant. Baulich getrennte Radwege sollen an besonderen Gefahrenstellen sowie auf Straßen mit mehr als 10.000 Kfz/Tag und Richtung angelegt werden. Dies darf allerdings nicht auf Kosten der Gehwege und Gehsteige geschehen oder zur Gefährdung von Fußgängern führen. Damit Radfahrer auch die Fahrbahn benutzen dürfen, soll die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben werden. Für weniger befahrene Hauptverkehrsstraßen sind Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen vorgesehen. Zu einem fahrradfreundlichen Klima sollen desweiteren auch komfortable Fahrradparkplätze und gesicherte Bike- & Ride-Anlagen an S-/U-Bahnstationen, letztere auch an den wichtigsten Straßenbahn- und Busstationen, beitragen.

Das Fahrrad als Ökomuffel

Anlaß für die Untersuchung in der Juli-Ausgabe der Fachzeitschrift Mountain-Bike war die riesige Menge von rund 6,5 Mio. Fahrrädern, die jährlich in der Bundesrepublik verkauft werden. Bereits beim Abbau und Transport der für das Fahrrad notwendigen Rohstoffe Stahl und Aluminium bestehen erhebliche Unterschiede. Eisenerz legt durchschnittlich 7500 Kilometer auf dem Hochseefrachter zurück, die für die Aluminiumherstellung benötigten Ressourcen dagegen mehr als 51000 Kilometer, so das Schweizer Bundesamt für Umwelt, Wald und Landwirtschaft in Bern. Allerdings beläuft sich der für den Transport notwendige Energieaufwand auf nur 10% der für die Fahrradherstellung erforderlichen Gesamtenergiermenge. Auch das Zusammensetzen der einzelnen Komponenten inklusive Schweißen und Lackieren verschlingt nur einen Bruchteil. Der größte Energieaufwand wird dagegen für die Verarbeitung der Materialien erbracht. Auch hier wird Aluminium stark auffällig. Die Hälfte des eingesetzten Materials erreicht den Käufer erst gar nicht.

Das Fahrrad überwiegend aus Stahl wäre aus ökologischer Sicht demnach die wohl beste Lösung. Solche Fahrräder gab es noch vor 10 Jahren. Heute dagegen hat der Käufer bis auf den Rahmen für die meisten übrigen Komponenten wie Schal-

tung, Naben, Felgen usw. keine Alternative zum Aluminium - es wird nämlich keine angeboten. Die Umweltbelastungen für ein Fahrrad mit Stahl- oder Aluminium-Rahmen unterscheiden sich nicht wesentlich.

Unterm Strich ergab die Untersuchung, daß die Herstellung eines Fahrrades Energie aus 22 Kilogramm Steinkohle verbraucht, 320 Liter Wasser verschmutzt und rund sechs Kilogramm Abfall hinterläßt. Ein Vergleich zum Auto erscheint da zwar nicht ganz fair, rückt aber die Werte in die richtige Dimension: Für die Herstellung eines Mittelklassewagens wird Energie aus 6,5 Tonnen Steinkohle verbraucht, ein Müllberg von 26,5 Tonnen produziert und mit 11,4 t CO₂ hundertmal mehr Treibhausgas in die Atmosphäre gepustet, ermittelte das UPI-Institut in Heidelberg.

Auch wenn die Umweltbelastungen durch die Fahrradherstellung geringer ausfallen, so sind sie trotzdem nicht zu vernachlässigen. Allerdings hat das Fahrrad einen entscheidenden Vorteil: Im Gegensatz zu den meisten anderen Freizeit- und Sportgeräten bietet es die Möglichkeit, die durch seine Herstellung verursachten Umweltbelastungen quasi aufzuheben - indem man es auch als Verkehrsmittel benutzt. Die Untersuchung ergab hier überraschende Werte: Der durch die Fahrradproduktion verursachte CO₂-Ausstoß ist bereits

Ein Schwerpunkt der Maßnahmen ist die Aufwertung des öffentlichen Straßenraums, der seine dominierende Funktion als privater Autoparkplatz verlieren soll. Vorgesehen sind Fußgängerzonen, autofreie Zonen und breite Gehwege, die ein Nebeneinander von verschiedenen Funktionen, z.B. in Einkaufsstraßen, ermöglichen.

