

# SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

6. Jahrgang

Oktober 10/1995

## Termine für Fahrradfreunde

- 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  
Themen: 1. Urlaubsnachlese, 2. Aktivitäten 1996
- 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.)
- So 08.10. Dresden 09.00 Uhr, Landesbibliothek Marienallee  
Fahrradtour "Zur Coselburg Stolpen", ca. 60 km oder  
Dresden 09.00 Uhr, Gasthof "Deutsche Eiche", Klotzsche, Fahrradtour "Durch die Laußnitzer Heide", geführt von C. Rabis, ca. 50 km
- Do 12.10. Dresden 17.00 Uhr, Umweltzentrum, Treffen der AG Radverkehrsplanung  
Schwerpunkt: Radverkehrskonzept
- So 15.10. Dresden 09.00 Uhr, Bahnhof Dresden-Mitte, Fahrradtour  
"Zu den Triebischwiesen im Tharandter Wald", geführt von G. Wutscherk, ca. 50 km
- Mo 16.10./  
Mi 18.10. Bad Boll Tagung der Evangelischen Akademie zum Thema "Umweltverträgliche Mobilität für alle - Entwicklungspolitik und die vergessenen Verkehrsmittel"
- Di 17.10. Dresden 16.00 Uhr, Ecke Coventrystraße/Gorbitzer Straße  
Ortsbegehung zu Problemen in Gorbitz
- Mi 18.10. Dresden Umweltzentrum, Schützengasse 18  
17.00 Uhr, Treffen der AG Elbradweg  
19.00 Uhr, Arbeitsrunde der Interessengemeinschaft Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC)
- Mo 18.10./Ingol-  
Mi 19.10. stadt Tagung des ADFC Bayern und der Georg-von-Vollmar-Akademie  
"Neue Strategien der Radverkehrsförderung", Teilnahme kostenlos, Programm/Anmeldung über die Akademie, Landwehrstraße 37/I, 80336 München
- So 22.10. Coswig 09.00 Uhr, Bahnhof, Fahrradtour nach Strehla "Schloß, Park und Nixenstein", geführt von C. Rabis, ca. 75 km
- Mo 23.10. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei J. Meusel), Diavortragsabend "Island per Rad" von W. Schütze
- Sa 28.10. Dresden 10.00 Uhr, Rathaus, Goldene Pforte  
Demonstration der Radfahrer:  
**NEIN! zur stadtschneidenden Autobahn A 17**
- So 29.10. Dresden 09.00 Uhr, Olbrichtplatz, Fahrradtour "Durch die Dresdner Heide", ca. 35 km

## Vorschau

- Mo 06.11./  
Di 07.11. Potsdam Tagung "Städtetourismus per Rad - nicht nur eine Vision"  
Infos und Programm beim ADFC-Landesverband Brandenburg, Lindenstraße 53, 14467 Potsdam
- Mo 23.10. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei J. Meusel), Diavortragsabend "Wein und Fachwerkbauten - Tips für Radwandern im Elsaß" (Frankreich)



Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club

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.

In Anbetracht des bevorstehenden Bürgerentscheides will die IGR ein Zeichen setzen und ruft alle Betroffenen und Verfechter des umweltschonenden Verkehrs auf, sich am 28. Oktober mit dem Fahrrad vor dem Rathaus einzufinden, um für die Ablehnung der stadtschneidenden Trasse der BAB 17 zu demonstrieren.

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

Unsere ADFC-Fahrradbibliothek ist zur Radlersprechstunde mittwochs geöffnet.

## Radlerparadies Südtirol

Tips für einen herbstlichen Radurlaub

Südtirol ist ein "Land im Gebirge", bietet aber auch dem Fahrradfahrer gute Möglichkeiten - von den Gletschern bis zu den Reben - seinem Hobby nachzugehen. Eine Fahrt durch die blühenden (oder mit Obst behangenen) Anlagen entlang der Etsch bis in die Umgebung von Meran und von dort über Lana und Terlan nach Kaltern und weiter bis Salurn stellt sicherlich ein unvergeßliches Erlebnis dar. Südtirol bietet Radrouten für alle Ansprüche. Wer Steigungen nicht scheut und seine Kondition testen will, kann auf Paßstraßen und Mountainbikerouten (s. Literatur) Berge und Natur genießen. Wem das Abenteuer im Fahrradsattel nicht reicht, der kann auf verschiedenen Bergflüssen (z.B. Oberlauf des Etsch im Vinschgau zwischen Kastelbell und Rabland) eine Raftingtour machen (jedoch Voranmeldung ca. 1 Woche im Voraus notwendig). Aber auch für Familien mit Kindern ist Südtirol ein Paradies. In einer Vielzahl von Ferienwohnungen sowie auf Campingplätzen kann man preisgünstige Übernachtung finden.

