

Geschäftszeit

ADFC Dresden e.V. • Bischofsweg 38 • 01099 Dresden •

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung
z.H. Herr Schmidt
PF 120020
01001 Dresden

Vorab per E-Mail: jschmidt@dresden.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
15gse048

30. Juni 2015

Stellungnahme zum aktuellen Entwurfsstand des Radverkehrskonzepts - Stand Mai 2015

Sehr geehrter Herr Schmidt,

mit der vorliegenden Entwurfsfassung des Radverkehrskonzepts kristallisiert sich langsam das Endergebnis heraus. Nach Meinung aller im ADFC, die sich intensiver mit dem Entwurf beschäftigt haben, liegt ein sehr detailreiches, gut überlegtes und fundiertes Konzept vor, dessen Fertigstellung, Verabschiedung und vor allem Umsetzung wir seit langem erhoffen.

Die folgenden Anmerkungen, Ergänzungen und Kritikpunkte sind daher so zu verstehen, dass es uns im Wesentlichen um Ergänzungen, Umstrukturierungen im Detail und Schärfung bestimmter Intentionen geht.

Prinzipielles

- A. Mit der vorliegenden Planung wird der Stadtratsbeschluss A0049-SR10-05 vom 17. März 2005 weiter umgesetzt. Mindestanforderungen und -inhalte werden in der Anlage II „Gesamtkonzept Radverkehr“ formuliert. Der wichtige Punkt „Integration des Innenstadtkonzeptes (I.)“ (zweiter Anstrich) fehlt leider größtenteils – das stellt den größten Schwachpunkt des vorliegenden Entwurfs dar. Das Radverkehrskonzept 26er Ring muss dringend eingearbeitet werden.
- B. Fahrradverkehr findet bereits jetzt und in der Vergangenheit in Dresden statt. Ein wesentlicher Bestandteil des Konzeptes besteht in der Definition eines Radverkehrsnetzes, das zukünftig bestimmte Ausbaustandards erfüllen soll, wofür zahlreiche notwendige Maßnahmen benannt sind. Es sollte konsequent klargestellt werden, dass dieses „Netz“ bereits zu großen Teilen existiert, in seiner Ausgestaltung aber mehr oder minder verbesserungsbedürftig ist. Die Formulierungen hierzu sind häufig uneindeutig. Das Konzept beschäftigt sich weit überwiegend nicht mit der „Herstellung“ des Netzes, sondern mit seiner Qualifizierung.
- C. Der Entwurf ist in der Gesamtschau zu stark an routinierten Vielfahrern orientiert; Gelegenheits-, Alltags-, oder „Schönwetterfahrer“ kommen zu kurz. Gerade diese sollte man aber

Bankverbindung

LKG Sachsen ZN KD Bank
BIC GENODED1DKD
IBAN DE68 3506 0190 1624 7800 15

Steuernummer

202/140/17726

gewinnen, um dauerhaft die Zahl der zurückgelegten Wege mit dem Rad zu erhöhen (Anteil Modal-Split).