Für *Fußgänger*, der "stadtverträglichsten Verkehrsart", soll ein Flaniernetz mit attraktiven Verbindungen zwischen historischen Plätzen und über Hauptstraßen entstehen. Fußwege sollen nach dem Prinzip der kürzesten Verbindung angelegt werden. Für Fußgänger ist ein Beleuchtungskonzept und eine Anpassung an die Bedürfnisse der Behinderten geplant. Jegliche Querungshilfen sollen baulich errichtet werden (z.B. Gehwegvorstreckungen). Lifts, Steigungshilfen an Unter- und Überführungen und U-Bahnstationen sowie "Alles-Grün"-Verkehrssampeln sollen an Kreuzungen mit häufiger Fußgängernutzung eingerichtet werden. Der Wirtschaftsverkehr soll dagegen von verkehrsberuhigten Geschäftsstraßen profitieren, bei denen breite Gehwege auch Platz zum Be- und Entladen bieten.

Zum *Straßennetz* verweist das Magistratsprogramm einerseits darauf, daß eine Ausweitung den Werten der Bevölkerung widerspricht. Elektronische Leitsysteme und Lenkungsmaßnahmen werden als "Staumanagement" zurückgewiesen. Andererseits legt es sich mit einer weiteren Donauquerung und Südumfahrung nicht eindeutig fest. Weil die absehbaren Einnahmen zur Finanzierung der für das gesamte Konzept benötigten 90 Mrd Schilling bei weitem nicht ausreichen, hat der Wiener Magistrat beschlossen, bis etwa zum Jahre 2000 ein "Mautsystem" für Kfz einzuführen.

nach 450 Fahrrad- statt Autokilometern wieder wettgemacht., und jeder weitere Fahrradkilometer spart effektiv Treibhausgas. Selbst der Wasserverbrauch bei der Bikeproduktion wird durch die Wasserbelastungen des Autos durch Öl, Benzin und Streusalz ohne Zutun des Radlers mehr als wettgemacht. Allerdings entstehen Umweltbelastungen nicht nur durch den Herstellungsvorgang. Während jedes Auto für einen Flächenverbrauch von mindestens 90 Quadratmeter verantwortlich ist, kommt das Fahrrad mit einem Zehntel dieser Fläche aus, die zudem nur selten zwingend versiegelt sein muß. Noch krasser sieht der Unterschied bei den externen Kosten aus: Hier muß die Allgemeinheit für das Auto mit durchschnittlicher Kilometerleistung Kosten in Höhe von rund 5000 Mark pro Jahr tragen - für Infrastrukturmaßnahmen, nicht gedeckte Unfallkosten, Vorsorge- und Behandlungskosten durch Lärm und Luftbelastung. Das Fahrrad dagegen begnügt sich mit 500 Mark/Jahr, die in erster Linie für den Ausbau des Fahrradwegenetzes investiert werden. Fazit: Die Untersuchung bringt keine entscheidend neuen Daten, zeigt aber den Automobilisten wieder einmal deutlich, wie einfach es ist, mit sehr wenig Aufwand aus Worten Taten werden zu lassen.

Andreas Grothe

Radwandern im Elsaß

Frankreich ist ein vielbesuchtes Radfahrerland. Obwohl es keine speziellen Radwanderkarten gibt, wird das Radwandern durch z.T. ausgeschilderte Radrouten gefördert. So soll hiermit eine Region vorgestellt werden, welche für's Radwandern gute Bedingungen und eine Fülle touristischer und landschaftlicher Kostbarkeiten zu bieten hat. Zwischen Saarbrücken und Basel weitesther herrliche Landschaften und Naturschutzgebiete mit den reizvollen Ortschaften und rebenbewachsenen Hängen. Der Architekturfreund findet in romantischen mittelalterlichen Städten (Molsheim, Obernai, Rosheim, Ribeauville, Riquewihir, Kayersberg, Colmar und Strasbourg) prächtige alte Fachwerkhäuser und majestätische romanische und gotische Sakralbauten. Der Musikliebhaber findet hier im Elsaß mehrere prächtige Orgeln (z.B. in Brouxwiller, Strasbourg, Marmoutier, Wasselone Ebersmünster, Colmar) von Andreas Silbermann, dem Bruder des berühmten sächsischen Orgelbauers des 18. Jahrhunderts. Auch bei Radtouren entlang des Rheins sind Abstecher in den Elsaß gut möglich. Die Tiefebene des Oberrheins zwischen Wissembourg und Basel ist ideales Radl-Terrain, erst westlich geht die Landschaft in Hügelland über (Ausläufer der Vogesen). Besonders reizvoll ist das Gebiet entlang der Elsäßischen Weinstraße.

