

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

6./7. Jahrgang Dezember 12/1995 - Januar 1/1996

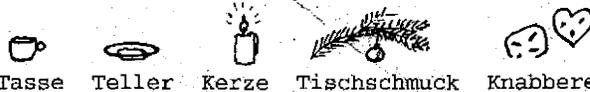


Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Termine für Fahrradfreunde

Dezember '95

Mi 06.12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, offenes Treffen der ADFC-Ortsgruppe (IG Radverkehr) Dresden - vorweihnachtliches Beisammensein, bitte mitbringen:



Tasse Teller Kerze Tischschmuck Knabbereien

So 10.12. Dresden 08.31 Uhr, S-Bahn ab Dresden-Hbf oder 09.00 Uhr Haltepunkt Freital-Hainsberg/West (Änderung!), Fußwanderung mit der Gruppe Radwandern Coswig/Weinböhla "In den Tharandter Wald", Wanderleiter: W. Heybey

Mo 11.12. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei J. Meusel), Diavortragsabend "Wein und Fachwerkbäuten - Tips für Radwandern im Elsaß" (Frankreich)

Mi 13.12. Dresden 19.30 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, Diavortrag "Reiseeindrücke bei Radtouren"

Mi 20.12. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Arbeitsrunde der Interessengemeinschaft Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC)

Januar '96

Mi 03.01. Dresden "Mit neuem Elan in's neue Jahr" - die Interessengemeinschaft Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe) Dresden trifft sich wie gewohnt 19.00 Uhr im Umweltzentrum, Schützengasse 18

So 07.01. Dresden 09.00 Uhr ab Bahnhof Dresden-Neustadt Fußwanderung mit der Gruppe Radwandern Coswig/Weinböhla "Durch die Dresdner Heide", Wanderleiter: K. Jenert

Mi 10.01. Dresden 19.30 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 18, Diavortrag "Zum Dach der Welt (ohne Rad!)"

Mi 17.01. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Arbeitsrunde der IG Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC) Dresden

Mi 24.01. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Treffen zur Vorbereitung des 8. Dresdner Radfahrtages

Fr 26.01./ So 28.01. Zinnwald Wintertreffen der Radwanderer Weinböhla und Radeberg (Hierzu gesonderte Ausschreibung)

Vorschau

So 11.02. Rathen 08.35 Uhr, ab Bahnhof (Hinfahrt mit der S-Bahn von Dresden-Hbf 7.56 Uhr, Coswig 7.21 Uhr) Fußwanderung der Gruppe Radwandern Coswig/Weinböhla "Zum Brand", Wanderleiter: W. Grützner

So 25.02. Coswig 09.00 Uhr, ab Bahnhof (Hinfahrt mit der S-Bahn von Dresden-Hbf 8.37 Uhr) Fußwanderung "Durchs Tal der Wilden Sau", Wanderleiter: C. Rabis

Das ist wichtig!

Die Bauarbeiten am neuen Gebäude des Umweltzentrums gehen dem Ende entgegen. Voraussichtlich Ende November 1995 wird unsere Geschäftsstelle umziehen und ist dann in der Schützengasse 16 im 2. Stock zu finden. Die Telefon-Nummer bleibt unverändert.

Ende des Jahres 1995 wird das Postamt "Am Queckbrunnen", bei dem wir unser Postfach betrieben haben, geschlossen. Wir sind dann postalisch nur noch unter unserer Adresse im Umweltzentrum zu erreichen.

Telefon: 4943321

Post: ADFC Dresden
Schützengasse 16
01067 Dresden

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

Auf ein
Neues!



Literatur rund ums Fahrrad

(Radverkehrs-Politik,
Planung, Karten,
Technik, Tourentips,
Zeitungen)

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

Analyse der Situation des Radverkehrs in Dresden

Antwortschreiben des Oberbürgermeisters der Stadt Dresden an den Vorsitzenden der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe)

Sehr geehrter Herr Dr. Zweynert,

in Ihrem Brief verweisen Sie u. a. auf noch offene Punkte aus bisherigen Ortsbegehungen zwischen verschiedenen Vertretern der Stadtverwaltung und dem ADFC. Prinzipiell kann ich Ihre Verwunderung verstehen, daß einige Punkte der vor Ort getroffenen Festlegungen zugunsten des Radverkehrs noch nicht realisiert wurden.

Leider ist aber, bedingt durch die angespannte finanzielle Lage in der Stadt Dresden, selbst die Ausführung kleinerer Baumaßnahmen nicht immer in dem Maße realisierbar, wie es für alle Beteiligten wünschenswert wäre. Die Finanzmittel zur Herstellung von Bordabsenkungen, oftmals unbedingte Voraussetzung der Ausweisung von Radverkehrsanlagen, werden fast ausschließlich im Rahmen des Ausbaus des Versehrtwegenetzes benötigt.

Da auch Mittel zur Straßen- und Wegeinstandsetzung nur begrenzt zur Verfügung stehen und zu großem Anteil zur Beseitigung verkehrgefährdender Mängel (z. B. umfangreiche Winterschäden) gebunden sind, haben sich einige Punkte z. T. über längere Zeit verzögert. Im Hinblick auf sparsamen Umgang mit Haushaltsmitteln wurden und werden berechnete Forderungen bei örtlich überschneidenden Planungen bzw. Baumaßnahmen eingeordnet und in diesem Zuge realisiert.

Des Weiteren haben sich Festlegungen, die in diesem Zusammenhang getroffen wurden, z. T. im nachhinein als unvereinbar mit neuen rechtlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen (z. B. Freigeben des Radverkehrs in Einbahnstraßengegenrichtung) herausgestellt und sind aus diesem Grunde bis zum heutigen Tage nicht zur Ausführung gelangt.

Ich habe jedoch die zuständigen Dezernate angewiesen, sich der Problematik anzunehmen und auch grundsätzliche verkehrsrechtliche Fragen abschließend und möglichst im Sinne des Radverkehrs in der Stadt Dresden zu lösen. Bezüglich des Forderungskataloges anlässlich des 7. Radfahrtages ergibt sich der als Anlage beigefügte Sachstand.

Die Problematik der vielerorts noch lückenhaften Radabstellanlagen in der Stadt Dresden ist mir durchaus bekannt. Für den Bereich des 26er Ringes liegt im Stadtplanungsamt hierzu eine Planung vor. Für 15 der exponiertesten Standorte wird z. Z. eine konkrete Ausführungskonzeption erarbeitet. Diese wird entsprechend der finanziellen Situation realisiert. Gleichzeitig ist ein Konzept zur Vermarktung derartiger Abstellanlagen durch private Träger angedacht, welches derzeit geprüft wird.

Der Bau des linksseitigen Elberadweges wird kontinuierlich und mit entsprechenden Fördermitteln des Freistaates Sachsen realisiert. Allein 1995 ist eine Strecke von 2,2 km ausgebaut worden, bis zum Jahresende werden weitere ca. 300 TDM in den Ausbau des Elberadweges investiert. Für im Moment noch nicht nutzbare Streckenabschnitte wird zwischenzeitlich eine Ausweichtrasse im Stadtstraßennetz ausgewiesen und entsprechend beschildert.

