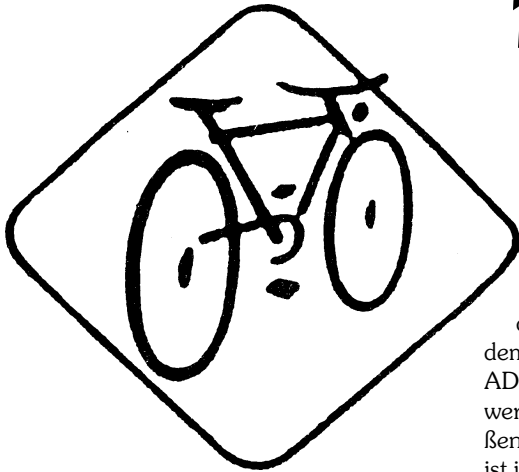


Juli / August 1997

10 Jahre IG Radverkehr



Einige Aktivitäten waren schon vor ausgegangen, aber trotzdem staunte die Öffentlichkeit, als am 2. Juli 1987 die IG Radverkehr Dresden als Fachgruppe der Gesellschaft für Natur und Umwelt beim Kulturbund der DDR und damit als erste offizielle verkehrsökologische Organisation der DDR gegründet wurde. Mit viel Engagement wurden die vielfältigsten Aufgaben angepackt: Verkehrsplanung, Pressearbeit, Ausstellungen,

Behördenkontakte, Radwegebau mit eigenen Werkzeugen usw.

Nach kleinen Teilerfolgen kamen die wirklichen Verbesserungen allerdings erst mit der politischen Wende und dem Hineinwachsen in den bundesweiten ADFC. Vieles konnte unterdessen erreicht werden: die Fahrradmitnahme in allen Straßenbahnen und Bussen rund um die Uhr ist in Deutschland einmalig und beispielgebend. Die Durchfahrten am Postplatz, Hauptbahnhof, Schillerplatz und im Großen Garten erforderten jahrelanges zähes Ringen mit den verschiedenen Entscheidungsträgern.

Vielleicht fehlte manchmal der nötige Biß um die Vision der Radtrassen durch Dresden umzusetzen. Manches von dem Erreichten ist heute auch schon wieder umstritten - Fortschritt ist relativ. Dennoch sind der seit 1988 begangene Dresdner Radfahrttag, viele praktische Verbesserungen, die AG Radverkehr im Rathaus, der

„Radverkehr“ – neue IG des Kulturbundes

Ab Juli wird zu den derzeit existierenden 17 Dresdner Fachgruppen und Interessengemeinschaften der Gesellschaft für Natur und Umwelt im Kulturbund eine weitere, die Interessengemeinschaft „Radverkehr“, angehören. Die Bundesfreunde wollen das Radfahren als energieökonomische umweltbewusste und gesundheitsfördernde Fortbewegungsart verstärkt propagieren und gleichzeitig einen eigenen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Radfahrer in Dresden leisten, so z. B. durch Arbeitseinsätze an Radwegen und vieles andere mehr. Die Interessengemeinschaft „Radverkehr“ konstituiert sich am Donnerstag, dem 2. Juli 1987, 19 Uhr. Radfahrer, die an einer Mitarbeit interessiert sind, können sich im Internat der Hochschule für Verkehrswesen, Zimmer 275, Gutzkowstraße 29 bis 33, einfinden.

30.06.87 SZ

Das Fahrrad in der Großstadt

Jüngste Kulturbundgruppe: IG „Radverkehr“ SZ,

17.07.87

38 Radfahrer fanden sich zur Gründung ihrer Interessengemeinschaft in der Hochschule für Verkehrswesen ein. Zu Beginn der Veranstaltung erläuterte Dr. Belau, Mitglied des Stadtvorstandes, die Ziele der Gesellschaft für Natur und Umwelt. Anschließend legten Ralf Kukula und Ingo Krüger das Anliegen dieser Interessengemeinschaft dar. Die Mitglieder wollen durch Vorbildwirkung und eine breitere Öffentlichkeitsarbeit diese umweltbewusste und energieökonomische Fortbewegungsart verstärkt propagieren und durch vielfältige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Radfahrer beitragen. Die sechs Arbeitsgruppen verdeutlichen das vielschichtige Spektrum dieser Interessengemeinschaft.

Während sich eine Gruppe vorwiegend der Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt widmet, werden die Bundesfreunde der AG „Öffentlichkeitsarbeit“ Ausstellungen und Podiumsgespräche vorbereiten, wobei nicht zuletzt die gesundheitsfördernde Wirkung dieser aktiven Fortbewegungsart, insbesondere bei der Bekämpfung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, eine Rolle spielen wird. Dem Fahrrad als technischer Gegenstand gilt ebenso das Interesse wie der Erarbeitung einer Radwanderkarte. Arbeitseinsätze zur Verbesserung des Radwegnetzes werden ebenfalls auf dem Programm stehen. Auftakt der IG-Veranstaltungen wird im September eine gemeinsame Radwanderung sein.

G. Hecht

Fahrradstadtplan und der boomende Elberadweg Bausteine auf dem Weg zu einer menschengerechten, lebendigen Verkehrsgestaltung in unserer Heimatstadt. Pünktlich zum Geburtstag wird die neue radfahrerfreundliche StVO beschlossen. Für unzählige ist der ADFC Dresden zum kompetenten Ansprechpartner geworden. Und viele haben dazu beigetragen, daß er auch heute die RadfahrerInnen-Lobby Nummer 1 im Osten Deutschlands ist.

Herzlichen Glückwunsch!