Durch ein differenziertes System der Nummerierung aller Straßen in Frankreich ist in Verbindung mit den sehr genauen Michelin-Karten (trotz Maßstab 1:200.000) eine übersichtliche und gute Orientierung gewährleistet. Durch ein ausgedehntes Netz von kleinen und kleinsten Nebenstraßen ist ein erholsames Radfahren abseits der stark frequentierten Straßen möglich. Viele Sehenswürdigkeiten sind ohnehin häufig etwas abgelegen und nur über Nebenstrecken erreichbar.

Da viele ältere Menschen im Elsaß noch Deutsch sprechen und junge Menschen in der Schule Deutsch lernen, ist oft auch eine gute Verständigung möglich.

Spezielle Radwege sind in Frankreich noch eine Seltenheit, doch die folgenden Beispiele können für Familientouren genutzt werden:

Radwege gibt es zwischen Selestat und Kintzheim, zwischen Erstein-West und dem Ortsteil Erstein-Gare (Bahnhof), zwischen Holtzheim und Lingolsheim (Realschule CES), in Guebwiller (Radweg zwischen der Rue de l'Electricite und der Realschule CES) und in Colmar (Radwege in der Rue Roesselmann, der Rue Kleber und der Rue des Unterlinden, sowie in der Fußgängerzone, in der Radfahren gestattet ist).

Für größere Touren gibt es einige Fernradwege: am Ufer des Rhein-Marne-Kanals zwischen Strasbourg und Saverne, am Rhein-Rhone-Kanal zwischen Strasbourg, Marckolsheim und Mulhouse, am Saarkohlekanal zwischen Hinsingen und Diedendorf im Nordelsaß sowie auf den stillgelegten Bahndämmen zwischen Obermodern und Dossenheimsur-Zinsel sowie zwischen Haguenau und Lembach. Zwischen Wissembourg und Lauterbourg existiert ein 26 km langer deutsch-französischer Radweg, der über die Bienwaldmühle führt. Ein weiterer grenzüberschreitender Radweg ist zwischen Seltz und Rastatt geplant.

Ein 11 km langer Radweg führt am Rhein-Marne-Kanal entlang von Saverne nach Lutzelbourg. Mit seinem regen Schiffsverkehr (Lastkähne und Freizeitboote), den typischen Schleusenwarthäuschen, den Resten alter Industriebetriebe und seiner besonderen Uferflora und -fauna vermittelt er einen sehr interessanten Eindruck vom Leben an einem Kanal. Darüber hinaus führen einige der angrenzenden Waldwege zu landschaftlich reizvollen Stellen bzw. einer der Burgruinen der Gegend. Und etwas weiter in Saint Louis/Arzviller gibt es auf dem Lastkahn Sophie-Marie ein Schifffahrtsmuseum. Dieses ist von Lutzelbourg aus über die D 98 zu erreichen (3 km).

Interessant sind auch von deutscher Seite kurze Abstecher zum französischen Nachbarn auf der anderen Seite des Rheins.

Auf deutscher Seite führt ein Radweg am Rheinufer entlang gen Süden, ein anderer verläuft in nördlicher Richtung auf dem Kinzigdamm nach Auenheim. In östlicher Richtung kann Kehl mit Hilfe des Radweges in der Strasbourger Straße und der Kinzigallee umfahren werden. Über die Europabrücke gibt es einen Anschluß in den Elsaß.

Ein Radweg führt an der Siedlung Sölling entlang, bevor er nach rechts zur Vogesenstraße und zum Rheinstadion abbiegt.

Diese Radwege bieten eine gute Möglichkeit, Kehl und Umgebung mit dem Rad zu erforschen. Weitere Radwege auf der deutschen Seite beginnen am Grenzübergang Rhinau (Fähre) und Marckolsheim (Wasserkraftwerk) sowie im Norden in Wissembourg und Lauterbourg.

