

12. Dresdner Radfahrttag am 28. Mai 2000 „Fahrradspur statt Stau“

Im Zusammenhang mit dem Weltumweltag und dem europäischen Radfahrttag findet am Sonntag, dem 28. Mai 2000 der 12. Dresdner Radfahrttag statt. Er steht in diesem Jahr unter dem Motto:

„Fahrradspur statt Stau“

Die erhitzten Diskussionen um Großprojekte wie Königsbrücker Straße oder Waldschlößchenbrücke zeigen es: Das Dresdner Verkehrssystem gewinnt immer mehr Schiefelage zuungunsten von Radfahrern und Fußgängern.

Mit unverhältnismäßig hohem finanziellem und baulichen Aufwand wird versucht, die autofreundliche Stadt doch noch zu erzwingen. Fußgänger und Radfahrer bekommen Restflächen zugewiesen, müssen sich in schmalsten Seitenräumen arrangieren.

Wir fordern: Keine Radwege zu Lasten von Fußwegflächen! Wir Radfahrer brauchen unseren Platz auf der Straße - und Passanten, Spaziergänger, Einkaufsbummel breite Geh- und Verweilflächen!

Der Stau löst sich im Nichts auf, wenn mehr Menschen das Rad oder ihre Füße nutzen. Das Auto besitzt eine miserable Flächenproduktivität, wertvoller städtischer Raum wird verschleudert. Eine gleiche Anzahl Personen per Rad kann staufrei und flott durch Dresden fahren - und läßt noch genügend Platz für Fußgänger, spielende Kinder, Straßencafés...

Fahrradspur statt zweispurige Stauflächen - und: Radfahrer behindern keinen Verkehr, Radfahrer sind Verkehr!

Programm:

9.30 Uhr bis 10.30 Uhr: Start zu den Sternfahrten

9.30 Uhr Treffpunkt zur Sternfahrt ab Radeberg (Stadion Schillerstraße),

10.00 Uhr Treffpunkt zu den Sternfahrten ab Freital (Sachsenplatz), Radebeul / Bf Radeb. Ost Pillnitz / Endhaltestelle Bus 85,



10.30 Uhr Treffpunkt zu den Sternfahrten ab

Weißer Hirsch (Bautzner Str./Plattleite), Schillerplatz, Nürnberger Ei (Endstelle Linie 5) Gorbitz (Hst Merianplatz), Alaunplatz (Alaunstr.) Mickten (Dreyßigplatz), Operntentheater Leuben, Strehlen (Christuskirche), Cotta (Gottfried-Keller-Platz)

11.00 Uhr Kundgebung vor dem Rathaus

11.30 Uhr Start zur Fahrrad-Demonstration Rathaus - Nossener Brücke - Marienbrücke - Königsbrücker Str. - Alaunplatz

12.30 Uhr Eintreffen der Radfahrer auf dem Alaunplatz

ab 12.30 Uhr Kinderanhängertreffen mit Ausstellung der Firma „KinderKutschen“ auf dem Alaunplatz

13.00 Uhr Start zur Radtour in die Moritzburger Heide- und Teichlandschaft (Alaunplatz)

20.00 Uhr Literarischer Abend im Café Donnersberg, Rähnitzgasse 7 : „Herberts Bilder“ - Anett Ramisch liest ihre gleichnamige Erzählung.

Lübecker Straße als Haupttroute für den Radverkehr endgültig unterbrochen

Papier ist geduldig! Das Verkehrskonzept der Stadt Dresden ist auf Papier gedruckt. Die Schlussfolgerung, die man in Dresden daraus zieht, ist offensichtlich die, dass man sich an die Willensbekundungen von vor ein paar Jahren nicht mehr halten muss. Entgegen den Absichtserklärungen wird der Autoverkehr mehr gefördert als der Radverkehr. Weil es nicht reicht, kein Geld und/oder keinen Platz für den Radverkehr zu haben (s. Königsbrücker Straße), muss man auch noch etwas gegen den Radverkehr tun. So wurde eine der im Verkehrskonzept vorgesehenen Haupttrouten für den Radverkehr nun baulich endgültig für Radfahrer undurchlässig gemacht, anstatt sie nach zwei Jahren wieder zu öffnen.



Haupttrouten für den Radverkehr in Dresden: Der ursprüngliche Verlauf wurde in eine Einbahnstraße umgewandelt, die Umfahrung mit Bordern unpassierbar gemacht. Da muten 5 cm Borde an Radwegen fast schon radfreundlich an...