Die Radwegführung im Bereich der Auffahrt auf die verlängerte

Nossener Brücke ist so projektiert, daß der Radfahrer stets im Blickfeld des Rechtsabbiegestromes verbleibt und damit eine höhere Sicherheit genießt. Trotz komplizierter Trassierungsbedingungen (max. Brückenspannweite steht dem Radfahrer im Bereich der punktuellen Einengung eine den einschlägigen Richtlinien konforme Radverkehrsanlage (0,5 m Sicherheitsraum, 0,8 m Radfahrstreifen, 0,2 m Sicherheitsabstand) zur Verfügung. Auch in bezug auf Breite und Befestigung der Radverkehrsanlagen besteht kein Widerspruch zu einschlägigen Richtlinien. Die Pflasterung wird bis zur Verkehrsfreigabe korrigiert.

Bezüglich der von Ihnen gestellten Fragen eines Interviews für die Zeitschrift "Radreport", welche sich inhaltlich bereits mit o.g. Aussagen überschneiden bzw. zwischenzeitlich Themen verschiedener Beratungen und Ortsbegehungen einzelner Ämter waren, möchte ich deshalb en bloc antworten und folgendes ergänzen.

Wie ich bei anderen Gelegenheiten schon sagte, findet die gegenwärtige und künftige Verkehrspolitik in der Stadt Dresden ihren Hintergrund in dem Anfang letzten Jahres verabschiedeten Verkehrskonzept. Dieses Konzept ist Richtschnur und Handlungsgrundlage verkehrlicher und verkehrspolitischer Entscheidungen. Natürlich ist ein solches Instrumentarium nicht über Jahre als starr zu betrachten. Im Hinblick auf sich in verschiedenster Weise verändernde Randbedingungen und auch wirtschaftliche Erfordernisse erfolgt eine stetige kritische Analyse und ggf. Änderungen und Fortschreibungen, welche auf parlamentarischer Ebene verabschiedet werden.

Nach wie vor gilt, daß das Schwergewicht der Verkehrspolitik der Landeshauptstadt Dresden auf der Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes liegt. Leider sind die Bedingungen für den Fahrradverkehr in Dresden trotz der erkennbaren Bemühungen zur Netzergänzung und zur Verbesserung der Infrastruktur insgesamt noch unzureichend.

Insbesondere ist es noch nicht immer gelungen, den Konfliktbereich 'Knotenpunkt' im Sinne des Radverkehrs zu beherrschen. Noch fehlen in der Realität die geplanten hochwertigen Hauptradwegeverbindungen zwischen den verdichteten Wohngebieten in Stadtrandlage und der Innenstadt, was nicht dem Fehlen des guten Willens, sondern der Finanzsituation geschuldet ist.

An der Erarbeitung eines Fahrradstadtplanes für die Stadt Dresden haben die Stadtverwaltung und ich großes Interesse. Die Bemühungen um die Bereitstellung der zur Realisierung des Vorhabens benötigten Finanzmittel werde ich unterstützen.

Die Verpflichtungen, welche die Stadt Dresden mit dem Beitritt zum Klimabündnis der europäischen Städte eingegangen ist, sind Notwendigkeit und Herausforderung zugleich. Ein Programm zur Erreichung dieser Ziele ist im Januar diesen Jahres veröffentlicht worden und ist diesem Schreiben als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen
gez. Dr. Wagner

Zum Antwortschreiben des Oberbürgermeisters auf die ADFC-Forderungen

Er ist schon etwas in der Erinnerung verblaßt, der 7. Dresdner Radfahrttag vom Juni 1995. Damals hatte der ADFC einen umfangreichen Forderungskatalog zur Radverkehrssituation allgemein und für 50 konkrete Stellen mit Vorschlägen an Oberbürgermeister Dr. Wagner übergeben. Ende Oktober traf das nebenstehend wiedergegebene umfangreiche Antwortschreiben des Oberbürgermeisters ein. In der Anlage des Schreibens wird auf jede der konkreten Forderungen, die wir in den letzten Ausgaben der Speiche veröffentlichten, eingegangen. Aufgrund des großen Umfangs haben wir die immer wiederkehrenden Antworten zusammengefaßt:

Von den vorgelegten fünfzig Vorschlägen des ADFC wurden drei generell abgelehnt, drei weitere wegen befürchteter Durchlauffähigkeitsverluste für den Kfz-Verkehr. Neun Vorschläge wurden aus finanziellen Gründen nicht zugestimmt. Einundzwanzig Vorschläge werden noch immer (viereinhalf Monate nach Eingang unseres Schreibens) geprüft, einige davon mit dem Zusatz "kurzfristig", was immer das heißen mag. Ein Vorschlag wurde weitergeleitet (an das Autobahnamt, wegen der Brücke). Bei vier Punkten erhofft man sich eine Lösung im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen: Fußgängerampeln an der Dürerstraße und am Großen Garten/Lennéstr., genereller Umbau Pirnaischer Platz, Umbau an Radeburger Straße. Als krönenden Abschluß gibt es sechs Punkte, bei denen das Problem bereits gelöst wurde bzw. unseren Vorschlägen gefolgt wird: Umbau der Radwegauffahrt Könnertitzstraße an der Schäferstraße, Rückbau der Radwegverschwenkung Könnertitzstraße an der Ehrlichstraße, Wegnahme der sinnlosen Radwegbeschilderung an einem Teil der Löbtauer Straße, Linksabbiegemöglichkeit (indirekt) von Freiburger in Tharandter Straße, Hinweis auf vorfahrtsberechtigten Radler an Schweriner/H.-Lindner-Str. Bei der Nord-Süd-Verbindung (Georgplatz bis Albertplatz) gibt es in der Verwaltung keinen Konsens, jedoch will man jetzt prüfen, ob man wie vorgeschlagen konsensfähige Teillösungen realisieren kann. Vermutlich auf Tippfehlern beruhen die Aussagen zur Winterbergstraße. Keine Aussagen kamen zu unseren Forderungen bezüglich einer Bordabsenkung an der Glashütter Straße, den Grünpfeilen an der Winterbergstraße und einem Hinweisschild in Richtung Uferstraße.

Ähnlich sieht die Statistik bei den noch offenen Punkten von Protokollen aus Ortsbegehungen (d.h. Zusagen, die die Stadtverwaltung bereits gegeben hatte) aus, die wir ebenfalls zum Radfahrttag anmahnten. Fünfmal wird wegen der "Durchlauffähigkeit" abgelehnt, zehnmal wird noch geprüft, vier Vorschläge werden realisiert, falls die Finanzen da sind und sechs Vorschläge werden nun endlich umgesetzt. Dort, wo wir eine Möglichkeit gefordert hatten, gegenwärtige Einbahnstraßen in zwei Richtungen befahren zu können, hieß die Antwort immer: "Aufgrund gestiegener Verkehrsbelegungen und geänderter Rechtsvorschriften (?) kann dem Vorschlag nicht gefolgt werden". Doch, kann, wenn man will und nach Möglichkeiten sucht: Die neuen "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 95) listen mehrere (längst bekannte) Varianten auf.

