

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

6. Jahrgang

September 9/1995

Termine für Fahrradfreunde

- Sa 02.09. Aalen 2. Aalener Tandemtreffen, Auskunft über Matthias Haffner, Hirschbachstr. 63, 73431 Aalen, Tel. 07361/69475
- So 03.09. Rochlitz Fahrradtour zum Tag der Sachsen, Treffpunkt: 08.00 Uhr Hbf.-Bstg. 5, Anreise mit der DB bis Großbothen, Infos über die ADFC-Geschäftsstelle, Tel. 0351/4943321
- So 03.09. Dresden 08.00 Uhr, Olympiokino, Fahrradtour "Ins Uhrenmuseum Glashütte", geführt von K. Jenert, ca. 60 km
- Mi 06.09. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden - *So geht's nicht! Wie wehre ich mich?* Strategien zur Verbesserung der Radverkehrssituation
- Do 07.09. Dresden 17.00 Uhr, Umweltzentrum, Treffen der AG Radverkehrsplanung zum Thema "Radverkehrskonzept für Dresden"
- So 10.09. Dresden 08.00 Uhr, Terrassenufer/Carolabrücke, Fahrradtour "Zur Grenzplatte", geführt von W. Heybey, ca. 80 km
- So 10.09. Dresden 09.00 Uhr, Nürnberger Ei, Fahrradtour "Durch das Erzgebirgsvorland", ca. 55 km
- Do 14.09. -
So 17.09. Köln Messegelände, Intercycle Cologne - internationale Messe rund ums Fahrrad (wochentags Fachbesuchern vorbehalten), Tel. 0221/821 2494
- 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"
- Mi 20.09. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, Arbeitsrunde der Interessengemeinschaft Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC)
- Sa 23.09. Heidenau 08.00-10.00 Uhr, Radrennbahn (RRB) an der B 172, 8. Radtourenfahrt (5 Touren von 25 bis 160 km), Infos über R. Nitschmann, Markusstr. 9, 01127 DD, Tel. 579189
- Sa 23.09./
So 24.09. Dresden Herbst-Treffen des ADFC-Landesverbandes Sachsen in Vysoka Lipa (siehe Anzeige)
- Vorschau**
- So 01.10. Dresden 07.30 Uhr, Kurhaus Bühlau, Fahrradtour "Zur Wachberghöhe bei Saupsdorf", geführt von W. Heybey, ca. 140 km
- Mi 04.10. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden Urlaubsnachlese (mit Dias), 1996'er Aktivitäten
- Fr 06.10./Ludwig-
So 08.10. stein Herbst-Treffen des ADFC mit Workshops, Diskussionszirkeln und Erfahrungsaustausch. Gelegenheit zur Entspannung bietet die schöne Umgebung und das Schwimmbad auf der Jugendburg; auch für Kinderbetreuung ist gesorgt. Infos in der ADFC-Geschäftsstelle (s.o.)
- Mo 16.10./
Mi 18.10. Bad Boll Tagung der Evangelischen Akademie zum Thema "Umweltverträgliche Mobilität für alle - Entwicklungspolitik und die vergessenen Verkehrsmittel"



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Unsere Geschäftsstelle im Umweltzentrum ist erreichbar über

Post: ADFC Dresden
PSF 120509
01067
Dresden

Telefon: 4943321

Wir vom Landesvorstand können es uns gut vorstellen: Wenn die Saison sich dem Ende neigt, wenn die meisten Touren geradelt, die Aktionen beendet sind, schwingen sich die ADFCler nochmal aufs Rad. Von Dresden elbaufwärts den Radweg testend, nähern wir uns dem Nachbarland, radeln hinüber und finden ein freundliches Quartier. Dort ist dann Zeit, sich auszutauschen über das, was war und das, was kommen soll. Ein Fachmann informiert über die bald in Kraft tretende Straßenverkehrsordnung und was sie für die Radler bringt. Voranmeldungen schriftlicher oder fernmündlicher Art bitte an Michael Schleinitz, Altkötzschenbroda 40, 01445 Radebeul, Tel. 0351/75792.

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.