An der Radroute Lübecker Straße wird der Radverkehr an der Ecke Fröbelstraße ja schon seit Beginn des Jahres 1998 erfolgreich gebremst (Bericht in der Februar-Speiche 1998): Man konnte von Cotta aus nicht mehr geradeaus in die Straße Am Lerchenberg hineinfahren, sondern sollte nach links in die Fröbelstraße einbiegen. Natürlich nutzten die Radfahrer Fußgängerüberweg und Gehweg und fuhren geradeaus weiter. Wir beschwerten uns über die Regelung beim „Runden Tisch“ im Technischen Rathaus. Man bekundete da-

Fortsetzung auf S. 2

Fortsetzung von S. 1

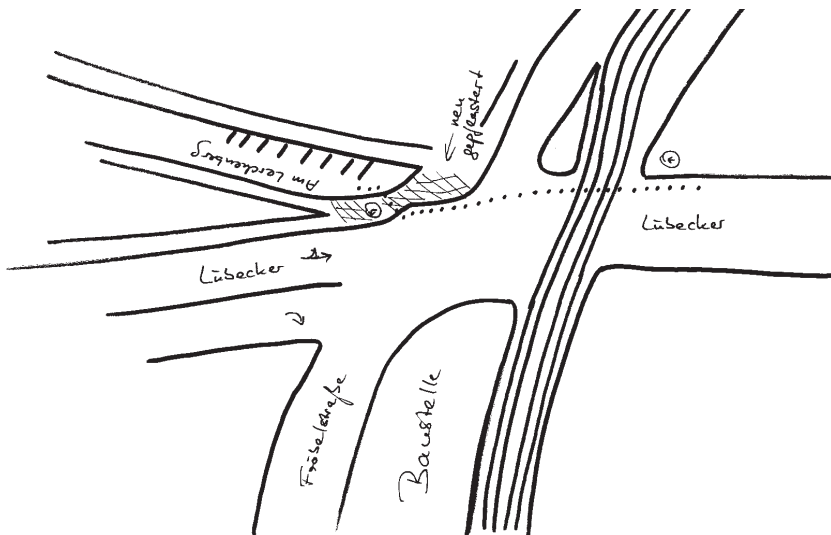
mals, dass diese Regelung vorübergehend sei, und wenn erst einmal der Umbau fertig sei, könne man mit dem Rad wieder durchfahren.

Wir bekamen im März 1998 Pläne zu sehen, nach denen ein Radweg über die aufgepflasterte Gehwegnase in die Straße Am Lerchenberg führen sollte. Nicht gerade die eleganteste und einfachste Lösung für den Radverkehr, aber ein kleiner Hoffnungsschimmer: Wir sind nicht völlig vergessen worden! Wir forderten stattdessen eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Da die Pläne vom Ordnungsamt erstellt worden waren, das in Dresden eher konservative Lösungen für den Radverkehr vertritt, ahnten wir nicht, dass es noch schlimmer kommen könnte, als diese konservative Lösung vorsah.

Lkws ist die gepflasterte Oberfläche endgültig zerstört, oder vielleicht schaffen uns die Lkws eine Absenkung?

Und bis dahin? Ich halte brav links neben dem Bord dort an, wo es am schmalsten ist, steige ab und schiebe die kürzest mögliche Strecke hinüber. Vermutlich wünschen sich die AutofahrerInnen hinter mir, dass man Absenkungen gebaut hätte. Ich bin nicht gerade eine kritische Masse, aber jeden Morgen mindestens eine Radfahrerin, die sich nicht auf den Fußweg abwimmeln lässt, ist ja vielleicht ein Anfang.

Was lernt die Alltagsradlerin aus diesen Begebenheiten? 1. Es kann immer eine Lösung geben, die noch schlechter ist der schlechte Kompromiss, den uns die Verwaltung zur Einsicht und Stellungnahme vorlegt. 2. Wir wissen nicht, wer darüber entscheidet, wie das Haupttroutennetz für den Radverkehr, das im Verkehrskonzept vor-