Neue StVO in Sicht

Novelle mit neuen Bestimmungen für den Radverkehr

Schon lange wird von ihr gemunkelt, im nächsten Jahr soll es soweit sein: Die neue Straßenverkehrsordnung soll 1996 erscheinen. Die wichtigsten den Radverkehr betreffenden Änderungen bzw. Neuerungen werden im folgenden kurz behandelt.

1. Die **Benutzungspflicht** von Radverkehrsanlage wird zwar nicht abgeschafft und ist weiterhin mit dem Zeichen 237 StVO *Sonderweg Radfahrer*, 240 und 241 *Gemeinsamer bzw. getrennter Fuß- und Radweg* verbunden. Das Aufstellen dieser Zeichen ist aber an eine Reihe von Bedingungen geknüpft:

- + Die Führung von Radverkehrsanlagen muß für alle Verkehrsteilnehmer ständig deutlich sichtbar, logisch und nachvollziehbar sein.
- + An allen Einmündungen, Kreuzungen und Grundstückszufahrten müssen von allen Seiten gute Sichtbeziehungen auf die Radverkehrsanlagen bestehen. Dies bedeutet an diesen Stellen eine nicht von der Fahrbahn abgesetzte Führung des Radverkehrs, die meistens nur bei Radfahrstreifen gewährleistet ist.
- + Eine Regelbreite der Radverkehrsanlagen von mindestens 1,60 m (netto) ist einzuhalten.
- + An sämtlichen Einmündungen, Grundstückszufahrten und Kreuzungen muß der Radverkehr stufenlos geführt werden. Sämtliche Bordsteinkanten sind auf die ganze Breite der Radwege unbedingt auf Fahrbahnniveau abzusenken.
- + Die Radverkehrsanlagen müssen frei von sämtlichen Hindernissen sein. Laternen, Ampel-, Schildermasten und andere feste Hindernisse müssen in einem Abstand von mindestens 0,5 m vom Rand der Radverkehrsanlagen aufgestellt werden.
- + Zu parkenden Autos sind seitliche Sicherheitsabstände von mindestens 0,7 m einzuhalten.

Ist eine einzige dieser Bedingungen nicht erfüllt, dürfen die Zeichen 237, 240 und 241 StVO nicht angebracht werden. Die genauen Bestimmungen enthält die Verwaltungsvorschrift zu diesen StVO-Zeichen.

Trotz der Zeichen 237, 240 und 241 StVO besteht keine Benutzungspflicht, wenn die Radverkehrsanlagen zugesperrt sind, auf ihnen Scherben, Schutt, Schnee oder Eis liegen oder sie eine schlechte Decke haben.

Auf vorhandenen Radverkehrsanlagen mit Mängeln im Sinn der StVO-Novelle besteht keine Benutzungspflicht. Die betreffenden Zeichen müssen entfernt werden. Anderenfalls können auf die

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

H

- *Herta-Lindner-Straße, an Schweriner Straße*
Problem: Autofahrer, die die Schweriner Straße in Richtung Süden queren wollen, rechnen oft nicht mit den von links kommenden, vorfahrtsberechtigten Radfahrern.

Vorschlag: Anbringen eines Hinweisschildes (Z 138 StVO mit Zusatz) in der Herta-Lindner-Straße und einer entsprechenden Markierung der Zufahrt.

K

- *Käthe-Kollwitz-Ufer, an Einmündung Neubertstraße*

Problem: Der gebaute und markierte Radweg endet plötzlich und wird mit kräftigem Rechtschwenk auf dem Fußweg als rote Fläche weitergeführt, bevor er nach etwa 100 m endet.

Vorschlag: Neubau des Radweges als Fortführung des davor vorhandenen "klassischen" Radweges im Zuge der Außengestaltung des Gebäudeneubaus

- *Kesselsdorfer Straße, beide Richtungen (NEU)*

Problem: Der bestehende Bordsteinradweg weist leider sehr viele Mängel auf. Dies betrifft die zu geringe Breite, die ungenügende Abtrennung vom Gehweg, ständige Höhenwechsel aufgrund der abgesenkten Grundstückszufahrten, z. T. die sehr schlechte Oberflächenbeschaffenheit und anderes. Die große Verkehrsdichte verlangt vom Radfahrer eine sehr hohe Konzentration beim Befahren des Radweges, zusätzlich wird er jedoch noch durch nicht fachgerechte Bordabsenkungen abgelenkt.

Vorschlag: Als eine erste Verbesserungsmaßnahme wird das provisorische Aufbringen von Bitumenkeilen an den nicht auf Straßenniveau abgesenkten Bordsteinen gefordert.

- *Könnertitzstraße an Schäferstraße, Richtung Süd (NEU)*

Problem: Die Auffahrt auf den an dieser Stelle beginnenden Bordsteinradweg weist eine parallel zur Straße liegende ca. 3 cm hohe Kante auf, welche eine Auffahren nur über einen in der Knotenpunktabfahrt relativ gefährlichen seitlichen Schwenk ermöglicht.

Vorschlag: Umbau zu einer Rampenauffahrt entsprechend den einschlägigen Richtlinien.

- *Könnertitzstraße an Ehrlichstraße, (NEU)*

Problem: Der Bordsteinradweg in der Könnertitzstraße wird an der Einmündung ohne ersichtlichen Grund relativ unerwartet verschwenkt, so daß einmal die Gefahr besteht, daß die neben der Fahrlinie des Radverkehrs und es zu Stürzen kommt, andererseits die Aufmerksamkeit der Radfahrer sehr stark auf das Befahren dieser künstlichen Hindernisstrecke konzentriert wird und potentielle andere Gefahren (rechtsabbiegende Kfz) übersehen werden können.

L

- *Lannerstraße an Lockwitzer Straße*

Problem: Die Einbahnstraßenregelung gilt unnötigerweise auch für den Radverkehr

Vorschlag: Ersetzen der Einbahnstraßenregelung durch die entsprechenden Fahrverbote für den Kfz-Verkehr (unechte Einbahnstraße oder ähnliches)

(wird fortgesetzt)

Fortsetzung: Neue StVO in Sicht

betreffenden Behörden bei Unfällen wegen Irreführung der Verkehrsteilnehmer erhebliche Schadensersatzforderungen zukommen. Hierauf müssen von ADFC, VCD u. a. die Behörden immer wieder hingewiesen werden.

2. **Radwege ohne Benutzungspflicht** sind mit einem neuen StVO-Zeichen (schwarzes Fahrrad auf weißem Grund) gekennzeichnet. Hier kann sich der Radfahrer wahlweise den Radweg oder die Kfz.-Fahrbahn aussuchen.

3. **Fußwege** oder die Kfz.-Fahrbahn dürfen von radfahrenden 8- und 9-jährigen Kindern wahlweise benutzt werden.