Rückblick eines Gründungsmitgliedes



Die Ausstellung „Das Auto – Fluch oder Segen?“ war quasi die Initialzündung für die Gründung der IG Radverkehr

Die IG Radverkehr wird 10 Jahre alt. Wer hätte 1987, als sich Ralf Kukula, Ingo Krüger und ich beim Dresdner Kulturbundvorsitzenden, Herrn Wiesner, zum Gespräch anmeldeten, um eine selbst für diese Massenorganisation exotische neue Interessengemeinschaft zu gründen, gedacht, daß diese IG nach 10 Jahren mit fast unveränderter Zielstellung immer noch existieren würde? Aber wer auch hätte damals an einen Dachverband mit Namen ADFC, ein Büro in einem Umweltzentrum, hauptamtliche Angestellte, ein eigenes Informationsblatt oder gar eine e-mail-Adresse adfc-dd@geocities.com gedacht?

Ich war damals 24, fertig mit dem Studium und hatte das Gefühl, irgendetwas muß neben der Arbeit noch passieren. Irgendwie mußte auch in diesem Land ein kritisches politisches Engagement möglich sein, das dem Land, aber nicht dem System nützte. Von allen dafür in Frage kommenden Themen lag mir der Umweltschutz am nächsten. Und als ich von Ralf Kukula über die Ausstellung „Das Auto – Fluch oder Segen“ in der Kreuzkirche erfuhr und über die Idee, eine zweite folgen zu lassen, die sich dem Radverkehr als alternative Verkehrsart widmen sollte, hatte ich als leidenschaftlicher Radfahrer das Gefühl, das Richtige gefunden zu haben.

Wir begannen schon am Jahresanfang 1987 mit der Konzeption. Die Ausstellung sollte aber nicht unter dem Dach der Kirche entstehen, weil wir sie auch an anderen Standorten zeigen wollten. Wir brauchten also einen staatlichen „Träger“, und Ralf Kukula hatte die Idee mit dem Kulturbund.

Das Gespräch am 3. April 1987 im großbürgerlichen Arbeitszimmer in der herunter-

tergekommenen Villa auf der Kaitzer Str., in der der Kulturbund damals residierte, hinterließ bei mir den Eindruck, in eine kontrollierte Grauzone des DDR-Systems geraten zu sein, von der ich nicht wußte, war sie als Falle oder stillschweigend eingeräumter Freiraum gedacht. Wobei nur ein Freiraum in sehr engen Grenzen in Frage kam. Nicht ganz ausschließen wollte

ich damals für mich auch die Variante, daß unser sehr sicher agierender Gesprächspartner die politische Brisanz unseres Vorhabens vielleicht doch nicht erkannt haben könnte. Er ermunterte uns jedenfalls und wollte lediglich sichergestellt haben, daß wir nicht nach wenigen Monaten wieder aufhörten. Deshalb legte er besonderen Wert auf einen schriftlich fixierten Jahresarbeitsplan mit regelmäßigen Treffen. Eine Zeitungsnotiz reichte aus, um ungefähr 30 Personen zur Gründungsveranstaltung am 2. Juli in einen Seminarraum der Verkehrshochschule in der Gutzkowstr. zu locken.

Ralf Kukula hatte vorher verschiedene Themenvorschläge erarbeitet, die über die Ausstellung weit hinausgingen. Wir bildeten Arbeitsgruppen zu Verkehrspolitik, Öffentlichkeitsarbeit, Fahrradtechnik und Radtourismus. Und - das war das Wichtigste - es fanden sich sofort Gruppenleiter. Ich hatte das Gefühl, hier entstand eine Gemeinschaft, die mehr verband als die Vorliebe fürs Fahrrad. Das war für mich außerhalb der Kirche eine ungewöhnliche Erfahrung. Ich schrieb mich in die Liste für die AG Öffentlichkeitsarbeit ein, die unter Leitung von Jens Steckel in einem Studentenwohnheim der Hochschule für Verkehrswesen tagte, in einem Raum, in dem Woldecken als Raumteiler aufgehängt waren. Hier entwickelten wir ein erstes Faltblatt, einen Aufkleber und

versuchten uns mit Pressearbeit. Letztendlich reichte der Elan in dieser AG aber für eine dauerhaft erfolgreiche Arbeit nicht. Das lag auch an der zu geringen Kommunikation mit den anderen Arbeitsgruppen, vor allem mit der von Dr. Zweynert zu Verkehrspolitik, die damals am aktivsten und am größten war.

Dr. Zweynert hatte die Bedeutung der Kommunikation zwischen den IG-Mitgliedern früh erkannt und ein Zettelverteilungssystem eingerichtet, mit dessen Hilfe er aktuell ganz knapp wichtige Termine und Nachrichten übermittelte. Geschrieben waren die Zettel mit mechanischer Schreibmaschine unter Zuhilfenahme möglichst vieler Durchschlageblätter. Wer den neunten Durchschlag erhielt hatte mühe, noch alles lesen zu können.

Ich fand, daß man daraus ein gedrucktes monatliches Informationsblatt machen sollte... Aber die Gründung der SPEICHE ist eine andere Geschichte, die ich mir für deren zehnjähriges Jubiläum aufhebe.

Roman Rabe



Aller Fortschritt ist relativ: Übergabe des Fahrradständers der IG vor dem Fahrradhaus „Avanti“ in der Wallstraße. Hier befindet sich jetzt unser Infoladen „Fahrradpunkt“.

Aus der Geschichte der IG Radverkehr: die AG Verkehrskonzeption

Mir wurde auf der Gründungsver-sammlung der IG Radverkehr von Ralf Kukula, unserem ersten Leiter der IG, auf Zuruf die Leitung der Arbeitsgruppe „Verkehrskonzeption“ übertragen.

Wir trafen uns in den Wohnungen der Mitglieder, häufig bei Matthias Hinz in der Loschwitzer Straße.

Zunächst ging es darum, einige realisierbare Ziele zu formulieren: Zwei durchgehende Trassen quer durch Dresden (eine Nord-Süd- und eine Ost-West-Trasse, die heute noch nicht realisiert sind) und eine neue Trasse Gorbitz-Zentrum (1994 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen) wurden ausgearbeitet. Vom Elbradweg wurde noch nicht gesprochen, wir diskutierten ihn ausführlich als Körnerweg (besonders Hartmut Dressel und Werner Schmiedeke haben sich da ins Zeug gelegt) oder als Bestandteil der Nord-Süd-Trasse im Bereich der Marienbrücke.