Monatelang fanden an der Ecke Bauarbeiten statt. Die schlechte oder fehlende Führung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen an dieser Stelle wurde durch die Hoffnung auf eine bessere Zeit verübt. Nun sind die Bauarbeiten an dieser Ecke abgeschlossen, der Weg zwischen der Straße Am Lerchenberg und der Fröbelstraße ist komplett geschlossen und gepflastert (Kleinpflaster, mit zahlreichen unausgefüllten Lücken, die eigentlich bei der Bauabnahme hätten auffallen müssen und dringend der Nachbesserung bedürfen). Was die Radlerin an dieser Baumaßnahme besonders freut: Keine Absenkung, weder, um auf die Fläche zu fahren, noch um sie Richtung Am Lerchenberg wieder zu verlassen. Damit wird auch eine spätere Führung des Radverkehrs über die Fußgängerampel unmöglich (Das kostet ja wieder Geld, das für Großprojekte dringender gebraucht wird als für den Radverkehr). Dieses Bord wird Autofahrer nicht am illegalen Überfahren hindern. Nach den ersten

gesehen ist, aussehen soll, aber es ist sicher keinE AlltagsradlerIn. 3. Das Papier des Verkehrskonzepts ist geduldig, und die Beratungen am Runden Tisch im Rathaus... Carmen Hagemeister

Fahrradfest im Moosmutzelhaus

Am Samstag, den 20.05.2000 lädt das Moosmutzelhaus von 14.00 bis 18.00 Uhr zu einem Fahrradfest ein.

Auf dem Schulhof der 137. Mittelschule in der Espenstraße 3 erwarten euch eine Modenschau, Vorstellung von Fahrrädern, Interessantes übers Fahrrad, ein Hindernisgarten, Schlaubitests und natürlich leibliche Stärkungen.

Veranstalter ist der Kindertreff des KJEW e.V., der unter der Telefonnummer (0351) 4161313 erreichbar ist.

Kutschen für Kinder

Es soll ja radfahrende Mitbürger geben, die eines Tages Kinder bekommen. Einige Zeit nach der Geburt taucht meistens wieder die Sehnsucht nach dem Fahrrad auf, mit dem man früher praktisch, schnell und mit Spass viel erledigen konnte, auf. Aber wohin mit dem Nachwuchs, zumal wenn er noch nicht in einem Fahrradsitz sitzen kann oder kein Einzelkind geblieben ist?



Zum Glück gibt es seit einigen Jahren Fahrradkinderanhänger. Bisher gab es jedoch in Dresden nur einzelne Exemplare bei wenigen Fahrradhändlern. Wer mehr Auswahl haben wollte, musste nach Berlin oder andernorts fahren oder im Netz surfen. Bei beiden war kein längerer Test möglich.

Familie Adam aus Gruna stand vor dem gleichen Problem. Sie hat deshalb nach Kauf eines Hängers und der begeisterten Reaktion ihrer Kinder einen Laden für Kinderkutschen und anderen "Kram" für die Mobilität von Eltern mit Kindern gegründet.

KinderKutschen
- Fahrradanhänger und mehr -

Im Angebot sind Fahrradkinderanhänger der Marken Chariot, Weber, Dolphin, Kindercar, Leggero und Burley. Daneben gibt es auch Babyjogger, Trailercycle für die älteren Kinder, Kindersitze, Kinderhelme und anderes Zubehör.

Hänger und Babyschalen können tagesweise, fürs Wochenende oder wochenweise gemietet werden. In der Fundgrube sind preisreduzierte Modelle zu finden.

Anschrift: KinderKutschen - Fahrradanhänger und mehr. Inh.: Ulrike Adam, Zwinglstr. 25, 01277 Dresden
Telefon: (0351) 2520798, (0173) 7791209 Fax: (0351)2520798
www.kinderkutschen.de



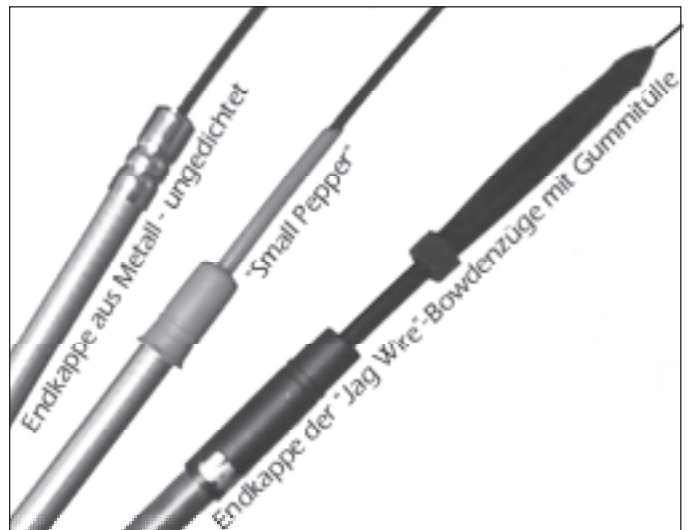
Bowdenzüge - Teil 2

Zu dem Techniktipp aus Speiche 4/00 einige Anmerkungen:

