

Beitritt

auch auf www.adfc.de/beitritt



Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen,
oder per Fax an 0421/346 29 50, oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de

Name
Vorname Geburtsjahr
Straße
PLZ, Ort
Telefon (Angabe freiwillig) Beruf (Angabe freiwillig)
E-Mail (Angabe freiwillig)

Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/mitgliedschaft.

Einzelmitglied ab 27 Jahre (56 €) 18 – 26 Jahre (33 €)
 unter 18 Jahren (16 €) ab 27 Jahre (68 €) 18 – 26 Jahre (33 €)

Familien- / Haushaltsumitgliedschaft
Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

Zusätzliche jährliche Spende: €

Familien-/Haushaltsumitglieder:
Name, Vorname Geburtsjahr
Name, Vorname Geburtsjahr
Name, Vorname Geburtsjahr

Ich erteile dem ADFC hiermit ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf:
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber/in
D E
IBAN
BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum Unterschrift

Acht Ziele des ADFC Dresden für 2025

In Städten mit guten Radverkehrsbedingungen profitieren alle. Saubere Luft, weniger Verkehrslärm und mehr Platz auf den Straßen sind nur einige Punkte, die dafür sprechen, dass sich alle gemeinsam für die fahrradfreundliche Stadt engagieren.

30% Fahrrad-anteil bis 2025



Bis 2025 soll der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen der Dresdner mindestens 30% betragen.

Bis 2025 sollen 80% der Bevölkerung mit den Bedingungen zum Radfahren zufrieden oder sehr zufrieden sein.



Zufriedenheit erhöhen

Radverkehrs-konzept bis 2025 umsetzen



Das Radverkehrs-konzept trifft bisher keine Aussage zum Realisierungszeitpunkt. Der ADFC fordert, dass die Stadt bereits 2019 jede Woche eine ca. 450 Maßnahmen umsetzt.

Bis 2025 soll die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten im Radverkehr um 50% sinken (gemessen an der Zahl der Unfälle pro gefahrenen Kilometer mit dem Rad im Jahr 2018).



Unfallrisiko halbieren

Radfahren sicher machen



Bei allen Verkehrsprojekten muss die Verkehrssicherheit die höchste Priorität bekommen. Der ADFC fordert außerdem ein Sofortprogramm zur Entschärfung aller Unfallhäufungsstellen.

Der ADFC fordert mehr Transparenz in der Radverkehrsplanung sowie die systematische Einbeziehung von Anregungen der Bürgerschaft.



Transparente Planung

Attraktive Freizeitrouten schaffen



Bis 2025 sollen mindestens zwölf attraktive und komfortable Freizeitrouten sternförmig von Dresden ins Umland führen.

Bis 2025 sollen Radverkehr und ÖPNV zu einem Gesamtsystem verknüpft werden, mit gleichen oder besseren Reisezeiten als das Auto in mindestens zwei Dritteln der Fälle.



ÖPNV und Rad besser vernetzen

www.adfc-dresden.de/ziele

Impressum Herausgeber: ADFC Dresden e. V., Bischofsweg 38, 01099 Dresden, VR 3353 beim Amtsgericht Dresden, vertreten durch das Vorstandsmitglied Nils Larsen. Stand: 08/2018.
Kontakt www.adfc-dresden.de, info@adfc-dresden.de, 0351 - 501 39 15.
[@ADFC_Dresden](http://facebook.com/adfc.dresden)



Radverkehr für alle

Ziele des ADFC Dresden
für die Wahlperiode 2019-2024



Radverkehr für alle? Sie entscheiden!

Zur Kommunalwahl im Mai 2019 entscheiden Sie auch, wie es in Dresden mit dem Radverkehr weitergeht. Viele Jahre stand das Fahrrad am Rand der Verkehrsplanung und der Ausbau der Straßen nach den Gesichtspunkten des Autoverkehrs hatte oberste Priorität.



Das war gewiss kein Zufall, sondern entsprach dem Willen der politischen Mehrheit im Dresdner Kommunalparlament, dem Stadtrat.

Die seit 2014 bestehende Stadtratsmehrheit hat im Gegensatz zu vielen politischen Konstellationen zuvor zwei wesentliche Dinge für den Radverkehr in Dresden bewegt: Dresden hat seit 2017 endlich ein Radverkehrs-konzept, also eine Strategie, nach der Wege und Problemstellen systematisch fahrradfreundlich umgestaltet werden.

Außerdem wurden mit dem Doppelhaushalt 2017/18 sieben zusätzliche Planstellen für Radverkehrsplaner eingerichtet. Das ist ein entscheidender Schritt, um politische Willensbekundungen in die Realität umzusetzen.

In der kommenden Wahlperiode von 2019 bis 2024 wird es vor allem darum gehen, dass der Stadtrat für die zahlreichen Projekte des Radverkehrs-konzepts ausreichend Geldmittel bereitstellt und weitere Projekte vorbereitet.