- D. Deshalb ist eine stärkere Betonung von subjektiv sicheren und angenehm zu fahrenden Routen nötig: Führungen in der „zweiten Reihe“, „grüne Wege“ durch Parks, am Wasser entlang oder durch den Wald - kurz "schöne“ und „angenehme“ Wege. Die Zuordnung solcher Wege zum Freizeit- und Tourismusbereich ist problematisch. Sie sollten so gestaltet werden, dass ihr Potential für den Alltagsradverkehr ausgeschöpft wird, z.B. durch gute Anbindung an das angrenzende Straßennetz. Beispiele sind mehrere zwar schnelle, aber unattraktive Streckenführungen entlang größerer Abschnitte vielbefahrener Hauptstraßen.
- E. Das Konzept setzt stark auf „das Netz“, beispielsweise durch die niederländisch inspirierte Wegweisung mittels Knotenpunktsystem. Zu kurz kommt die Routenbildung, auf die nicht verzichtet werden kann. Auch in den Niederlanden bilden Radrouten das Rückgrat des Netzes. Im Prinzip existieren diese bereits durch die Beschilderung, brauchen aber Namen und müssen möglichst "am Stück" umgesetzt werden.
- F. Die Gesamtplanung braucht mit Blick auf die Realisierung eine bessere Strukturierung: Nötig sind klare Stufen für die Umsetzung, die in Stadtratsbeschlüsse und Haushaltsposten umsetzbar sind.
- G. Es werden fünf Wegekategorien gebildet: drei Stufen gemäß "RIN", sonstige Straßen, die man benutzen darf und sonstige Straßen und Wege, die man nicht benutzen darf oder kann. Für die vorletzte Kategorie fehlen klarere Vorgaben - z.B. zur Einbahnstraßenfreigabe, in der letzten ebenfalls - so sind Fußwege, die man nicht benutzen darf (durch Widmung oder Beschilderung) oder nicht benutzen kann (durch Hindernisse wie Treppen, Tore, Zäune u.ä.), gar nicht erwähnt.
- H. Kleinere Dinge: Es sollte die historische Dimension und große Tradition des Radverkehrs in der Stadt erwähnt werden (wichtig z.B. im Zusammenhang mit Konflikten mit dem Denkmalschutz oder dem Grünflächenamt). Der Klimaschutz-Gedanke ist zu wenig betont (so bezieht sich die gesamte aktuelle EFRE-Förderung auf die nachzuweisende CO₂-Einsparung) Ähnliches gilt für die "Telematik" (Schleifen an Ampeln, Zählstationen etc. - ebenfalls wichtig zur Evaluierung der Umsetzung und Fördermittel-Einwerbung), Die Elbbrücken sind von zentraler Bedeutung und sollten in einem Extrapunkt erwähnt werden.
- I. Bei der konkreten Ausführung ist der Verweis auf die Richtlinien zu wenig: ein paar grundlegende Dinge sollten beispielhaft aufgezählt sein.

Details – Textteil:

Titelblatt: Benennung Vorschläge: „DresdenNetz Rad“ - „Verkehrsentwicklungsplan Rad“ (VEPRad) – „Radverkehrsentwicklungsplan Dresden“ (RadVEP) - Radnetz Dresden [Ein gutes Marketing erfordert einige Änderungen: das fängt mit der unklaren Benennung an (derzeit: „Radverkehrskonzept“ (S.5 zweiter Absatz) aber auch „Gesamtkonzept Radverkehr“ (Titel), es kursieren mehrere Abkürzungen). Die Vorschläge sind noch nicht optimal. Der Name sollte einprägsam, gut abzukürzen und marketing-geeignet

sein. "Konzept" sollte möglichst vermieden werden. Weiterhin sollten Routen benannt sein, bei separater Führung sollten Wege richtige "Straßennamen" erhalten, soweit noch nicht vorhanden, mit denen man sich vor Ort identifizieren kann.]

Seite 3 „Inhalt“: Strukturierung, Einarbeitung RVK 26er Ring

Das Konzept sollte übersichtlicher strukturiert sein. Das Radverkehrskonzept 26er Ring (RVK 26er Ring) muss integriert werden [s.o. „Prinzipielles Punkt A und F“]. Dazu sollten mindestens die Routen des RVK 26er Ring den jeweiligen Kategorien nach RIN zugeordnet werden und in das Radnetz eingearbeitet werden. Die „Maßnahmen“ des RVK 26er Ring (Tabellen Anlage 11 und 12, Karte Anlage 4) müssen in die hier vorgelegte „Maßnahmenliste Netz“ (Tabelle Anlage 7, Karte Anlage 6) gleichberechtigt eingearbeitet werden. Zum konkreten Vorgehen dazu ist ein kurzer Abschnitt in das Konzept einzufügen.

Dem Konzept könnte eine neue Anlage „planerische Grundlagen“ beigefügt werden. Diese sollte unter A das gesamte RVK 26er Ring enthalten und unter B die jetzigen Kapitel 2 („Erarbeitungsprozess des Radverkehrskonzepts“ und 3 („Erreichter Stand“), die Anlagen 1 – 4 des vorliegenden Entwurfs sowie eventuell weitere Unterlagen, die der planerischen Grundlage dienen (Zwischenberichte „Fahrradparken“, „Unfallanalyse“ etc., soweit sie Teil der Endfassung werden sollen). [Eine sorgfältige Analyse des IST-Zustandes bildet selbstverständlich die Grundlage der hier vorgelegten Planung. Für die konkrete weitere Umsetzung ist diese Analyse aber eher von untergeordnetem Interesse. Für eine bessere Lesbarkeit sollten diese Planungsgrundlagen daher ausgelagert werden.]