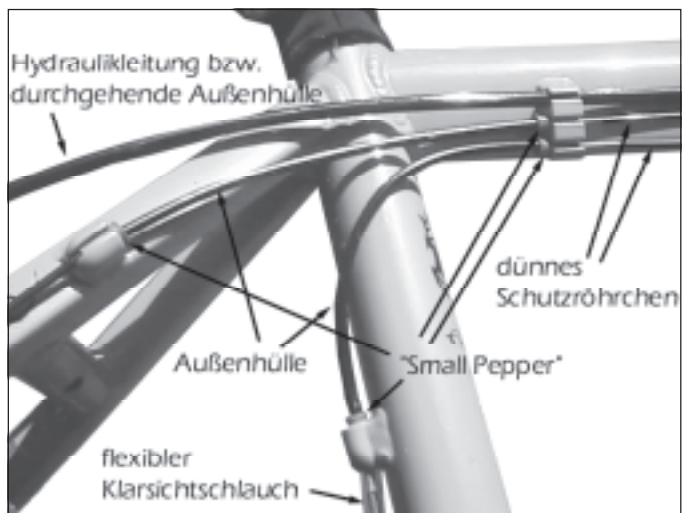
Um die Bowdenzüge vor Verschmutzung zu schützen gibt es auch noch einige preiswertere „Hausmittel“. Ich habe zum Beispiel die ansonsten freiliegenden Züge zwischen den Kabelstoppfern mit einem dünnen, im Fahrradhandel erhältlichen, Kunststoffschlauch überzogen, der an den Hüllenenden auf „Small-Pepper“-Endkappen aufgesteckt ist. Wenn man das ordentlich macht, ergibt sich eine wasser- und schmutzresistente Umhüllung. Diese hat nicht die Nachteile der im o.g. Artikel beschriebenen Verlegung in geschlossener Hülle. Für die freiliegende Stelle am Schaltwerk empfehle ich die Verwendung einer V-Brake-Gummihülle zw. Anschlagpunkt und Klemmschraube.

Bei Zugverlegung am Oberrohr befindet sich ein langes Stück des Bowdenzuges genau in der „Beschützzone“ des Hinterrades. Um dieses vor Schmutz zu schützen, habe ich es mit einem dünnen Schlauch überzogen, der beim Zugeinholen zusammengequetscht wird. Deshalb sollte der Schlauch sehr flexibel sein, um die Funktion nicht zu beeinträchtigen. Wenn Sie nicht wissen, wo Sie solch einen Schlauch bekommen, gehen Sie mal wieder Blutspenden. esjot

Ein bunter Strauß Endkappen. „Small Pepper“ (erhältlich bei Karstadt/Hertie) stellt die preiswertere Möglichkeit dar, zusammen mit Standard-Außenhüllen die Züge abzudichten. Jag Wire gibt es als Komplettsystem für Bremsen oder Schaltung zum Preis von 45 DM.



Wohldurchdachte Verlegung der Bowdenzüge am MTB. Es muß nicht immer Nokon sein - die richtige Kombination aus geeigneten Endkappen, dünnen Schläuchen und hochwertigen Bowdenzügen sorgt für langanhaltendes Schalt- und Bremsvergnügen.



Der Leserbrief

Jörg Werner mailt an die Redaktion:

Die Speiche 4/2000 zeigt in besonders deutlicher Weise, in welchem Zwiespalt sich die Radverkehrspolitik in unserer Stadt und damit auch der ADFC befindet.

Auf der einen Seite fordert der ADFC in einem offenen Brief an den OB einen Radverkehrsstreifen auf der Königsbrücker (den wir wohl kaum bekommen werden) und auf der anderen Seite beschwert sich F. Mölle zu recht über die katastrophalen Radverkehrsplanungen im Umkreis der Fritz-Löffler-Straße. Diese wird wir bald so oder ähnlich realisiert werden. Kann man es nicht einfach auf den Punkt bringen? Wer Radverkehrsanlagen, Sonderlösungen für Radfahrer etc. fordert, bekommt fast immer solche miesen Kompromißlösungen, wie an der Fritz-Löffler-Straße, Fritz-Förster-Platz oder gar in der Alaunstraße. Ich denke, man sollte endlich klar Stellung zu diesen gefährdenden Halbheiten beziehen: Dann doch lieber gar keine Radverkehrsanlagen!