Mit 105 km besitzen Strasbourg und die umliegenden Gemeinden das längste Radwegenetz Frankreichs, jedes 6. Fahrzeug in der Europastadt ist ein Fahrrad. Im Stadtzentrum war davon jedoch bisher nicht viel zu merken. Radwege waren hier Mangelware, so daß Radfahren zu einem riskanten Unterfangen wurde. Dies dürfte sich indes im Zuge der geplanten Verkehrsberuhigung der Innenstadt, mit der Erweiterung der Fußgängerzonen und der Anlegung neuer Radwege ändern. Sehr gut ausgebaut ist bereits seit einigen Jahren das Radwegenetz zwischen Strasbourg und den verschiedenen Vororten bzw. Naherholungsgebieten am Stadtrand. Dazu zählt z.B. der Robertsauer Forst mit seinen Auwäldern zwischen Bussiere-Bauernhof, Schloß Pourtalès und Fuchs am Buckel, die an Sonn- und Feiertagen scharenweise Spaziergänger und Radfahrer anlocken. Am entgegengesetzten südlichen Ende des Stadtgebiets liegt der Neuhöfler Wald, der vom Stadtteil Stockfeld oder dem südlichen Teil des Rheingartens bei der Universität Illkirch zu erreichen ist. Er ist von einem wahren Labyrinth von Waldwegen durchzogen, die für Spaziergänger und Radfahrer gleichermaßen geeignet sind.

Zu einem beliebten Ausflugsziel hat sich auch der Breuschkanal entwickelt. Zwischen Strasbourg (Zufahrt über die Montagne-Verte) und Wolzheim wurde der Uferpfad des Kanals zu einem wunderschönen Spazier- und Radweg ausgebaut, der an schmucken Bauendörfern vorbei mitten ins Grüne führt.

Johannes Mensel

Literatur:

Rainer Richter: Ostfrankreich per Rad. Kettler Verlag Berlin 1989, 320 S.

Elmar Lamers: Radwanderführer Frankreich (Rund- und Streckentouren).

Deutscher Wanderverlag, Stuttgart 1990, 1.308 S.

Gabriele Schneider: Radwanderwege Elsaß-Lothringen (von Saarbrücken nach BaseU).

Marsdruckerlag Kehl 1992, 168 S.

Heinz Wittner: Radwanderführer Oberrhein-Elsaß 1 (zwischen Heidelberg und Strasbourg).

Deutscher Wanderverlag 1988, 180 S.

Heinz Wittner: Radwanderführer Oberrhein-Elsaß 2 (zwischen Strasbourg und BaseU). Deutscher Wanderverlag 1989, 226 S.

Alain Morlay: Radtouren im Elsaß. (50 Rundfahrten), DWA Strasbourg 1992

Heinz-Egon Rösch: "Radwanderführer Hunsrück - Pfalz - Saar" - Mosellal. Deutscher Wanderverlag 1989, (S.329 - 335)

Informationen

Federation Francaise de Cyclo-Tourisme, 8 rue Jean-Marie Jégo,

F-75013 Paris, Tel. 16 145 80 30 21 oder 0033/1/5803021

Ligue d'Alsace de la FFCT, 1, rue F.-Kuhlmann, F-68000 Colmar

Ligue d'Alsace de la FFCT, Jean Sivy, 2 rue de Walthwiller, F-68120 Richwiller, Tel.: 89 55 30 00

Französisches Fremdenverkehrsbüro, Kaiserstraße 12, 60311 Frankfurt/Main

An der Saale...

Ein Radwegreport

Am 1. Juni 1994 startete ich mit meinem Freund - beide Altersrentner - zu einer Saaleradtour. Vom Dresdner Hauptbahnhof fuhren wir mit dem Interregio nach Hof, wo wir genau vier Stunden später ankamen.

1. Etappe: Noch am gleichen Tag bis nach Saalburg an der Bleilochalsperre (62 km)
Vom Bahnhof führte unser Weg halblinks eine wenig befahrene Straße in Richtung Ausstellungsgelände an der Saale. An dieser Stelle befindet sich eine große Tafel über den Saaleradweg. Nach wenigen Kilometern - an einem Gewerbegebiet - mußten wir die Saale rechts liegend schon verlassen. In Richtung Brunenthal kamen wir nach mehreren Kilometern wieder an sie heran. Hier hatten wir dann einen schönen Radweg in Richtung Hirschberg an der ehemaligen DDR-Staatsgrenze. Über Rudolphstein führen wir den ehemaligen Grenzweg auf Betonplatten nach Blankenstein. Weiter führte unsere Route über Harra in Richtung Saaldorf, wo wir die Bleilochalsperre überquerten. Von Saaldorf fuhren wir nach Saalburg über die Straßenbrücke zum ehemaligen Zeitplatz N/7, wo wir übernachteten.