Das Fahrradparadies gibt es schon

Was einmal ein ganz normaler Mann einem ungläubigen Publikum verriet

Erst kürzlich war ich wieder einmal zu einem dieser unzähligen wichtigen Seminare angemeldet. Das "Institut für kommunale Wirtschaft und Umweltplanung" (IKU) hatte in Frankfurt zu dem Thema "Vom Auto zum öffentlichen Nahverkehr: ein schwieriger Umstieg" geladen. Zwei Hände voll Experten aus ganz Deutschland kamen zusammen, den salbungsvollen Worten der Referenten zu lauschen. Zu diskutieren und im nachhinein doch wieder alles von vornherein besser gewußt zu haben. So ist es eigentlich immer.

Aus dem Rahmen fiel bis nach der Kaffeepause nur der Beitrag des Dr. Petersen vom "Institut für Klima, Umwelt und Energie" aus Wuppertal. Kritische, eher selten gehörte Argumente fielen auf. Der Rest des Tages bestand aus gestochenen scharfen, rhetorisch gelungenen, wohlgemeinten, aber in ihrer Auswirkung altbackenen Beiträgen. Nichts Neues also in Deutschland. Der Verkehr muß zwar heraus, aber das bitte sehr, sozial und ökonomisch verträglich und ökologisch erträglich. Da soll zwar die arme Frau in der Stadt Limburg auf Rad und Bus umsteigen, wenn sie das Kind zum Kindergarten bringen will, aber "zwingen kann sie dazu natürlich niemand". Und um die Emissionsbelastungen zu senken, werden die Ampelschaltungen optimiert, "weil mittlerweile jede Ampelphase ein Politikum ist". Wortgewaltig die Referenten auf der einen, gespannt und zugleich enttäuscht die Zuhörer auf der anderen Seite.

Dann kam auf leisen Sohlen Eckehard Frenz herein. Blitzschnell als Ersatzreferent für eine ausgefallene niederländische Vertreterin aus dem westfälischen Gütersloh herbeigeschafft. Bei einem großen Computerhersteller mit drei Buchstaben sei er beschäftigt, verkündete er leise. Und irgend etwas mit VCD und einer kleinen Gemeinde in Holland Nähe Utrecht entschwindet seinem Mund. Kaum zu

Gewerbe liegt im Ortskern. Alles jedoch in Entfernungen, die mit dem Rad schneller zu erreichen sind als mit dem Auto. Der alte Ortskern wurde mit überplant und in gleicher Weise verkehrsberuhigt. Überhaupt ist faszinierend, daß die Planer das Auto nicht ausgeschlossen haben. Bewußt wurde auf das Rad gesetzt. Vorfahrt auf allen Wegen ist da nur ein Detail. Generell sollte der Autoverkehr so gestaltet werden, daß jede Entfernung im Dorf mit dem Rad wesentlich schneller zu erreichen ist als mit dem Auto. Daher gibt es für die Blechkisten keine einzige Durchgangsstraße, sondern eigentlich nur Sackgassen. Welche Symbolik.

Die ansässigen Firmen haben Radboxen in unmittelbarer Nähe zum Eingang bereitgestellt. Wer mit dem Auto kommt, hat zwar einen Stellplatz, muß aber lange Fußwege in Kauf nehmen. Der Bahnhof liegt nunmehr inmitten des neuen Ortskerns. Auch hier zwar Stellplätze für Pkw, die aber nur durch umständliche Anfahrten zu erreichen sind. Dafür unmittelbar am Bahnhof Fahrradstände en masse, abschließbare Fahrradboxen und der in den Niederlanden obligatorische Fahrradreparaturservice. Und die Bahn fährt heute mindestens alle 15 Minuten in Richtung Utrecht.

An den neuen Häusern sind Stellplätze weitestgehend ausgeschlossen. Parken in den unübersichtlichen Erschließungsstraßen ist generell verboten. Autos werden auf dezentralen Sammelstellplätzen untergebracht. Im Ortskern gibt es dagegen keine Parkraumbewirtschaftung, also keine Parkuhren oder Halteverbote. Auf den gezeigten Dias wird allerdings sehr schnell deutlich, daß die Planer es geschickt verstanden haben, durch andere Straßenaufteilungen, als wir sie gewohnt sind, Autofahren das Gefühl zu vermitteln, ein Fremdkörper inmitten dieser fast unheimlichen Idylle zu sein. Es gibt keine Bordsteine, die Rad- und Fuß- von den Autowegen trennen, darüberhinaus sind Rad- und Fußwege optisch doppelt so breit wie die Flächen für Autos. Die einzige Unterführung unter der Eisenbahn ist so

verstehen, weil der nebenbei laufende Diaprojektor fast seine Worte übertönt. Oh Gott, nicht mal ein Experte, schießt es mir durch den Kopf. Das kann ja was werden.

