

SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

7. Jahrgang

April 4/1996



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Termine für Fahrradfreunde

- Di 02.04. Dresden 08.30 Uhr, Palaisteich, Saisoneroöffnung mit dem 1. Radsportverein Dresden e.V., Seniorenradwanderung
- Mi 03.04. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe) Dresden; u.a. Vorstellung des Fahrradstadtplan-Entwurfs
- Kar-
Fr 05.04. Dresden 08.30 Uhr, Alaunplatz, Radwanderung mit dem 1. RSV "Zur Hofewiese"
- So 14.04. Klotzsche 09.00 Uhr, Kurhaus Bühlau, Radwanderung "Zu den Saugärten in der Dresdner Heide", geführt von St. Frotzscher, ca. 35 km
- So 14.04. Dresden 10.00 Uhr, Umweltzentrum, Radwanderung "Zur Windkraftanlage Tharandt Opitzhöhe", ca. 30 km
- Mo 15.04. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei J. Meusel), Diavortragsabend "Der Wind kommt immer von vorn: Sächsische Mühlentour (Vom Elbtal in die Oberlausitz)"
- Di 16.04. Dresden 08.30 Uhr, Postplatz, Senioren-Radpartie mit dem 1. RSV "Über Plaunschen Grund nach Roßtal/Gorbitz"
- Mi 17.04. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Arbeitsrunde der IG Radverkehr (Ortsgruppe des ADFC) Dresden
- Vorschau**
- Mi 01.05. Dresden 10.00 Uhr, Beutlerpark, Radrennen des 1. RSV (bis ca. 16.00 Uhr)
- Sa 04.05. Heidenau 08.00 Uhr, Radrennbahn, 9. Heidenauer Radtourenfahrt des BDR
- So 05.05. 19. Moritzburger Radsternfahrt
Radeberg 08.30 Uhr, Dresdner Straße/Heidehäuser (60 km)
Dresden 08.45 Uhr, Olbrichtplatz, geführt von K. Jenert
Boxdorf 09.45 Uhr, ab Gasthof, geführt von C. Rabis (40 km)
- Di 07.05. Dresden 08.30 Uhr, Körnerplatz, Seniorenfahrt des 1. RSV nach Helfenberg über Niederpoyritz und Rochwitz
- Mi 08.05. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Schützengasse 16, offenes Treffen der IG Radverkehr (ADFC-Ortsgruppe) Dresden
- Fr 10.05. Dresden 15.00 Uhr, Prominenten-Radtour in's TU-Gelände
- Sa 11./ 5. Sächsische Radsternfahrt des ADFC
So 12.05. zum Mülsengrund bei Zwickau
- Do 16.05. Dresden 08.30 Uhr, Fritz-Förster-Platz, Seniorenfahrt des 1. RSV zur Babisnauer Pappel
- So 19.05. Dresden 07.30 Uhr, Klotzsche, Langebrücker Straße
Radwanderung des RFV Weinböhlä "Zum Irrgarten Kleinwelka", geführt von W. Heybey (ca. 120 km, bei Rückfahrt von Bautzen mit der DB ca. 65 km)
- Mo 20.05. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26 (bei J. Meusel), Diavortragsabend "Familienfreundliche Frühlingstouren in's Dresdner Umland" (Schönfelder Hochland, Seifersdorfer Tal, Tharandter Wald, Moritzburger Teichlandschaft, Osterzgebirge)
- Di 22.05. Dresden 08.30 Uhr, Albertplatz, Seniorenfahrt des 1. RSV nach Wahnsdorf über Heilerau und Boxdorf

Unsere Geschäftsstelle befindet sich jetzt im Umweltzentrum, 2. Stock, Schützengasse 16. Wir sind zu erreichen über
Telefon: 4943321
Fax: 4943400

Post: ADFC Dresden
Schützengasse 16
01067 Dresden

Jeden Mittwoch von
18.00 - 19.00 Uhr
Radlersprechstunde
im Umweltzentrum,
Schützengasse 16.

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

Unsere ADFC-Fahrradbibliothek ist zur Radlersprechstunde mittwochs geöffnet.

Anhörung

Am Mittwoch, dem 03.04.96, findet im Rathaus eine gemeinsame Sondersitzung der Ausschüsse "Stadtentwicklung und Bau" und "Umwelt und Kommunalwirtschaft" des Stadtrates der Landeshauptstadt statt. Anlaß ist eine öffentliche Anhörung zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Dresden. Der ADFC ist eingeladen, sich zu dieser Problematik zu äußern.