### Fläche und Topographie

Die beiden Provinzen Südtirol und Trentino haben eine Gesamtfläche von 13.600 qkm - etwa die Größe Sachsens (18.407 qkm). Die Alpen gelten als das abwechslungsreichste Gebirge Europas. Ihre heutige Form geht auf die Faltungen und Überschiebungen im Tertiär und in der Kreidezeit zurück, die später durch die eiszeitlichen Gletscherströme einige interessante Umgestaltungen erfahren haben: die bereits vorhandenen Täler gruben sich noch tiefer in die Gebirgslandschaft ein, die Almen konnten sich ausdehnen, am Alpenrand entstanden zahlreiche Seen, und im Voralpenland bildeten sich die Moränenhügel. Auch die Vielfalt der Gesteinsarten trägt zu dem reichhaltigen Angebot wunderbarer Naturerscheinungen bei.

Gertraud, Vinschgau: Meran - Mals - Reschen (nur 2000 Lire pro Fahrrad, bis zu 6 Fahrrädern lassen sich in den geräumigen Klappen der Busse liegend verstauen!)

Eine weitere attraktive Möglichkeit bietet die Fahrradmitnahme auf verschiedenen Seilbahnen (z.B. Lana-Vigiljoch, Burgstall-Vöran, Bozen-Jenesien, Bozen-Kohlern, Preise: zwischen 4000 und 5000 Lire pro Fahrrad/Bergfahrt).

### Fahrradverkehr in Italien

Dank der günstigen Straßenverhältnisse und der aufmerksamen italienischen Autofahrer kann man angenehmen "Reisekilometern" mit seinem Drahtesel entgegensehen. Das Vorurteil bzw. der Eindruck, daß die Italiener besonders hektisch und chaotisch autofahren und sich damit unfallträchtig verhalten, wird durch internationale vergleichende Statistiken bezüglich der "weichen" Verkehrsteilnehmer widerlegt. Demnach gebührt Italien die Auszeichnung für das "sicherste Pflaster" Westeuropas; bei annähernd gleichem Kfz-Bestand (bezogen auf die Einwohnerzahl) werden auf deutschen Straßen doppelt so viele Kinder getötet und ca. dreimal so viele verletzt. In Österreich und der Schweiz stellt sich die Situation für die "bambini" nur wenig günstiger als in Deutschland dar. Die Gründe für die Verhältnisse sind zahlreich, doch dürften Mentalitätsunterschiede ausschlaggebend sein - denn zieht man zum weiteren Vergleich das kinderfreundliche Frankreich heran, so ist festzustellen, daß dort Kinder mit einem ähnlich niedrigen Risiko wie auf einer italienischen piazza spielen können.

Sowohl die Verkehrsregelungen als auch die Beschilderung entsprechen dem europäischen Standard. Allerdings begegnet man in Italien besonders an den Ortschaften häufig einem speziellen Verkehrsschild, dem Hupverbot (zona di silenzio), das die Reaktion auf die Verselbständigung des Hupwesens ist. Während das Hupen auf den kurvenreichen Landstraßen in der unübersichtlichen Hü-

### Klima

Auch die klimatischen Besonderheiten sind zu einem nicht unerheblichen Teil auf die Alpen zurückzuführen. Zum einen bieten diese Schutz gegen Kaltluftströmungen aus dem Norden, zum anderen bilden sie die Grundlage für die - in Italien meist nicht allzu stark ausgeprägten - Föhnwinde von Norden und Süden. Die Folge davon sind geringe Bewölkung, also intensivere Sonneneinstrahlung, wenig Regen und trockene Luft. Für den Urlauber bedeutet das eine willkommene Schönwettergarantie. An schwülen Tagen muß man aber auch mit kräftigen Gewittern rechnen. Regenkleidung sollte darum zur Ausrüstung gehören. Für die Landwirtschaft bedeutet dies ständige Bewässerungsprobleme. Doch viel Wärme, Sonne und fruchtbarer Ackerboden lohnen die Investitionen der zahlreichen Besprenkelungsanlagen und machen vor allem Südtirol zu einem der einträglichsten Obst- und Weinanbaugebiete ganz Europas.

