

Juni 6/98

Braucht Dresden einen Radverkehrsbeauftragten – so wie Hannover?

von der Veranstaltung:
„Wege ins Verkehrsparadies – Fahrradstadt Dresden“

...unter diesem anspruchsvollen Titel hatte am 28. April das Haus der Kirche gemeinsam mit der ADFC-Ortsgruppe Dresden Siegmur Surrey, den Radverkehrsbeauftragten der Stadt Hannover und alle Interessierten in die Dreikönigskirche eingeladen.

Surrey nutzte die Gelegenheit, die Entwicklung des Radverkehrs in Hannover zu umreißen. So wurde der erste Radweg Deutschlands bereits im Jahre 1900 in Hannover angelegt. Ebenes Gelände und bis an die Innenstadt heranreichende Waldgebiete sind beste Voraussetzungen zum Radfahren. Ein Nebenprodukt des Schnellstraßenbaus der sechziger Jahre war die Ausweitung des Radwegbestandes. Schwerpunkt der letzten Jahre war deshalb, Lücken zu schließen, um zu einem durchgängigen Netz zu kommen. In Vorbereitung auf die EXPO 2000 wird auch kräftig in eine Verbesserung des Radverkehrsangebotes investiert.

So ist Hannover heute die Großstadt mit dem höchsten Radverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen, nämlich 20 %. Höhere Radverkehrsanteile haben beispielsweise die Städte Münster (35 %) und Erlangen (25 %). Das war nicht immer so: 1980 entsprach der Radverkehrsanteil in der Stadt Hannover mit 8 % genau dem heute in Dresden vorhandenen Radverkehrsanteil, 1990 lag er in Hannover schon bei 18 %.

Diese Entwicklung setzte trotz der günstigen Randbedingungen nicht von allein ein. Seit 1987 gibt es in Hannover einen beim Tiefbauamt angestellten Radverkehrsbeauftragten als Ansprechpartner für alle

Fragen zum Thema Radverkehr. Über seinen Tisch gehen **alle** Planungen von Straßenverkehrsanlagen, bei größeren wird die ADFC-Ortsgruppe mit hinzugezogen. Wird eine Planung vom Radverkehrsbeauftragten nicht unterschrieben, muß der strittige Punkt von den zuständigen Dezernten ausgehandelt werden.

Weiterhin leitet der Radverkehrsbeauftragte die monatlich tagende Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung, bestimmt die Umsetzungsreihenfolge der anstehenden Radverkehrsmaßnahmen und übernimmt deren Abstimmung mit den verschiedenen Ämtern, Verkehrsbetrieben etc., ist für Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Fahrrad zuständig, und so weiter.

Hauptaugenmerk wird bei der Arbeit auf die Sicherheit des Radverkehrs gerichtet, an zweiter Stelle kommt die Attraktivität. Dazu gehören die Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen, die Ausweisung von Velorouten, der Bau von Absenkungen und Abstellanlagen. Technisch veraltete Radwege werden erforderlichenfalls komplett umgebaut. An wichtigen Stellen sind diese dann bis zu drei Metern breit! Bei den gezeigten Dias war auffallend, daß selbst provisorische Radverkehrsmaßnahmen eine Qualität aufwiesen, die man sich andernorts selbst bei neuen, endgültigen Verkehrsanlagen nur wünschen kann... Interessant waren diese und die weiteren vorgestellten Fakten und Beispiele sowohl für die anwesenden Radfahrer, wie auch für die Vertreter der Ämter. Während das ebenfalls eingeladene Ordnungsamt keinen einzigen Vertreter schickte, waren, wie angefragt, für das Stadtplanungsamt Gerhard Ritscher (Abteilungsleiter Verkehrsplanung) und für das Straßen- und Tiefbauamt dessen Amtsleiter Reinhard Koettnitz zugegen. Beide hielten allerdings das in

Dresden praktizierte Modell – in jedem der drei Ämter ist einem Mitarbeiter der Radverkehr zugeordnet - für genauso geeignet, den Radverkehr zu befördern, wie das in Hannover mittels eines Radverkehrsbeauftragten geschieht.