Knappe Kasse

Der Haushalt der Stadt Dresden 1996

Politikerröden sind immer das eine, interessant ist es, die "Taten" zu bewerten. Die konkreteste Tat der Politiker stellt in jedem Jahr die Verteilung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel im jeweiligen Haushalt dar. Deshalb lohnt es sich, den Verkehrsetat der Stadt Dresden unter die Lupe zu nehmen. Es muß jedoch vorausgeschickt werden, daß der Haushalt 1996 bisher nur im Entwurf existiert, da die erste Fassung vom Regierungspräsidium (der Genehmigungsbehörde) abgelehnt wurde. Grund: die geplanten Gewerbesteuererinnahmen, Personalkosten, die Zuschüsse an die Dresdner Verkehrsbetriebe und die Neuverschuldung seien zu hoch angesetzt. Im nunmehr zweiten Entwurf will Dresden 2,511 Milliarden DM ausgeben. Davon entfallen 1,900 Milliarden DM auf den sogenannten Verwaltungshaushalt (laufende Geschäfte) und 0,611 Milliarden DM auf den Vermögenshaushalt (Investitionen). Tabelle 1 zeigt die für das Verkehrswesen angesetzten Summen im Überblick. Dieser '96-er Haushalt ist ein Sparhaushalt, der sich in vielen Punkten von seinen Vorgängern unterscheidet. In großem Maßstab fallen bisherige Fördermittel des Bundes und des Landes weg, wie auch der folgende Vergleich zeigt:

Tabelle 2: Motorisierten Individual- und Radverkehr	TDM 1995	TDM 1996 (Entwurf)
Einnahmen Fördermittel für Straßenbau	35.900	18.480
Ausgaben für Straßenbau und -unterhaltung	125.700	54.674
Einnahmen Fördermittel für Radverkehr	0	500
direkte Ausgaben für Radverkehr	1.500	900

Deutlich gering fallen die in den Radverkehr investierten Summen aus. Selbst wenn man unterstellt, daß bei einigen Straßenbauprojekten noch Maßnahmen für den Radverkehr enthalten sind (Fröbelstraße, B172, Großenhainer und Grundstraße), kommt man kaum über einen Gesamtetat für den Radverkehr von mehr als 1,5 Millionen Mark. Dies wären reichlich 3 DM pro Einwohner. Anders gerechnet: **Für den Radverkehr, der in Dresden einen Anteil von ca. 8 % an allen Wegen hat, werden nur 0,3 ... 0,6 % des Verkehrsetats aufgewandt.** Dies ist, ebenso wie die Leistungen für Fußgänger, Behinderte und Schulwegsicherung, zuwenig! Auch wenn Dresden bisher eher auf den ÖPNV denn auf das Rad setzt: Leute verzichten am ehesten auf das Auto, wenn sie je nach Wegelänge die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln haben. Auch in Dresden kann der ÖPNV

Tabelle 1: Verkehrswesen	Verwaltungs- haushalt in TDM	Vermögens- haushalt in TDM	Insgesamt in TDM	je Einwohner (bei 475.000 Einwohnern) in DM
Fußgänger, Behinderte, Schulwegsicherung	0	2.700	2.700	5,68
Motorisierter Individualverkehr (Straßenbau)	0	34.624	34.624	72,89
Luftverkehr	0	15.249	15.249	32,10
Öffentlicher Per- sonennahverkehr	140.567	47.500	188.067	395,93
Radverkehr	0	900	900	1,89
sonstiges (Straßenunterhal- tung, Ampeln etc.)	0	20.050	20.050	42,21
Gesamtausgaben	140.567	121.023	261.590	550,72