2. Etappe: Von Saalburg nach Neidenberga an der Talsperre Hohenwarte (40 km)
Zunächst führte unser Weg nach Gräfenwarth. Dort gibt es vor der Brücke rechts eine Steinrose zu besichtigen. Einen Kilometer nach der Brücke geht es links zur Sperrmauer, dann weiter rechts am Großen Bleiloch vorbei in Richtung Schloß Burgk. Dieser Weg ist jedoch schwierig! Zu empfehlen ist der Weg über das kleine Bleiloch nach Burgk. Die Besichtigung des Schlosses lohnt sich. Dem Röhrensteig folgend fuhren wir über Dörfles nach Walsburg, wo ein herrlicher Weg entlang der Saale beginnt und bis nach Ziegenrück führt. Dort überquerten wir die Saale nach links zur Ottermühle. Etwas kompliziert Weg ist der EB-Hauptwanderweg (nur bei trockenem Wetter befahrbar, sonst besser über Liebschütz). Über Drognitz und Reitzenschwenda kommt man nach Neidenberga, wo sich die Übernachtung in der Jugendherberge oder auf nahegelegenen Zeltplätzen anbietet.

3. Etappe: Von Neidenberga über Saalfeld nach Rudolstadt (42 km)
Gut gefrühstückt, gut gelaunt und bei schönem Wetter fuhren wir Punkt 8.00 Uhr los. Unser Weg führte über eine herrliche, wenig befahrene Uferstraße am Hohenwartestausee entlang. Über die Staumauer gelangten wir nach Hohenwarte. Rechts der Saale benutzten wir bei mäßigem Verkehr die Uferstraße nach Kaulsdorf. Als uns der Autoverkehr zu stark wurde, wechselten wir in Fischersdorf wieder auf die linke Saaleseite. Über Weischwitz fuhren wir - teilweise auf dem EB-Hauptwanderweg - nach Reschwitz. Dort erwartete uns am Heiligen Berg ein steiler Anstieg auf glücklicherweise wenig befahrene Straße. Oben wird man mit einer Aussicht ins Saaletal belohnt. Von dort gelangten wir nach ca. 2 Stunden Fahrt nach Saalfeld, wo wir rasteten und einen Stadtrundgang einlegten. Die weitere Fahrt auf der linken Saaleseite ist bis Remschütz leider kaum beschilbert. Dort wechselten wir erneut die Seite und fuhren auf einem Weg neben der Eisenbahnstrecke bis Schwarza. Von da ging es - anfangs über einen Plattenweg - über Oberpreilipp zum Tagesziel Rudolstadt, wo uns eine schöne Privatunterkunft vermittelt wurde. Den Nachmittag verbrachten wir noch mit einer Stadtbesichtigung und auf der Heidecksburg.

4. Etappe: Von Rudolstadt über Kahla nach Jena (62 km)

Rechts der Saale fuhren wir auf einer ruhigen Nebenstraße bis Uhlstädt. Von da ging es bis Orlamünde wieder linksseitig auf einer stark befahrenen Hauptstraße. Auf dem Abschnitt nach Kahla konnten wir uns wieder etwas auf einem Radweg erholen. Anschließend folgte eine kleine Bergetappe - die Fahrt auf die Leuchtenburg. Die Besichtigung lohnt sich, bei klarer Sicht auch die Besteigung des Aussichtsturms. Unser weiterer Weg führte über die Dörfer Ober- und Unterbodnitz sowie Großbodedra nach Jena. Bis in dessen Zentrum ist die Fahrt für Radler infolge des starken Verkehrs etwas erschwert. Ein Stadtplan ist hier angebracht! Unser Etappenziel war der außerhalb Jenas liegende Saalezeitplatz Porstendorf.