4. Als **Fahrradstraße** können Straßen eingerichtet werden, auf denen der Radverkehr überwiegt bzw. überwiegen soll. Kfz.-Verkehr kann (nur in einer Richtung) zugelassen werden. Radfahrer dürfen nebeneinander fahren.

5. Schon seit September diesen Jahres können **echte Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung** versuchsweise freigegeben werden. Bedingungen sind die Begrenzung der Kfz.-Geschwindigkeit auf höchstens 30 km/h, geringe Verkehrsbelastungen sowie ein Zusatzzeichen (Fahrrad-Piktogramm mit Pfeilen in beide Richtungen) unter dem Zeichen 220 StVO *Einbahnstraße*. Der bundesweite Großversuch läuft für 3 Jahre mit dem Ziel einer dauerhaften Regelung in der StVO.

6. **Unechte Einbahnstraßen** soll es auch in Zukunft geben dürfen.

7. **Radverkehr auf Busspuren:** Sonderfahrstreifen für Linienbusse können auch für den Radverkehr freigegeben werden. Radfahrer dürfen in diesen Fällen auch andere Fahrstreifen benutzen. Bedingung ist die Zustimmung der Verkehrsbetriebe.

Ulrich Skaruppe, Zwickau

ADFC kritisiert Verkehrssicherheitsdefizite

Bei neugebauten Radverkehrsanlagen Nachbesserungen gefordert

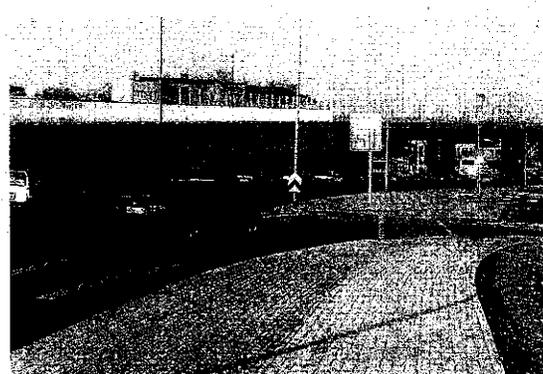
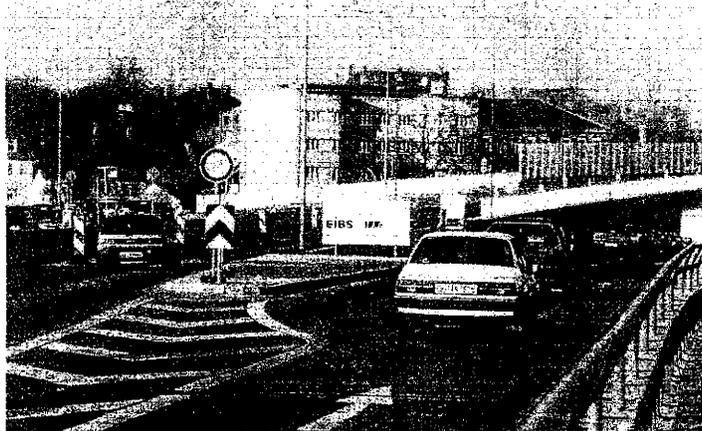
In der zweiten Novemberhälfte 1995 wurde die verlängerte Nossener Brücke für den Verkehr freigegeben. Die in jahrelanger Bautätigkeit entstandene Hochstraße hat erhebliche Investitionsmittel der Stadt Dresden gebunden. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) muß bedauernd feststellen, daß die teure und städtebaulich zweifelhafte Brücke für das umweltfreundlichste Fahrzeug, das Fahrrad, gesperrt ist.

Eine von der Stadt für das Fahrrad konzipierte und vom Stadtrat beschlossene Alternative, die Veloroute Gorbitz - Stadtzentrum, wurde bisher nicht in die Praxis umgesetzt. Dies muß jetzt von der Stadt zügig in Angriff genommen werden.

Obwohl im Zuge des Neubaus manches aus schlechtem Fahrbahnbelag und engen Straßenräumen resultierende Problem gelöst wurde, sind unverständlicherweise bisherige Abbiegemöglichkeiten weggefallen und neue Gefahrenstellen und Hindernisse für den Radverkehr geschaffen worden, welche Nachbesserungen erforderlich machen.

Drei Beispiele sind zu nennen:

1. An der Abfahrt von der alten Nossener Brücke in Richtung Freiburger Straße müssen die geradeausfahrenden Radfahrer rechts von den (in die Oederaner Straße fahrenden) rechtsabbiegenden Kfz fahren. Sie kreuzen dann unvermittelt den Kfz-Strom, die Vorfahrt der Radfahrer ist für die Kraftfahrer nicht deutlich.
2. Weit abgesetzt von der Fahrbahn wird der von der Kesselsdorfer/ Freiburger Straße auf die alte Nossener Brücke führende Radweg über eine Dreiecksinsel an der Oederaner Straße geführt. Dies hat zur Folge, daß einbiegende und ausfahrende Kraftfahrer die vorfahrtsberechtigten Radfahrer nicht erkennen können bzw. die Radwegefurt zustellen.
3. Fahrleitungsmasten und Verkehrsschilder stehen auf dem Radweg am Ebertplatz/Freiburger Straße. Da der Radweg ohne eine sichere Einfahrt in die Fahrbahn abrupt endet und zudem zu Lasten des Fußweges angelegt wurde, zeigt die Praxis, daß die Radfahrer lieber die Straße benutzen. Die Investition in den Radweg ist damit wirkungslos.



Weitere fragwürdige Punkte sind die z. T. gefährlichen Zweirichtungsradwege sowie teilweise zu kleine Gehwegflächen, die dazu führen, daß die Fußgänger auf den Radwegen laufen werden. Der ADFC fordert, zukünftige Radverkehrsanlagen nach dem Stand der Technik zu bauen und die bisherigen Mängel zu beseitigen.

Elbweg für Pieschen

Der Ortsbeirat Pieschen hatte für eine seiner Novembersitzungen den Leiter des Stadtplanungsamtes, Herrn Walter, sowie auch Vertreter des ADFC eingeladen, denn eines der Themen war die Freigabe des Pieschener Elbufers für die Öffentlichkeit. Herr Walter stellte die Planungen zum Elbradweg in diesem Bereich vor. Danach sieht es planungsrechtlich für den vorderen Pieschener Abschnitt bis Erfurter Straße relativ gut aus, da die Flächen wegen Hochwassers nicht bebaut werden können und somit für den Radweg verfügbar wären. Schwieriger werde es im anschließenden Teilstück, am Pieschener Hafen, denn hier seien die Flächen im Landesbesitz. Gerade für diesen Abschnitt fordert der Ortsbeirat eine baldige Lösung, um auch den Pieschenern eine Promenade an der Elbe anbieten zu können. Vom Stadtplanungsamt wurden für dieses Stück des Elbradweges drei Varianten erarbeitet: Erstens die Führung über die Moritzburger zur Leipziger Straße, zweitens am erweiterten Hafenbecken-