auf bestimmten Relationen mit dem Rad oder dem Zu-Fuß-Gehen nicht konkurrieren. Städte, die konsequente Fahrradförderung über mehrere Jahre betrieben haben (und mit den erreichten Radverkehrsanteilen von 15 bis 40 % deutliche Erfolge verzeichneten), haben etwa 20 ... 50 DM pro Einwohner und Jahr ausgegeben (Troisdorf 50 DM, Groningen 48 DM, Basel 18 DM). Dabei wurde vor allem anders markiert und beschildert, nur an Schwerpunkten wurde gebaut. Die über mehrere Jahre laufende Investitionsprogramme dieser Städte beliefen sich auf insgesamt 250 bis 350 DM je Einwohner (Troisdorf 357 DM, Münster 257 DM, Delft 252 DM). Alle diese Programme wurden aber durch Fördermittel des Landes massiv gestützt. In Sachsen hingegen fehlt bisher ein Förderprogramm für den städtischen Radverkehr - lediglich touristische Radwege werden gefördert. Auffällig ist natürlich der hohe Geldanteil, der in diesem Jahr für den Öffentlichen Personennahverkehr ausgegeben werden soll. Dies ist jedoch 1996 erstmalig der Fall. Wie Tabelle 2 zeigt, lag der Anteil für den Straßenbau in den vergangenen Jahren wesentlich höher, während die Stützung für die DVB geringer war und das Unternehmen von seinem Kapitalstock zehren mußte. Und es sind wohl gerade die Großvorhaben der vergangenen Jahre wie die Hochstraße Nossener Brücke, die Investruine Hauptbahnhofstunnel und die Nordtangente, deren Kosten-Stadthaushalt heute noch doppelt belasten: Einerseits tragen diese Großinvestitionen nicht unwesentlich zur heutigen Verschuldungshöhe der Stadt bei (allein 1996 müssen trotz knapper Kasse 108 Millionen DM für Zinszahlungen aufgebracht werden!), andererseits kostet die Unterhaltung von aufwendigen Bauwerken wie z.B. einer Hochstraße nicht unbeträchtliche Mittel, die in allen Folgehaushalten jährlich einzuplanen sind. Man stelle sich vor, statt dieser Großvorhaben wäre in die Sanierung der bestehenden

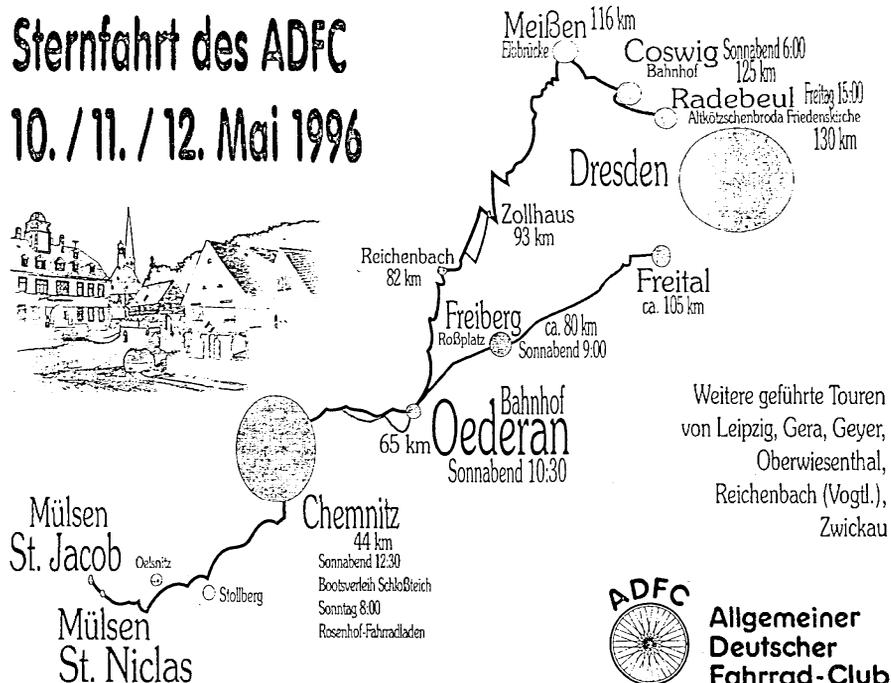
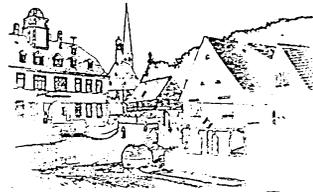
Straßen investiert worden, die Effekte wären sehr viel größer, und bei vernünftiger Planung könnten auch Fußgänger und Radfahrer davon profitieren. Nun, diese Zeiten sind vorbei, absehbar werden solche Geldbeträge nicht wieder zur Verfügung stehen. Da ist es nur konsequent, daß der Haushaltsentwurf so gut wie keine Kürzungen beim ÖPNV zuläßt. Denn die Folgekosten bei kurzfristigen Sparmaßnahmen hier wären enorm: Falls nennenswerte Anteile der Bus- und Bahnfahrer Richtung Auto abwandern, würde wegen Taktadünnung und Angebotsverringering bei Bus und Bahn ein Teufelskreis aus Qualitätsverschlechterung und Fahrgastkreis aus verschlechterten Kostendeckungsgraden. Andererseits wäre die Situation beim zunehmenden Kfz-Verkehr durch immer mehr Staus geprägt, denen ohne gravierende Einschnitte in die Stadtstruktur nicht zu begegnen wäre. Gerade letzteres würde extreme Investitionskosten verursachen, die weit über den für den ÖPNV benötigten Mitteln lägen. Dies beweist eine Beispielrechnung, die für Köln durchgeführt wurde und die zeigte, daß außer den Fahrgästen noch sehr viele Interessengruppen vom ÖPNV profitieren. Es sei nur erwähnt, daß in dicht bebauten Gebieten allein die Kosten für einen Pkw-Stellplatz bei etwa 40.000 DM liegen (die sich z.B. Geschäfte über die Preise zurückholen müssen). Zudem ist ÖPNV-Förderung auch eine sehr direkte Förderung von Arbeitsplätzen, denn etwa zwei Drittel der Kosten sind Personalkosten. Die oben angeführten Zahlen des Haushaltsentwurfes werden in jedem Fall noch verändert werden müssen, denn eine neue Hiobsbotschaft erreichte kürzlich die Stadträte: Die neueste Gewerbesteuererschätzung läßt erwarten, daß noch einmal 50 Millionen DM weniger zur Verfügung stehen. Es ist zu hoffen, daß die Stadträte sich nicht von ihrer für 1996 "entworfenen", langfristig tragfähigen Ausgabenpolitik verabschieden.

