

# SPEICHE

Info-Blatt für Dresdner Radfahrer

7. Jahrgang

Mai 5/1996

## Termine für Fahrradfreunde

- 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./  
So 12.05. 5. Sächsische Radsternfahrt des ADFC zum Mülsengrund  
bei Zwickau (Faltblatt in der Geschäftsstelle!)
- 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 Weinböhla "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 21.05. Dresden 08.30 Uhr, Albertplatz, Seniorenfahrt des 1. RSV nach  
Wahnsdorf über Hellerau und Boxdorf
- Mi 22.05. Dresden 19.00 Uhr, Umweltzentrum, Arbeitsrunde der IG Radverkehr  
(Ortsgruppe des ADFC) Dresden

## Vorschau

- So 02.06. Dresden 07.00 Uhr, Sachsenplatz, Radwanderung des RFV Weinböhla  
"Zum Belvedere (in Tschechien)", geführt von W. Heybey  
(ca. 120 km, bei Rückfahrt von Schmilka mit der S-Bahn  
ca. 75 km)
- Di 04.06. Dresden 08.30 Uhr, Körnerplatz, Seniorenfahrt des 1. RSV  
nach Bonnewitz über Pillnitz und Graupa
- So 09.06. Dresden 8. Dresdner Radfahrttag (Programm erscheint im nächsten Heft)  
und GEFK-Radstaffette für ein gesundes Herz  
Erfurt Pilgerfahrt zur Ökumenischen Versammlung (s. Seite IV)
- So 16.06. Coswig 07.00 Uhr, Bahnhof, Radwanderung des RFV Weinböhla  
"Zur Schiffsmühle Höfgen", geführt von C. Rabis (ca.  
125 km, bei Rückfahrt ab Döbeln mit der DB ca. 75 km)
- Mo 17.06. Dresden 19.30 Uhr, Fahrradbibliothek, Wilhelm-Franke-Str. 26  
(bei J. Meusel), Diavortragsabend  
"Vom Wasser haben wir's gelernt: Gemütliche Radtouren  
an Flüssen in Sachsen" (Elbe, Röder, Triebisch, Spree,  
Neiße, Mulde, Zschopau)

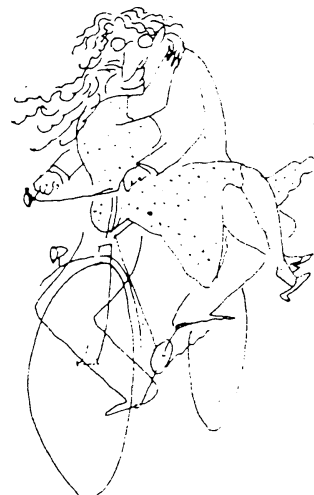


Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club

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

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

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



Unsere Geschäfts-  
stelle befindet sich  
jetzt im Umwelt-  
zentrum, 2. Stock,  
Schützengasse 16.  
Wir sind zu errei-  
chen über  
Telefon: 4943321  
Fax: 4943400

Post: ADFC Dresden  
Schützengasse 16  
01067 Dresden

## Anhörung im Stadtrat

Am 03.04.1996 hatten auf Initiative der SPD-Fraktion im Stadtrat der Bauausschuß und der Ausschuß für Umwelt und Kommunalwirtschaft zum Thema "Situation des Radverkehrs in Dresden" zu einer öffentlichen Anhörung geladen. Neben dem ADFC waren auch Vertreter der Ämter und andere Interessengruppen (Schülerrat, FUSS e. V.) und die Polizei eingeladen.