rand entlang und drittens über die Mole und eine kleine Brücke. Variante drei sei die attraktivste, aber auch die teuerste. Variante zwei werde favorisiert. Herr Walter erläuterte, daß mit einem baldigen Baubeginn nicht zu rechnen sei, da es an Geld mangle. 1994 seien 3 Millionen Mark in den Elbradweg investiert worden, 1995 nur noch eine Million Mark. Die lang geplante Rampe des Elbradweges am Schillerplatz werde aber in diesem Jahr noch gebaut. Für Pieschen seien noch keine Termine zu nennen, jedoch soll der Elbweg unabhängig von der Entscheidung, ob die IGA 2003 im Ostragehege komme, gebaut werden. Stadtrat Henke plädierte in der anschließenden Diskussion für eine Gesamtplanung am Elbufer in Pieschen. Nach seiner Meinung sollten die bisherigen Brachflächen an der Elbe bald baulich genutzt werden, z.B. durch Wohnungen. Im Zuge dieser Aktivitäten könnte der Elbradweg durch die Bauherren mit gebaut werden. Herr Walter wollte sich dazu

noch nicht äußern, da im Zuge der Planungen zur IGA noch vieles im Fluß sei. Es gäbe aber im Stadtplanungsamt Überlegungen für vorläufig einfachere Varianten für den Elbradweg, da die Finanzen knapp seien und der Bedarf für diesen Weg wachse. Lediglich von Dr. Zweynert, IG Radverkehr, wurde auf das Mißverhältnis zwischen den hohen Investitionen für Straßenbauprojekte (mehrere hundert Millionen Mark für Nordtangente/Nosener Brücke) und den fehlenden städtischen Mitteln für den Elbradweg hingewiesen. Wenn die städtischen Mittel fehlen, kann auch die etwa 80 %ige Förderung durch das Land nicht genutzt werden - ein Unding, wenn man bedenkt, daß die durch den Weg angelockten Radtouristen der Stadt auch schnell wieder Gelder "einspielen".



M. Haase

"Radverkehrskonzeption für Sachsen" - Was ist für die Dresdner dabei?

Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit hat für Sachsen die ersten beiden Teile einer Radverkehrskonzeption erstellen lassen. Auftragnehmer für das Projekt war der ADFC-Landesverband Sachsen, Büro Leipzig. Inhaltlich ging es vor allem um touristische Radwege, doch hat der ADFC auch den Bedarf an Alltagsradwegen an Landstraßen (Bundes-, Staats- und Kreisstraßen) durch eine Mitgliederbefragung ermittelt.

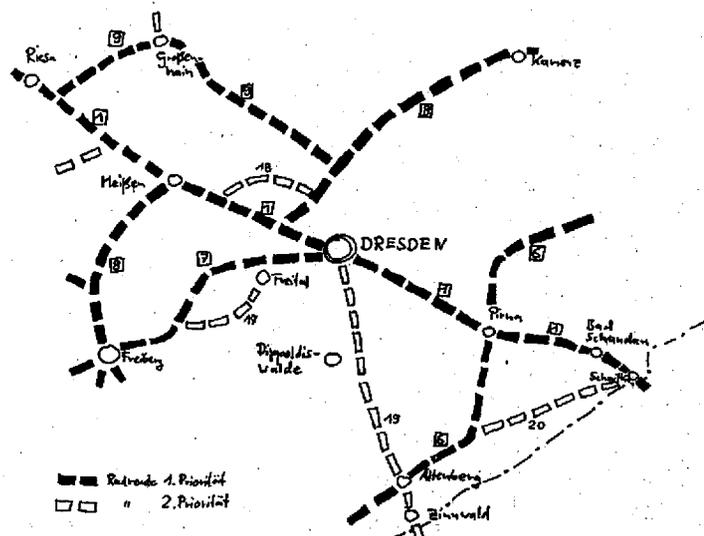
Hauptarbeit bei dem Projekt war, den Bestand an überörtlichen Radwegen und die konkreten Planungen der Landkreise zu erfassen. In vielen Verhandlungsrunden wurden die Planungen der Landkreise dann so aufeinander abgestimmt, daß ein sachsenweites Netz von touristischen Radwegen als Konzept vorlag. Nun wurden Prioritäten bestimmt, nach denen dann die Vergabe von Fördermitteln des Freistaates Sachsen erfolgen könnte (z.Zt. noch in Aktualisierung durch ADFC). Insgesamt 12 Radrouten 1. Priorität, oftmals in reizvollen Flußtalern gelegen, können als "Touristische Haupttradrouten mit landesweiter Bedeutung" mit besonderer Förderung rechnen, so jedenfalls der Vorschlag. Jede dieser Routen erhielt einen eigenen Namen. Dresden ist dabei der Kreuzungspunkt der Radroute 1 ("Elbradweg") mit der Radroute 7 ("An der Silberstraße", von Freiberg kommend) sowie der Radroute 8 ("Sächsische Städteroute", von Glauchau über Chemnitz, Freiberg, Meißen nach Dresden, weiter nach Kamenz, Bautzen, Görlitz). Für die nähere Umgebung Dresdens spielen außerdem noch die Radroute 9 ("Salzstraße", von Großenhain nach Radeburg und Ottendorf-Okrilla) und die Radroute 6 ("Bayreuth-Zittau", vom Kamm des Erzgebirges über Liebstadt nach Pirna, weiter nach Stolpen und Neustadt) eine Rolle. Die Gesamtlänge aller Radrouten 1. Priorität beträgt etwa 2300 km (!), die voraussichtlichen Kosten werden sich auf 145 Millionen DM summieren. Vergleicht man, daß ein Bestand an Außerortsradwegen von 231 km ermittelt wurde, so sieht man, daß hier ein ehrgeiziges Programm vorgeschlagen wird.

Die Radrouten 2. Priorität (Gesamtlänge 750 km) sollen die Haupt- routen zu einem zusammenhängenden Netz ergänzen. Im Bereich Dresden werden eine Verbindung Sornewitz-Moritzburg-Bernsdorf

(Route 18, "Elbe-Städteroute"), eine Route 21 Liegau-Augustusbad - Pillnitz ("Pillnitz-Städteroute") und die Route 19 ("Altenberg - Freital") vorgeschlagen.

Es bleibt zu hoffen, daß das Sächsische Wirtschaftsministerium auch weiterhin Fördergelder für touristische Radwege zur Verfügung stellt. Noch wichtiger wird aber das Engagement der Städte und Gemeinden sein. (Dresden ließ, wie bereits berichtet, in diesem Jahr Fördergelder für den Elbradweg verfallen).

Günstig ist, daß der ADFC bereits vor zwei Jahren einen Vorschlag für eine einheitliche Beschilderung solcher Routen im Auftrag des Wirtschaftsministeriums erarbeiten konnte, denn viele Gemeinden setzen diese Beschilderung bereits um.



Technik-Tips für Winterradler

Habt Ihr Euch auch schon gewundert, wie schnell ein paar Minusgrade ein 21-Gang in ein 1-Gang - Fahrrad verwandeln können? Kennt Ihr das krachende Geräusch, das eine gefrorene Kette beim Anfahren von sich gibt?