Die jetzige Anlage 7 („Maßnahmenliste Netz“) sollte dagegen in den Haupttext integriert werden – sie stellt den wesentlichen Kern des Konzeptes dar. [Zur besseren Strukturierung der Anlage 7 siehe dort.]

Das Konzept würde damit aus dem eigentlichen Textteil, der Anlage „planerische Grundlagen“ und drei Karten bestehen und damit wesentlich übersichtlicher werden.

Seite 6: „Zielhorizont des Radverkehrskonzeptes ist, ...“ Besser: „Zielhorizont für die vollständige Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist, ...“

Seite 6 übergeordnete Planungen – nationale Klimaschutzziele und EU-Vorgaben sollten hier erwähnt werden [Der Klimaschutz-Gedanke ist zu wenig betont – es geht um praktische Aspekte: so bezieht sich die gesamte aktuelle EFRE-Förderung auf die nachzuweisende CO₂-Einsparung.]

Seite 9 Begriffe „Netzkonzept“, „Gesamtkonzept für das Netz“, „Zielnetz“ usw. s. Anmerkungen zu 4 „Konzept Radverkehrsnetz“

Zum gesamten Punkt 3 „Erreichter Stand“: es sollte ein weiterer Unterpunkt eingefügt werden: „historische Entwicklung“. Es sollte erwähnt werden, dass Dresden als eine der ersten Deutschen Städte eine eigene Radfahrordnung hatte (1891), eine lange Tradition (weit über 100 Jahre) des Radfahrens in Parks, im Wald und an der Elbe besteht (separate Radwege im Großen Garten, erste Pläne für den Elberadweg von Anfang des 20. Jh.), und dass diese Rechte vom emanzipierten Bürgertum der Stadt gegen Widerstände durchgesetzt wurden. Viele prägende Raumsituationen in der Stadt wurden unter Berücksichtigung von Radverkehrsbelangen gestaltet (Königsufer, Elbtalgestaltung der 20er und 30er Jahre). Schließlich könnte der Niedergang dieser Infrastruktur in der DDR und das erneute bürgerschaftliche

Engagement der „IG Radverkehr“ erwähnt werden. [Ein solcher Punkt ist wichtig im Zusammenhang bei der Auseinandersetzung mit dem Denkmalamt, dem Grünflächenamt, der Forstverwaltung u.a. Beispiele: Körnerweg in Loschwitz, denkmalgerechte Rampen an verschiedenen Stellen wie dem japanischen Palais und zur Anbindung der Brücken, asphaltierte Park- und Waldwege mit denkmalgerecht angepasster Oberfläche usw.]

Seite 18 Punkt 4 Konzept Radverkehrsnetz: Die Unterscheidung zwischen „Alltagsradnetz“ und „radtouristischem Netz“ ist unnötig, da die touristische Routen durchgängig auch für den Alltagsradverkehr Bedeutung haben. Statt des Begriffs „radtouristisches Netz“ sollte es durchgängig „radtouristisches Angebot“ heißen (z.B. S. 22). Damit könnte durchgängig der einheitliche Begriff „Radnetz“ benutzt werden (statt „Zielnetz“ oder „Zielnetz für den Alltagsradverkehr“ oder nur „Netz“ z.B. S. 18 bzw. „Netzkonzept“ oder „Gesamtkonzept für das Netz“ z.B. S. 9)