Schon in der anschließenden Diskussion, welche sich wie üblich an ortskonkreten Beispielen festbiß, kamen Zweifel am Zutreffen dieser Behauptung auf. Sachzwänge gibt es überall, sie werden aber auch, wie demonstriert wurde, gern verwendet, um schlichte Versäumnisse zu kaschieren. So wurden vom ADFC drei Beispiele gezeigt, bei denen in der Planung offensichtlich Belange des Radverkehrs vergessen wurden. Eine auch noch so regelmäßig tagende Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung (AG Rad) kann sich nicht mit allen Planungen beschäftigen! Die Zweckmäßigkeit des Dresdner Modells wird vor allem vor dem Hintergrund fraglich, daß die recht produktive, sonst 3-wöchentlich tagende Dresdner AG Rad ohne nähere Angabe von Gründen seit dem 17. Februar (!) nicht mehr zusammengetroffen ist. Hier würde man sich auch in Dresden einen Radverkehrsbeauftragten wünschen, der für deren regelmäßiges Tagen verantwortlich ist und zugleich mit dem Radverkehrsnetz im Hinterkopf einen Blick auf alle Planungen wirft!

Einen Erfolg hatte die Veranstaltung schon: Inzwischen gibt es wieder einen Termin (der 6. Juni) für die AG Rad. Es entwickelt sich, das Radwesen...

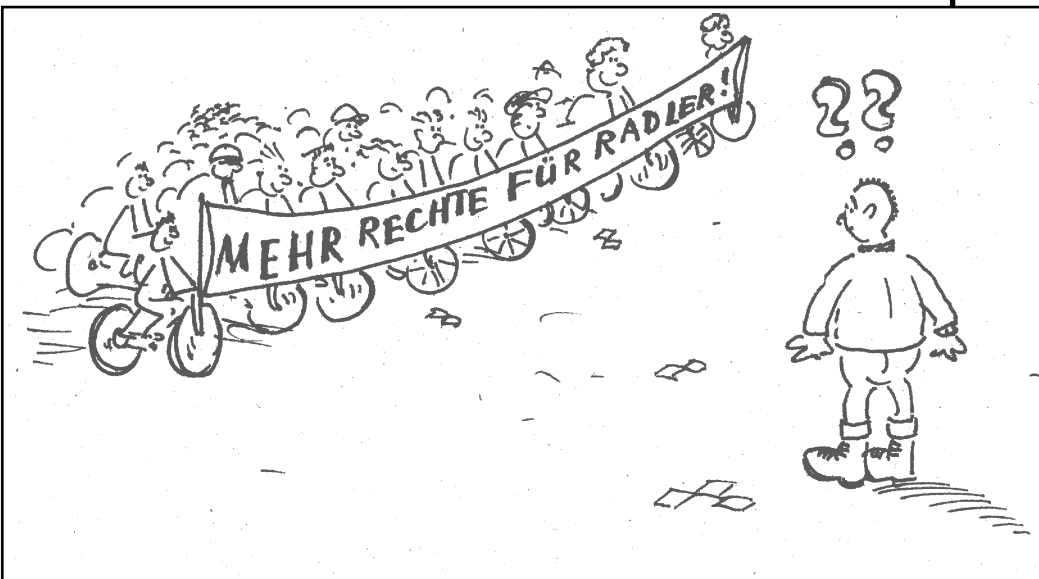
Albert Fink

Atomphysik für Radfahrer?

Critical Mass – Kritische Masse in der Kritik

Komisch, komisch: Nur rund die Hälfte aller Dresdner fahren mit dem Auto oder sind Autofahrer. Trotzdem herrscht sogar bei eingefleischten Radfahrern die Meinung vor „Es fahren ja alle mit dem Auto, ich gehöre zu einer kleinen Minderheit.“ Woran liegt das? Warum fehlt uns Nichtmotorisierten dieses „Wir-Gefühl“, das nahezu jeder Automobilist besitzt? Sind wir wirklich zu wenige – oder vielmehr in viele, kleine „unkritische Massen“ dividiert? Da ein paar Alltagsradler, dort die Radsportler, hier ein Fußgänger, da ein Bus... Dabei reichen

solchen Städten scheint die Menge der Radfahrer, trotz oder auch aufgrund fehlender Radwege, irgendwann einen kritischen Punkt überschritten zu haben, ab dem sich dann die positive Spirale entwickelte: Viele Räder geben sich gegenseitig Schutz, dominieren im Straßenraum – mehr Menschen werden zum Radfahren animiert – der Radfahreranteil am Verkehr steigt, usw. usf. Natürlich passiert so etwas nicht nur im Selbstlauf, so stammt z. B. die Idee der Fahrradstraße aus den Niederlanden, wurde verstärkt Öffentlichkeitsarbeit betrieben,