Radeln im Mülsengrund

5. Sächsische Sternfahrt per Bahn und Rad

Alljährlich lädt der ADFC Sachsen im Wonnemonat Mai zum Radfahren in eine weniger bekannte, dafür touristisch interessante Gegend innerhalb des Freistaates ein. Die nunmehr 5. Sächsische Radsternfahrt für umweltfreundlichen Verkehr und Tourismus soll am 11. und 12. Mai in den Mülsengrund bei Zwickau führen. Dort findet an diesem Wochenende ein Radlersonntag, das mit 17 km Ausdehnung längste Straßenfest Westsachsens, statt. Da an diesem Tag die Straße von 10.00 bis 17.00 Uhr für jeglichen motorisierten Fahrverkehr gesperrt ist, wird sich der Mülsengrund zum wiederholten Mal in ein wahres Eldorado für unzählige Radler verwandeln. In den kleinen Orten entlang der Talstrecke werden Volksfeste veranstaltet, zu denen außer Imbissbuden und Biergärten auch Hüpfburgen und ein Reitturnier geboten werden. Für die Sternfahrtteilnehmer, die nicht später als samstags 14.00 Uhr eintreffen sollten, ist ein buntes Programm vorgesehen, um die historisch und landschaftlich reizvolle Umgebung nahezubringen. Ausführliche Informationen enthält dazu der Radreport 1/96 auf den Seiten 4 bis 7.

Sternfahrt des ADFC 10. / 11. / 12. Mai 1996



Weitere geführte Touren
von Leipzig, Gera, Geyer,
Oberwiesenthal,
Reichenbach (Vogtl.),
Zwickau



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Für Teilnehmer aus Dresden und Umgebung gibt es folgende Treffpunkte:

Freitag, 10.05., 15.00 Uhr	Radebeul, Kirche Altkötzschenbroda mit Übernachtung in Oederan (gesamt 130 km)
Samstag, 11.05., 06.00 Uhr	Coswig, Bahnhof (125 km)
09.00 Uhr	Freiberg, Roßplatz (80 km)
10.30 Uhr	Oederan, Bahnhof (65 km), Treffen der 4 Gruppen
12.15 Uhr	Chemnitz, Bahnhof, Blumenstand Querbahnsteig
12.30 Uhr	Chemnitz, Bootsverleih Schloßteich, Anschluß an die Gruppe aus Oederan (44 km)
11.00 Uhr	Zwickau, Bahnhof (18 km)



Die Teilnahme kostet

ADFC-Mitglieder:	pro Person 10,- DM, Familien/Paare 15,- DM
Nichtmitglieder:	pro Person 12,- DM, Familien/Paare 20,- DM

und sollte auf das Sonderkonto 2242007060 des ADFC Sachsen bei der Sparkasse Zwickau, BLZ 87055000 überwiesen werden.