### Kultur

Südtirol ist das Land der Burgen. Über 350 Burgen, Schlösser und Ansitze krönen die Hänge und Felsgipfel in Südtirol. 80 von ihnen sind noch bewohnt, 24 sind zur öffentlichen Besichtigung zugänglich, einige als Hotel oder Restaurant geführt. Sie kleben am Felsen, träumen im Wald, leuchten aus Wiesen, erzählen von Minne, Kampf und Abenteuer, erinnern an Glanz und bergen einzigartige Kunstschätze.

Imposante Kirchen (bemerkenswert sind besonders die Fresken in vielen romanischen und die berühmten Schnitzaltäre von Schnatterbeck und Lederer der gotischen Kirchen in Lana und Gölfan) sowie interessante Museen, wie z. B. das für heimisches Wild in Burgstall, das Südtiroler Obstbaumuseum im Ansitz "Larchgut" in Lana, das Schreibmaschinenmuseum in Partschins, das Museum für Kleid-

gellandschaft einen Sicherheitsvorteil bietet, ist es in den Städten mehr oder weniger nur eine Lärm- belästigung. Radreisende sollten die "italienische Hupe" nicht als "Platz da, jetzt komme ich" interpretieren, sondern als gutgemeinte Ankündigung eines Überholvorgangs, wobei nur um gesteigerte Aufmerksamkeit gebeten wird.

Die Staatsstraßen (strada statale) werden in den Kartenwerken in Straßen höherer und niedrigerer Ordnung unterschieden; in der Realität sind diese aber einheitlich beschildert. Zudem lassen diese Differenzierungen keine Rückschlüsse auf den Ausbauzustand zu, vermeintlich unbedeutendere Straßen sind gelegentlich stärker befahren als solche höherer Ordnung in der Nachbarschaft. In den oft sehr engen Altstadtclustern trifft man häufig auf Einbahnstraßen (senso unico); in aller Regel wird der Verkehr aber so einseitig in das centro storico bzw. wieder hinaus geführt, daß sich eine detaillierte Beschreibung erübrigt. Oft ist es für Radfahrer sogar ausdrücklich erlaubt, eine Einbahnstraße in Gegenrichtung zu benutzen. Eine weitere Gelegenheit, absichts der Straßen zu radeln, bietet ein verzweigtes Netz von meist asphaltierten Landwirtschaftswegen (Konsortialweg/Strada Consorziata). Sie finden sich vor allem in den Obstanbaugebieten im breiten Etschtal vom unteren Vinschgau bis zur Salurner Klause. Die zwischendurch angebrachten Gatter sollen vor allem den motorisierten Verkehr aufhalten. mit dem Rad kann man daran vorbeifahren.

Spezielle Radwanderwege gibt es im allgemeinen nicht, zu den wenigen Ausnahmen gehören Teile des Vinschgaus (ausgeschilderte Radroute mit zwei Übersichtskarten: Teil 1 Obervinschgauer Fahrrad-Tour vom Reschensee bis Latsch sowie Teil 2 von Latsch bis Meran), im Stadtgebiet von Meran (von Algrund bis zum Bahnhof) und Bozen (entlang der Uferpromenade der Flüsse Eisack und der Talfer) und Radwege entlang der Etsch zwischen Salurn und Rovereto. Manche auf Karten ausgewiesene Radrouten blei-

und Tand aus 100 Jahren in Meran sowie die Städtischen Museen in Bozen und Meran bieten Abwechslung für Regentage.

### Reisezeit

Die beste Zeit für einen Fahrradurlaub liegt in den bezüglich der Temperatur gemäßigteren Frühsommer- und Herbstwochen, also im Mai/Juni und September/Oktober. Aber auch im April erlauben die Temperaturen durchaus bereits ein angenehmes Radeln. Zu beachten ist jedoch, daß zu dieser Zeit in höheren Lagen nicht selten noch Schnee liegt, von Paßüberquerungen also eher abzuraten ist. Doch auch in den Hochsommermonaten sind Radwanderungen gut möglich. Richtig unerträglich heiß wird es eigentlich nur selten, da die Luft auch relativ trocken ist. Mit der kaum auszuhaltenden windstillen Schwüle in der südlich angrenzenden Poebene kann man die Verhältnisse im Trentino oder in Südtirol nicht vergleichen.