Eine Vorleistung hatte die Stadtverwaltung (sozusagen als Einstieg) mit der Öffnung der Augustusstraße erbracht, die bisher Einbahnstraße gewesen war.

Hauptkontrahent bei der Umwandlung von Einbahnstraßen war damals die Polizei, die die Radfahrer „diziplinieren“ wollte, heute ist es das Ordnungsamt, das mit Sicherheitsargumenten großzügige Lösungen verhindert. Wir haben damals viele Ortsbegehungen mit Herrn Kunath vom „Büro für Stadtverkehr“ gemacht. Ihm verdanken wir viele kleine Verbesserungen.

Neben den Einbahnstraßen waren Bordabsenkungen ein wichtiger Streitpunkt. Meistens scheiterten unsere Vorschläge an der fehlenden Baukapazität.

Wir beschäftigten uns damals auch mit dem Bau von Radverkehrsanlagen. Unsere erste große Aktivität war der Bau eines 100 m langen Stück Radwegs unter der Marienbrücke. Mehrere Tonnen Mischgut wurden verbaut. Herr Mebus vom Straßen- und Tiefbauamt (der die katastrophale materielle Situation in keiner Weise beschönigte und uns damals voll Stolz eine Maschine zeigte, die gegen in den „Westen“ gelieferte Pflastersteine eingetauscht worden war) stellte uns zwei Rüttelmaschinen zur Verfügung. Der Zustand dieser Maschinen war desolat. Die eine ging nicht, die andere konnte nur mit Hilfsmitteln (Stricke) in Gang gehalten werden, am Ende der Arbeit versagte sie vollends.

Die Fahrradproblematik in Dresden wurde dadurch sehr aufgewertet, daß Dr. Hunger nach seiner Promotion über Probleme des Radverkehrs Leiter des Büros für Stadtverkehr wurde. Ihm verdanken wir (aus Anlaß des 39. Jahrestages der Gründung der

DDR) die ersten 80 m Radstreifen in Dresden (am Körnerdenkmal).

Eine große Erleichterung für den Radverkehr konnte mit dem Durchgang am Ende der J.-W.-Goethe-Str. zur Wiener Straße geschaffen werden. Herr Kunath vom Büro für Stadtverkehr hatte eine Lösung mit rechtwinkligem Verlauf geplant, und ich hatte zugestimmt, um überhaupt etwas zu erreichen. Dank des Eingreifens von Wolfgang Schütze und Olaf Vogt wurde aber eine geradlinige Trassenführung durchgesetzt. Wir haben damals das Erdreich ausgehoben und auf Hänger verladen. Mit dieser Anlage wurde eine durchgehende Verbindung geschaffen, von der auch heute viel Gebrauch gemacht wird. Mit dieser Maßnahme wurde aber auch ein Vorschlag des ökologischen Arbeitskreises der Dresdner Kirchenbezirke aus dem Jahre 1986 realisiert, der auf der Ausstellung „Auto - Fluch oder Segen“ in der Kreuzkirche(!) veröffentlicht wurde. Wenn ich das erwähnt hätte, wäre das Vorhaben sicher kaum in Angriff genommen worden! Wir scheuten uns auch nicht, am

„Generalverkehrsplan“ zu kritisieren. In einer hitzig geführten Diskussion im Lichtof des Rathauses brachten wir gegenüber dem stellvertretenden Stadtarchitekten Lässig vor, daß es ein Skandal wäre, eine Staatsstraße durch ein Wohngebietszentrum (Nürnberger Ei) zu legen. Als letztes verzweifeltes Argument brachte Herr Lässig unter großem Gelächter eine Untertunnelung der Nürnberger Straße ins Spiel. Zum Glück wird die Stadtverwaltung durch Geldmangel heutzutage von solchen Lösungen abgehalten.

Gegen den Ausschluß des Radverkehrs auf der im Bau befindlichen Verlängerung der Nossener Brücke (jetzt Löbtauer Brücke) haben wir mit der „Kreuzigung des Fahrrades“ protestiert. Olaf Vogt wurde dabei der Polizei auffällig.

In der Arbeitsgruppe wurde auch eine monatlich erscheinende Information herausgegeben, es war der Vorläufer der „SPEICHE“. Ich habe sie mit einem ATARI-Computer geschrieben und gedruckt. Matthias Hinz lieferte das Druckerpapier.

Wie wiet wir unsere Aufgabe damals faßten, erhellt die Tatsache, daß ich im Dezember 1988 (lange bevor es die SED tat) zum Wahlkampf aufrief, ohne Widerspruch zu ernten. Es ist uns dann tatsächlich gelungen, den Radverkehr in den „Wahlveranstaltungen“ zu thematisieren. Es ging uns – ohne daß wir darüber gesprochen



Der Autor beim Radwegbau an der Marienbrücke

hätten – um mehr Demokratie und um den Schutz der Umwelt am Beispiel des Radverkehrs. So ist es kein Zufall, daß wir am Umwelttag 1989 unseren ersten Tag „der Radfahrer“ durchführten. Als ich damals am Elbufer eine kurze Ansprache hielt, fragte mich entsetzt ein Genosse der SED, ob ich den wirklich über Umweltprobleme sprechen wollte. Ingo Krüger, unser stellvertretender Vorsitzender hat den Termin „Tag der Radfahrer“ 1990 in „Radfahrttag“ umgewandelt, was die Sache wesentlich besser trifft.

Sogar einen Ball hat unsere Arbeitsgruppe 1988 organisiert. Es war wichtig, daß wir in Kontakt mit anderen an der Umwelt interessierten Bürgern kamen. Auf diese Weise lernte ich z.B. Dr. Polack, einen Vertreter der kirchlichen Umweltgruppe, und unseren Radfreund Dietrich Buschbeck kennen.