Seite 18: Punkt 4.1 Netz Alltagsradverkehr statt „Netz“, „Zielnetz“, *Zielnetz für den Alltagsradverkehr* usw. durchgängig besser „Radnetz“ [das gilt für das gesamte Konzept einschließlich Anlagen]. Statt „besondere Qualität des infrastrukturellen Angebots“ besser „besondere Angebotsqualität“. In der Erläuterung: „Das Radnetz stellt eine Auswahl von Strecken dar, auf welche in der Maßnahmeentwicklung die vorhandenen Mittel vorrangig zu konzentrieren sind“. Danach der jetzige Absatz 3 und 4 („Das Radnetz hat die Funktion, Prioritätensetzungen bei Maßnahmen ...“, dann weiter mit dem jetzigen Absatz 1: „Das Radnetz ist in einem mehrstufigen Planungsprozess entstanden. Dem Ansatz der Richtlinien ...“ usw. [Der Begriff „Zielnetz“ ist unglücklich und missverständlich. Es sollte stärker klargestellt werden, dass das in Anlage 5 dargestellte Netz zum größten Teil bereits jetzt *existiert* und mit Verabschiedung des Konzepts vor allem definiert und kategorisiert („festgelegt“) wird. Ziel ist überwiegend nicht die „Schaffung“ des Netzes, sondern seine Qualifizierung nach den detailliert aufgeführten Kriterien - baulich qualifizieren nach Anlage 7, beschildern nach Anlage 8 usw.). Besser ist die Definition des Leipziger Konzepts, dort Pkt. 4.1 S. 42]

Wenn dieser Argumentation nicht gefolgt werden kann, muss klargestellt werden, wann und womit das „Zielnetz“ erreicht werden soll: Soll es einen Abschlusstermin 2025 geben, an dem das „Zielnetz“ feierlich auf einen Schlag eröffnet wird? Gibt es eine stufenweise Freigabe? Oder bilden von vornherein die Teile in „guter Qualität“ das (stückige) „Netz“, zu dem nach und nach Abschnitte hinzukommen? Welchen Status haben in der Zwischenzeit die noch zu sanierenden und zu beschildernden Abschnitte? [Klare Festlegungen an dieser Stelle haben große praktische Bedeutung – nur so wird eine sinnvolle Evaluierung möglich sein. Für die laufende Arbeit des ADFC ist es weiterhin wichtig zu wissen, ob beispielsweise ein Streckenabschnitt „Hauptroute“ *ist* (wenn auch mit Mängeln) oder erst irgendwann *werden soll*.]

S. 19 F 4.1.2: Statt: „Langfristige Zielgröße für die Qualität und Gestaltung ...“ sollte es heißen: „Zielgröße für die Qualität und Gestaltung...“

S. 20 F4.1.5: Statt „... bestehende Mängel soweit wie möglich zu beheben.“ sollte es heißen: „... bestehende Mängel zu beheben.“

S. 20 F 4.1.7: Statt „In der Landeshauptstadt Dresden sollen in Konkretisierung der Standards ... folgende Einzelregelungen gelten.“ sollte es heißen: „In der Landeshauptstadt Dresden gelten in Konkretisierung der Standards ... folgende Einzelregelungen.“. Außerdem vierter Spiegelstrich: statt „weitestgehender Verzicht auf Anforderungstaster an Lichtsignalanlagen ...“ sollte es heißen: „Verzicht auf Anforderungstaster an Lichtsignalanlagen ...“

S. 21 F 4.1.9: Statt: *„Beim planmäßigen Umbau von Knotenpunkten soll geprüft werden, ob ...“* sollte es heißen *„Beim planmäßigen Umbau von Knotenpunkten muss geprüft werden, ob ...“*

S. 21 F. 4.1.10: vierter Spiegelstrich: Statt *„... attraktive Radwege im Landschaftsraum“* sollte es heißen: *„... attraktive Radwege im Landschaftsraum, in Parkanlagen und im Wald“*

zusätzliche Spiegelstriche

- Detektion, Telematik und Verkehrssteuerung [z.B. Schleifen an Ampeln, Zählstationen, Vorher-Nachher-Analysen im Zusammenhang mit dem Netzausbau, Berechnung von CO₂-Einsparungen usw. - ebenfalls wichtig zur Evaluierung der Umsetzung und zur Fördermittel-Einwerbung]
- Koordination von Ampelschaltungen („Grüne Wellen“) [Vorschläge: 1) Bautzner/ Rothenburger Str. – Albertplatz –Schlesischer Platz – Marienbrücke - Bhf. Mitte 2) Königsbrücker Straße 3). Willsdruffer Str. -Grunaer Str.]
- Radverkehr und Denkmalschutz [z.B. denkmalpflegerisch angepasste Oberflächen, angepasste Rampenlösungen]
- Geschichte des Radfahrens in Dresden