### Fahrradmitnahme

Etwa 12 Reisetunden mit der Bahn braucht man von Dresden über München bis Bozen. Auf der Eisenbahnstrecke Bozen - Meran sind fast alle Züge mit Fahrradabteil ausgestattet, aber auch auf den Bahnlinien Brenner - Brixen - Bozen sowie Bozen - Triente - Verona verkehren Nahverkehrszüge mit Fahrradmitnahme (Preis bei Selbstverladung 5000 Lire/ca. 4,80 DM).

Für die An- und Abreise gibt es jedoch nur einen internationalen Zug über den Brennerpaß von München nach Italien mit Gepäckwagen (Internationale Fahrradkarte 16 DM, Rückfahrt 24.000 Lire/ca. 23 DM!)

Die Bahnlinie im Vinschgau (Meran - Mals) wurde leider eingestellt, doch ist es auf vielen Buslinien möglich, Fahrräder mitzunehmen: Passeiertal: Meran - St. Leonhard, Ultental: Meran - Lana - St.

ben jedoch für Ortsunkundige aufgrund fehlender Hinweise oft verborgen.

Die Kompaßwanderkarten für Südtirol, die man in Deutschland kaufen kann, enthalten leider keine Radrouten, man bekommt jedoch in den Fremdenverkehrsämtern in Südtirol auf Nachfrage eine gute und aktuelle Karte "Meraner Land" mit Radrouten (Vinschgau, Passeiertal, Ultental, Meran, Lana, Bozen) Maßstab 1 : 50 000, mit Begleitheft, 1995, (ca. 14 DM).

### Radwanderkarten und Radwanderführer

Hafner, Tim/Wagner, C.: **Südtirol per Rad** (59 Etappen), Kettlerverlag Berlin 1995, 220 S., 24,80 DM

Dumler, Helmut: **Radtouren in Südtirol** Verlag Bruckmann München 1995, ca. 190 S., hesia Verlag Bozen

Walldhaler, Tilmann: **Südtiroler Bergradtouren für Geniesser**, (40 Touren), Athesia Verlag Bozen 1993, 186 S.

Angerer, Franz: **Mit dem Rad durch Tirol und Südtirol**, 1988, 144 S., 22,- DM

Raith, Renate: **Radwandern Bayerische Alpen und Südtirol** Haytverlag Köln 1990, 175 S., 24,80 DM

Geser, Rudolf: **Die 35 schönsten Radtouren Südtirol, Dolomiten, Gardasee**, BLV München 1989, 29,80 DM  
 Broschüre: **Bike -Paradies Bozen/Südtirol** (8 attraktive Mountainbike-Routen auf der schönsten Hochebene Europas), Hg. Fremdenverkehrsamt Bozen, Walterplatz 8, I-39100 Bozen, Tel.: 0471/970660

Die erwähnte Literatur und Karten kann in der Fahrradbibliothek (bei Meusel, Wilhelm-Franke-Straße 26, 01219 Dresden, Tel. 0172/3506827, Mo, Mi, Fr. 18.30 - 21.00) ausgeliehen werden.

Johannes Meusel

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

### G - Großer Garten

#### \* An der Pikardie, Ausfahrt (NEU!)

Radfahrer in Richtung Winterbergstraße werden bisher über Umwege und zwei Ampelhalte geführt und sind dabei noch direkten Gefährdungen durch den Autoverkehr ausgesetzt, da keine konfliktfreie Ampelschaltung, wohl aber ein StVO-widriger Grünpfeil in der Winterbergstraße existiert.

Vorschlag: Der Knotenpunkt sollte grundsätzlich so überarbeitet werden, daß eine direkte Führung des Radverkehrs in die Winterbergstraße möglich wird. Dies bringt erstens Sicherheitsgewinne für den Radverkehr, da eine konfliktfreie Signalisierung möglich wird, ermöglicht zweitens auch den Fußgängern das Queren an der bisher fehlenden Furt und verhindert drittens, daß Radfahrer (wie bisher oft zu beobachten) auf dem in stadtauswärtiger Richtung linken, relativ schmalen Gehweg fahren.

#### \* An der Pikardie, Einfahrt aus Winterbergstr.

Problem: Die bisherige Führung weist Sicherheitsmängel auf.