Abschließend möchte ich das Engagement und die absolute Verlässlichkeit der Aktiven hervorheben. Die Stasi hatte anscheinend unsere Aktivitäten nicht mitbekommen, jedenfalls sind keine Unterlagen diesbezüglich aufgefunden worden. Wir haben aber auch keinen Wert darauf gelegt, auffällig zu werden. Wenn wir unsere Informationen verschickten (etwa 50 Briefe) so haben wir diese niemals in einen sondern stets in mehrere Briefkästen gelegt...

Dr. Manfred Zweynert

Öffentlichkeitsarbeit in den ersten Jahren der IG Radverkehr



„Infostand“ auf der Sportmesse 1989

Mein Artikel soll keineswegs eine Chronologie der Entwicklung der Gruppe Öffentlichkeitsarbeit werden, vielmehr möchte ich einige interessante Episoden in Erinnerung rufen, die uns heute schon so erscheinen, als lägen sie mehrere Jahrzehnte zurück. Statt dessen ist dies jüngste Vergangenheit. Die Gruppe Öffentlichkeitsarbeit ist in den Anfängen der IG Radverkehr 1987 entstanden, um all das zu bewerkstelligen, was eben an die Öffentlichkeit sollte. Dazu gehörte die Organisation von Foren, die Ankündigung von Veranstaltungen in der Presse, Entwurf, Druck und Verteilung von Info- und Werbematerial und vieles mehr. Erinnert Ihr Euch an unsere Wanderausstellung „Grünes Licht dem Radverkehr“, die überall sehr erfolgreich einschlug, war sie doch eine sehr professionell gestaltete und kritische Fotoausstellung. In sehr kurzer Zeit hatte sie bereits im Zentralen Klub der Jugend, in der Hochschule für Verkehrswesen und im Hygienemuseum ein breites und interessiertes Publikum gefunden. Sie befaßte sich mit z. T. provokativen Themen „Mehr Radwege = mehr Radfahrer“, „Radfahrer auf Fußwegen“, „Pedalritter gegen Pferdestärken“. Als wahre Fundgrube für unsere Präsentation in der Öffentlichkeitsarbeit stellten sich die Plakate der IG Stadtökologie Berlin

heraus, mit denen wir seit 1989 mehrmals zusammenkamen. Das Grafikerhepaar Haak hatte es geschafft, interessante und für die DDR manch aufmüpfige Plakatmotive zu entwerfen und in größerer Stückzahl zu drucken. Wir übernahmen diese Plakate in Kommission und verkauften Sie unter den Dresdner Sympathisanten. Das brachte uns einige zusätzliche Märker in die Kasse und präsentierte die Interessengemeinschaft sehr ansprechend. Welche unkonventionellen „Verkaufsstände“ wir hierbei wählten, zeigt ein Foto von der Sportmesse 1989:

Da sind mir die Mühen für jede Seite vervielfältigtes Papier in Erinnerung geblieben. Da mußten die Rechner und ausgelaugten Drucker der Hochschule für Verkehrswesen nachts um 1 Uhr erhalten, um Programme und Faltblätter zu drucken.

Ich erinnere an unsere Arbeitseinsätze an der Bautzener Straße unterhalb der Mordgrundbrücke. Dort reinigten wir den stadteinwärts führenden Radweg, besser gesagt, wir legten ihn frei, denn er war bis zu 50 cm dick von Erde, Wurzeln, Unrat und Laub bedeckt. Im Nachhinein betrachtet arbeiteten wir dort recht heroisch: Wir mußten die gesamte Zeit den Zweitaktermief einatmen, den die Trabbis bei ihrer Anstrengung, den Berg zu erklimmen, ausbliesen. Zwischen ihnen überquerten wir hastig mit vollbeladenen Schubkarren die Bautzener Straße, um den Bodenabtrag auf der anderen Straßenseite in den Mordgrund zu schütten. Das Ergebnis unserer winterlichen Arbeit war zwar recht beachtlich, immerhin 750 m Radweg legten wir frei, doch nicht von langer Dauer. Da wir mit unserem spärlichen Werkzeug nicht die halbe Dresdner Heide abgraben konnten, blieb natürlich eine viel zu steile Böschung stehen, die nach kurzer Zeit wie-

der auf den Radweg rutschte. Auch hatten die Stadtdirektion Straßenwesen und VEB Grünanlagen nicht die notwendigen Baumrückschnitte ausgeführt, so daß die Radfahrt auf dem freigelegten Weg immer noch ein Wagnis blieb. Immerhin verdienten wir mit dieser Arbeit gewaltige ein- und zweistellige Markbeträge, die erst nach Monaten und nach 10-maligem Besuch im VEB Grünanlagen Dresden ausgezahlt wurden. Allen nachträglichen Unkenrufen zu Trotz: Wir hatten viel Spaß dabei. In einer Nacht- und Nebelaktion betonierten wir in der Kesselsdorfer Straße vor die Felgenkiller - also die ca. 5 cm hohen Bordsteinkanten im Zuge des Radweges - Betonkeile. Damit wurde die Kanten entschärft und manch schwächliche DDR-Felge geschont. Gefragt haben wir niemanden, eine Erlaubnis hätten wir sowieso nicht bekommen. Dennoch, da sich die Tagesarbeit in der Arbeitsgruppe Öffentlichkeitsarbeit häufig wenig spektakulär darstellte, hatten wir bald große Probleme, genügend Mitglieder der IG für diese Tätigkeiten zu interessieren. Schließlich hörte die Arbeitsgruppe im Mai 1989 auf, als eigenständige Gruppe zu existieren. Die anderen bestehenden Gruppen übernahmen diese Funktionen mit. Diesen Artikel schreibe ich als nunmehr schon seit 6 Jahren Außenstehender, da ich aus beruflichen Gründen 1991 nach Berlin umzog. An die gemeinsame Zeit denke ich dennoch sehr gern zurück.