Als Vertreter des Stadtplanungsamtes zeichnete Herr Kunath ein pessimistisch-realistisches Bild von der "Radverkehrsförderung" in Dresden:

- \* Derzeit liegen ca. 15 Planungen für bedeutende Routen vor. Davon sind bisher nur 3 umgesetzt worden. Die Qualität der Umsetzung ist teilweise mangelhaft (Fahrradstraße Alaunstraße). Die anderen 12 Trassen liegen quasi auf Eis. So wurde die Radroute Gorbitz - Innenstadt schon 1993 vom Stadtrat beschlossen, ohne daß bis jetzt etwas passiert wäre.
- \* Etwas besser, aber im Vergleich zu Nachbargemeinden auch relativ mager sieht es beim Elbradweg aus. Hier sind 12 von 25 km Radweg gebaut, die zweite Elbseite wurde bisher noch nicht in Angriff genommen. Dieses Jahr kommt der Abschnitt zwischen Cossebaude und der Autobahn an die Reihe
- \* Von den Festlegungen, die bei den Ortsbegehungen in den letzten Jahren getroffen wurden, sind nur ca. 30 % umgesetzt. Dieser geringe Anteil liegt nicht nur am Geld. Insbesondere stießen Festlegungen, die wenig Geld kosten (z. B. Schilder) nach Zustimmung der heutigen Bedenkenträger im Nachhinein auf verkehrsrechtliche Bedenken.
- \* Öffentlichkeitsarbeit für ein radverkehrsfreundliches Klima und Werbung fürs Fahrradfahren wären wichtig, erfolgen aber in Dresden bisher nicht.

Herr Globig, amtierender Leiter des Straßen- und Tiefbauamtes, berichtete, daß dieses Jahr ca. 1 Mio DM für den Radverkehr zur Verfügung stehen. Eingesetzt werden sollen sie für

- \* 1,5 km Radroute Gorbitz
- \* 2 km Elbradweg (Gohlis - Stetzsch)
- \* Radweg auf der Autobahnbrücke
- \* Umfahrung der Österreicher Straße

Eigentlich für letzten Herbst vorgesehen, aber dann aufgrund des Frostwetters nicht realisiert, sollen in den nächsten Wochen 281 Fahrradabstellbügel innerhalb des 26er Ringes (Stadtzentrum) aufgestellt werden.



Unter dem Blauen Wunder entsteht aus Geldern des Vorjahres eine Rampe, die am Schillergarten eine konfliktrichtige Lücke am Elbradweg schließt.

Sehr aufschlußreich waren die Ausführungen des Ordnungsamtes. Herr Haberer und Herr Neumeier betonten, daß sie nichts gegen Radfahrer hätten. Aber man könnte eben nicht alle Wünsche der Radfahrer erfüllen. Wichtig war ihnen der Hinweis, daß in Sachsen alles genau nach Recht und Gesetz (StVO) gemacht wird, und großzügige Auslegungen wie in anderen (alten) Bundesländern zugunsten des Radverkehrs nicht möglich sind. Schließlich haftet jeder Mitarbeiter persönlich für etwaige Schilder, die vor Gericht beanstandet werden könnten (Anmerkung: Dresdens Radfahrer wären froh, wenn wirklich alles nach Recht und Gesetz passierte, z. B. nur befahrbare Radwege auch als solche ausgeschildert würden). Übrigens gibt es im Ordnungsamt auch Mitarbeiter, die selbst Fahrrad fahren. Diese sind aber leider mit anderen Arbeiten voll ausgelastet und stehen nicht für Radverkehrsfragen zur Verfügung. Das Ordnungsamt möchte jedoch gern mit den Verbänden der Radfahrer zusammenarbeiten.

Die Situation und erforderliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Dresden wurden dann aus Sicht des ADFC von Manfred Zweynert und Michael Haase vorgetragen. Sie konstatierten, daß zwar dem Fahrrad im 1994 von den Stadtverordneten beschlossenen Verkehrskonzept neben dem Fußgängerverkehr und dem Öffentlichen Verkehr Priorität vor dem Auto eingeräumt wurde. In der Realität ist allerdings festzustellen, daß das was in den letzten Jahren gebaut wurde, oft für Radfahrer unbrauchbar ist. Neubau und Rekonstruktion von Radverkehrsanlagen folgen nicht einem Radverkehrskonzept, sondern sind Nebeneffekt vom Straßenbau. Als struktureller Mangel ist auch zu konstatieren, daß die für Radverkehrsanlagen ausgegebenen Mittel weit unter dem Anteil des Fahrradverkehrs am Verkehrsgeschehen in Dresden liegen (s. Speiche 04/96). Nicht den Regelwerken entsprechende Planungen, wenig sorgfältige Bauausführung und andere grundsätzliche Fehler lassen Radfahrer je nach Naturell beim Anblick neu gestalteter Straßen die Tränen und/oder die Wut hochkommen.