Und es wurde was. Heruntergefallene Kieferhälften. Riesige staunende Augen und entsetzte Blicke der konservativeren ZuhörerInnen, bei dem Gedanken, irgend jemand in Deutschland könnte das, was diese kleine Gemeinde namens Houten Nähe Utrecht verbrochen hat, kopieren wollen. Houten, so Eckehard Frenz, ist Anfang der 80er Jahre ein kleines Dorf mitten auf dem Land gewesen. Die Bahnlinie verlief in angemessener Entfernung am Dorf vorbei. Eine Umgehungsstraße verhinderte den täglichen Verkehrskollaps im Ortskern, wie wir ihn leidlich kennen. Ansonsten nichts Ungewöhnliches in Houten.

1982 haben sich dann Planer an Houten herangemacht. Wohnungs- und Gewerbebau sollte untergebracht werden. Da schießen mir als Planer gleich wieder sämtliche Klischees in den Kopf: Bauen auf der grünen Wiese. Zerstören von Naturpotentialen. Asphaltpisten, die das Dorf in ungleich große Küchlein zerschneiden. Überlagert vom Lärm und Dreck der vorbeifahrenden Autos. Enklaven, die untereinander nicht kommunizieren können, weil alleine das Überqueren der Straßen ein mittelschweres Abenteuer ist, das glatt von einem Steven Spielberg aufgearbeitet werden könnte. Inmitten dieser Wüste Kinder ohne Auslauf, rotmarkierte Radwege entlang der Autopisten und Haltebuchten für den Bus, mit dem jedoch eh niemand fährt.

Nicht so in Houten: Das Rad hat absolut Vorrang bei den PlanerInnen. Zwar zerschneiden auch da breite Asphaltbänder das Dorf, aber hierauf fahren nur Fahrräder. "Sind das Vorfahrtsschilder für Räder?", fragt sichtlich verunsichert eine Zuhörerin beim Anblick eines Dias. "Ja, wieso", antwortet schon fast

niedrig, daß man Angst hat, ob das Dach auf dem Auto bleibt, wenn man es wagt, hindurch zu fahren. Und immer wieder diese psychologisch geschickte Umsetzung der Unterordnung des Autos. Radwegüberfahrungen sind mit Halteschildern für Autos versehen und erinnern eher an Bahnübergänge, an denen hier in Deutschland, Gott sei es gedankt, die Autos noch anhalten müssen. **Ampeln gibt es nicht, weil die Dominanz der Rad- und Fußgängerverkehr sie überflüssig macht.** Und dann die Frage aus dem Auditorium schlechthin: "Und der Einzelhandel - der leidet doch bestimmt, hat Ertragseinbußen, wenn die Menschen nicht mit dem Auto vorkommen können. Wer will denn schon den Großeinkauf mit dem Rad erledigen?" Frenz, mit einem Lächeln auf dem Gesicht, puhlt ein Dia heraus, wirft es auf die Leinwand und erwartet unser Erstaunen. Und in der Tat, ein ganz normaler Samstagvormittag in Houten wird sichtbar. Marktstände, Einzelhandelsgeschäfte und leere Pkw-Stellplätze werden in Farbe sichtbar. Und überall Räder, daß man sich schon um 50 Jahre zurückgeworfen wähnt. Dazwischen murmelt Frenz etwas von "... Umsatz je qm Verkaufsfläche liegt in Houten um das 2,5-fache höher als im Landesdurchschnitt".

Da sitzen wir armen Krokodile nun. Haben darauf gewartet, in typisch deutscher Manier, diesem armen Gütersloher Würstchen seine spinnerten Ideen oder besser sie den HoutenerInnen um die Ohren zu hauen. Haben getauert auf irgendeine kleine Unsicherheit, auf daß unsere Zähne sich tief ins Fleisch dieses Ungemachs schlagen können, um es zu zerfetzen. Ein einziger kleiner Fehler hätte uns doch gereicht, dieses Projekt für null und nichtig für deutsche Verhältnisse zu erklären. Aber da sitzen wir nun, ohne Zähne. Wahrlich sprachlos vor Begeisterung und Staunen. Und dann setzt Frenz noch eins obendrauf. Schiebt ein Dia mit einer Person rein, die einen Einkaufswagen irgendwo in Houten durch die Gegend schiebt. Und erklärt, daß dort kein Geschäftsmann etwas gegen diese "Entfremdung" ein-

schüchtern Eckehard Frenz, "das Auto wird hier nun mal nachrangig behandelt, alle Räder haben Vorfahrt." Bis hierher immer noch nichts Ungewöhnliches, zumindest für niederländische Verhältnisse.