Das ist allemal sicherer. Und schneller vorwärts kommt man sowieso. Selbst in der Richtlinie ERA 95 der Bundesanstalt für Straßenwesen kann man nachlesen, daß die Führung des Radverkehrs zusammen mit KFZ durchaus die für alle günstigere Lösung darstellen kann. Und das gilt umso mehr, wenn die Alternative Radverkehrsanlagen sind, die sich nicht an die in dieser Richtlinie und in der Verwaltungsvorschrift zur StVO vorgegebenen Mindestanforderungen halten. Aber wofür könnte man sich denn nun einsetzen, um den Radverkehr zu fördern? Wie wärs mit:

- flächendeckend Tempo 30,
- Förderung des ÖPNV,
- kostenlose Fahrradmitnahme in öff. Verkehrsmitteln
- vernünftige Radabstellanlagen statt Parkplätze,
- konsequente Durchsetzung der STVO-Novelle v. letzten Jahr (Aufhebung d. Radwegbenutzungspflicht auf den meisten Radwegen, Einbahnstraßen öffnen)
- keine neuen Straßen anlegen,
- keinen bestehenden Straßen verbreitern.

- Sperrung sensibler Gebiete für KFZ-Verkehr (Bielatal, Kirnitschtal)
- Aufhebung von Fahrradfahrverboten (B172)

Das meiste davon käme sogar allen Menschen in unserer Stadt zu Gute. Nicht nur uns Radfahrern.

Anmerkung der Redaktion:

Wir sehen hier keinen direkten Widerspruch.

Natürlich würden wir uns über Tempo 30 auf der Königsbrücker Straße freuen. Ist das aber realistischer als die Forderung nach einem Radfahrstreifen?

Solange T30 nicht Regelgeschwindigkeit ist, sind Radverkehrsanlagen leider nötig. Wenn Radverkehrsanlagen geplant werden, ist die Forderung nach Einhaltung der Mindeststandards legitimes Anliegen einer Fahrradlobby.

Eine letzte Anmerkung: Willkürliches Zitieren aus der ERA 95 trägt nicht zu einer Klärung der Probleme bei. Das sogenannte „Verkehrsstärkekriterium“ ist bei der Wahl der Führungsform (Mischverkehr oder Radverkehrsanlage) ebenso fest in der ERA 95 verankert.

Mai

Montag, 01.

17.00 UWZ: Montagsradel-Extra mit Jannis

Mittwoch, 03.

9.00 Volkshaus Laubegast: Senioren-Radtour n. Dölzchen - Roßtal - Pesterwitz - Gorbitz
19.00 UWZ Offenes Treffen der Ortsgruppe (Neuen- abend)

Sonntag, 07.

7.30 DD Hbf, Schalterhalle: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. von Wurzen zum Muldestausee (ca.90 Rad-km), bis Wurzen und ab Dessau Zugfahrt

Montag, 08.

18.00 UWZ: Abendradeln (Liegeradlertreff)
19.30 Pfarrhof Leubnitz-Neuostra DIA-Vortrag: Planung und Vorbereitung von Radreisen

Sonntag, 14.

9.00 UWZ: Radtour rund um Dresden (Gompitz - Moritzburg - Radeberg -Pillnitz) (ca. 110 km), Leiter: S. Jobke
6.50 DD Hbf, Schalterhalle: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zur Klosterkirche Maria-Schein in Krupka (CR) - ca.75 Rad-km, bis Altenberg und ab Bad Schandau Zugfahrt

Montag, 15.

18.00 UWZ: Abendradeln

Mittwoch, 17.

9.00 DD Hbf, Zug nach Radeberg (Abf 9.07): ADFC-Senioren-Radtour Radeberg - Seifersdorfer Tal - Hermsdorf

19.00 UWZ: Aktiventreffen

Sonntag, 21.

10.00 Kaufpark Nickern: Radtour zum Wilisch und in die Dippoldiswalder Heide (ca. 65 km) Leiter. F. Mölle (401 3814)

10.00 Meißen Hbf: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zur Fichtenmühle und zum Rothschönberger Stollen (ca.35 km)

Montag, 22.

18.00 UWZ: Abendradeln
19.30 Pfarrhof Leubnitz-Neuostra DIA-Vortrag: Alle Wege führen nach Rom - aber die schönsten durch die Schweiz.