Der ADFC sieht dabei sehr wohl, daß Dresden in den nächsten Jahren nicht viel Geld ausgeben kann. Umso wichtiger sind kleine Maßnahmen, die Einbindung der Maßnahmen in ein Gesamtkonzept, und letztendlich solche Maßnahmen, die auch bei der Sicherheit und Attraktivität des Fahrradverkehrs im Alltag eine enorme Rolle spielen: Überprüfung von Baustellenabsicherungen; Geschwindigkeitskontrollen auf kritischen Strecken, Kontrollen, ob die privaten Bauherren die vorgeschriebenen Fahrradabstellplätze bauen etc. Vorschläge zu provisorischen Maßnahmen (Markierung von Radfahrstreifen, Bordabsenkungen) wurden in den letzten Jahren ja wiederholt an die Verwaltung herangetragen.

Zum Schluß des Statements wurden klare Vorschläge und Forderungen an Verwaltung und Stadtrat gestellt:

- Einsetzung eines Radverkehrsbeauftragten mit ämterübergreifenden Kompetenzen, als Ansprechpartner für Verwaltung und Bürger
- Einrichtung einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe Radverkehr, damit Entscheidungen schneller getroffen und umgesetzt werden können
- halbjährliches Treffen der Dezernenten zur Kontrolle der Verwaltungsarbeit
- Bauabnahme von Radverkehrsanlagen grundsätzlich mit dem Fahrrad
- Beteiligung des ADFC bei der Arbeitsgruppe Radverkehr und bei Projekten ab einer bestimmten Größe und Bedeutung
- Förderung des Fahrradverkehrs entsprechend seiner Bedeutung (= 10 % vom gesamten Verkehrsetat)
- Gezielte und offensive Öffentlichkeitsarbeit zur Verbesserung des Fahrradklimas in der Stadt

Nach diesen Statements nutzten die Stadträte die Möglichkeit, Fragen an die Verwaltung und Verbände zu stellen. Angaben zu Unfallzahlen konnten von der Verwaltung nicht gemacht werden, dies soll schriftlich nachgereicht werden. Stadtrat Rosberg fragte nach, wie die Unzulänglichkeiten bei Planung und Bauausführung, vor allem in den Knotenpunkten, in Zukunft vermieden werden können, inwieweit dafür Strukturen verändert werden müssen.

Baudezernent Just und Umweltdezernent Gaber erklärten, daß sie eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe Radverkehr einsetzen wollen. Sie soll die Details beraten. Besonderer Schwerpunkt soll dabei - in Anbetracht der knappen Finanzen - vor allem auf einfache Maßnahmen und Provisorien gelegt werden, um eine schnelle Verbesserung der Radverkehrsbedingungen zu ermöglichen, da größere Baumaßnahmen in den nächsten Jahren kaum drin sein werden. Federführend soll das Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung sein. Daneben soll das Straßen- und Tiefbauamt, das Ordnungsamt und der ADFC in der Gruppe vertreten sein.

Konkret auf schon häufig kritisierte Einzellösungen (z. B. Hoyerswerdaer Straße) angesprochen, erklärte Herr Neumeier vom Ordnungsamt, daß die Planung der Radverkehrsanlagen häufig abgeändert wird, nachdem Leitungsmasten Tatsachen gesetzt haben. Diese werden meist erst in späten Planungsstufen eingezeichnet. Die Lösung, bei schmalen Flächen an Hauptverkehrsstraßen den Gehweg für Radfahrer freizugeben, sei eher eine Notlösung. Besser wäre nach Meinung des Ordnungsamtes ein "richtiger Radweg". Die ebenfalls schon mehrfach kritisierten StVO-widrigen Grünpfeile an der Coventrystraße wurden überprüft. Sie sollen demnächst abgenommen werden.