Aber die Details, sichtbar gemacht mit Hilfe der wenigen Dias, die Frenz noch zusammenklauben konnte: Houten hat eine 8 km lange Umgehungsstraße bekommen. In das neue/alte Dorf führen ganze 3 Straßen, die mit dem Auto befahren werden können. Die Einfahrten in das Dorf werden durch symbolische Torbögen gekennzeichnet: 3geschossige Bürobauten mit einer fußläufigen Verbindungsbrücke überspannen die Einfahrtstraße. "Achtung, hier beginnt ein Dorfkern, ein Lebensraum", soll nach Idee der Planer dadurch ausgedrückt werden. In der Tat wirken diese Einfahrten eher hemmend. Nach dem Motto "Darf man überhaupt hier reinfahren?" reduziert man automatisch das Tempo. 50 km/h sind im Dorfkern erlaubt, aber nicht möglich. Die PlanerInnen haben die Straßen so unübersichtlich gestaltet, daß gleich nur 30 km/h gefahren werden können. Dazu kommen die Massen an Radfahrern, die den Fuß vom Gas- aufs Bremspedal sausen lassen. Autoverkehr soll nicht ausgeschlossen werden. Hinweisschilder mit der Aufschrift "Apotheke" sollen helfen, Notsituationen in dieser für Autofahrer unübersichtlichen Stadt zu erleichtern und gleichzeitig Treibstoffverbrauch und in der Folge Emissionen zu vermindern.

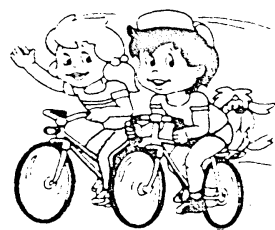
Houten hat mittlerweile 25.000 Einwohner. Der Grundriß der Stadt beschränkt sich auf 3 mal ca. 6 km. Bei der Planung wurde die Stadt in 16 Distrikte eingeteilt, die von unterschiedlichen Architekten überplant wurden. Gewerbe wurde an den Stadtrand gedrängt, wenn es sich um Speditionen, die auf Lkw angewiesen sind, handelte, oder wenn es um ein emittierendes Gewerbe ging. Nicht emittierendes

zuwenden hat. Im Gegenteil sei die Philosophie der Geschäftstreibenden, daß ein abhanden gekommener Einkaufswagen immer noch billiger sei als ein zu bauender Pkw-Stellplatz. Und es darf sogar mit dem Einkaufswagen der Konkurrenz in anderen Läden eingekauft werden.

Da fiel selbst der armen Vertreterin der Stadt Limburg gerade einen Preis dafür erhalten, den Verkehr sozio-ökologischer verplant zu haben. Zwar kein Auto weniger, aber wie gesagt, bessere Ampelschaltungen für die Autos (um die Emissionen zu vermindern) und Ampelvorrangschaltungen für die Busse, die im 13-Minuten- oder Studentakt fahren. Ach ja, Busse gibt es in Houten gar nicht. Und schlechtes Wetter gibt es dort auch nicht, nur verkehrte Kleidung - aber das kennen wir doch auch schon, oder?