Nicht nur sich selber, sondern auch das treue Stahlroß gilt es vor den Unbilden winterlicher Wetterkapriolen zu schützen. Dabei sollte jeder 4-Jahreszeiten-Cyclist zuallererst schlechtwettertaugliche Komponenten am Fahrrad bevorzugen, da andernfalls der nötige Pflegeaufwand unverhältnismäßig groß wird. Vorerst begnügen wir uns mit einigen Hinweisen zur Pflege der belastetsten Teile, um mit einem vorhandenem Zweirad durch den Winter zu kommen.

Kehren wir zur eingangs erwähnten Kette zurück: diese wird, zusammen mit Ritzelpaket und Kettenblättern, zuerst einmal vom Dreck befreit. Die Außenlaschen z.B. benötigen überhaupt kein Öl - also Lappen her und weg damit. Überhaupt kommt es bei der Kettenpflege darauf an, daß nicht nur etwas hinzukommt (Pflegemittel), sondern daß etwas wekommt (Dreck). Dabei ist die Wahl des Kettenpflegemittels zweitrangig, entscheidend für die Haltbarkeit der Kette ist die Regelmäßigkeit (!) der Anwendung. Von reinem Silikonspray (zu wenig Schmierung) und zähem Kettenfett (mit wunderbarer Dreck- und Sandhaftung) sowie sämtlichen Kettenreinigungsgeräten rate ich jedoch ab. Das Pflegemittel wird nun punktgenau und sparsam auf die Kettenrollen aufgetragen. Wenn wir mehrmals die Kurbeln drehen, gelangt unser Mittelchen auch zwischen Kettenbolzen und Kettenrolle, wo es dann gefrierwilligem Wasser den Platz streitig macht und die eigentlich bedeutsame, nämlich ketteninnere Reibung vermindert. Der letzte, jetzt winterspezifische Arbeitsschritt besteht aus ein paar Sprühstößen SPRÜHWACHS, welches nicht nur z.B. die Rostfreudigkeit der Kette erheblich dämpft, sondern auch winterlichen Streusalzen ausgesetzten Lack schützt, bei sich lockern den Schrauben hilft und sämtliche Ritzen und Fugen einigermaßen rostfrei hält. Apropos Schrauben: Schraube NIE eine Schraube ungefettet wieder ein! Wenn wir der fertigen Verbindung noch einen kleinen Stoß Sprühwachs gönnen, erhalten wir eine dreck- und rostgeschützte, leicht wieder lösbare Schraubverbindung.

Wie verhält es sich nun mit den Bremsen, die mangelnde Pflege bei Frost solcherart signalisieren, indem sie nicht mehr in ihre Ausgangslage zurückgehen? Hier haben wir es mit einer Summe vieler Faktoren zu tun. Bei Cantilever-Bremsen dringt meistens Wasser in den Drehpunkt am Befestigungssockel ein, weshalb wir auch dort nicht zu sparsam Fett deponieren sollten. Wenn wir nun noch den Bowdenzug gut fetten (Fett mit Einmalspritze in Bowdenzughülle drücken) und die Drehpunkte in den Bremshebeln leicht ölen, verzögert unsere Bremse wieder tadellos - vorausgesetzt, die Bremsgummis versehen ihren Dienst an der richtigen Position.

Da sich diese mit zunehmender Abnutzung verändert, müssen wir auch hier ab und an zum Inbusschlüssel greifen. Darüberhinaus dürfen wir nicht vergessen, festsitzende Steinchen und Aluspäne mit einem kleinen Schraubenzieher o. ä. aus den Bremsgummis zu entfernen, was den ohnehin hohen Verschleiß der Felgenflanken senken hilft.

Für ganz Eilige haben wir noch einen Notbehelf, der aus einigen gezielt angebrachten Tropfen Kriechöl besteht (Stichwort "Caramba"). Selbiges verhilft zwar Bowdenzügen und sämtlichen Drehpunkten, auch am Schaltwerk, wieder zu neuer Beweglichkeit, setzt aber eindringendem Wasser kaum Widerstand entgegen.

Wenn dann noch der Schaltbowdenzug gut gefettet ist, wäre die Pflege des Schaltsystems fast - siehe Absatz "Lager" - erschöpft, das Wichtigste bleibt sowieso die Kettenpflege und deren regelmäßiger Ersatz.

Spätestens hier sollte sich jeder Alltagsradler, der lieber fährt als repariert, überlegen, ob nicht eine wartungsarme Nabenschaltung der Kettenschaltung vorzuziehen wäre. Eine Kettenschaltung offeriert uns zwar, bei einem Wirkungsgrad von bis zu 98%, eine große Bandbreite feinabgestufter Gänge. Leider erfordert dies jedoch einen systembedingt hohen Pflegeaufwand, vom Verschleiß ganz zu schweigen.

Das Beste für die Kette wäre ohnehin ein vollkommen geschlossener Kettenkasten, wie er z. B. bei Hollandrädern üblich, aber einer 28-Gang Kettenschaltung praktisch unmöglich ist. Mit solch einer Kettenkapsel wäre unser vordem verschmätzes Kettenfett eine gute Dauerschmierung.

Bei winterlichen Radtouren werden natürlich auch sämtliche Lager beansprucht, als da sind Innenlager (Tretlager), Steuersatz (Lenklager), Vorder- und Hinterradnabe, Pedallager und Schaltwerkrollen. Hier wollen wir nur vermerken, daß bei den meisten Lagern eine Demontage unumgänglich ist, so wir diese reinigen und neu fetten wollen. Eine Ausnahme bilden Patronen - Innenlager, die der Fachhändler bei Verschleiß komplett auswechselt. So entfällt zwar die private Pflege, wir können aber auch nichts reparieren oder einzeln austauschen.

Ambitionierte Winterradfahrer sollten sich die Anschaffung von Naben mit auswechselbaren Industriekugellagern überlegen (z. B. Suntour XC-Pro, Fichtel & Sachs New Success, Edco). Bei hohem Anschaffungspreis überzeugen solcherart Naben durch Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit und, sofern Abschmierpunkte für die Fettresse vorhanden sind, Wartungsfreundlichkeit.

Die Erhellung trüber Wintertage ist leider ein dunkles Kapitel, da es derzeit kaum einen ausgereiften Dynamo gibt. Das Thema Rücklicht ist seit der Erhältlichkeit von Diodenlichtern endlich geklärt: Die Batterien halten sehr lange und bei guter Helligkeit haben wir zudem ein Standlicht an der Kreuzung. Normale Rücklichtglühbirnen

brennen bei mir grundsätzlich durch; tun sie das nicht, ist das Frontlicht viel zu schwach, dem bei Diodenlichtverwendung wenigstens die volle Dynamoleistung zugute käme.

Beim Frontgeleucht wählen wir grundsätzlich Halogenstrahler, am besten mit integriertem vorschrittsmäßigen Frontreflektor.