Mehrmals wurden die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern an

## Gedanken eines Mitanhörenden im Saal

Die Anhörung, eine gute Idee der SPD. Das Anliegen dann ziemlich monoton vorgetragen, von der IG Radverkehr gut ergänzt. Allerdings ist das, was an schlechten Beispielen vorgeführt wurde, nur ein Bruchteil dessen, was in der Stadt durch die Stadtverwaltung (Straßen- und Tiefbauamt in erster Linie) so alles regelrecht versaut wurde. Und Herr Roßberg fragte zu Recht, was denn nun mit den Fehlern und überhaupt passieren soll? Dazu kam von den Verantwortlichen eigentlich nichts Konkretes. Heißt das, die Fehler der jüngsten Vergangenheit sollen bleiben?

Und noch schlimmer, was niemand erwähnte, es gibt eine Reihe fertiger Planungen, die wir als ADFC gesehen haben, wo erneut die gleichen Fehler enthalten sind! Als Beispiel: Bordabsenkung. Die Behauptung von Herrn Globig, daß bei gemeinsamem Rad- und Gehweg durchgängig mindestens 3 cm Bordhöhe der Behinderten wegen erforderlich sind, war schon immer falsch und kann nur von Verkehrsplanern/-bauern kommen, die selbst nicht Radfahrer sind und sich mit den Anforderungen ungenügend auseinandersetzen.

Es gibt genügend Beispiele, auch Literatur, die technisch einwandfreie Lösungen für (behinderte) Fußgänger und Radfahrer zeigen. Leider Fehlanzeige beim Straßen- und Tiefbauamt. Ein Abgeordneter fragte, wie denn der vom ADFC in Dresden für möglich gehaltene Radverkehrsanteil von ca. 20% (gegenwärtig etwa 9%) realisiert werden kann. Ebenso deutlich muß gesagt werden: Wenn so weitergemacht wird wie bisher, wird sich am Anteil des

Radverkehrs nichts verbessern. Wenn

- Radwege (meist als nicht zeitgemäße Kombination mit Fußwegen) überwiegend als Anhängsel zum Straßenausbau
- in technisch vielfach unsachgemäßer Qualität
- Brückenneubauten gänzlich ohne Radwege und
- die erste Dresdner Fahrradstraße als ständiges Radfahrerärgernis

gebaut werden, entspricht dies überhaupt nicht dem Verkehrskonzept und bedeutet keine Förderung des Verkehrsverbundes im Sinne einer Bevorzugung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Und wenn dazu noch unzureichende Finanzen zur Verfügung gestellt werden (ob 0,4% oder 4,0% des Etats, beides ist zu wenig), wird sich am derzeitigen Notstand nichts ändern. Auch da hatte Herr Roßberg mit seiner Frage die wunde Stelle getroffen. Dresdens Chancen, die "rostige Speiche" als radfahrerunfreundlichste Stadt Deutschlands zu erhalten, nehmen zu.

Die wenigen Worte von Herrn Just enthielten das wesentliche positive Ergebnis: Die Zusage zur Bildung einer Arbeitsgruppe, ämterübergreifend mit Beteiligung des ADFC. Und es gilt, damit keine Zeit zu verlieren. Je eher, umso besser für unsere Stadt. Hoffentlich wird es mit Hilfe dieser Gruppe geschafft, einen deutlichen Wandel in der Dresdner Radverkehrspolitik zu erreichen. Herr Just muß dazu sicher noch die Baseler Erfahrungen genau studieren (eventuell am Ort dieser Erfahrung), daß die Förderung von Radverkehr die billigste Variante der Lösung von innerstädtischen Verkehrsproblemen darstellt.

Wolfgang Schütze

der Elbe angesprochen, wo sich auf dem aus Naturschutzgründen nur 2,5 m breiten Weg vor allem am Wochenende Radfahrer und Fußgänger gegenseitig nerven. Herr Kunath vom Stadtplanungsamt äußerte hier die Auffassung, daß an einen zweiten parallelen Weg gedacht werden müsse, der nur den Fußgängern vorbehalten sei, um die Situation zu entschärfen. Die von einem Stadtrat geforderte Imagekampagne für rücksichtsvolleres Radfahren ist zwar von der Sache her richtig, der Weg bleibt aber trotzdem zu schmal.