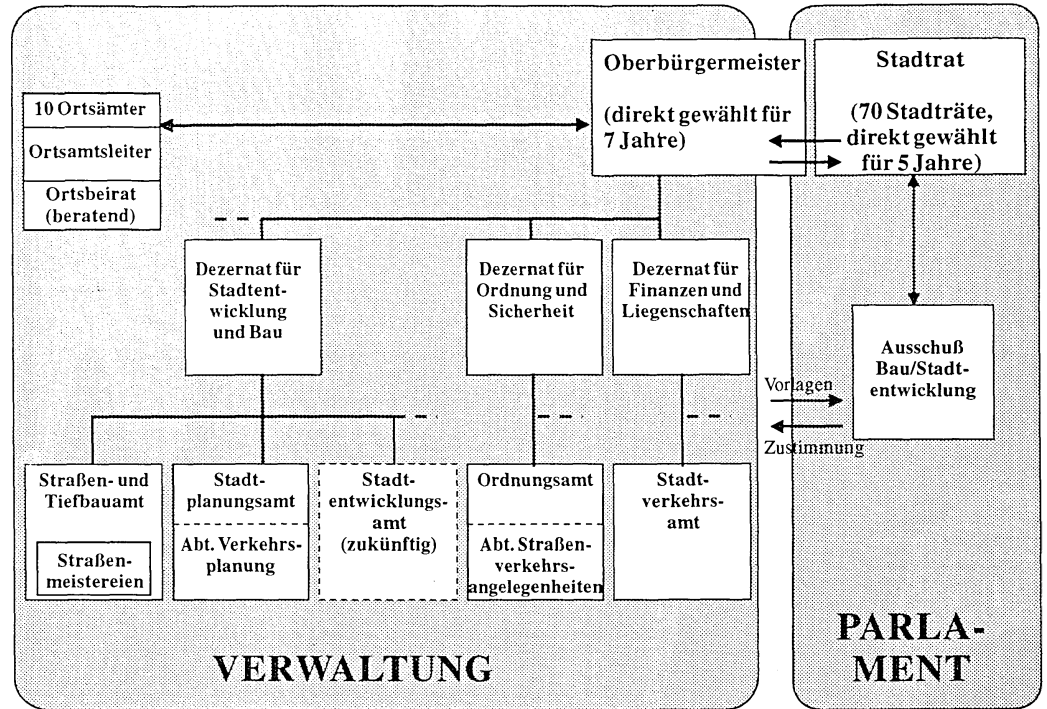
Ich wünsche mir Multiplikationseffekte für diese Idee. Als nächstes werde ich mit der Bahn in diese kleine niederländische Gemeinde fahren. Ne Kamera mitnehmen und alles, alles festhalten. Vielleicht kann ich dann eines Tages auch irgendwo stehen und ganz, ganz leise Vorträge halten, mit einem stetigen kleinen Lächeln auf dem Gesicht - "Seht Ihr, es geht; das Dilemma ist, Ihr wollt nur nicht." Aber das haben wir ja schon immer gewußt.

(Aus Radzette Nr. 12, 05/95: Werner Steinke, Landschaftsplaner in Hamburg)



Wer ist zuständig?

Das fragen sich Radfahrer in Dresden sicher oft, wenn sie die vielen baulichen und organisatorischen Mängel der Radverkehrsanlagen wahrnehmen. Gerade wer nach einem Urlaub in einer radfahrerfreundlichen Stadt, sei es im Ausland oder auch in Deutschland, in die Dresdner Alltagsmisere zurückkehrt, fühlt sich vielleicht veranlaßt, eine Anregung oder Beschwerde weiterzureichen. Und es ist wichtig, daß sich Radfahrer immer wieder zu Wort melden und ihre Forderungen vortragen. In Kurzform bringen wir deshalb eine Übersicht über mit Radverkehr befaßte Ämter und Institutionen der Stadt Dresden, die vor allem zeigen soll, wie diese "zusammenhängen". Meist ist es am besten, sich mit seinem Anliegen gleich an die Dezernenten (auch Beigeordnete