S. 21 F 4.1.12: Es sollte klargestellt werden, dass dieser Punkt für das gesamte Straßen- und Wegenetz der Stadt gilt.

S. 22 F 4.1.13 Statt: *„Unter Berücksichtigung internationaler Erfahrungen sollen mittelfristig die Möglichkeiten des ...“* sollte es heißen: *„Unter Berücksichtigung internationaler Erfahrungen sollen die Möglichkeiten des ...“*

S. 22 F 4.1.14 Dieser Punkt sollte wesentlich erweitert werden. Statt *„Für die Weiterentwicklung und Konkretisierung des Netzes für den Alltagsradverkehr sind folgende Optionen vertieft zu untersuchen:“* sollte es heißen: *„Grüne Radrouten“ durch den Wald, am Wasser entlang, durch Parks und Kleingartenanlagen, sind sowohl touristisch als auch für den Alltagsradverkehr besonders attraktiv. Für die Weiterentwicklung und Konkretisierung des Radnetzes sind daher solche Optionen vertieft zu untersuchen, beispielsweise:“* [Der Entwurf ist in der Gesamtschau zu stark an routinierten Vielfahrern orientiert – s.o. „Prinzipielles Pkt. C und D.

Für mehrere zwar schnelle, aber unattraktive Strecken entlang größerer Abschnitte vielbefahrener Hauptstraßen könnten alternativ attraktive „grüne Routen“ entwickelt werden: .z.B. die Route nach Radeberg via Fischhausstraße – Radeberger Landstraße oder nach Hellerau via Königsbrücker Str. - Moritzburger Weg usw.]

- der „Brücken-Anstrich“ sollte raus und in einen Extra-Punkt (s.u.)
- Im zweiten Anstrich (zur Cossebauder Straße): statt *„...Wegeverbindung Bahnstraße – Lönsweg ...“* sollte es heißen: *„...Wegeverbindung Elberadweg – Bootshaus Cotta - Bahnstraße – Lönsweg ...“*

neue Anstriche:

- *„Herstellung einer Verbindung Rudolf-Leonhard-Straße – Fabricestraße (durch die Kleingartenanlage entlang der Bahnstrecke) – Trümmerberg – Heller (Wiederherstellung des alten Hammerwegs) Hellerau“*

- *„Herstellung einer Verbindung Hans-Oster-Straße – Olbrichtplatz – Am Lagerplatz – Industriegelände – Waldwege westlich der Bahnstrecke – Klotzsche“*
- *„Schaffung einer attraktiven Route nach Radeberg, beispielsweise via Alte 4 – Alte 8 oder entlang des E-Flügels oder [zur Not] südlich der Radeberger Landstraße, z.B. über Schotengrund – Doppel-E – HG-Weg – Bischofsweg – Mühlweg.“*
- *„Prüfung der Routenführung parallel der Bautzner Straße/ Bautzner Landstraße ab Wilhelminenstraße Richtung Bühlau: durch den Albertpark (ehemaliger „Promenadenweg“), Wiederherstellung des ehemaligen Dr.-Lahmann-Weges (parallel zum Mordgrundberg) – Anbindung an die (neu entstandene) Hermann-Hesse-Straße. Weiter über Waldweg bis Kurparkstraße – Am Hochwald – Eichigtweg – Heideflügel – A-Flügel.“*

S. 22 F.4.1.15: Erweiterung zum „Brücken-Punkt“: Es sollte die zentrale Bedeutung der acht Elbbrücken betont werden. Sowohl die eigentliche Befahrbarkeit auf den Brücken sollte richtlinienkonform ermöglicht werden (derzeit noch nicht: z.B. Blaues Wunder, Carolabrücke). Die Anschlüsse an den Brückenköpfen (in der Regel sechs: 2x zur Elbe-parallelen Straße, 2x Zu- und Abfahrt, 2x zum Elberadweg) sollten höchste Priorität genießen, einschließlich der erforderlichen Linksabbiegebeziehungen.