Mittwoch, 24.

19.00 UWZ: Vorbereitungsgruppe Radfahrtag

Sonntag, 28.

12. Dresdner Radfahrtag:
11.00 Kundgebung vor dem Rathaus, anschl. Demo
13.00 Alaunplatz: Radtour nach Moritzburg
6.00 Bf Pirna: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zum Hasenstein (CR) - ca.140 Rad-km, Rückfahrt ab Schmilka mit S-Bahn
9.00 Bf DD-Neustadt: Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. zur „Kleinen Sächsischen Schweiz“ in Dorf-Wehlen (ca.60 km)

Montag, 29.

18.00 UWZ: Abendradeln

Juni

Do, 01.- So 04.

Mehrtagesradtour auf dem Spreeradweg (ca. 80 km tägl.) Voranmeldung bis 17.05., Leiter: D. Rohark (254 2194)

Donnerstag, 01.

9.00 Auer bei Moritzburg, Gasthof : Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V.: Fahrt ins Blaue - ca. 70 km

Montag, 05.

18.00 UWZ: Abendradeln

Mittwoch, 07.

19.00 UWZ: Offenes Treffen der Ortsgruppe

Sonntag, 11.

8.00 UWZ: Radtour über Hohnstein - Hinterhermsdorf in die Böhmisches Schweiz, zurück über Bad Schandau (ca. 130 km) Personalausweis !
Leiter: R. Riesack (421 0012)

So schmal ist der Fußweg,

wenn die Königsbrücker Straße wie geplant umgebaut wird. Über die Hälfte des Gehweges fällt der Rasewut einer kleinen Gruppe von Nur-Autofahrern zum Opfer.

Fußgänger dürfen sich auf der schmalen Restfläche (zusammen mit Radfahrern?) an Auslagen und Aufstellern der anliegenden Geschäfte im Gänsemarsch vorbeiquetschen. Stau auf dem Fußweg!

Hier im Bild zeigt die Grüne Liga vermittels eines Absperrbandes die zukünftigen Verhältnisse. Die Aktion fand am Freitag vor Ostern statt (als zeitgleich eine größere Gruppe Radfahrer die Königsbrücker Straße bevölkerte).

Daß Maß ist voll! So könnte man die Stimmung auf der Straße umreißen. Da werden Autobahnen neu- oder ausgebaut. Da wird eine Hunderte Millionen



Mark teure Brücke bald die Elbe überspannen. Alle Maßnahmen sollen angeblich die Stadt vom Verkehr entlasten. Und nun wird eine städtische, belebte Geschäftsstraße zur Rennpiste ausgebaut.

Natürlich gibt es auch da und dort positive Ansätze, finden Radfahrer ihren Platz auf Radfahrstreifen und Angebotsstreifen (im Bild: Angebotsstreifen am Zwingerteich). Anlehnbügel bereichern zunehmend das Stadtgebiet.

Solange aber Radverkehrsplanung Stückwerk bleibt, solange Radverkehr an kritischen Punkten prinzipiell benachteiligt wird, wird sie nicht eintreten: die Verkehrswende.

Solange wird Dresden weiterhin im Stau ersticken und die DVB AG Fahrgäste verlieren. Weil die Straßenbahn zwar einen eigenen Gleiskörper hat, aber man zu Fuß die Haltestelle schier nicht erreicht.

Dresden - quovadis? dr



Speiche

Informationen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Dresden e.V.

Anschrift:
Umweltzentrum Dresden,
Schützengasse 16, 01067 Dresden
Tel. 0351 / 49 43 321
Fax 0351 / 49 43 400
<http://adfc-dresden.home.pages.de>
Redaktion:

AG Technik, Speiche & Design
verantwortlich i. S. d. P. G.: Daniel Rohark (dr)

Vertrieb: Ute Hultsch

Erscheinen: 10 mal jährlich

Preis: im Jahresabo DM 10,- incl. Zustellung

Bankverbindung:

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

Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe: der 4. Montag im Monat

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

Geschäftsstelle im Umweltzentrum (UWZ), Schützengasse 16, 2. Stock: Mo 8-10 Uhr, Mi 15-19 Uhr

Fahrradbibliothek bei Johannes Meusel, Wilhelm-Franke-Straße 26: z. Zt. nur telefonische Beratung! Tel./Fax 0351/4721920,
e-Mail: meusel@ngi.de,
Neu! Internet (WWW): <http://www.fahrradbibliothek.de>