Vorschlag: Der Grünpfeil in der Winterbergstraße ist zu entfernen, denn er entspricht nicht der gültigen Verwaltungsvorschrift zur StVO. Zum einen kreuzt der Rechtsabbieger sowohl in der Zufahrt wie in der Abfahrt einen Zweirichtungsweg, zum anderen ist aufgrund der Litfaßsäule die Sicht auf die bevorrechtigten Radfahrer und Fußgänger nicht vorhanden. Besagte Litfaßsäule sollte versetzt oder entfernt werden, um die Sicht zu gewährleisten. Zusätzlich sollte durch ein gelbblinkendes Signal aufmerksam gemacht werden. Der vorhandene Grünpfeil in der Karcherallee sollte ebenfalls entfernt werden, da die jetzige Praxis zeigt, daß bevorrechtigte Radfahrer häufig Beinahe-Unfällen ausgesetzt sind.

#### \* An der Pikardie, Ausfahrt Comeniusplatz

Problem: Die bisherige Radverkehrsführung in Richtung Fetscherallee ist umständlich, schwer begreifbar und zeitraubend.

Vorschlag: Die Ausfahrt aus dem Großen Garten sollte direkt und auf der Straße möglich sein, eine entsprechende Signalisierung ist auf der ersten Verkehrsinsel einzurichten und das vorhandene Z 209 StVO (Rechtsabbiegebot) zu entfernen. Die Einrichtung dieser direkten Fahrmöglichkeit benötigt keinen Eingriff in die Signalisierung, wenn der Radverkehr gleichzeitig mit den Linksabbiegern aus Richtung Stadtzentrum "Grün" bekommt und auf einen abzumarkierenden Radfahrstreifen im Knotenpunkt geführt wird.

Beobachtungen am Knotenpunkt zeigen übrigens, daß intensive Fußgängerbeziehungen zwischen der stadtauswärtigen Haltestelle und der nördlichen Ecke des Knotenpunktes bestehen, welchen durch die Einrichtung einer Furt ebenfalls entsprochen werden kann.

#### \* Einfahrt Comeniusplatz aus Fetscherstraße

Problem: Würden Radfahrer der vorhandenen Beschilderung folgen, könnten sie völlig unnötigerweise nicht direkt von der Fetscherstraße in den Großen Garten fahren.

Vorschlag: Durch Abmarkieren eines Radfahrstreifens im Knotenpunktbereich und einer getrennten Signalisierung (Radfahrer-LSA) sowie des Zusatzes "Radfahrer frei" unter dem vorhandenen Z 210 StVO (Linksabbiegebot) läßt sich das Problem beheben und eine direkte Fahrmöglichkeit für den Radverkehr schaffen. Radfahrern aus Richtung Stübelallee (stadtwärts) sollte per Beschilderung ebenfalls die Einfahrt in den Großen Garten auf diese Weise ermöglicht werden (Linksabbiegen von Stübelallee).

(wird fortgesetzt)

Zum 7. Radfahrttag am 11. Juni 1995 übergab der Vorsitzende der IGR (ADFC-Ortsgruppe), Dr. Zweynert dem Dresdner Oberbürgermeister, Dr. Wagner einen Brief mit Forderungen zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Dresden. Inzwischen erhielt der ADFC vom OB eine Stellungnahme, die wenig befriedigend ist und den folgenden Brief an den OB auslöste:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, wir bedanken uns für Ihr Antwortschreiben auf die Ihnen zum 7. Dresdener Radfahrttag vom ADFC übergebenen Forderungen. Da Ihr Schreiben weder konkrete Zusagen noch Termine enthält, betrachten wir dieses als Zwischenbescheid.

In Anbetracht dessen, daß eine Vielzahl der Festlegungen aus den Ortsbegehungen (Anlage 2 unseres Schreibens vom Radfahrttag) bereits seit Jahren bestehen und ihre Umsetzung schon mehrfach zugesagt wurde, erwarten wir eine konkrete Terminzusage zur kurzfristigen Realisierung. Wir möchten die Gelegenheit nutzen, zu dem von Ihnen Geschriebenen einige Anmerkungen zu machen:

Sie weisen die Behauptung vom "konzeptlosen Lavieren" seitens der Landeshauptstadt bei Belangen des Radverkehrs zurück.