Institution	Sitz	Anschrift, Telefon	Aufgaben (bezügl. Radverkehr)
Stadtrat - Fraktion CDU - Fraktion PDS - Fraktion SPD - Fraktion B90/Grüne - Bürgerfraktion - Fraktion FDP/DSU	Rathaus Zi. I/203 Zi. I/207 Zi. I/200 Zi. I/208 Zi. I/206 Zi. I/201	Tel. 488 2877 Tel. 488 2818 Tel. 488 2688 Tel. 488 2699 Tel. 488 2800 Tel. 488 2662	* Grundsatzentscheidungen über Investitionen * Beschluß von: Haushaltplan, städtischen Satzungen, Bebauungsplänen, z.T. durch Ausschüsse vorentschieden * Kontrolle der Arbeit des OB und der Verwaltung
Oberbürgermeister Dr. Herbert Wagner	Rathaus, Dr.-Külz-Ring 19, Zi. II/173-175 (Sekretariat)	PF 120020, 01001 Dresden, Tel. 488 2200 488 2201	* Chef der Verwaltung (Gesamtverantwortung) * Leiter der Sitzungen des Stadtparlamentes * Richtlinienkompetenz für die Kommunalpolitik
Dezernent für Stadtentwicklung und Bau Herr Gunter Just	Technisches Rathaus, Hamburger Straße 19	PF 120020, 01001 Dresden Tel. 488 4241	* Politische Verantwortung für alle mit der Stadtentwicklung und der Bautätigkeit verbundenen Fragen * Leiter des Dezernats Stadtentw./Bau
Dezernent für Ordnung und Sicherheit Dr. Bernd Ihme	Rathaus, Dr.-Külz-Ring 19, Zi. III/11	PF 120020, 01001 Dresden Tel. 488 2261	* Politische Verantwortung für alle mit Sicherheit/Ordnung verbundenen Fragen * Leiter des Dezernats Ordnung und Sicherheit
Stadtplanungsamt - Leiter: Herr Jörn Walter (Zi. 3022) - Abt. Verkehrsplanung (Leiter: Herr Ritscher)	Technisches Rathaus, Hamburger Straße 19	PF 120020, 01001 Dresden - Tel. 488 3232 - Tel. 488 3271	* Konzeptionelle Planungen zu den Verkehrsanlagen und der Flächenaufteilung der Straße * Planung Radverkehrsnetz
Straßen- und Tiefbauamt - Leiter: z.Zt. vakant, Stellverteter: Herr Eckehard Globig	Technisches Rathaus, Hamburger Straße 19	PF 120020, 01001 Dresden - Tel. 488 4301	* Projektierung der vom Stadtplanungsamt erarbeiteten Planungen * Bau bzw. Bauüberwachung von Straßen und Radwegen (Straßenbausträger)
Straßenmeistereien - Mitte - Ost - Süd - West - Nord	- Silberm.str - Winzer- 8 - Lohrm. 11 - Chamisso- 8 - Hansa- 60	- Tel. 459 3355 - Tel. 36889 - Tel. 280 0250 - Tel. 421 6259 - Tel. 51190	* laufende Straßenunterhaltung (und dabei auch Radwege!)
Ordnungsamt - Leiter: Herr Ralf Lübs - Abt. Straßenverkehrsangelegenheiten (Leiter: Herr Haberer)	Technisches Rathaus, Hamburger Straße 19	PF 120020, 01001 Dresden - Tel. 488 4180 - Tel. 488 4202	* Straßenbeschilderung und Verkehrsorganisation (rechtliche Verantwortung) * „Straßenverkehrsbehörde“ (dabei Abstimmung mit Polizei) * Bestrafung von Falschparkern
Ortsämter	in den Stadtteilen	vergleiche „Grünhorn“ 7+8/95	* Koordinierung von Wünschen/Anliegen der Bürger mit der Verwaltung (= ortsnahe Verwaltung)

genannt) zu wenden. Damit bekommen diese erstens immer ein Bild von den Problemen, zweitens sind sie verpflichtet, die Schreiben an das entsprechende Amt weiterzuleiten. Wenn Ihr also Mängeln in der Verkehrssicherheit, nach eurer Meinung unmögliche Beschilderungen (Einbahnstraßen, Sackgassen, Fahrverbote, Geschwindigkeiten) oder Falschparker feststellt, so schreibt an Herrn Dr. Ihme. Bei baulichen Mängeln (Bordabsenkungen, Schlaglöchern, behindernden Verschwenkungen etc.) und bei fehlenden Radverkehrsanlagen ist ein Brief an Herrn Just angebracht.

Auch wenn man unmittelbar vielleicht nichts erreicht - steter Tropfen höhlt den Stein und es ist durchaus möglich, daß eine Vielzahl von Beschwerden zu einem Ergebnis führt. Darum: nicht lockerlassen, notfalls eventuell ein Schreiben an den Petitionsausschuß des Stadtparlamentes nachschieben.

Abschließend für diejenigen, welche sich genauer mit der Materie befassen wollen, noch eine Übersicht der **Rechtsgrundlagen**, welche für den Straßenverkehr bedeutsam sind:

- * die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift (VwVStVO), welche festlegt, unter welchen Bedingungen ein Verkehrszeichen (z.B. Grünpfeil) überhaupt angebracht werden darf,
 - * das Sächsische Straßengesetz vom 23.01.1993 (Sächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 7/93), in dem unter anderem festgeschrieben ist, daß Straßen den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen entsprechend zu bauen und zu unterhalten sowie sonstige öffentliche Belange zu beachten sind,
 - * die verschiedenen Planungsempfehlungen für den Straßenbau, herausgegeben von der "Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen", Köln, in denen beispielsweise die Regelbreite von Radwegen oder die Führung an Kreuzungen angegeben ist, z. B.
 - EAHV 1993 (Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen),
 - EAE 1985 (Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen),
 - RiLSA 1993 (Richtlinien für Lichtsignalanlagen)
- Für weitere Auskünfte steht Euch der ADFC. jederzeit gern zur Verfügung.