Die Stadträte forderten, daß im Ordnungsamt zukünftig ein fahrradfahrender Mitarbeiter für den Radverkehr zuständig sein soll. Der ADFC überreichte zum Schluß den Stadträten und der Stadtverwaltung eine Checkliste, anhand derer die Planungen auf ihre Radverkehrsfreundlichkeit hin überprüft werden können. Zum Schluß betonte Michael Haase, daß es nicht allein darauf ankommt, eine Arbeitsgruppe zu gründen, sondern daß diese von Anfang an effektive Strukturen haben muß. So ist z. B. der Radverkehrsbeauftragte von Köln direkt dem Dezernenten unterstellt, was kleine Amtswege und eine geringere "Versumpfungsfahrer" für Entscheidungen und Ideen bedeute.

Margit Nützel

## Dresden für Radfahrer

Im Mai kommt der ADFC-Stadtplan

Zweimal hatten wir in der Speiche schon davon berichtet; nun geht das große ADFC-Projekt Radfahrerstadtplan in die Druckerei und dann in (hoffentlich viele) Buchläden. Wenn es keine Verzögerungen gibt, werden die ersten Exemplare unseres Stadtplans zur Prominentenradtour am 10. Mai angeboten. Der Tourist-Verlag Berlin hat die ADFC-Vorlage sorgfältig im Maßstab 1:20.000 kartografiert, und auch die Korrekturdurchsicht wurde schon von den Aktiven der IG Radverkehr vorgenommen.

## Hauptkarte

Der Plan wird in roter Farbe alle Radwege und Radfahrstreifen enthalten. Grün sind empfohlene verkehrsarme Routen gekennzeichnet, gelb die unumgänglichen Hauptverkehrsstraßen. Da nicht jede Route in Dresden gleich gut befahrbar ist, sind die Streckensignaturen in drei Befahrbarkeitsstufen unterteilt. Das war gar nicht so einfach, denn was für eine als großen Mangel empfindet, stört den anderen überhaupt nicht. Aber nach vielen Diskussionen konnte Einigkeit erzielt werden, nur wirklich gute bzw. besonders schlechte Routen wurden als vom in Dresden weit verbreiteten Mittelmaß abweichend angegeben. Selbstverständlich enthält die Karte noch mehr nützliche Infos, z.B. Steigungsangaben, besondere Gefahrenstellen, Einbahnstraßen, Treppen und Schiebestrecken, für Radfahrer gesperrte Straßen, die Fußgängerbereiche, das aktuelle Netz der Straßenbahnen und Busse, Fähren und Bergbahnen, und, für Studenten wichtig, alle Mensen. Die Grundlagenkarte ist übrigens die (unserer Meinung nach ziemlich genaue) überarbeitete Karte des zu DDR-Zeiten existierenden Stadtplanes Dresden.

## Beiheft

Besonderheit sind die mit Nummern in der Hauptkarte verzeichneten Fahrradläden, denn zu diesen gibt's im Beiheft Informationen zu Adresse, Öffnungszeiten und Telefonnummer. Der ADFC hatte zu jedem Fahrradladen derart viele Informationen zum aktuellen Angebot (geführte Fahrradmarken, Preisniveau, Anhänger und welche Spezialfahräder im Sortiment, Fahrradtausleihe, Selbsthilfwerkstatt etc.) recherchiert, daß dies den Rahmen des Beiheftes gesprengt hätte. Also wurde ein Kompromiß gefunden: Wer den Plan beim ADFC (in der Geschäftsstelle oder auf einem Info-Stand) erwirbt, erhält kostenlos eine Beilage mit den vollständigen Informationen zum Angebot der Fahrradläden. Dies hat auch den Vorteil, daß Aktualisierungen schneller umsetzbar sind. Natürlich fehlen im Beiheft weder das Straßenverzeichnis noch die aktuelle Streckenübersicht der Dresdner Verkehrsbetriebe, auch touristische Informationen zu Museen, Ausstellungen, Hotels oder Fundbüros sind zu finden. Auf acht Seiten gibt es fahrradspezifische Informationen: wichtige Adressen für Radfahrer, Tips zum Verhalten im Straßenverkehr, Empfehlungen für das Radfahren mit Kindern und eine grafische Entfernungsübersicht. Die Einleitung gibt Tips für den Gebrauch des Stadtplanes. Lola A., Max D., Frau F. und Herr C. haben dabei jeweils ihre eigene Art, mit dem Plan umzugehen. Für alle Leser, die sich auch von längeren Texten nicht abschrecken lassen, hier gut versteckt unsere Preisfrage: Welche Verbindung besteht zwischen den Nachnamen dieser 4 Figuren? Wer als erster die richtige Lösung an die Geschäftsstelle (0351/4943321 Mo.+Fr. Vormittag, Mi. Nachmittag) durchgibt, kann sich über ein Gratisexemplar des Stadtplanes freuen. Aber auch, wer zu spät kommt, kann entweder als ADFC-Mitglied den Plan zum Vorzugspreis erwerben oder unterstützt unsere Arbeit auch als Nicht-ADFCLer durch den Kauf bei uns. Und außerdem: Alle Hinweise, die zu einer weiteren Verbesserung des Planes bei zukünftigen Auflagen beitragen können, nehmen wir gern entgegen.