schon verhältnismäßig kleine Mengen Radfahrer aus, um vom Kraftverkehr gebührend beachtet zu werden, schwächeren Radfahrern wird gemeinsamer Schutz geboten, ein mitunter produktives Wir-Gefühl entsteht. Amerikanische Radfahrer haben daraus einen regelrechten Kult gemacht und veranstalten Massenfahrten nur um der puren Menge willen: Critical Mass-Fahrten sind freilich nicht unumstritten. Konflikte können sich zuspitzen, wenn etwa ungeduldige Autofahrer entnervt zu riskanten Überholmanövern ansetzen. Rufschädigung ist die nächste Gefahr; aus der Spontaneität und Flexibilität des Radfahrens wird in der öffentlichen Meinung schnell Chaotikum und Unberechenbarkeit. Vielleicht ist es da besser, wenn die Radfahrer-menge langsam, aber kontinuierlich schwillt, damit sich alle aneinander gewöhnen können, selbst in der Kolonne kurbeln will gelernt sein. Wie haben denn nun andere Städte einen hohen Radverkehrsanteil erreicht? Wundersamerweise sind dort weder gewaltige Radverkehrsanlagen noch die hypermodernsten Räder zu finden. In

Velorouten müssen ausgeschildert werden. Was passiert in Dresden? Wann wird bei uns die kritische Masse überschritten? Trifft man sich jeden Freitag zur Fahrraddemo auf der Petersburger Straße?

Info

Critical Mass – Kritische Masse – ist marxistische Dialektik pur: Ab einer gewissen Quantität von Radfahrern verändert sich deren Qualität, sie beherrschen den Straßenraum, Autofahrer müssen sich dem Radtempo anpassen. Was 1992 in San Francisco mit einer Handvoll Leute begann, findet inzwischen auch in London, Amsterdam, Boston und anderen Städten statt. Am 25. Juli 1997 waren in Frisco 6000 Leute auf dem Rad unterwegs, angeblich werden nun Radrouten errichtet, die Fahren befördern wieder Fahrräder. Kritiker hingegen sprechen von einem Rückschlag für die Fahrrad-Lobbyarbeit, von destruktiver Wut und weisen auf erfolgreichere Überzeugungsarbeit hin. /1/ /1/ Fakten aus: Radzeit, Nr. 4/97

im Unesco Kurier (1/98)
gelesen

„Mit Pedalkraft ins nächste Jahrtausend“

Laut, sperrig, Energiefresser, so charakterisiert Benoit Lambert das Auto. Es „galt lange Zeit als Symbol des wirtschaftlichen Wohlstandes“, wegen der „Gefahren für die Stabilität des weltweiten Ökosystems“ ist besonders die Ausrichtung der Verkehrspolitik auf das Auto zunehmend in die Kritik geraten. Also „sind die Befürworter des Fahrrades nun zur Offensive übergegangen“.

Als Vorteile des Fahrrades hebt Lambert hervor:

- es ist fünfzig mal leichter als Autos
- es ist flott, wendig, leise, gesund
- es trägt bei zu saubereren, weniger stressigen Städten
- es trägt bei zur Emanzipation der Frau,
- es trägt bei zur Wirtschaftsförderung, besonders in Entwicklungsländern
- es benötigt zu seiner Herstellung nur 1/100 der Rohstoff- und Energiemenge eines Autos
- Radfahren ist eine der sichersten Methoden um fit zu bleiben
- Beispiel Bogota: täglich werden mit Dreirädern 22000 Verkaufsstellen mit frischem Brot beliefert
- es hat den niedrigsten Energieverbrauch je Pkm, (selbst der Fußgänger schneidet schlechter ab, er braucht das dreibis vierfache)

es benötigt (z.B. in Großbritannien) 76- bis 230-mal weniger Straßenbaukosten

Einige Entwicklungsländer glauben allerdings noch, es sei modern, Auto zu fahren. Mir scheint, das ist die verkehrspolitische Parallele zu Ernst Heckels biogenetischer Grundregel. Weiter meine ich, daß sich leider noch eine starke Minderheit meiner Landsleute auf diesem Entwicklungsstand befindet.

Den Schluß des Aufsatzes möchte ich wieder zitieren.