Jens Steckel



Einer unserer ersten Aufkleber

Ein Alp-traum wird wahr

Als sich nach der Währungsunion nicht nur die Radfahrer ihre Wunschträume erfüllen konnten, sondern auch viele Autofahrer, (die endlich ein „richtiges“ Auto fahren wollten), wuchs mit der Anzahl der Gebrauchtwagen märkte auch der Menge der Pkws auf Dresdner Straßen, (und mit ihnen die Häufigkeit und Länge der Staus), was den Ruf nach größeren und besseren Straßen immer lauter werden ließ. Angesichts dessen wollten wir auf die Folgen der sich anbahnenden Entwicklung aufmerksam machen.

In Zusammenarbeit mit dem Hygienemuseum holten wir Anfang '91 die Ausstellung „Alptraum Auto“ in unsere Stadt. Diese Foto-Ausstellung entstand 1986 aus Anlaß der hundertjährigen Erfindung des Automobils und zeigt kraß, wie das Auto während der letzten 40 Jahre unsere Lebensräume vereinnahmt, verunstaltet und verschmutzt hat.

Während in einigen westlichen Städten inzwischen eine Wende in der Verkehrspolitik eingeläutet wurde, stand uns nun die berufliche Verwirklichung unserer Straßenbauer bevor. Um nicht in Dresden dieselben Fehler Wirklichkeit werden zu lassen, wollten wir auf die Auswirkungen einer solche autofreundlichen Politik hinweisen und alternative Möglichkeiten anbieten.) Die Ausstellung hatte eine gute Resonanz, doch wie sich gezeigt hat, sahen sie nicht die richtigen Leute, sonst wären heute die Pläne zu A13 und Waldschlößchenbrücke längst vom Tisch, die Zuschüsse für die DVB kein Diskussionspunkt im Stadtparlament und Radwege nicht nur ein Abfallprodukt des Straßenbaus.

Jana Pleil

Es gab einmal ein Land,

in dem viele handwerklich begabte Menschen wohnten, denn im größten Teil des Landes waren Bauarbeiter und öfters auch Baumaterial rare Erscheinungen. Deshalb vermehrten die meisten ihr Wissen und wurden neben ihrem eigentlichen Beruf noch



Radwegebau unter der Marienbrücke (v.l.n.r. Gottfried Lobeck, Werner Schmiededecke und Hartmut Dressel)

Maurer, Fliesenleger, Maler und Tapezierer und einige wenige Straßenbauer. Obzwar diese wenigen lange über Sinn und Unsinn eines solchen Bauprojekts debattierten – denn haben Sie schon einmal von Autofahrern gehört, die ein Stück Straße aus lauter Gemeinwohl selbst gebaut haben? – entschlossen sie sich doch, einige Zeichen zu setzen, nämlich Radwegzeichen. Und wo lernt man am besten, natürlich in

der Praxis, so daß sie sich gleich an ein 40 m langes Wegstück wagten. Sie hackten, schaufelten und karrten an einigen Feierabenden und Wochenenden. Auf diese Weise entstanden ca. 100 m Radweg in Dresden, die von den radelnden Mitmenschen dankbar genutzt wurden.

Nachdem der große Geldregen über das Land gekommen war, legten die Radler ihre Schaufeln nieder und ließen rechtmäßige Straßenbauer ans Werk, und da sie nicht gestorben sind, radeln sie noch heut.

Jana Pleil



Jana Pleil (Mitte) unter den „Postradlern“, 1989 anlässlich eines Philatelisten-kongresses (v.l.n.r. Karsten Preuß, Ulrike Zweynert, Jana Pleil, Olaf Voigt, Matthias Hinz, Wolfgang Schütze)

Speiche

Informationen der IG Radverkehr, Ortsgruppe des ADFC, Landesverband Sachsen e.V. im Umweltzentrum Dresden, Schützengasse 16, 01067 Dresden
email: michael.strey@sz-online.de
<http://www.geocities.com/RainForest/3966/>

verantwortlich i. S. d. P. G.: Michael Strey

Redaktion & Vertrieb: M. Strey, M. Haase, D. Rohark, J. Meusel, N. Landsberg, U. Hultsch

Erscheinen: monatlich

Preis: siehe GRÜNHORN-Impressum (für ADFC-Mitgl. Jahresabo DM 15,-)

Bankverbindung:

Kto-Nr. 343 05 1659, Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 551 42), ADFC Dresden

Redaktionsschluß:

jeweils der 4. Montag im Monat.

Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Nachdruck unter Angabe der Quelle erwünscht.

(Unerwünschte) Schweizer in Dresden

Es fing damit an, daß ich im Sommer 1988 ein „Katzenauge“ fand, ein beschädigtes zwar, aber immerhin. Es lag in einer Züricher Straßenbahn und weckte, halb zerrissen, wie es war, mein Interesse. Natürlich war das klein richtige Katzenauge, das einem Tier oder einem Fahrrad herausgefallen war, sondern ein papiernes. Nähere Besichtigung zeigte: Das war das Mitteilungsblatt von Züricher Radfreunden, das alle drei Wochen erschien.

Ich steckte das Katzenauge zunächst ein, überlegte dann aber zu Hause in Dresden: Zu den Leuten sollte die IG Radverkehr Kontakt aufnehmen, um von ihren Erfahrungen zu profitieren. Also ein Brief an die Redaktion - vorsichtshalber mit der Rahmenstory, ich hätte das Katzenauge irgendwo zwischen Stuttgart und Dresden in der Eisenbahn gefunden. Denn legalerweise durfte ich mit meinem DDR-Paß nicht in die Schweiz fahren, weil ich ihn nur großzügigerweise wegen des 75. Geburtstags eines Onkels erhalten hatte. und