## Der Preis

Ach, liebe Leser, reden wir doch nicht immer gleich vom schnöden Mammon. Am besten, erstmal das Exemplar in der Hand abwägen (137 Gramm, 250 mal 135 mal 12 mm) und überlegen, wo es denn so viele kompakte Informationen zum Radfahren noch einmal gibt. Wer sich dann beim nächsten Kneipenbesuch drei große Bier vorenthält (was bei großer Hitze ratsam ist), dürfte das Geld für den Plan schon zusammen haben.

Michael Haase



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

### R

#### *Rayskistraße, südwärts*

Problem: Rückstauende Kfz versperren Radfahrern unnötig die freie Fahrt, obwohl genug Platz im Straßenraum vorhanden ist.

Vorschlag: Instandsetzen und Freihalten des vorhandenen Radweges ab Karcherallee von parkenden Pkw und Abmarkieren eines Radfahrstreifens ab Unterführung (bzw. sofort ab Karcherallee inklusive Verlegen der Bordabsenkung an der Tiergartenstraße) und Übergang von der Engstelle in einen Angebotsstreifen.

#### *Rayskistraße, nordwärts*

Problem: Der schlechte Zustand des Fahrbahnrandes zwingt Radfahrer, stärker in der Fahrbahnmitte zu fahren, was verständnislose Autofahrer immer wieder zu gefährlichen Disziplinierungsversuchen treibt.

Vorschlag: Instandsetzen des Fahrbahnrandes und Abmarkieren eines Angebotsstreifens für den Radverkehr.

### S

#### *Sachsenallee, südwärts*

Problem: Radfahrer von der Albertbrücke werden gegenwärtig hinter den Baumreihen außerhalb der Sicht des Autoverkehrs geführt und geraten demzufolge an der Florian-Geyer-Straße mit rechtseinbiegenden Kfz in Konflikt, welche die an der Vorfahrtsstraße geradeausfahrenden Radfahrer an der Stelle nicht erwarten.

Vorschlag: Konsequente Führung des Radverkehrs ab Albertbrücke vor den Baumreihen und Bau einer Bordabsenkung (Rampe und Einfahrtshilfe!) an der Florian-Geyer-Straße.

#### *Schäferstraße an Könneritzstraße, Richtung Marienbrücke*

Problem: Das bestehende Linksabbiegeverbot können Radfahrer durch indirektes Linksabbiegen gut umgehen. Leider kennen bisher wenige Radfahrer diese Möglichkeit nach StVO und wie man sich in dieser Situation korrekt verhält.

Vorschlag: Markieren eines Aufstellbereiches für linksabbiegende Radfahrer an der südlichen Zufahrt der Könneritzstraße und Austausch der bisher nur für Fußgänger gültigen Lichtzeichen durch solche mit Abbildung von Rad und Fußgänger. Ausnahme Radverkehr an Richtungs-vorschrift in Schäferstraße.