Das Fahrrad wird „zum Symbol einer genügsamen Lebensweise, die den Bedingungen unserer Biosphäre angepaßt ist, und entspricht den gegenwärtigen Bemühungen einer wachsenden Anzahl von Stadtbewohnern, die Motorisierung einzudämmen.“

Es las, zitierte und kommentierte Reiner Hultsch

dr

39 Kilometer mit dem Rad die Zschopau entlang

Touristische Infrastruktur weiter verbessert – vieles über ABM geleistet

Um eine touristische Attraktion reicher ist seit Herbst vergangenen Jahres das mittlere Erzgebirge. Auf einer Länge von 39 Kilometern können Touristen dem Lauf der Zschopau auf einem neuen Radwanderweg folgen, und zwar auf der Strecke zwischen Falkenbach unweit von Thermalbad Wiesenbad und Hennersdorf am Fuß von Augustsburg. Unterwegs laden vier Schutzhütten, vier Orientierungstafeln und Bänke zum Verweilen ein. Geländer garantieren über weite Strecken eine sichere Fahrt. Von den Kosten trug die Bundesanstalt für Arbeit mit zehn Millionen Mark für ABM-Kräfte den Hauptanteil. Die am Weg liegenden 13 Kommunen beteiligten mit einem Eigenanteil von insgesamt 100 000 Mark. Der Weg läßt den Pedalritter spüren, daß er durch Gebirgsland führt. Denn insgesamt viermal empfehlen Schilder angesichts felsigen Terrains, lieber vom Drahtesel abzusteigen.

300 grün-weiße Zeichen mit dem mittlerweile bekannten stilisierten Radfahrer sowie dem Signet einer Burg weisen eindeutig den Weg, der stellenweise etwas vom Flußverlauf abweicht. Auf diesen „Umwegen“ wird der Radler aber mit herrlichen Blicken in das Zschopautal belohnt. Zahlreiche Anlieger stellten Flächen ihrer Grundstücke zur Verfügung, damit der Weg so gebaut werden konnte, wie er jetzt verläuft. Natürlich können ihn auch Fuß- und – im Winter – Skiwanderer nutzen.

An den Grenzen des Mittleren Erzgebirgskreises müssen sie keineswegs ihre Tour abbrechen. Denn in Richtung Zschopauquelle – 200 Meter vom Fichtelberghaus entfernt – auf dem Territorium des Kreises Annaberg wird an dem Weg genauso fleißig gearbeitet wie Richtung Mündung: durch die Kreise Freiberg, Mittweida und Döbeln.

Überall sind in den vergangenen Jahren bereits Teilabschnitte fertiggestellt worden, im nächsten Jahr soll die gesamte Strecke von 140 Kilometern Länge ausgebaut und beschildert sein.

Die am 15.10.97 eröffneten 39 Kilometer sind im Verlauf von drei Jahren im wesentlichen durch drei ABS-Gesellschaften mit insgesamt 421 Beschäftigten geschaffen worden. In bis zu elf Baubrigaden waren zeitweilig gleichzeitig 204 Arbeitskräfte vor Ort am Werk.

Die ursprünglich schon im Vorjahr geplante Übergabe verzögerte sich vor allem durch notwendige Sicherungsarbeiten im felsigen Gelände. Der Zschopautal-Rad-



wanderweg ist einer von zwölf derartigen Routen im Freistaat Sachsen, die in einer vom ADFC, den Landratsämtern und dem Wirtschaftsministerium gemeinsam erstellten Radwegekonzeption höchsten Stellenwert genießen. Zu ihnen gehören so bedeutende Routen wie der Elbetal-, der Muldental-, der Spree- und der Neißeradwanderweg. Aber auch „Quer durchs Vogtland“, „Salzstraße“ und der Elsterradweg sind Teile davon. Derzeit gibt es in Sachsen rund 2400 Kilometer Radwanderwege, in deren Ausbau seit 1990 etwa 235 Millionen Mark geflossen sind. Nach Angaben des Wirtschaftsministeriums in Dresden bleibt der Nachholebedarf im Freistaat groß. Zum Beispiel gäbe es nur an sieben Prozent der Bundesstraßen zwischen Vogtland und Oberlausitz Radwege, der Bundesdurchschnitt liegt vielmal höher (was bei der Qualität dieser Wege nicht unbedingt ein Vorzug sein muß – der Sätze). Langfristig sei der Ausbau des Radwanderwegernetzes auf 9000 Kilometer geplant, dabei sollen wenig genutzte Straßen, vorhandene Wegestücke sowie Waldwege einbezogen werden.

Zwischen Wolkenstein und Scharfenstein gibt es zwei Routen-Varianten.