Wir sind jedoch der Meinung, daß es konzeptlos ist, wenn

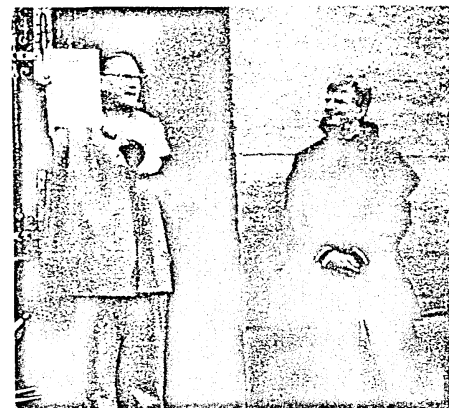
- es in dieser Stadt zwar im Verkehrskonzept eine Darstellung "Fahrradverkehrsnetz" gibt, dieses Netz jedoch schon in der Darstellung sehr lückenhaft und unkonkret ist und bis heute nicht näher untersetzt wurde, wie auch auf der Ausstellung "Dresden 2000" im Juni 1995 zu sehen war \*)

- es in dieser Stadt seit Jahren ungeklärt ist, welches Amt für die Aufstellung und Unterhaltung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum zuständig ist, obwohl dieses Problem seit langem bekannt ist, - die Stadt Dresden das Schlußlicht beim Bau des Elberadweges bildet und vorhandene Fördermittel wegen der ungeklärten Komplementärfinanzierung nicht ausschöpfen kann und somit eine sich schnell auszahlende Möglichkeit der Tourismusförderung nicht ausnutzt (Wir möchten an dieser Stelle anregen, Teilstücke des Elberadweges durch Sponsoring komplementär zu finanzieren, um bis 1996 zu einer durchgehenden Befahrbarkeit zu kommen).

Sie sprechen von Kompromiß im Verkehrssektor. Der ADFC kann Ihnen ohne weiteres mindestens zehn Fälle nennen, in denen in letzter Zeit an wichtigen Radrouten und gleichzeitig wichtigen Straßen ein Planungskonflikt zugunsten des Kfz-Verkehrs entschieden wurde. Es sind uns keine drei Fälle bekannt, in denen das Gegenteil der Fall ist. Was hat das mit Kompromiß zu tun?

Sie erwähnen, daß Sie sich vorstellen könnten, daß auch der ADFC zur Verbesserung des "Verkehrsklimas" eine Menge tun könnte. Das möchten wir auch, doch stehen dem bisher zwei wesentliche Hindernisse gegenüber:

- Erstens sind die wenigen, ehrenamtlichen Aktiven im ADFC zu großen Teilen ihrer Zeit damit beschäftigt, sich wie z. B. mit diesem Brief dafür stark zu machen, daß



durch Ihre Stadtverwaltung nicht länger mangelhafte Radverkehrsanlagen geplant und gebaut werden (Hauptmängel: zu schmal, der Verkehrssicherheit widersprechend, unnötige Zeitverluste, trotz Neubau schlecht befahrbar). Hier werden Chancen vergeben und knappe Gelder verschwendet. Ein aktuelles Beispiel dazu haben wir in der Anlage aufgeführt, mit der Bitte um Klärung.

- Der zweite Grund liegt darin, daß es der ADFC gerade wegen der sehr schlechten Radverkehrsanlagen und der neu "eingebauten" Mängel in der Verkehrssicherheit nur sehr bedingt empfehlen kann, diese Radverkehrsanlagen zu benutzen. Man kann nicht gut Werbung machen, wenn man weiß, daß das Produkt, in diesem Fall die in Ihrer Amtszeit entstandenen Radverkehrsanlagen, stellenweise sehr schlecht ist.

Nichtsdestotrotz könnten wir uns eine gemeinsame Plakataktion von Stadt und ADFC unter dem Motto "Dresden fährt Rad", eventuell zum nächsten Radfahrttag, vorstellen.

Radfahren ist bei den heutigen modernen Rädern, wie sie zunehmend auch in Dresden auftauchen, sehr komfortabel, sofern eine gute Infrastruktur zur Verfügung steht - man rollt mehr, als daß man tritt. In diesem Fall können auch Durchschnittsradfahrer heute zügiger und bequemer zu auch weiter entfernten Zielen kommen, als dies noch vor Jahren der Fall war. Und: Je mehr Menschen mit Bus, Bahn, Rad und zu Fuß unterwegs sind, desto geringer ist die Stauhäufigkeit im Straßennetz. Dies käme dem notwendigen Wirtschaftsverkehr insofern zugute, als Transportzeiten berechenbarer werden - durchaus eine wirtschaftsfördernde Maßnahme. Warum also nicht mehr dafür tun?

Wir bitten Sie, diese Anregungen bei Ihren Entscheidungen zu berücksichtigen.