#### *Steinstraße, an Terrassenufer*

Problem: Radfahrer, die von der Steinstraße kommend auf den Elbradweg auffahren wollen, haben wegen der fehlenden Bordabsenkung dazu keine Möglichkeit, obwohl die vorhandene LSA eigentlich eine gute Möglichkeit zum Queren des Terrassenufers bietet.

Vorschlag: Markieren einer Radfahrertfurt parallel zur Fußgängerfurt und Absenken des Bordsteines an deren Ende.

### T

#### *Tornaer Straße, an Hülfstraße (NEU!)*

Problem: Die Auffahrt auf den vorhandenen Radweg weist einen ca. 3 cm hohen Bord schräg zur Fahrtrichtung auf, so daß besonders bei Nässe eine hohe Sturzgefahr besteht.

Vorschlag: Es wäre an dieser Stelle sicher richtig gewesen, den Radverkehr auf der Straße auf einem Radfahrstreifen zu führen. Das jetzige Problem sollte durch den Bau einer Auffahrt-rampe am Beginn des geraden Teilstückes entschärft werden.

(wird fortgesetzt)

## Wie lange währt ein Fahrradleben?

*Gedanken über Fahrradkeller und deren verblichenen Insassen*

Die Lüfte sind lau und die Herzen sind frei! Überall sieht man funktionierende, sich munter bewegende Fahrräder - dort ein neues Mountainbike, die gelben Magura-Bremsen stechen förmlich ins Auge, hier dreht einer mit seiner Rennmaschine ein paar Runden durch den Großen Garten, das Velo blitzt, daß man vermutet, dieser Rennsportfreund verbringt mindestens ebenso viel Zeit mit Putzen wie mit Radfahren. Doch daß ist nicht die ganze Wahrheit. Die von lichten Sonnenstrahlen umgebenen Pulks frohgemuter Cyclisten täuschen darüber hinweg, daß es Orte gibt, wo es dem Radfreund fürchterlich graut, wo ein Fahrrad seines Lebens nicht mehr sicher ist. Hier sträubt sich die Tastatur und die Festplatte beginnt sich zu deformieren, denn dieser gar unheimliche Ort wird, leise und mit scheuen Blicken von leidgeprüften Radfahrern FAHRRADKELLER genannt.

Welch Schrecken wird bei diesem Worte wach, welch unfäßbare Ängste um unser Velo entsinnen wir uns, ausgestanden zu haben! Jedoch - betreten wir einmal eine dieser Endstationen unschuldiger Zweiräder. Muffige, kühle Luft schlägt uns entgegen, hier könnte sich wahrlich Ritter Kahlbutz' Fahrrad befinden, so gruftartig mutet dieser Ort an. Da hängen sie auch - wie lange schon? - hängen einfach so da, das es einem das Herz zusammenkrampft. Treten wir näher und betrachten diese einst so stolz gekauften Muskelmaschinen, die ihrem Besitzer treu und klaglos bei Wind und Wetter dienen. Bei einem fehlt das Hinterrad, es war kaputt, wurde ausgebaut und nie ersetzt. Eine millimeterdicke Staubschicht zielt fast alle Räder, auf

fast keinem Reifen ist Luft drauf. Da liegt gar ein zerbeulter Rahmen, das Vorderrad ist noch drin, deformiert wie ein Kartoffelchip. Das Auge gleitet über fast schon historisch zu nennende Steuerkopfschilder, bleibt kurz an einer völlig verrosteten Stahlfelge hängen und wird kurz darauf durch den Anblick zweier fahruntüchtiger Supermarkt-Sonderangebotsfahrräder beleidigt. Unser Begleiter erzählt hinter vorgehaltener Hand von verschwundenen Teilen am Fahrrad, von gelösten Schnellspannern und gekappten Bremsbowdenzügen, er warnt uns eindringlich, unser Fahrrad, so man es weiterhin in gutem Zustande wissen will, auch nur eine einzige Nacht diesem Fahrradkeller zu überantworten.