Zum Verlauf des Zschopautal-Radwanderweges im Bereich des Mittleren Erzgebirgskreises ist in den örtlichen Fremdenverkehrsämtern, Anliegerkommunen sowie im Landratsamt Marienberg, Amt für Wirtschaftsförderung, kostenlos ein Faltblatt erhältlich, das auch Angaben zu Sehenswürdigkeiten entlang des Weges, zu Rast- und Einkehrmöglichkeiten sowie allgemeine Hinweise enthält. Außerdem ist im Euroverlag GmbH Cottbus eine spezielle Wander- und Freizeitkarte mit einer Übersicht über das gesamte markierte Wegesetz des Kreises erschienen.

Stellenanzeige für Auswanderer

Aufgrund der wachsenden Zahl weiblicher Tourenradler und unserer internationalen Kundschaft, suchen wir eine erfahrene deutsch- und englischsprachige **Fahrradmechanikerin**.

WAS HABEN WIR ZU BIETEN? Adventure Cycles ist NOT JUST ANOTHER BIKE SHOP. Wir verkaufen und finanzieren Fahrräder und Zubehör. Wir reparieren und reinigen Fahrräder, verleihen Fahrräder und komplette Ausrüstungen.

WAS UNS VON ANDEREN FAHRRADLÄDEN UNTERSCHIEDET: Profit ist nicht alles. Unser Anliegen ist es, das Radeln als gesunde, ökonomische und ökologische Fortbewegungsart zu fördern. Wir sind Unterstützer der neuseeländischen Fahrradbewegung und Mitglied der „Willing Workers on Organic Farms“ (WWOOF). Bei uns besteht die Gelegenheit WWOOFer zu werden, d.h. als Freiwilliger Helfer auf organischen Farmen für Verpflegung und Unterkunft zu arbeiten. Oft sind wir Anlaufpunkt für Fahrradfahrer und Reisende aus aller Welt, die ihre Tour durch Neuseeland hier beginnen. Aucklands Fahrradkuriere sind unsere Stammkunden. In unserem Shop arbeiten u.a. Schüler und Studenten, die mehr über Radpflege und -reparatur erfahren wollen.

Adventure Cycles, P.O. Box 91-296 Auckland 1030, New Zealand.

Phone/Fax: 00-64-9-309 42 11

E-mail: adventurecycles@xtra.co.nz.

Fragt nach Margaret oder Bruce. Sorry, aber wir sprechen nur englisch...

Adventure Cycles, NOT JUST ANOTHER BIKE SHOP - MORE A WAY OF LIFE

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, U. Hultsch

Erscheinen: monatlich

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

Bankverbindung:

Kto-Nr. 343 05 1659, Sparkasse 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.

Juni

Dienstag 2.

8.30 Bellevue

Senioren-Radwanderung des 1. RSV nach Radebeul (bis 12.00) (nur bei passendem Wetter)

Mittwoch 3.

19.00 Umweltzentrum
Offenes Treffen der Ortsgruppe

Freitag, 5.

10.00 - 18.00 Umweltzentrum
Fest zum „Tag der Umwelt“

Montag 8.

18.00 Neue Mensa (Bergstr./ Zellescher Weg)
Abendradeln / Biergartentour (10 - 15 km)

Montag 8.

19.30 Fahrradbibliothek Wilh.-Franke-Str. 26 (Meusel)
DIA-Vortrag: **Radwandern im Dreiländereck** (Österreich, Ungarn, Slowakei)

Freitag, 12.

18.30 Umweltzentrum
AG Verkehrsplanung

Sonnabend 13.

7. „Rund um Großhain“, **RTF** des RKB

Sonntag 14.

9.00 Bf Meißen
Radtour des RFV Weinböhla durch das Jahnatal / Bot.Gärten (80 km)

Dienstag 16.

8.30 Schillergarten
Senioren-Radwanderung des 1. RSV nach Pirna (bis 12.00) (nur bei passendem Wetter)

Mittwoch 17.

19.00 Umweltzentrum
Aktiventreffen

Sonntag 21.

10. Dresdner Radfahrtag
11.00 Kundgebung vor dem Rathaus, anschließend Demo

Montag 22.

18.00 Neue Mensa (Bergstr./ Zellescher Weg)
Abendradeln / Biergartentour (10 - 15 km)

Mittwoch 24.

19.00 Umweltzentrum
Mitgliederversammlung (Ergänzung der Gründungsversammlung)

Sonnabend 27.