Ersatzglühbirne immer mitnehmen!

Was für ein Stromlieferant soll es nun sein?

Wer mit einem Seitendynamo (AXA, Nordlicht u. a.) zurechtkommt, kann sich glücklich preisen. Der Speichendynamo FER 2002 ist zwar, bei guter Leistung, durchrutschsicher - eindringender Dreck läßt die Freude aber nur kurz währen. Ob die nummehrige Auswechselbarkeit des Zahnriemens Abhilfe schafft, scheint fraglich. Der neue, preislich erschwingliche Nabendynamo "Enparlite" von Renak quitierte nach einer Woche Einsatz auf Dresdens Straßen den Dienst, Reparatur steht noch aus.

Akkusysteme warten mit hoher Leuchtkraft auf, sind aber teuer, sehr aufladebedürftig und sehr plötzlich entladen. Batterielampen leuchten da zwar noch etwas trüb weiter, wir stehen also nicht plötzlich im Dunkeln, verlangen aber ständig nach neuen, teuren Alkaline - Batterien.

Unsere Notlösung besteht aus einem grünlich blinkendem Diodenvorderlicht, daß auf den ausreichend illuminierten Stadtstraßen wenigstens ein "Gesehenwerden" ermöglicht. Selbst bei funktionierendem Vorderlicht scheint eine Redundanz nicht sinnlos, bedenken wir Kabelbruch, durchgebrannte Glühbirnen, vereisten Dynamo und lichtlosen Kreuzungsstop.

Angeboten werden ferner der "Dymojet", ein Dynamo mit integriertem Akku (Haltbarkeit und Durchrutschsicherheit sollen nicht so gut sein) und Vorder- bzw. Rücklicht mit Standlichtfunktion (Busch & Müller). Schutzbleche: Wenn wir das vordere mit einem Spritzlappen nachrüsten (nach selbstklebendem, durchsichtigen für ca. 5,- DM fragen!), bleiben nicht nur Füße, sondern auch Kette und Tretlager besser vor Schmutz geschützt.

Zu guter Letzt kommt unser Tip für alle, die nach diesem Artikel ob des Pflegeaufwandes frustriert sind: Es ist sehr günstig, sein Fahrrad im Winter zur Inspektion zu schaffen. In dieser Fahrradhändler - Sauregurkenzeit ist diesem jeder Auftrag hochwillkommen, kurze Reparaturzeiten und individueller Service lassen sich da eher erwarten (auch beim Fahrradkauf, Sonderpreise aushandeln!), als vergleichsweise Mitte Mai, wenn auch der Letzte sein Fahrrad aus dem Keller geholt hat. Schnell noch ein Bereifungstip: Conti Top Touring. Die weiche Gummimischung, sonst eher ungünstig (Verschleiß, Kurvenlage), zeigt bei Kälte und Glätte angenehmes Haftungsverhalten. Es gibt auch Reifen mit Spikes!

Daniel

"Seit 1992, als die Diskussion um die A 13 in den Medien begann, habe ich viele Zeitungsartikel zum Thema gesammelt und sie mir in dieser Woche wieder angeschaut, da ist mir folgendes deutlich geworden.



Am Anfang war eine Idee, wir brauchen eine Autobahn von Sachsen nach Böhmen, eine Anbindung an internationale Autobahnen. Es wurden verschiedene Korridore geprüft und als günstigster der Freiberger empfunden. Aber dort gab es Prognosen von 20.000 bis 30.000 Fahrzeugen pro 24 Stunden und das rechtfertigt noch keine Autobahn. Also wurde zusätzlicher Verkehr gebraucht. Er wurde im Raum Nossen gefunden, nämlich 40.000 Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden. Dafür reicht aber noch eine Bundesstraße. Zuletzt nahmen die Autobahnplaner den städtischen Verkehr Dresdens in ihre Planungen auf. Es ergaben sich extreme Belegungszahlen von 75.000 Fahrzeugen pro 24 Stunden. Das reichte für einen Autobahnbau.



Es heißt aber, die Autobahn wird zum Bestandteil des städtischen Verkehrssystems gemacht. Natürlich ist der Transitverkehr für die Ortschaften entlang der B 170 unzumutbar, natürlich ist zu viel Verkehr auf den Straßen der Stadt Dresden. Aber beides hat nichts miteinander zu tun und dennoch wird beides vermischt. Der Transitverkehr entlang der B 170 dominiert auf den Straßen dieser Ortschaften, aber in Dresden beträgt der Transitverkehr 2 Prozent. Über 80 Prozent des Verkehrs in der Stadt ist innerstädtischer Quell- und Zielverkehr.

Eine Studie des Dezernates Stadtentwicklung von 1994 bringt zum Ausdruck, daß von allen Wegen und Fahrten der Dresdnerinnen und Dresdner ein knappes Drittel bereits nach 1 km, über die Hälfte nach spätestens 3 km beendet wird und 89 Prozent in einem Radius von 10 km liegen.

Die heutige Situation wird von vielen Dresdnerinnen und Dresdnern als unerträglich empfunden, und sie erwarten von der stadtschneidenden Autobahn Verbesserung. Diese Hoffnungen werden genährt durch unzureichende Informationen¹ und durch Verschleierung der wirklichen Fakten. Das ist alles andere als Transparenz gegenüber den Bürgern. Den Planungen wird ein Szenario zugrunde gelegt, das von einer Verdopplung des innerstädtischen Verkehrs bis zum Jahr 2010 ausgeht. ... Diese Prognosezahlen setzen die Faßbarkeit des Verkehrs voraus.

Dresden hat im Vergleich zu entsprechenden Städten ein dichtes Straßennetz ... Aber schon heute sind die innerstädtischen Verkehrsflächen zu und sie sollen noch das Doppelte fassen. Das geht weder technisch noch finanziell. Warum wird mit derartigen Zahlen gerechnet? ...

Verkehr hat eine dienende Funktion ... Aber was hier passiert, indem dieses Szenario zugrunde gelegt wird, ist das Gegenteil. Hier dient der Mensch dem Verkehr. Die Lebensräume müssen dem Verkehrsaufkommen angepaßt werden. Das heißt, nicht die Stadtplanung ist das bestimmende und regelnde Element, sondern der Verkehr. ...

Wirkliche Verantwortung für die Stadt zeigt sich nicht darin, einer Ideologie zu folgen, sondern zu allererst die Stadt im Auge zu haben, d. h. auch ihre Kinder und zukünftige Generationen, d. h. nach neuen Wegen zu suchen, eine Entwicklung auszulösen, die auch zukünftigen Generationen Räume für eigene Entscheidungen läßt."

(Stadträtin Helga Läßig, Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen, nach der Expertenanhörung zur Autobahn A 17 im 2. Teil der 11. Sitzung des Stadtrates am 27. Januar 1995)



¹ Die im Lichthof des Rathauses im Vorfeld des Bürgerentscheides gezeigte Ausstellung zur A 17 war leider nur wochentags von 7.30 Uhr bis 16.00 Uhr (dienstags bis 18.00 Uhr, freitags bis 14.00 Uhr) geöffnet. Am Sonntag, dem 5. November, konnte im Rathaus ab 18.00 Uhr die Stimmenauszählung live verfolgt werden.