Nach vielerorts erfolgten punktuellen Ausnahmeregelungen soll nun endlich bundesweit, wenn auch nur tageszeitlich begrenzt, das Radfahren entgegen der Einbahnstraße in einem auf drei Jahre befristeten Versuch gestattet werden. Von dieser Regelung bleiben zumindest die Einrichtungs-Hauptverkehrsadern ausgenommen. Das Verkehrsministerium will bis zum Jahresende in Abstimmung mit den Ländern hierzu eine Verordnung vorlegen. Einer pünktlichen Einführung dieser Regelung zum 1. April 1996 steht aus der Sicht des ADFC nichts im Wege. Während auch der Auto Club Europa diesen Versuch als unkonventionelle Lösung für die wachsenden Verkehrsprobleme begrüßt hat, bedachte der ADAC das Vorhaben nur mit dem Prädikat "problematisch und gefährlich".

Forderungen des ADFC zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Dresden - konkrete Sofortmaßnahmen

E Ehrlichstraße/Fortsetzung über Könnertstraße
Es besteht keine gute Radverkehrsverbindung zwischen Stadtzentrum und Freiburger Straße bzw. Löbtauer Straße, an der Ehrlichstraße kann jedoch eine günstige Radverkehrslösung realisiert werden.

Vorschlag: Freigabe der bisher noch blockierten Bahnunterführung in Richtung Floßhofstraße und zurück für den Radverkehr und Realisierung aller notwendigen Fahrflächen und Bordabsenkungen (bisherige Kraftwerksanlagen existieren nicht mehr)

F Freiburger Straße an Tharandter Straße
Radfahrer aus Richtung Freiburger Straße können nicht in die Tharandter Straße Richtung Freital einbiegen.

Lösung: Abmarkieren eines eigenen Aufstellungsbereiches für indirekt abbiegende Radfahrer an der LSA.

Fritz-Förster-Platz (NEU!)

Für Studenten aus Richtung der Wohnheime Wundtstraße, welche z.B. zur Neuen Mensa wollen, besteht keine Querungsmöglichkeit, die es ermöglicht, direkt und regelgerecht zu fahren. Auch andere Radverkehrsbeziehungen (z.B. für Radfahrer aus der Hochschulstraße) werden durch die gegenwärtige Gestaltung eingeschränkt bzw. behindert.

Vorschlag: Es existiert bei der Stadtverwaltung bereits ein Projekt zur Verbesserung der Situation, welches schnellstens umzusetzen ist.

G Glashütter Straße, an Bergmannstraße (NEU!)
Die Glashütter Straße ist an dieser Stelle als Sackgasse ausgeschildert, obwohl sie für Fußgänger und Radfahrer durchlässig ist und in einer wichtigen Parallelverbindung zur verkehrsreicheren Schandauer Straße liegt.

Vorschlag: Zusatzzeichen "Radfahrer und Fußgänger frei" anbringen, wie das generell vor Ausweisen einer Sackgasse mit überprüft werden sollte. Am Sackgassenende ist die Bordabsenkung zu verbessern.

(wird fortgesetzt)

Neues Fahrradgeschäft in Dresden-Striesen

Mit einem Blumenstrauß und Glückwunschscheiben gratulierte die IG Radverkehr Dresden am 22. Juli 1995 zur Neueröffnung des "Zweiradhauses Eichler" in Dresden-Striesen. Das bisherige kleine Fahrradgeschäft auf der Schandauer Straße 90/92 hat jetzt großzügige Verkaufsräume, einen Ausstellungsraum im Souterrain und natürlich weiterhin eine Werkstatt. Neu ist auch das Angebot an Leihfahrrädern. Desweiteren gibt es wie bisher Nähmaschinen, die man ebenfalls ausleihen kann. Kenner wissen, daß man "bei Eichlers" auch die *SPEICHE* bekommt - ein Grund mehr, einmal im Zweiradhaus reinzuschauen, das 1983 ganz klein im Hinterhof Schandauer Straße 75 als Fahrradwerkstatt angefangen hat. Damals wurden Reparaturaufträge nur aller 3 Monate angenommen. Die Zeiten haben sich geändert, aber noch immer fehlt ein Radweg auf der Schandauer Straße (übrigens nicht nur hier)!