ich tat sicher gut daran, denn nach der Wende erfuhren wir, das alle Auslandspost von einer speziellen STASI-Abteilung kontrolliert worden war. (Auf meine Akte bin ich schon gespannt!) Offenbar wurde mein Brief für harmlos gehalten – oder in die Gruppe „beobachtenswert – mal sehen, was das noch wird“ eingestuft. Jedenfalls bekam ich freundliche Antwort, und bald entwickelte sich ein regelmäßiger Austausch: Die Speiche flog nach Zürich, und uns leuchtete alle drei Wochen ein Katzenauge aus dem Briefkasten entgegen. Über's Jahresende keimte dann die Idee, wir sollten die Züricher Radfreunde nach Dresden einladen. Also angefragt, und tat-

sächlich: An die 15 Schweizer Radler wollten gern kommen. Mit Eifer stellten wir ein schönes Programm zusammen und organisierten die Unterkünfte bei allen unseren Leuten, die freie Betten anbieten konnten. Bei der totalen Überwachung von damals grenzt es fast an ein Wunder, daß uns niemand dazwischenfunke – oder wir galten als harmlose Spinner. Tatsächlich wollten wir damals mehrheitlich nicht weg (wie so viele), sondern wollten hier etwas verbessern helfen. Kann sein, daß das die STASI-Offiziere sogar mitbekommen hatten. Wer von den IGR-Leuten seine Akte schon kennt, sollte diesen Sachverhalt unbedingt mal aufklären und für die „Speiche“ aufschreiben.

Also irgendwann im Juli 89 war es so weit - unsere Schweizer Freunde trafen ein, und wir begannen mit einem zünftigen Picknick an den Elbwiesen. Ziemlich abhörsicher, wie mir klar war.

Unsere Themen waren auch nicht alle so, daß die STASI hätte mithören dürfen. Zum Beispiel alles, was mit den gezinkten Wahlen vom 7. Mai zusammenhing.

Dazu kam, daß für den traditionellen Schweizer mindestens Ostdeutschland fast terra incognita war, wie wir schnell merkten.

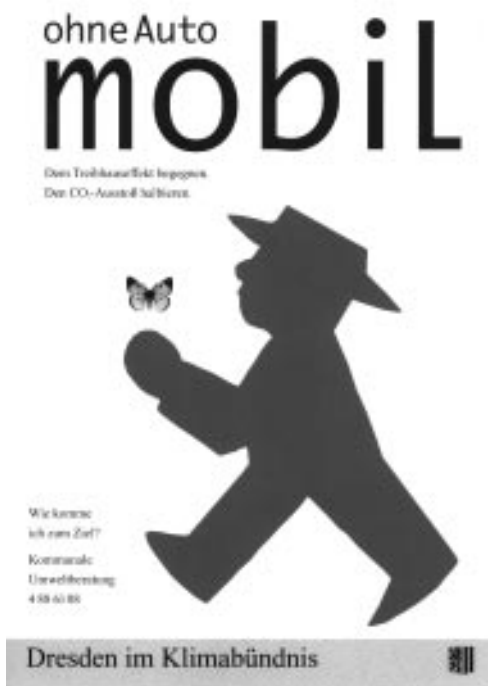
Am zweiten Tag zeigten wir erst zunächst mal die Dresdner Heide, weine gute Gelegenheit, sowohl unsere Landschaft wie auch Umweltprobleme nahezubringen. Auch hier hatten wir erhebliche Unterschiede gegenüber der offiziellen Propaganda zu vermerken.

Wie es in der Folge weiterging, müssen nun andere erzählen, da ich selber am dritten Tag verreiste: Ich hatte selbst gerade meine zweite Westreise genehmigt bekommen

– und welcher DDR-Bürger ließ sich das damals schon entgehen?

Ich möchte aber abschließend noch einen bezeichnenden Fakt erwähnen: Wir hatten versucht, beim „Stadtrat für internationale Beziehungen“ einen städtischen Empfang für unsere weitgereisten Gäste zu arrangieren. Und hatten in naiven Träumen Freude darüber erwartet, daß nun auch die Schweizer aufgrund unserer Bemühungen die DDR kennenlernen und vielleicht sogar anerkennen wollten. Aber weit gefehlt: Statt Jubel bekamen wir harsche Vorwürfe zu hören, daß wir uns erdreistet hatten, ohne vorherige Konsultation der zuständigen „Organe“ so etwas eigenmächtig in Gang zu setzen. Ja, so waren die Zeiten kurz vor der Wende. Die Betonköpfe saßen noch auf ihren Sesseln, aber bestraft wurden wir nicht, denn überall gäerte schon, und die Genossen waren unsicher geworden. Auch wenn weder wir noch sie die September-Ereignisse an der ungarischen Grenze voraussahen, die dann alles veränderten.

Werner Schmiedecke



11 Jahre später, zum Radfahrttag am 8. Juni 1997 leuchtete den Dresdner Radfahrern ein städtisches Plakat an der Rathausporte entgegen: Ohne Auto mobil, denn so mahnt das Ampelmännchen, Dresden ist eine Stadt im Klimabündnis!

Wie ging es weiter zwischen Züricher und Dresdner Velofreunden?

Besser als im Rathaus erging es uns beim damaligen Kulturbund. Weil die IG Rad eine Gliederung des Kulturbundes war, durften wir in das vornehme Lingnerschloß, wo der ebenso vornehme „Dresdner Klub der Intelligenz“ residierte, und wir veranstalteten dort einen anregenden Gesprächsabend. Vielleicht verspürten manche Besucher damals schon die Abenddämmerung des real existierenden Sozialismus.

Da wir in unserer Provinzialität unsere Züricher Gäste mit trainierten Alpinisten verwechselte hatten, muteten wir ihnen sehr anstrengende Radtouren zu, von denen sie abends total erschöpft zurückkehrten, so daß wir um ihre Gesundheit bangen mußten. Deshalb wurde am 18. Juli eine kurze Radwanderung zur Heidenschanze mit Erleichterung begrüßt. Dort nutzte Manfred Zweynert die Gelegenheit, an den 125. Geburtstag von Ricarda Huch zu erinnern, die immerhin in Zürich studiert und promoviert hatte. Unsere Gäste aus der Schweiz staunten nicht schlecht über die literarische Beflissenheit der Dresdner IG Rad - ein bis heute von Manfred Zweynert hochgehaltenes Markenzeichen.