Die Fotos entstanden am 28. Oktober

Autofreie Stadtviertel in Altbausubstanz Möglichkeiten und Träume

Am 3. und 4.11.95 wurden in Dresden für Planer und für Interessierte Vorträge und Diskussionsrunden durchgeführt, die den neuesten Forschungsstand auf diesem Gebiet zeigen. Grundlage bildet die Dissertation*) von Oskar und Ulrike Reutter.

In westdeutschen Großstädten leben 30 bis 40 % der Haushalte ohne Auto, in der Nähe der Stadtzentren etwa die Hälfte. Unter zehn Einzelmotiven für das Leben ohne Auto ist bei drei Vierteln solcher Haushalte dessen Überflüssigkeit am häufigsten angegeben (Dortmund). In Mischgebieten müssen sie aber die bekannten Nachteile der Motorisierung mit erdulden.

Die Dissertation zeigt nun, wie in bestehenden Gebieten mit noch vorhandener Motorisierung eines Teils der Haushalte durch fünf stadtweite Förderstrategien und zusätzliche Förderung im Wohngebiet der fließende und ruhende Verkehr schrittweise reduziert werden kann, ohne die autofahrenden Grundstücksbesitzer in ihren zustehenden Rechten zu schmälern.

Voraussetzung für den Beginn ist Akzeptanz durch die Mehrheit der dort ansässigen Bürger und Gewerbetreibenden. Eine beachtliche Verbesserung der Wohnqualität und des sozialen Klimas ist die Folge.

Die erhebliche Kosteneinsparung wird in einer Modellrechnung nachgewiesen.

Dem Wunschziel, die hohe Lebensqualität wie in den schon bestehenden, völlig neu gebauten autofreien Stadtvierteln zu erreichen, wird sich dieses Modell nur asymptotisch nähern können.

Eine Ortsbesichtigung in Dresden zeigte den Autoren, daß Ihre Vorstellungen in den neuen Bundesländern der Anpassung bedürfen, aber auch gewisse Faktoren Vorteile bringen können (Baulücken, leerstehende Häuser).

Reiner Hultsch

*)

Der Titel der Dissertation:

Oskar Reutter, Ulrike Reutter: "Autofreies Leben in der Stadt - Eine Beschreibung des autofreien Lebens in westdeutschen Großstädten am Ende des 20. Jahrhunderts und Vorschläge für die Stadt- und Verkehrsplanung zur Förderung des autofreien Lebens in der Stadt, insbesondere durch die Einrichtung autofreier Stadtquartiere in bestehenden innerstädtischen Wohngebieten"

Spenden

Auf Anordnung des Finanzamtes kann die Bundesgeschäftsstelle in Bremen keine Spenden für die Landes- u. Kreisverbände und Ortsgruppen mehr über ihr Konto laufen lassen und dafür Spendenquittungen ausstellen.

Für die Ortsgruppe Dresden (leider ist der LV Sachsen nicht berechtigt Spendenquittungen auszustellen) wird nun die Stadtverwaltung Dresden die Spenden entgegennehmen und weiterleiten.

Bei Spenden, die 100,- DM nicht übersteigen, gilt der Einzahlungsbeleg der Post oder eines anderen Kreditinstituts als Nachweis gegenüber dem Finanzamt. Für Spenden von über 100,- DM stellt die Stadtverwaltung eine Spendenquittung aus. Auf dem Einzahlungsbeleg muß angegeben werden:

Bank	Stadtparkasse Dresden
BLZ	850 551 42
Kto-Nr.	0 140 000 130
Verwendungszweck	(begünstigter Verein) ADFC Dresden - Nr. 334 (diese Nr. unbedingt angeben!)
Spender	(Name und Adresse)

Wir würden uns freuen, wenn von dieser Möglichkeit der Unterstützung reger Gebrauch gemacht wird. Unsere Arbeit kostet neben viel Zeit auch Geld, und das (wie überall) jedes Jahr mehr.

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



So viel Heimlichkeit ...

war eigentlich gar nicht beabsichtigt, aber durch ein Versehen haben wir in der letzten Speiche nicht über das derzeitige "Großprojekt" des ADFC in Dresden berichtet. Seit Anfang Oktober arbeitet eine etwa zehnköpfige Aktivengruppe intensiv an einem Radfahrerstadtplan für Dresden. Dieser soll ein Netz von mehr oder weniger empfehlenswerten Radrouten durch die Stadt zeigen und somit den Nutzern ermöglichen, sich ihren Weg durch die Stadt anhand der Erfahrungen geübter Alltagsradler zu suchen. Eine Einigung über die Legende des Planes wurde schon erzielt. Auch sind die meisten Stadtgebiete von kritischen Akteuren schon abgefahren worden und werden nun in der Karte dargestellt. Verhandlungen mit einem Verlag über die Herausgabe des Radfahrerstadtplans sollen im Frühjahr 1996 laufen.

Viel Arbeit wird noch für den Serviceteil des Plans nötig sein. Ein Beiheft soll wichtige Tips zum Radfahren geben und über das Angebot der Fahrradhändler informieren.

Räder sicher unter Dach und Fach

Dürener Bahnkunden, die mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen möchten, sind seit kurzem eine große Sorge los. Sie wissen wieder, wo sie ihre Stahlrösser diebstahlsicher abstellen können. Die Dürener Gesellschaft für Arbeitsförderung mbH (DGA), eine Beschäftigungsgesellschaft, hat mit finanzieller Unterstützung von Arbeitsamt und Stadt Düren einen von der DB AG zur Verfügung gestellten Fahrradkeller am Bahnhof renoviert. Der Keller war Mitte des vergangenen Jahres ausgebrannt und seitdem geschlossen. Jetzt können von Montag bis Freitag zwischen 5.30 Uhr und 22.00 Uhr 200 Fahrräder abgestellt werden. Die Anlage ist zur Zeit zu 80 bis 100 % ausgelastet. Die Unterbringung der Räder kostet pro Tag 1,50 Mark, im Monat 13 Mark und pro Jahr 140 Mark. Während der Aufbewahrungszeit kann auch ein Pflege- und Wartungsservice in Anspruch genommen werden. Dazu hat die DGA vier Arbeitskräfte angestellt, die von Fahrradgeschäften vor Ort unterstützt werden.

(aus ZUG 10/95, Zeitschrift der DB AG)

Fahrradmitnahme wird teurer

Vom 5.1.1996 an erhöhen sich neben den Fahrpreisen auch die Fahrradkartenpreise. Im Fernverkehr sind dann 9,40 statt 9,00 DM, im Nahverkehr/Ost 5,00 statt 4,40 DM (West: 5,60 statt 5,40 DM) zu zahlen.

*Wir wünschen allen
Speiche-Lesern ein
besinnliches Weihnachts-
fest und ein gutes
neues Jahr!*