Der ADFC Dresden begleitet diesen Prozess kritisch-konstruktiv und bringt sich im Vorfeld mit konkreten Vorschlägen ein, vom Radwegewart über eine kinderfreundliche Verkehrsplanung bis zu großen Rad schnellwegprojekten, die für viele Pendler bedeuten, dass sie nicht mehr auf das Auto angewiesen sind. Für unseren Einfluss auf die Kommunalpolitik sind neben der Zahl unserer Mitglieder auch die politischen Verhältnisse im Stadtparlament von großer Bedeutung.

Zur Kommunalwahl im Mai 2019 entscheiden Sie mit, ob diese Projekte in der Kommunalpolitik weiter verfolgt oder zugunsten anderer Schwerpunkte verworfen werden.

Egal welche Mehrheit im Stadtrat nach der Kommunalwahl regiert: Damit Dresden zur Fahrradstadt wird, sind kreatives bürgerschaftliches Engagement und starke Impulse aus der Bürgerschaft nötig. **Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit.** Durch Ihre Mitarbeit, eine Spende oder Ihre Mitgliedschaft im ADFC.

Nils Larsen, für den Vorstand des ADFC Dresden e.V.

www.adfc-dresden.de

Mit Fahrradstraßen gegen Schleichverkehr In vielen Stadtvierteln beschweren sich Anwohner über Schleichverkehr, der von den großen Straßen hereindrückt. Der ADFC möchte diese Schleichwege für den motorisierten Verkehr durchtrennen und stattdessen sichere Wegeverbindungen knüpfen, auf denen das Fahrrad Vorfahrt hat. Dieses in den Niederlanden etablierte Prinzip führt zu einem Netz aus Fahrradstraßen, auf denen auch Kinder selbstständig und sicher unterwegs sind. Gleichzeitig erhöht sich die Lebensqualität vor Ort. Ab 2019 soll jedes Jahr eine solche Fahrradstraße realisiert werden.



Radwegenetz in Schuss halten Immer wieder behindern kleine Mängel wie Glasscherben oder in den Radweg hängende Äste die Fahrt mit dem Rad. Das ist ärgerlich, kann aber auch zu Unfällen führen. Der ADFC schlägt daher ein zeitgemäßes Radwegemonitoring vor. Ausgestattet mit Lastenrad, Schaufel und Besen hält dann ein Radwegewart das Radwegenetz sauber, gibt Schäden im Wegebelag an die Stadtverwaltung weiter und bringt kleine Mängel wie Wildwuchs, Glasscherben oder kaputte Wegweiser sofort in Ordnung. Im Winter unterstützt er den Radwegewinterdienst.



Fahrradparken verbessern Neben sicheren und direkten Wegen gehören auch gut nutzbare Abstellmöglichkeiten zu einem attraktiven Radverkehrsnetz. Die Errichtung von Fahrradständern im Straßenraum und überdachten Abstellmöglichkeiten an zentralen Punkten geht in Dresden nur sehr schleppend voran. Der ADFC fordert bis zum Jahr 2024 je eine Radstation am Neustädter- und Hauptbahnhof, ab dem Jahr 2019 pro Jahr 2.000 zusätzliche Fahrradbügel sowie ein Programm zur Errichtung für vandalismussicheres Fahrradparken an allen S-Bahn-Haltepunkten und ausgewählten Straßenbahn-Endhaltestellen.

Radverkehr für alle: Fünf Projekte für Dresden

Ein großer Teil des Autoverkehrs in Dresden wird durch Berufsverkehr verursacht, sowohl durch Pendler aus dem Umland, als auch durch die Dresdner Bevölkerung. Ein erheblicher Teil aller Arbeitswege ist so kurz, dass Potential zur Verlagerung auf das Fahrrad besteht – zumal die zunehmende Verbreitung von Pedelecs auch bei längeren Pendelwegen den Umstieg aufs Rad möglich macht. Eine Verlagerung von Berufsverkehr auf das Fahrrad wird auch für Autofahrer zu Verbesserungen führen – denn weniger Berufsverkehr mit dem Pkw entlastet die gesamte Verkehrsinfrastruktur.

Damit das gelingt, muss das Radfahren auch auf längeren Wegen attraktiv sein. Derzeit wird die Nutzung des Fahrrads auf langen Strecken durch ständig wechselnde Führungsformen, unklare Führung an Kreuzungen sowie rote Wellen für das Rad unnötig erschwert. Stattdessen braucht es Routen, auf denen Radfahrer zügig und sicher fahren können – wie dies für den Autoverkehr auf allen in den letzten zwei Jahrzehnten sanierten Hauptverkehrsstraßen der Fall ist. Unsere Idee: Durch fünf Maßnahmen, die in den fünf Jahren der Wahlperiode 2019 - 24 auf den Weg gebracht werden, entstehen gerade für Pendler und Berufstätige attraktive Routen, die dazu einladen, das Auto stehen zu lassen und stattdessen das Rad zu nutzen.

Radschnellweg Ost-West

In Dresden nutzen bereits heute 45% der Einwohner zumindest für einen Teil ihrer alltäglichen Wege das Fahrrad. Doch allzu oft bleibt das Rad stehen, weil durch das lückenhafte und holprige Radwegenetz andere Verkehrsmittel attraktiver erscheinen.