Wir verlassen den Keller, dessen Wände, könnten sie sprechen, manch schreckliches Fahrradgeschicksal zu schildern wußten, in einer merkwürdig melancholischen Stimmung. Das Tageslicht blendet uns. Später, als wir vor einem Fahrradgeschäft zukünftige Fahrradbesitzer mit einem eilfertigen Händler vor einem fabrikneuen Velo debattieren sehen, kommt uns unser Besuch des Fahrradkellers wie ein ferner Alptraum vor, fast schon gar nicht mehr wahr. Was wird dereinst unserem Fahrrad widerfahren? Werden unsere Enkel noch damit fahren, stolz auf ihre Großeltern, die dereinst so ein gutes Fahrrad kauften? Wird es ein ebenso unruhliches Ende in einem Fahrradkeller nehmen wie so viele vor ihm? Wird es sich, in Einzelteilen, an anderen Fahrrädern wiederfinden und so langsam im großen Meer der Zweiräder aufgehen?

Daniel



*Wißt Ihr, warum ein Zweisitzer "Tandem" heißt? Ganz einfach - wenn der hinten tritt und der vorne bremst, dann "tan dem" hinteren die Füße weh! Jedoch, Scherz beiseite, ein Tandem ist wirklich eine feine Sache, wie ich seit dem letzten Wochenende nun aus Erfahrung berichten kann. Das gute, von einem Fahrradhändler gegen entsprechenden Obulus entliehene Stück hatte zwar nur eine Dreigangnabe und war aufgrund der Rahmenkonstruktion (vorn und hinten tiefer Durchstieg) etwas schwabbelig - trotzdem überholten wir auf dem Elbradweg nahezu jeden Einzelradfahrer. Ein Tandem ist DIE Lösung für alle Probleme, die sich bei zwei Fahrern unterschiedlicher Kondition ergeben, die gemeinsame Radtour wird so zum Genuß und zum Gemeinschaftserlebnis. Also - Händler ausbaldornen und 'rauf aufs Tandem!*

## Herzliche Einladung

zur Pilgerfahrt vom 9.6. bis 13.6.96 nach Erfurt zur Ökumenischen Versammlung (13.-16.6.96). Alle, die nicht so viel Zeit zur Verfügung haben, um am Pilgerweg vom 2.6.96 teilzunehmen, aber doch etwas Einstimmung auf die Erfurter Tage haben möchten, sind herzlich eingeladen in 5 vertraglichen Tagesetappen (im Mittel ca. 50 km) mit dem Fahrrad von Dresden nach Erfurt zu fahren. Start ist am 9.6.96 im Rahmen des 8. Dresdner Radfartages. Die konkrete Streckenführung ist noch nicht festgelegt, sie kann von den Teilnehmern selbst mitbestimmt werden. Gedacht ist z.B. an das mitteldeut-

sche Industriegebiet (Borna, Espenhein, Altenburg). Sicher erinnert sich mancher noch an "1,- Mark für Espenhein". Neben dem Fahren soll ausgiebige Ruhe- oder Gesprächszeit sein, und vielleicht gibt es in den Etappenorten oder unterwegs auch etwas Konkretes zu tun.

Übernachtung im eigenen Zelt oder auch komfortabler Auf Quartiersuche gehen wir, wenn etwa klar ist, wieviele teilnehmen. Bitte meldet Euch bei Wolfgang Schütze, Tel. 0351/826 2509 oder in der ADFC-Geschäftsstelle.

## Neue Stadtbahn in Dresden

In Dresden hat ein neues Kapitel der Straßenbahn begonnen lang ersehnt, ist der erste Niederflur-Stadtbahnwagen Anfang April in den Liniendienst gegangen. Gratulation an die DVB und alle, die sich dafür eingesetzt haben!

Auch Radfahrer profitieren von der stufenlosen Einstiegsmöglichkeit, das bisherige "Hineinheben" der Räder entfällt, wenn man das Mitnahmeangebot der DVB nutzen will. Tobias Nähring vom ADFC hat es ausprobiert: "Man kommt ganz bequem hinein. Natürlich kann es eng werden, wenn die Bahn voll ist. Mir ist aufgefallen, daß man in diesem Fall irgendwie allen im Wege steht, denn die Eingänge sind ja nicht mehr am Wagenende, wo man das Rad einfach anlehnen konnte." Wir konnten das noch nicht überprüfen.

## 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.: Stadtsparkasse 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.