Zum Schluß möchten wir daran erinnern, daß die von Ihnen zugesagten Antworten auf die Interviewfragen für die Zeitschrift "Radreport" (vom März 95) trotz unseres Nachfragens am Radfahrttag noch immer ausstehen und somit leider schon wieder ein Erscheinungstermin des "Radreport" verstrichen ist. Falls Sie die Fragen nicht zur Hand haben, legen wir Ihnen noch eine Kopie bei.

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. Manfred Zweynert,  
IG Radverkehr/ADFC

\*) Ein Radverkehrskonzept, wie es notwendig wäre, beginnt mit einer fundierten Mängelanalyse, baut, ausgehend von allen wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs durchgängige Haupt- und Nebenrouten auf, definiert Qualitätsansprüche und benennt Handlungsbedarf und Prioritäten. Die Liste aller Maßnahmen wird in den Haushalt der Stadt verbindlich eingeordnet, kommunalpolitisch beschlossen und dann Jahr für Jahr konsequent umgesetzt, wie dies bereits in anderen Städten geschieht. Der ADFC ist gern bereit, Ihnen Beispielmateriale für solche Konzepte aus anderen Städten zur Verfügung zu stellen.

### ADFC fordert Bundesradverkehrsplan

Der Bundestag und die Bundesregierung sollen den Fahrradverkehr im Rahmen eines aufzulegenden nationalen Plans jährlich mit 800 Millionen DM fördern. Damit könnte der Beitrag, den das Fahrrad als Verkehrsmittel im Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr zur Verkehrsberuhigung und Gesundheitsvorsorge leistet, bedeutend gesteigert werden. Dies erklärten Karl-Ludwig Kelber (Bundesvorsitzender des ADFC) und Tilman Bracher (Vorstandsmitglied) in Bonn.

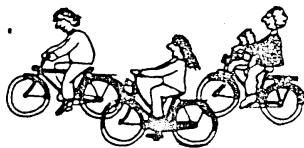
Der Bundesradverkehrsplan soll mittels Ordnungsrecht und der Straßenverkehrstechnik dazu führen, daß Radfahrer jeden Alters und Könnens sicher und ohne Angst am Straßenverkehr teilnehmen. Dies soll durch 4 Elemente erreicht werden:

- Der Bund errichtet ein qualitativ hochwertiges Fernradwegenetz und sorgt für radverkehrsfreundliche Bundesstraßen
- Der Bund stellt Zuschüsse für radverkehrsfördernde Programme zur Verfügung, insbesondere für öffentliche Einrichtungen wie Verkehrsunternehmen und für Private wie Betreiber von Fahrradstationen,

wofür das GVFG in seiner jetzigen Fassung nicht ausreicht.

- Der Bund unterstützt die Fahrradforschung und die Entwicklung von Informationsmaterialien wie Leitfäden zur Förderung der Fahrradnutzung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Er fördert außerdem die Beseitigung von Hemmnissen der Fahrradnutzung, z. B. im Steuerrecht, in der Bundesreisekostenordnung und bei der Bekämpfung des Fahrraddiebstahls.
- Der Bund fördert die Fahrradnutzung durch seine Bediensteten und durch die Besucher seiner Einrichtungen mit dem Aufbau einer radverkehrsfreundlichen Infrastruktur u. a. durch die Schaffung eines Radverkehrsnetzes im entstehenden Berliner Regierungsviertel, durch Fahrrad-Fahrbereitschaften, Diensträder, Abstellräume, und Fahrradstationen an Bahnhöfen.

Der Bundesradverkehrsplan soll die Position eines Radverkehrsbeauftragten definieren und alsbald zur Einrichtung eines entsprechenden Referats in der Abteilung Straßenverkehr des Bundesverkehrsministeriums führen.



### "Autogeher" bleibt straflos

Michael Hartmann, bekannt durch seine Spaziergänge auf Straßen und über auf Gehwegen parkende Autos, wurde vom Bundesgerichtshof vom Vorwurf des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr freigesprochen. Damit ist das vom Landgericht München verhängte Urteil, eine 10monatige Freiheitsstrafe auf Bewährung, wieder aufgehoben. Nach Ansicht des BGH stellt das Gehen auf der Fahrbahn im normalen Tempo ("streetwalking") allein noch keine konkrete Gefährdung des Straßenverkehrs dar.

### Radfahren im Großen Garten

Die vor kurzem in Kraft getretene Parkordnung des Großen Gartens gestattet das Radfahren auf den asphaltierten Hauptwegen ohne Einschränkung, d.h. auch am Wochenende. Damit ist eine langjährige Forderung der IGR endlich erfüllt. Bleibt nur zu hoffen, daß das rücksichtsvolle Radfahren auf den anderen Parkwegen auch künftig noch toleriert wird.