Ein Anmeldeformular enthält der o.g. Radreport. Ab April halten es auch die Umweltzentren Dresden und Freital, Dresden-Information (Prager Straße), Fremdenverkehrsverbände sowie einigen Fahrradgeschäfte bereit.

Mit Rad und Bahn ins schöne Wochenende

Die Deutsche Bahn AG ist fahrradfreundlicher, als sie selbst nach außen vorgibt. Wenn 5 Wanderer am Wochenende in der Region auf Tour gehen wollen, kaufen sie sich für 35 Mark ein "Schönes-Wochenende-Ticket", und schon kann die Fahrt ins Blaue beginnen, egal wie weit und wohin, allerdings nicht mit zuschlagpflichtigen Zügen. Auch für Radler gibt es eine passende Regelung, von der wir bis vor kurzem als eingeschworene Radler und Bahnbenutzer selbst nicht wußten. Eine fünfköpfige Radlercrew bezahlt - so sie im Besitz des Wochenendtickets ist - für die Beförderung der Räder nur 50,- Mark zusätzlich, d.h. für jeweils Samstag und Sonntag 5,- DM pro Fahrrad. Bemerkenswerterweise gilt hierbei ebenso keine Entfernungsbeschränkung.

Mit dem Ausleih von Fahrrädern am Bahnhof sieht es in Sachsen weniger gut aus. Ab 1. April soll dies laut Kursbuch an nur 6 Bahnhöfen, beispielsweise in Rathen, Pirna und Flöha, möglich sein. Am 25. März fragten wir an diesen drei Orten nach den Bedingungen und erhielten die Auskunft, daß in Flöha und Rathen keine Ausleihe mehr möglich ist. In Pirna wartet man noch auf entsprechende Anweisungen.

Die Mitnahme des Fahrrads ist gemäß Angabe des Kursbuches in fast allen Zügen des Regionalverkehrs möglich. Wer allerdings bequem reisen will, muß solche Züge auswählen, die mit den neuen Doppelstockwagen fahren. Auch die Steuerwagen

von Wendezügen haben Platz für einige (vielleicht 6) Fahrräder, aber die Einstiege sind eng und hoch. Die neuen Reisezugwagen des Regionalverkehrs hingegen sind für die Fahrradmitnahme wenig geeignet.

Die IG Radverkehr hat im vergangenen Jahr mehrere Reisen mit Rad und Bahn angeboten und wird auch in diesem Jahr wieder solche Reisen veranstalten.

Hier unsere Termine:

20.04.	Treffpunkt 06.15 Uhr vor dem Aufgang zum Bahnsteig 4, Radwanderung im Tal der Zwickauer Mulde (60 km), Rückkehr 19.24 Uhr.
21.04.	Treffpunkt 08.15 Uhr vor dem Aufgang zum Bahnsteig 5, Radwanderung im Tal der Freiburger Mulde, Rückkehr 19.24 Uhr, Teilnahmegebühr 5,-DM, ADFC-Mitglieder frei
11.05.	Fahrt zum sächsischen Radlertreffen im Mülsengrund/Zwickau

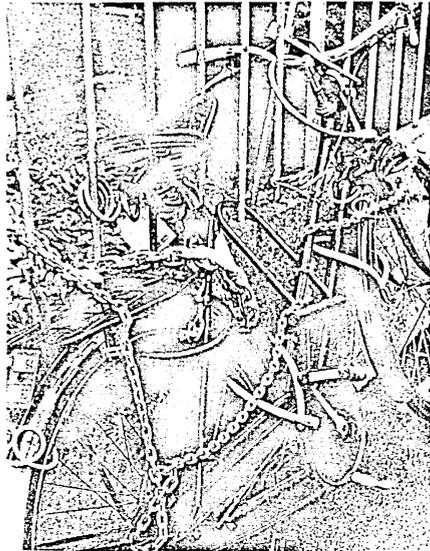
Weitere Fahrten sollen an den Wochenenden 6./7. Juli, 17./18. August, 7./8. September stattfinden. Fahrtziele und Treffpunkte werden nach Bekanntwerden des neuen Fahrplans festgelegt und in der Juli-Speiche veröffentlicht.