5. Etappe: Von Jena über die Dornburger Schlösser und Camburg nach Bad Kösen (39 km)
An diesem Tag grollte Petrus mit uns. Ein Thüringer Landregen weichte uns trotz Regenumhang bis auf die Haut ein. In den herrlichen Gartenanlagen der Dornburger Schlösser gab es diesmal kein Gedränge. Als Entschädigung hörten wir uns in der Kirche einige Lieder auf der Orgel an. Nach einem vorgezogenen Mittagessen setzten wir trotzdem unsere Fahrt fort (es fehlte uns eben der dritte Mann zu einem Skat). Über kleine Dörfer wie z. B. Eckolstädt erreichten wir Camburg, wo wir die Saale wieder nach rechts überfuhren. Weiterhin im strömenden Regen kamen wir über Altböbnitz zur Rudelsburg. Auf dieser Fahrtstrecke fehlten uns infolge des schlechten Wetters die Informanten. Da wir zu sehr durchnäßt waren, wagten wir uns nicht in die vornehm wirkende Burggaststätte der Rudelsburg. So genossen wir wenigstens die Aussicht ins Saaletal und den Blick zur Burgruine Saaleck. In halsbrecherisch steiler Abfahrt erreichten wir Bad Kösen, wo wir in einer Privatunterkunft unsere Sachen trocknen konnten. Am späten Nachmittag lachte die Sonne und auch wir wieder. Den Abend bummelten wir durch die Kurparkanlagen mit dem Gradierwerk.

6. Etappe: Von Bad Kösen über Naumburg und Weissenfels nach Bad Dürrenberg (64 km)
Am frühen Morgen lachte schon die Sonne. So traten wir auch zeitig wieder in die Pedalen. Wir fuhren nicht den Radweg links der Saale, sondern die rechts liegende Landstraße nach Kloster Pforte, eines der ältesten Gymnasien Deutschlands. Da es zeitiger Vormittag und noch keine Besuchszeit war, besichtigten wir die Kloster- und Schulbauten nur von außen. Weiter ging unsere Fahrt nach Naumburg. Wer hier das erste Mal hinkommt, sollte für eine Besichtigung des Stadtzentrums und eine Führung durch den Naumburger Dom etwas mehr Zeit einplanen. Nach dem Mittagessen machten wir einen kleinen Umweg und fuhren ca. 7 km in das Unstruttal nach Freyburg. Das auf einem Berg gelegene Schloß Neuenburg haben wir uns nur von der Stadt aus angesehen. Über die Dörfer Goseck und Uichteritz erreichten wir Weißenfels. Hier gönnten wir uns allerdings keine Pause und fuhren zwischen Eisenbahn links und Saale rechts (teils schwierig, aber romantisch) nach Schkortleben. Leider gibt es hier weder Brücken noch Fähren, so daß unsere Fahrt weiter über Großkorbetha in Richtung Leuna ging. Die qualmenden Schlotte ließen uns rechtzeitig nach Bad Dürrenberg, unserem Etappenziel, abbiegen. Hier befindet sich Europas größtes Gradierwerk.

7. Etappe: Bad Dürrenberg, Lützen, Böhlen, Borna, Kohren-Sahlis, Ossa (88 km)
Da wir unsere Lungen nicht mit Industrieabluft belasten wollten, verließen wir nun die Saale in östlicher Richtung. Unsere nächste Zwischenstation war die Gustav-Adolf-Gedenkstätte in Lützen. Hier ist



die große Schlacht des 30jährigen Krieges dokumentiert, in der auch der schwedische König gefallen ist. Wieder waren wir zu früh und nutzten die Zeit bis zur Öffnung für einen Besuch des angrenzenden Tiergeheges. Weiter ging unsere Fahrt über Zwenkau, Böhlen und Borna - Industriegebiete mit starkem Straßenverkehr. Die in der Radwanderkarte eingezeichneten Wege waren für uns leider nicht auffindbar. Wieder interessanter war die Strecke nach Frohburg und Kohren-Sahlis, wo man eine kleine Pause für den Töpferbrunnen und das Töpfermuseum einlegen sollte. In der Jugendherberge in Ossa, einem kleinen Ort, übernachteten wir.