In einem Fußgängerbereich der Berner Innenstadt wurden für eine Studie am Geographischen Institut der Universität 310 Radfahrer mit der Videokamera beobachtet und ihr Verhalten gegenüber den gleichzeitig gezählten 10.000 Fußgängern bewertet. Nur 11% der Radler fuhren zu schnell oder schnitten den Fußgängern den Weg ab, während sich 71% der Situation angemessen verhielten bzw. abstiegen (18%).

### Sachsen plant touristisches Radfahrland

Bis zum Jahr 2000 soll der Fahrradtourismus in Sachsen zum Wirtschaftsfaktor entwickelt werden. Dazu sollen, so der sächsische Staatsminister Dr. Kajo Schommer in seiner Broschüre "Touristisches Radfahren in Sachsen", die touristische Infrastruktur ausgebaut, der Verkehr in Feriengebieten schrittweise verkehrsberuhigt und alternative und ökologisch vertretbare Verkehrssysteme gefördert werden.

Der vom Sächsischen Wirtschaftsministerium herausgegebene, vom ADFC Sachsen erarbeitete Handlungsleitfaden für die kommunale Praxis, enthält systematisch aufbereitete Hinweise zu Planung, Wegweisung, Koordinierung und Finanzierung.

Dabei werden für die Oberflächenbefestigung von Radwegen Asphalt- und Bitumendecken empfohlen, da wassergebundene Decken zwar umweltschonender sind, aber den höchsten Aufwand an Pflege und Wartung erfordern würden (Dies erscheint doch äußerst zweifelhaft! Die Redaktion). Betonverbundsteine seien aufgrund der hohen Erschütterungen beim Radfahren auf Verbundpflaster für die Wirbelsäule nicht empfehlenswert.

Gemeinden müssen die finanziellen Lasten der touristischen Fahrradinfrastruktur nicht allein tragen. Für Radwege (natürlich nur asphaltierte?) an Bundes- und Staatsstraßen und für Investitionen in Abstellanlagen, Fahrradstationen und Fahrradvermietungen stehen Bundes- und Landesmittel zur Verfügung.

Am 26.09.95 fand in Plauen eine Ortsbegehung zur Verbesserung des dortigen Radfahrklimas statt, an der Vertreter des Ortschaftsamt Süd, des Stadtplanungs- und des Ordnungsamtes sowie der IG Radverkehr teilnahmen. Besonders zurückhaltend gegenüber baulichen und organisatorischen Zugeständnissen an die Radfahrer zeigte sich der Vertreter des Ortschaftsamt. So hatte die Beratung vor Ort, durch die Radlerbrille gesehen, nur wenig Erfolg:

- Auf der Würzburger Straße ist vom SPA zwischen der Münchner und der Chemnitzer Straße beidseitig ein Radfahrstreifen geplant
- Die Öffnung der Bienertstraße für Radfahrer vom Müllerbrunnen zur Chemnitzer Straße wurde wegen Vorbehalten bzgl. des Taxi- und Parkierungsverkehrs abgelehnt.
- Es besteht zwar die Möglichkeit, einen Radfahrweg durch das neu zu bebauende Bienertgelände zu schaffen, der Ortschaftsleiter sieht sich jedoch nicht dafür zuständig, bei Beratungen mit den Investoren darauf hinzuweisen.
- Die IGR regte an, am Rathaus und am DB-Haltepunkt Plauen Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen.

### Für Rad frei

Der Postplatz ist seit Juli 1995 für Radfahrer aus der Schweriner in die Wilsdruffer Straße freigegeben, wie schon lange von der IG gefordert. Damit entfallen zeitraubende Umwege bzw. das schlechte Gewissen, wenn man doch "kurz" gefahren ist. Die Freigabe ist sicher vor allem auch dem Druck der Taxifahrer zu verdanken, für die ebenfalls die Sperrung aufgehoben worden ist.

### Abstellmöglichkeit

Am Altmarkt wurden jetzt nagelneue Fahrradständer aufgestellt. Die 16 blauen Orion-Beta-Parker sind vom ADFC empfohlen, da sie ein diebstahlsicheres Anschließen auch des Rahmens ermöglichen. Wir hoffen, daß sie keine Eintagsfliege bleiben.

#### 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.