Radwandertreffen in Feldberg/Mecklenburg

Feldberg ist vom 30. 9. bis 7. 10. 1995 Gastgeber eines Radwandertreffens. Es werden 7 Touren verschiedenen Schwierigkeitsgrades angeboten, um per Rad die Feldberger Seenlandschaft zu erkunden. Daneben wird es auch ein umfangreiches Rahmenprogramm geben. Ansprechpartner für nähere Informationen, Anmeldung oder Unterkunftsangebote ist der Fremdenverkehrsverein "Feldberger Seenlandschaft" e.V., Strelitzer Straße 15a, 17253 Feldberg, Tel. 039831/20343

Fortbewegung des Irrtums der Fortbewegung

1986 zeigte der Ökologische Arbeitskreis der Dresdner Kirchenbezirke die umfangreiche Ausstellung "Das Auto - Fluch oder Segen", auf der das Spannungsfeld zwischen Mobilitätsbedarf, Stadtentwicklung und Umweltverantwortung anschaulich gemacht wurde. Dieses Jahr wird sie in der Philippus-Kirche Dresden-Gorbitz, Leutewitz Ring 75, unter dem Titel "Fortbewegung des Irrtums der Fortbewegung" unverändert noch einmal gezeigt. Die Ausstellung ist bis zum 15. September montags bis freitags 9 bis 16 Uhr oder nach telefonischer Vereinbarung unter 4112141 zu besichtigen.

PS.: Am Mittwoch, dem 30. August findet 19.45 Uhr ein offener Abend statt: "Die Autobahn hinter unserm Haus" - eine Informations- und Diskussionsrunde zur A17 mit Experten und Kommunalpolitikern.

Fahrradanhänger bei der Post

Seit Ende Mai gibt es beim Postautodienst St. Gallen-Appenzell (Schweiz) einen Fahrradtransportanhänger. Dieser wird in der Sommersaison auf der 600m Höhendifferenz aufweisenden Strecke von Buchs SG nach Wildhaus eingesetzt. Der zweiachsige Spezialanhänger fährt im Abstand von 3 Stunden viermal täglich und transportiert bis zu 32 Fahrräder gleichzeitig. Um den fahrplanmäßigen Ablauf möglichst nicht zu beeinträchtigen, sind Be- und Entladen nur an den Streckenendpunkten möglich. Die Beförderung kostet pro Fahrrad 6 Franken.

(aus Katzenauge 09/95)

Intercycle Köln

Nach Vorstellung des "Verbandes der Fahrrad- und Motorradindustrie" (VFM) soll das Fahrrad aus dem Schatten seines längst unstimmgigen Images als "Arme-Leute-Fahrzeug" herausgeholt werden. Mit seinem verstärkten Auftreten im öffentlichen Verkehr (in den letzten Jahren kamen im Schnitt jeweils 5.6 Mio. Fahrräder neu auf deutsche Straßen) hat das Fahrrad zwar besonders seine Stärken, jedoch auch Schwachpunkte offenbart. Da ist zunächst die Lichtanlage zu nennen, die, wenn sie infolge bei Nässe durchdrehender Dynamos etc. überhaupt funktioniert, nur 3 Watt leistet. Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erarbeitet ein Sonderausschuß "Fahrrad-Lichttechnik" derzeit neue Vorschriften. Die Fachleute fordern:

1. Bei allen Fahrradbeleuchtungen Lichtstärken des Frontscheinwerfers wie bei heutigen Halogenlampen (10 lux),
2. zweipolige Sicherheitsverkabelung
3. ausreichend helles Standlicht, Zulassung von blinkenden Diodenrücklichtern
4. Batterieleuchten sollen als gleichwertige Alternative zu Dynamoanlagen eingestuft werden.

Die hier eingeschlagene Richtung berücksichtigt auch die bereits gängige Praxis auf unseren Straßen. Der VFN rechnet damit, auf dieser Messe die zur Durchsetzung der Forderung nötigen Änderungen der StVZO bereits für 1996 ankündigen zu können.

(nach Katzenauge 9/95)

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.