Die Kontakte nach Zürich gestalteten sich so freundschaftlich, daß ich mit Frau und Sohn Ende September 1989 eine „Westreise“ zu einem unerlaubten Abstecher in die Schweiz nutzte. Dort verfolgten wir am Fernseher die Dresdner Hauptbahnhofereignisse. Etwas bang traten wir die Rückreise an, zumal wir unser Visum um drei Tage überschritten hatten. Aber die verunsicherten Grenzer beachteten es nicht. Bei der abendlichen Ankunft am 8. Oktober sahen wir am Hauptbahnhof Mannschaftswagen zur Prager Straße fahren. Nachts klingelte unser Fahrradfreund Jörg Naumann an der Haustür und rief: „Heute haben wir gewonnen.“ Die „Gruppe der 20“ war soeben auf der Prager Straße geboren worden.

Dann überschlugen sich bekanntlich die Ereignisse...

Die Euphorie war groß, als wir mit unseren Fahrrädern – das erste „Westgeld“ in der Tasche und von der IG Velo gastfreundlich geleitet, in die Züricher City eintauchten und in der rot-grünen Stadt den real existierenden Kapitalismus studierten (und genossen): auf vorzüglichen Radwegen, in der schaurigen Drogenszene, im glasklaren Zürichsee, vor phantastischen Müslischüsseln, im gast- und bürgerfreundlichen Rathaus... Die Ausflüge nach Schaffhausen, auf dem Rhein, nach Luzern, auf den Pilatus taten ihr Übriges, so daß es mich auch heute nicht wundert, daß die Abschieds- und Dankrede unseres Dresdner „Delegationsleiters“ Wolfgang Schütze historische und literarische Qualität hatte; man hätte sie aufschreiben müssen – im Katzenauge (das sich inzwischen leider für immer geschlossen hat).

Danach gewöhnten wir uns alsbald an die neue Reisefreiheit; neue Reiseziele lockten, aber einige Kontakte sind geblieben. Unser Züricher Freund und Veteran Hans Hüttner schenkte der Dresdner IG Rad sein original Schweizer Militär-Fahrrad – stabil, (kampf-)erprobt, unverwüstlich. Es steht in Dresden und harret einer neuen, sinnvollen und friedlichen Aufgabe; die IG Rad im Dresdner ADFC stellt das Rad unentgeltlich für einen (schwergewichtigen) Mitarbeiter des Dresdner Stadtplanungsamtes als Dienstfahrrad zur Verfügung – zur Entlastung des Stadthaushaltes und als Zeichen der guten Zusammenarbeit in der Koordinierungsgruppe Radverkehr, deren Erfolge der Oberbürgermeister unlängst zum Radfahrtag gewürdigt hat. Möge das Stadtplanungsamt diese Zeichen annehmen – und alsbald für Züricher Fahrradstandard auf Dresdens Straßen sorgen.

Dietrich Buschbeck

...und nächstes Jahr sehen wir uns in Hamburg!

Rückblick auf den 9. Dresdener Radfahrtag

Die langjährige Wettervorhersage „Am Radfahrtag regnet's“ traf diesmal nicht zu, aber so heiß hätte es ja nun nicht gleich sein müssen wie am 8. Juni zum 9. Dresdener Radfahrtag. Hatten unsere Gäste aus Hamburg etwa diesmal besseres Wetter „mitgebracht“? Zumindest waren sie die mit Sicherheit am weitesten geradelten Teilnehmer der Fahrraddemo zum Radfahrtag, in acht Tagen hatten sie die Strecke Hamburg - Dresden bewältigt, Freitag nachmittag konnten wir sie in Radebeul am Karl-May-Museum begrüßen. Die Anwesenheit der radelnden Repräsentanten unserer

penbekenntnisse zu geben – als etwas anderes konnte der Redebeitrag unseres Oberbürgermeisters wirklich nicht gewertet werden. Umstritten auch die Anmerkung des Hamburger ADFC-Vorsitzenden ob der Nachahmenswürdigkeit der Dresdner Fahrradstraße in der Alaunstraße. Hat Hamburg, haben Hamburger Radfahrer so etwas tatsächlich verdient? Nach der Kundgebung rollten etwa 180 Radfahrer beiderlei Geschlechts auf einem leider etwas zu langem Korso zum Pieschener Hafenfest, und hätten uns (und die anwesenden Passanten) nicht Wolfgangs munteren Sprü-



Die traditionelle Kundgebung vor dem Rathaus beim Radfahrtag '97

Partnerstadt wurde dann abends im Ladencafe AHA lautstark gefeiert, ein sonnabendlicher Grillabend unseres Landesvorsitzenden diente dann zur Vertiefung der partnerschaftlichen Beziehungen. Leider wurde der sonst gelungene Erfahrungsaustausch beider befreundeter ADFC - Ortsgruppen durch die Bekanntschaft mit dem original denkmalgeschützten Dresdner Museums - Kopfsteinpflaster etwas getrübt, so daß auch die DVB von der Anwesenheit der Hamburger profitierte. Immerhin war Sonntag der erste Schrecken einer Durchquerung Dresdens mit beladenem Rade so weit abgeklungen, das die Ansprache vor dem Rathaus und die anschließende Fahrraddemo durch hanseatische Redebeiträge und Räder bereichert wurden. Nicht nur, das Hamburg weniger Pflaster und mehr ADFC - Mitglieder hat (ca. 4000), auch in Sachen Radverkehrsförderung scheint es dort zuweilen mehr als nur Lip-

che erheitert, so hätten noch mehr Leute den Kampf mit dem Pflaster und der Hitze aufgegeben... Die geführte Radtour nach Moritzburg mit 12 Teilnehmern wurde im Handstreich zur Geburtstagsfeier erklärt, da ein junges Mädchen zum Geburtstag ein Fahrrad bekommen hatte und ihr Gefährt mitsamt ihren zahlreichen Gefährtinnen auch sofort ausprobieren wollte. Dresden wurde schließlich wohlbehalten und stilecht über grobes Schlackepflaster (Stichwort: Waldmax) erreicht. Über die Geschehnisse zum Literarischen Abend im Cafe Donnersberg aber vermag der Autor nicht mehr zu berichten, da ihn an dieser Stelle die Kräfte verließen... Aber keine Angst, nächstes Jahr ist wieder Radfahrtag! Und zum Gegenbesuch in Hamburg sind wir herzlich eingeladen!

dr

Juli

Dienstag 1.