8. Etappe: Ossa, Waldheim, Döbeln, Lommatzsch, Meissen, Dresden (127 km)
Die letzte Etappe unserer Fahrt wurde eine Mammutstrecke. Mein Begleiter machte mir zwar leichte Vorkhaltungen. Ich hatte jedoch keine Lust, kurz vor Dresden noch einmal zu übernachten, und so zogen wir bis nach Hause (zu unseren lieben Frauen) durch. Die Fahrt begann über Narsdorf und Mutzeroda zur Wechselburg. Zeitig in der Frühe bei schönem Wetter und mit frischen Kräften rollte es wieder herrlich, besonders dann die abfallende Straße ins Tal der Zwickauer Mulde. Der nachfolgende Aufstieg zur Burg wurde anstrengender. Die Wechselburg ist ein gut erhaltenes romanisches Bauwerk mit Stiftskirche. Durch mehrere kleine Dörfer wie Nöbeln, Milkau, Arras und Reinsdorf fuhren wir auf ruhigen Landstraßen. Kurz vor Waldheim gab es eine Reifenpanne, und nur durch mehrmaliges Nachpumpen kamen wir dort an. Nach einem Mittagessen und dem Einziehen eines Ersatzschlauchs ging die Fahrt weiter über Döbeln nach Lommatzsch. Hier legten wir eine letzte große Pause ein. Nach einer Stärkung bei Kaffee und Eis ging es am späteren Nachmittag weiter gen Heimat. Auf schöner ruhiger und vor allem talwärts führender Straße rollten wir frohgelaunt an die Elbe in Zehren. Weiter ging es auf der B6 vorbei an Meißen Dom und Albrechtsburg, bis wir in den Abendstunden endlich - mit ein paar wunden Stellen - Dresden erreichten. Ich wünsche allen, die diese Tour unternehmen, eine gute Fahrt und erholsame Tage!

R. Hanitzsch

Radfahrland Mecklenburg-Vorpommern

In Mecklenburg-Vorpommern als dem ersten Bundesland wurde in den vergangenen drei Jahren eine landesweite Radwanderkonzeption umgesetzt. Elf Radfernwege mit insgesamt 1530 Kilometern Länge, die alle miteinander verbunden sind, führen abseits der Hauptverkehrsstraßen durch touristisch attraktive und kulturell interessante Gebiete. In zwei Radwanderkarten im Maßstab 1:100.000, erschienen unter dem Titel "Radfernwege in Mecklenburg-Vorpommern 1 und 2" im Juli 1994 und im März 1995, werden diese vorgestellt.

Es kann ein Informationsblatt über alle Radwanderkarten und spezielle Broschüren einzelner Regionen mit Bestelladressen und Adressen der Regionalen Fremdenverkehrsverbände zur Bestellung von Gastgeberverzeichnissen gegen 2 DM Rückporto angefordert werden. Anschrift: ADFC Informationsstelle für Fahrradtourismus in Mecklenburg-Vorpommern, Jahnstraße 7, 26936 Grevesmühlen, Tel./Fax 03881/46223

Doch keine Fahrradmitnahme im Kanaltunnel

Entgegen allen bisherigen Verlautbarungen der Betreibergesellschaften von "Eurostar" und "Shuttle" wird es dieses Jahr nun doch keine eigenständige Fahrradmitnahme in den Zügen durch den Kanaltunnel geben. Vertreter beider Gesellschaften nahmen auf der ITB in Berlin ihre für 1995 gemachte Zusage zurück und verschoben sie auf 1996. Eine Fahrradmitnahme durch den Kanal ist somit nur am Heckgepäckträger eines Pkw oder mit viel Glück im Kofferraum eines Busses möglich.

Science Fiction

Bei der Schlauchreparatur gibt es jetzt eine Alternative zu den üblichen Klebstofftuben, die auch unangewendet im Laufe der Zeit eintrocknen. Der Fahrrad-Spezialausstatter "Park Tool" aus den USA hat jetzt gemeinsam mit der Firma 3M einen selbstklebenden Fahrradflicken entwickelt, der nur kurz auf den Schlauch gedrückt werden braucht.

Vom Fahrradständer zum Abstellsystem

Unter dieser Überschrift gibt der ADFC gemeinsam mit der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) Empfehlungen, wie das Fahrradparken zum integralen Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur werden kann. Das vierseitige Faltblatt enthält zugleich in Kurzform die wichtigsten Anforderungen an Abstellanlagen sowie Hinweise zur städtebaulichen Gestaltung, Finanzierung, Genehmigung und zu bereits vorhandenen, modellhaften Lösungen. Gegen Einsendung von 3 DM in Briefmarken kann es unter folgender Adresse bezogen werden: ADFC, Kennwort "Fahrradparken", Postfach 107747, 28077 Bremen

IR-"Strafgebühr" passe

Die DB AG hat ihre Regelung, bei einer nicht reservierten Fahrradmitnahme im Interregio den doppelten Preis zu verlangen, in der Sonderdienst-anweisung Nr. 54 vom Mai 1995 zurückgenommen. Sie betonte jedoch gegenüber dem ADFC, daß die Reservierungspflicht fortbesteht. Sofern nicht reservierte Fahrradstellplätze frei sind, können nach Absprache mit dem Zugbegleitpersonal jederzeit Fahrräder mitgeführt werden.