M. Zweynert

Am besten: Bügelschlösser

Nach "Ökotest" untersuchte nun auch die Stiftung Warentest (test 3/96) die in großer Vielfalt angebotenen Fahrraddiebstahlsicherungen: Bügelschlösser, Kabel- und Ketten-schlösser. Dabei bestätigte sich im wesentlichen die unangefochtene Spitzenreiterstellung der Bügelschlösser. Fünf Modelle von Abus bzw. Trelock erhielten die Bestnote "sehr gut", während sich die besten unter den Kabelschlössern mit "zufriedenstellend" begnügen mußten. Interessanterweise trat zutage, daß Preis und Qualität in keiner direkten Beziehung zueinander stehen müssen. So ist eines dieser fünf Bügelschlösser bereits für 45 Mark zu haben, während das teuerste der

Testkandidaten bei 180 Mark Anschaffungspreis lag. Die Palette der Bewährungsproben, denen sich die einzelnen Schlösser unterziehen mußten, reichte von Schließzylindermanipulationen über Aufbruchversuche mit Bolzenschneidern, Hebelwerkzeugen und Akkubohrmaschinen bis zu einer Zerreißprobe, bei der die Zugkraft bis zur Zerstörung des jeweiligen Modells gesteigert wurde. Am schlechtesten schnitten Spiralkabelschlösser ab, die Dieben keine großen Probleme bereiten dürften. Von den Kettenschlössern konnte wenigstens einem von den getesteten vier Stabilität bescheinigt werden.



Plakatwettbewerb

Die Verkehrswacht Dresden führt derzeit gemeinsam mit der AOK, der Stadtparkasse, dem Ordnungsamt und den Schülern der 5. Plakatwettbewerb der Dresdner Schüler zur Verkehrssicherheit in der Landeshauptstadt durch. Zum Thema "Mobil zur Schule - mit dem Fahrrad?!" können Schüler der 3. bis 9. Klassen bis zum 30. April ihre Gedanken zum Alltag ihresgleichen im Straßenverkehr darstellen. Die Prämierung der besten Arbeiten, für die insgesamt 3000,- Mark zur Verfügung gestellt worden sind, erfolgt jeweils getrennt für die Klassenstufen 3 und 4, 5 und 6 sowie 7 bis 9.

Technik-Test

Nabendynamo "Enparlite" von Renak

Teil 2 und Schluß: Reklamiert und repariert

Nachdem ich nun, nach schriftlicher Anfrage, das Rad mitsamt Nabendynamo (unfrei) zu Renak gesandt hatte, klingelte wenige Tage später der Nichtpostbote bei mir und brachte mir selbigen Dynamo - versehen mit neuen Innereien.

Sogleich kam dieses Velokraftwerk unter die Räder, und - was soll ich sagen - diesmal scheint es zu funktionieren. Rein subjektiv sind die Lichtausbeute besser und der Drehwiderstand geringer geworden. Zwei Wochen sind zwar kein ausgesprochenes Dauertest, aber ich hege die Hoffnung, daß die (anscheinend grundlegend verbesserte) Mechanik entweder gleich oder gar nicht kaputt geht. Renak vermutet unparallele Gabelscheiden als Defektursache, mir schien aber das Getriebe eher zu schwach dimensioniert. Wie dem auch sei, Renak reagierte jedenfalls schnell und war um Abhilfe sehr bemüht.

Allerdings stellt sich die Frage, ob es als unabänderliche Begleiterscheinungen des Marktes zu deuten ist, daß der "Endverbraucher" zum "Endtester" wird? Time is money - speed is cash? Vielleicht gewinnen ja auch mal andere Personenkreise als Fußgänger und Radfahrer die Erkenntnis, daß langsamer unterm Strich schneller ist!

D. Rohark

DIESE RADFAHRER !

Hilfeschrei eines gepeinigten Hausmeisters oder So sorgt man für Ordnung

Habt Ihr schon mal vom Straftatbestand des Fahrradfalschanschließens gehört? Dann müßt Ihr bei einer selbstlos und tapfer für Recht und Ordnung kämpfenden Person Nachhilfe nehmen! Was war passiert?