Es sollte ein Punkt **F.4.1.xx** eingefügt werden: „Radrouten“. Die gebildeten Routen lt. Wegweisungsnetz sollten ähnlich wie in F7.3.1 aufgelistet werden. Die Routen sollten mindestens sinnvoll durchnummeriert werden, besser wären „griffige“ Namen: Campusroute, Heideroute o.ä.

Es sollte ein weiterer neuer Punkt **F.4.1.yy** eingefügt werden: „Umleitungen“: Einige wichtige Routen werden regelmäßig für längere Zeit unterbrochen: Größere Abschnitte des Elberadweges bei Hochwasser, die Verbindung am Königsufer während der Filmnächte u.ä. Für diese Routen sollten jeweils zumutbare Alternativen angeboten werden und von vornherein beschildert werden.

S. 4.2 Radtouristisches Angebot

Zur Bezeichnung siehe Anmerkungen zu Seite 18 4.1

F4.2.2: zur Führung nach Radeberg über die Radeberger Landstraße s. Anmerkung zu F.4.1.14

F.4.2.3: Erläuterungsteil: es heißt: *„...ausreichende Breiten bei Radverkehrsanlagen, touristische Infrastrukturen, die zügige und mit hohem Komfort mögliche Befahrbarkeit und die attraktive Routenführung. In weiten Teilen sind die baulichen Standards in Dresden schon erfüllt, z.B. auf den existierenden Strecken des Elberadwegs.“* Gerade auf wichtigen Abschnitten des Elberadweges sind die genannten Standards *nicht* erfüllt. [So existieren ab Blauem Wunder stadteinwärts auf beiden Elbseiten keine richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen – rechtselbisch folgt nach 700m unbenutzbarem Körnerweg weitere ca. 1000m mit Breite 2,50m, linkselbisch bis zur Waldschlösschenbrücke ist der Weg 2m breit (lt. ERA2010 Mindestbreite für einen Zweirichtungsradweg - bei geringer Radverkehrsfrequenz!: 3,0m).]

4.4 Prioritätensetzung

S.24 F4.4.1: Statt „Bei der zeitlichen Einordnung der Realisierung von Straßenbaumaßnahmen soll die Zuordnung zum Netz des Alltagsradverkehrs (Anlage 5) und zum radtouristischen Netz bei hier notwendigen Maßnahmen als ein Entscheidungskriterium hinzugezogen werden.“ sollte es heißen: „Bei der zeitlichen Einordnung der Realisierung von Straßenbaumaßnahmen wird die Zuordnung zum Netz des Alltagsradverkehrs (Anlage 5) und zum radtouristischen Angebot bei hier notwendigen Maßnahmen als ein Entscheidungskriterium hinzugezogen“

Es sollte in einem weiteren Punkt **F4.4.x** klargestellt werden, dass die Qualifizierung der Elbbrücken und eine durchgängig gute, richtlinienkonforme Befahrbarkeit der Routen lt. F.4.1xx die höchste Priorität genießen.

S. 26: F4.6.2: Der Anstrich „Zweirichtungsradwege nur als Ausnahme“ ist nicht unproblematisch, da wichtige, zentrale Routen so ausgeführt sind (Elberadweg etc.).

S. 37: 8 Konzept Verkehrsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Es sollte ein Punkt **F.8.2.xx** eingefügt werden (eventuell auch an anderer Stelle): „fahrradfreundliche Stadtverwaltung“: Sämtliche öffentlichen Einrichtungen der Stadt (Rathaus, Ortsämter usw.) sollten gut mit dem Fahrrad erreichbar sein. Es sollten ausreichende und komfortable Abstellmöglichkeiten an den jeweiligen Standorten vorhanden sein. Die Stadt Dresden fördert aktiv das Radfahren der Angestellten der Stadtverwaltung („fahrradfreundlicher Arbeitgeber“), z.B. durch separate gute Abstellmöglichkeiten, durch die Anschaffung von Diensträdern.