8.00 Radrennbahn Heidenau
13. Heidenauer RFT

Sa 27. / So 28.

Elbhauptfest
ADFC-Stand in Loschwitz

Sonntag 28.

9.30 Haltepunkt Schmilka
Radtour des RFV Weinböhla zum Klic / Tschechien (80 km)

Juli

Mittwoch, 1.

19.00 Umweltzentrum
Offenes Treffen der Ortsgruppe

Dienstag 7.

8.30 Postplatz
Senioren-Radwanderung des 1. RSV auf Radwegen durch Dresden (nur bei passendem Wetter)

Sonntag 12.

10.00 Uhr Schloßplatz
Radtour nach Königstein (Elberadweg) - 30 km

Sonntag 12.

7.00 Klotzsche, Langebrücker Str.
Radtour des RFV Weinböhla nach Panschwitz-Kuckau (Kloster Marienstern) - 95 km

Montag 13.

18.00 Neue Mensa (Bergstr./ Zellescher Weg)
Abendradeln / Biergartentour (10 - 15 km)

Mittwoch 17.

19.00 Umweltzentrum
Aktiventreffen

Außerordentliche Mitgliederversammlung

am Mittwoch, dem 24.6.1998 um 19.00 Uhr im Umweltzentrum, Schützengasse 16.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Wahl des Versammlungsleiters und des Protokollführers
3. Änderung der Satzung, Paragraph 9, Absatz 3
4. Anträge der Mitglieder
5. Verschiedenes

Begründung des Satzungsänderungsantrags: Das Amtsgericht verlangt, daß die Zeitschrift namentlich genannt wird, in der die Mitglieder über Mitgliederversammlungen informiert werden. Der Entwurf des neuen Absatzes kann zwei Wochen vorher in der Geschäftsstelle eingesehen werden. Wir laden alle Mitglieder herzlich ein. Gäste sind ebenfalls willkommen.

Carmen

Liebe Speiche-Abonenten,

vor einigen Jahren wurde die monatliche Speiche mit dem ebenfalls monatlich erscheinenden Grünhorn in ein gemeinsames Erscheinen verpackt, um mehr Leser zu erreichen. Bisherige Speiche-Abonenten konnten seitdem den Doppelpack zum Vorzugspreis von 15 DM jährlich erhalten, obwohl das Grünhorn sonst 25 DM kostet. Die Differenz von 10 DM kann der ADFC Dresden auf Dauer aber nicht mehr tragen. Deshalb wird der Preis ab 1999 auf 25 DM vereinheitlicht (so wie bisher bei Neuabos). Wir bitten Sie um Verständnis für diese Preisveränderung. Weil wir möchten, daß niemand aus finanziellen Gründen auf die Informationen verzichten muß, bieten wir in Härtefällen nach Rücksprache die Speiche auch zu einem ermäßigten Preis an. Auf ein interessiertes Publikum freut sich weiterhin

Die Speiche-Redaktion

WWW-Seiten des ADFC erfreuen sich zunehmender Beliebtheit

Wie Ralf Irmer, der Autor des Web-Angebots des Dresdner ADFC mitteilt, erlebt die WWW-Seite des ADFC Dresden in letzter Zeit großen Zuspruch. Per Email erreichen ihn Beitrittsgesuche, Bestellungen von Faltsblättern bis zu Anfragen aus aller Welt zum Radeln in Dresden.

Schaut doch auch mal vorbei unter <http://www.geocities.com/RainForest/3966>. Dort findet ihr auch einen Verweis auf die von Falk Mölle redigierte Internet-Ausgabe der Speiche. Die dort zusätzlich zu den einzelnen Artikeln abgelegte PDF-Datei ergibt ausgedruckt übrigens ein vollwertiges Speiche-Exemplar.

Wenn ihr eine eigene Seite im WWW habt, dann würden wir uns über einen Link zu uns besonders freuen. Wir können im Gegenzug auch Links auf unserer Seite zu euch einfügen, wenn es sinnvoll ist.

Öffnungszeiten

- Geschäftsstelle im Umweltzentrum, Schützengasse 16, 2. Stock: Mo 8-10 Uhr, Mi 15-19 Uhr
- Fahrradbibliothek J. Meusel, Wilhelm-Franke-Str. 26: Mo, Mi, Fr 18.30-21 Uhr, möglichst nach Voranmeldung (Tel. 472 19 20)