Wenig Geld für den Radverkehr

Ergebnis einer Städtebefragung

Mit einer für die Klima-Enquete-Kommission des Deutschen Bundestags durchgeführten Städtebefragung hat Manfred Treber, Leiter des Verkehrsbereichs der Nord-Süd-Initiative Germanwatch, Kenngrößen zur Beurteilung der kommunalen Verkehrspolitik ermittelt. Von 32 angeschriebenen Städten hatten 28 geantwortet und unter anderem Daten zu den kommunalen Pro-Kopf-Ausgaben für den Radverkehr (RV), den Straßenverkehr (MIV) und Zuschüsse für öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) im Jahr 1991 genannt. Die gemessen an der Einwohnerzahl unter den befragten Städten höchsten Ausgaben für den Radverkehr wurden 1991 aus Neubrandenburg gemeldet (31,40 DM), am wenigsten gaben Oberhausen (0,75 DM), Würzburg (0,78 DM) und Bonn (1,07 DM) dafür aus.

Die größeren Städte der alten Bundesländer (Berlin, Hamburg, München, Frankfurt/Main, Essen, Stuttgart, Düsseldorf, Bremen, Duisburg und Hannover) gaben nur zwischen 2 und 6 DM je Einwohner für den RV, dagegen für den ÖV 110 bis 180 DM und für den MIV 60 bis 250 DM.

Westdeutsche Städte mit 50.000 bis 500.000 Einwohnern (Mannheim, Karlsruhe, Bonn, Münster, Oberhausen, Freiburg, Kassel, Würzburg, Paderborn, Ulm, Erlangen, Passau) gaben für den RV zwischen 1 und 17 DM, für den ÖV-Zuschuß 30 bis 190 DM und den MIV 30 bis 300 DM je Einwohner und Jahr aus. Die Ausgaben ostdeutscher Städte (Leipzig, Dresden, Rostock, Chemnitz, Neubrandenburg, Weimar) lagen 1991 für den RV zwischen 2 und 31 DM, für den ÖV-Zuschuß bei 60 bis 230 DM und für den MIV bei 140 bis 250 DM je Einwohner und Jahr.

Anhand dieser Daten vermutet Treber, daß eine Förderung des MIV den Gemeindehaushalt oft doppelt belastet: Einerseits durch die Fördermaßnahme selbst, andererseits durch das erhöhte Defizit des öffentlichen Personennahverkehrs, der infolge der Förderung des motorisierten Individualverkehrs an Attraktivität verliert und stärker bezuschußt werden muß.

Fahrrad wirksames Instrument zum Klimaschutz

Auf seiner 16. Bundeshauptversammlung in Trier forderte der ADFC Bundestag und Bundesregierung auf, einen nationalen Plan zur Förderung des Radverkehrs, vergleichbar mit dem niederländischen "Mastersplan Fiets", einschließlich entsprechender Finanzmittel aufzulegen. Durch eine gezielte Förderung kann der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr von derzeit 12% auf 30% bundesweit gesteigert werden und somit einen spürbaren Beitrag zur Verminderung der CO₂-Emission sowie der Sommersmogbildung leisten. Denn jede Pkw-Fahrt, die durch eine Fahrradfahrt ersetzt wird, senkt die Emission auf Null. Da drei Viertel aller Kfz-Fahrten kürzer als zehn Kilometer sind, könnte durch eine Verlagerung auf das Fahrrad als schnellem und flexiblem Nahverkehrsmittel die Emission um bis zu 10% vermindert werden.

Im übrigen kritisierte der ADFC den Entwurf der Bundesregierung für eine Sommersmogverordnung als völlig untauglich und forderte stattdessen eine eindeutige Rechtsgrundlage für flächenhafte Verkehrsbeschränkungen.

ADFC begrüßt Radfahrer-Hotline der Bahn

Noch bis zum 23. September will die Deutsche Bahn AG eine spezielle Telefon-Hotline für Radreisende anbieten. Der ADFC mußte in der Vergangenheit wiederholt die mangelhafte und unzuverlässige Auskunft für Radreisende kritisieren. Unter der Nummer 0180 - 31941994 sind nun Informationen über Fahrradmitnahme im In- und Ausland, Fahrradversand als Reisegepäck, Fahrradvermietung und Parken am Bahnhof gebündelt an einer Stelle verlässlich abrufbar.

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,
Rehfelder Str. 33, 01127 Dresden

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

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