8.30 Schillergarten
Senioren-Radwanderung nach
Dohna (30 km)

Mittwoch 2.

19.00 Umweltzentrum
Offenes Treffen der Ortsgruppe

Samstag 5.

16.00 Listplatz, Gaststätte
„Zum alten Fährhaus“,
Fährstr. 20.
Jubiläumspartie „10 Jahre IG
Radverkehr Dresden“

Sonntag 6.

9.00 Bf Dresden-Mitte
Radtour des RFV Weinböhla
zum Lips Tullian Felsen im
Tharandter Wald (50 km)
9.00 Radeberg, Stadion
Schillerstr.
Radwanderung des RTV
Radeberg durch die Dresdner
Heide (50 km)
10.00 Dresden Hbf, Bst.3
Mit Rad und Bahn ins
Oberlausitzer Bergland (Weifa,
Schirgiswalde, Crostau),
Radfahrt Neukirch - Neukirch
(40 km)

Mittwoch 9.

18.00 Nürnberger Ei
Treff zur Biergartentour, bei
Regen Radlerstammtisch im
Café im Uz

Sonntag 13.

9.00 Schillerplatz
Radtour durch die Dresdner
Heide (25 km)

Dienstag 15.

8.30 Olympia-Kino
Senioren-Radwanderung nach
Bannewitz (30 km)

Mittwoch 16.

19.00 Umweltzentrum
Aktiventreffen

Sonntag 20.

7.00 Klotzsche Langebrücker
Str.
Radtour des RFV Weinböhla
zum Schloß Neschwitz (75 km)

August

Sonntag 3.

10.00 Dresden Hbf, Bst.3
Mit Rad und Bahn zu Schlös-
sern und Burgen, Radfahrt
Burgstädt - Grimma (50 km)

Dienstag 5.
8.30 Postplatz
Senioren-Radwanderung nach
Pesterwitz (30 km)

Sonntag 10.

7.00 Klotzsche Langebrücker
Str.
Radtour des RFV Weinböhla
zum Spremberger See (130
km), Rückf. ab Spremberg
mit der Bahn
10.00 Kamenzer-/Ecke
Nordstr.
Radtour ins Seifersdorfer Tal
(45 km)

Montag 11.

18.00 Umweltzentrum
AG Radverkehrsplanung

Sonntag 17.

9.00 Klotzsche Langebrücker
Str.
Radtour des RFV Weinböhla in
die Laußnitzer Heide

Dienstag 19.

8.30 Belvedere
Senioren-Radwanderung nach
Radebeul / Wackerbarts Ruh
(30 km)

Sonntag 24.

7.00 Kurhaus Bühlau
Radtour des RFV Weinböhla
zum Rotstein in den
Königshainer Bergen (120 km),
Rückf. ab Löbau mit der Bahn

Sonntag 31.

8.00 Radeberg, Stadion
Schillerstr.
Radwanderung des RTV
Radeberg zum Pflanzengarten
Wehlen

September

Dienstag 2.

8.30 Albertplatz
Senioren-Radwanderung in die
Dresdner Heide (30 km)

Mittwoch 3.

19.00 Umweltzentrum
Offenes Treffen der Ortsgruppe

Sonntag 7.

Fahrt zum „Tag der Sachsen“
nach Plauen/Vogtl.
7.00 Bf Coswig
Radtour des RFV Weinböhla
zum Collberg bei Oschatz (95
km)

Mittwoch 10.

18.00 Nürnberger Ei
Treff zur Biergartentour, bei
Regen Stammtisch im Uz

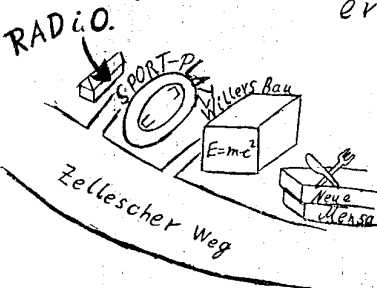
Der Plan zum Elbradweg...

ist da, jetzt schon in der 2. Auflage und viel schöner als der erste. Margit Nützel, Michael Haase und A. Schüler haben viele Stunden ganzer Arbeit geleistet, um ihn für euch fertigzustellen. Das zweiteilige Prachtstück kostet DM 5,- bzw. DM 4,- für ADFC-Mitglieder. Rabatt gibt es ab 10 und 50 Stück. Ihr könnt den Plan bei uns in der Geschäftsstelle, im Fahrradpunkt oder an einem unserer Infostände kaufen.



Rad i.O. auf Sendung!

Die Fahrradselbsthilfswerkstatt an der
TU ist jetzt auf folgender Sendefrequenz
erreichbar (am
Telephon einstellen)
0351/4634485
Dort erfahrt Ihr
unsere brandaktuellen
Öffnungszeiten!
(diese ändern sich
zu jedem neuen
Semester)



Öffnungszeiten

- Geschäftsstelle im Umweltzentrum, Schützengasse 16, 2. Stock: Mo 8-10 Uhr, Mi 15-19 Uhr
- „Fahrradpunkt“, Wallstraße 19/21, im Fahrradgeschäft „Avanti“: Mittwoch bis Freitag 14-17 Uhr.
- Fahrradbibliothek J. Meusel, Wilhelm-Franke-Str. 26: Mo, Mi, Fr 18.30-21 Uhr, möglichst nach Voranmeldung (Tel. 44 11 611)