So sind zum Beispiel im Dresdner Südosten mehrere 10.000 Bewohner an das restliche Radwegenetz der Stadt nur unzureichend angebunden. Damit für sie das Fahrrad zu einem konkurrenzfähigen Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit wird, ist eine leistungsfähige und sichere Radroute von der östlichen Stadtgrenze Richtung Westen nötig.

Der ADFC schlägt daher einen Radschnellweg von Heidenau nach Coswig vor. Dieser führt direkter zum Ziel und bindet die Wohngebiete besser an als der Elberadweg.

Radschnellweg Neustadt - Klotzsche Der Radschnellweg Neustadt - Klotzsche verbindet die Kernstadt mit den großen Arbeitgebern und Wohngebieten im Norden. Beginnend am Bahnhof Neustadt führt er über den autofreien Dammweg, eine Brücke über die Stauffenbergallee und eine sichere und autofreie Strecke parallel zur Eisenbahn nach Norden.



Ertüchtigung der Nord-Süd-Route

Die Nord-Süd-Route vom Albertplatz über den Pirnaischen Platz und den Hauptbahnhof bis zur TU Dresden ist die wichtigste Radverkehrsverbindung Dresdens. Doch die Radverkehrsanlagen sind abschnittsweise schmal und liegen zum Teil dicht an parkenden Autos. Unfälle durch unachtsam geöffnete Autotüren sind die Folge. Der ADFC schlägt vor, die Stellplätze im Straßenraum zu entfernen. Stattdessen ist Platz für einen begrünten Streifen zwischen Kfz- und Radverkehr.

Besonders eng sind die Radwege auf der Carolabrücke. Richtung Süden existiert hier sogar nur ein freigegebener Gehweg. Im Zuge der geplanten Brückensanierung sollten die Radwege auf zwei Meter verbreitert werden.



Projekt Plauerroute Eine weitere Vorrangroute verläuft vom Stadtteil Plauen aus Richtung Innenstadt, u. a. als Alternative zur überlasteten Fritz-Löffler-Straße. Kern bildet die bereits im Radverkehrskonzept vorgesehene neue Querung der Bahnanlagen westlich des Hauptbahnhofs. Gemeinsam mit weiteren Maßnahmen ergibt sich eine attraktive Radhauptroute, die von Plauen kommend bis auf die Marienstraße im Kern der Stadt führt.

Grüne Welle für Radfahrer Über 50 Grüne Wellen gibt es in Dresden für Autos – für den Radverkehr jedoch keine einzige. Dabei ist man mit dem Fahrrad aufgrund des notwendigen Kraftaufwands viel stärker auf eine störungsfreie Fahrt angewiesen. In anderen Städten profitieren Radfahrer bereits von der Grünen Welle.

Deshalb fordert der ADFC, dass in Dresden zunächst auf drei Strecken grüne Wellen für Radfahrer eingerichtet werden (siehe orange gestrichelte Linien in der Karte).

Sichere Schulwege schaffen Viele Eltern sind unsicher, ob sie ihre Kinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren lassen sollen. Oft machen unstillige Wege und unübersichtliche Kreuzungen auf dem Schulweg eher Angst, als dass sie zum Radfahren einladen. Manche Schulen verbieten den Schulweg mit dem Rad gleich komplett. Die vermeintliche Lösung: Das Elterntaxi. Doch das behindert die motorische Entwicklung und steht der Selbständigkeit der Kinder im Weg.

Diesen Teufelskreis zu durchbrechen, ist eine Aufgabe kommunaler Verkehrspolitik. Im Umfeld der Schulen muss sichergestellt sein, dass Geh- und Radwege nicht zugeparkt sind. Alle Schulen müssen über ausreichend sichere und wettergeschützte Fahrradständer verfügen. Auch die Sicherheitsbedürfnisse von Kindern müssen Eingang in die allgemeine Straßenplanung finden. Denn fast jede Straße ist auch ein Schulweg.

Radfahren sicher machen

Auf dem Gebiet der Stadt Dresden existieren aktuell mehr als 250 Unfallhäufungsstellen. Viele dieser Stellen sind auch für Radfahrer gefährlich. Doch seit Jahren schafft es die städtische Unfallkommission nicht, die Unfallstellen abzuarbeiten.

Der ADFC fordert daher ein Sofortprogramm zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen und plötzlich endenden Radwegen. Im Straßen- und Tiefbauamt soll sich eine für Verkehrssicherheit zuständige Einheit um die Entschärfung von Unfallstellen kümmern. Damit das gelingen kann, ist außerdem eine deutliche Aufstockung der Finanzmittel zum Umbau gefährlicher Stellen nötig.

Im Sinne größtmöglicher Transparenz werden Unfallhäufungsstellen öffentlich zugänglich dokumentiert sowie realisierte Maßnahmen und deren Wirkung auf www.dresden.de veröffentlicht.