Ich hatte mir zum Sichern meines Rades einen stabilen Eisenträger im Eingangsbereich eines Studentenwohnheimes (HS 46) auserkoren, um es so gegen Wegtragen zu schützen. Natürlich hätte ich auch woanders im Dresdner Stadtgebiet eine Anschließmöglichkeit gefunden, man muß ja nicht um jeden Preis direkt am Ziel parken (siehe Post, Paketdienst, Handwerker, Pizzaservice, Krankenschwester, Essen auf Rädern etc.). Solch Vergehen konnte jedenfalls durch den zuständigen Hausmeister unmöglich toleriert werden. Also wurde kühn und entschlossen ein Papier mit folgendem Inhalt am Sattel befestigt: SOLLTE DAS FAHRRAD NOCH EINMAL VOR DER PFORTE STEHEN, WIRD DAS SCHLOß ZERSTÖRT U. DAS RAD EINGEZOGEN. (DATUM), HM (unleserlicher Krakel). Hierzu erübrigt sich m. E. weiterer Kommentar. Zugegeben - Radfahrer sind an sich weder Verkehrsengel noch über jede Kritik erhaben. Aber es sollte doch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gelten, wenn man über Rücksichts- und Gedankenlosigkeit seiner Zeitgenossen verärgert ist. Die an diesem Tag dort auf Gehwegen parkenden Autos habe ich nicht gezählt - wäre da Scheibe einschlagen und Fahrzeug konfiszieren eine Lösung?

Daniel

Unglaublich

Die Einladung zur Prominentenradtour wurde vom Ordnungsamt der Stadt Dresden ohne Nennung eines teilnehmenden Mitarbeiters zurückgeschickt, wohl aber mit einer Begründung dieses Umstands: "Es gibt keinen radfahrenden Mitarbeiter."

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

N

Nürnberger Platz (NEU!)

Problem: Einerseits steht ein Betonmast auf dem Radweg, andererseits weist der Radweg in Richtung Nürnberger Ei nach Querung der Münchner Straße einen fast rechtwinkligen Links-schwenk auf.

Vorschlag: Durch Wegfall der Verschwenke und einer Geradeausführung des Radverkehrs sind sowohl der Mast zu umgehen als auch der rechtwinklige Knick beseitigt.

OP

Pirnaischer Platz

* an Landhausstraße/Ringstraße

Problem: Der Pirnaische Platz kann an dieser Stelle, wie an vielen anderen Stellen auch, nicht durch Fußgänger oder Radfahrer gequert werden. Eine potentielle, bequeme Radverbindung zwischen Altstadt und dem Bereich um das Rathaus scheitert damit bisher.

Vorschlag: Es sollte einen ampegeregelten Übergang für Fußgänger und Radfahrer an dieser Stelle geben, zeitgleich signalisiert mit der Straßenbahn (d.h. keine eigene Phase notwendig). Wünschenswert wäre zudem, gleichzeitig die Buslinie 75 in Richtung Johannstadt über diese Furt queren zu lassen, so daß diese Linie in dieser Richtung endlich ebenfalls eine Haltestelle (in der Ringstraße) in der Nähe der Straßenbahnhaltestellen bekommt und somit weite Fußwege entfallen. Der sehr hohe Nutzen der Maßnahme für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV rechtfertigt mit Sicherheit das notwendige Zurücksetzen der Haltelinie des Kfz-Verkehrs um ca. 6 m.

* Zufahrt vom Georgplatz (NEU!)

Problem: Seit der Fahrbahnkreuzung fehlt auf der Busspur das bisher dort angeordnete Fahrradpiktogramm, das den Radfahrern die Mitbenutzung der Busspur ermöglichte. Es gibt somit keinen sicheren Fahrraum für den Radverkehr auf diesem Teilstück.

Vorschlag: Sofortiges Markieren des Piktogrammes und perspektivisches Umsetzen der Planungen zur Nord-Süd-Route (siehe dort).

QR

Radeburger Straße, stadtauswärts

Problem: Radfahrerfalle beim wie vorgeschriebenen Befahren des Radweges (plötzlich geht's nicht mehr weiter).

Vorschlag: Herstellen einer Radfahrerfurt.

(wird fortgesetzt)

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

Redaktionsschluß ist jeweils der 4. Montag im Monat. Nachdrucke sind bei genauer Quellenangabe und Belegexemplar gestattet. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion wieder.