Neuer Punkt **F.8.2.yy**: Die Fahrradrouen lt. Punkt **F.4.1.xx** (s.o.) sollten sinnvolle Namen erhalten. Zu diesem Zweck könnte man nach Verabschiedung des Konzepts eine Kampagne starten, die das Konzept bekannt macht und in der zur Abgabe von Namensvorschlägen aufgefordert wird. Ebenso sollten zahlreiche separate Wege, die keinen „Straßennamen“ haben, benannt werden. [Mittlerweile erhält jede noch so unbedeutende Nebenstraße in abgelegenen Gewerbegebieten einen Namen – wesentliche Wege für den Radverkehr sind aber „unbenannt“. So werden die meisten Wege an der Elbe unter dem missverständlichen Begriff „Elberadweg“ subsummiert – in der Regel handelt es sich aber gerade nicht um „Radwege“; welcher Abschnitt und welche Elbseite gemeint sein soll, bedarf meist umständlicher Beschreibungen. Es sollte auf Bezeichnungen mit historischem Bezug zurückgegriffen werden („Wiesenweg“, „Leinpfad“, Treidelpfad“ usw.). Weiterhin könnten Persönlichkeiten geehrt werden, die sich um den Radverkehr in Dresden verdient gemacht haben (Otto Engau, der 1903 ausführliche Pläne für eine Elbpromenade Dresden-Laubegast mit separater Radfahrbahn entwickelte; oder Luise von Toscana, die sich nicht nur durch ihr großes soziales Engagement verdient gemacht hat, sondern auch Ende des 19. Jahrhunderts als Radfaherin dazu beitrug, dass Dresden eine radfahrbegeisterte Stadt wurde].

S. 40: 9 Administrative Rahmenbedingungen

S. 40: 9.1. Gremien und Abläufe

Es sollte ein Punkt F.9.1.1 eingefügt werden, der festlegt, welches Amt/ welche Abteilung *federführend* für die Umsetzung des Konzepts zuständig ist.

S. 41 F.9.1.5: Jährlicher Bericht: Es sollte die „Maßnahmeliste“ jährlich aktualisiert werden (s.u. Anmerkungen zu Anlage 6 und 7) und die aktuellen Planungsstände und der Erledigungsstand eingearbeitet werden. Die Liste sollte „offen“ gestaltet werden – einmal jährlich sollten neue Punkte aufgenommen werden, falls nötig. Zu überlegen wäre eine Übersichtskarte, die den Stand der Evaluierung jährlich aktualisiert darstellt (Themenstadtplan).

S. 41 F 9.1.6: Die geplante Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen - so wie sie auch in der Sächsischen Radverkehrskonzeption (S. 42) angeregt wird und von der Sächsischen Staatsregierung vorgesehen ist - sollte explizit erwähnt werden.

S. 41 F 9.1.7: Schulungen sind ebenso dringend für Mitarbeiter nötig, die nicht unmittelbar mit der Entwicklung des Radverkehrssystems befasst sind, eventuell dort sogar noch nötiger.

S. 41 F.9.1.8: Nach „... Download bereitzustellen“ wäre ein weiterer Satz anzufügen: *„Die Karten „Radnetz“ (Anlage 5) sowie „Wegweisungsnetz“ (Anlage 8) sind in den Themenstadtplan der Stadt einzuarbeiten; ebenso die Karte „Übersicht Einzelmaßnahmen“ (Anlage 6), bei der in der Darstellung die einzelnen ID-Nummern mit den jeweiligen Einzelmaßnahmen verlinkt werden.“*

S. 42 Finanzierung

F 9.2.1 Statt Satz 2: *„Dieser soll der jährlichen Haushaltsplanung unter Einschluss von Fördermitteln zugrunde gelegt werden.“* sollte es heißen: *„Die Stadtverwaltung erstellt für die vollständige Umsetzung bis zum ... eine Übersichtsplanung zum Mittelbedarf unter Einschluss von Fördermitteln. Diese Planung soll der jährlichen Haushaltsplanung zugrunde gelegt werden.“*

Anlage 1: Karte „vorhandene Führungsformen des Radverkehrs“

Nach grober Durchsicht gibt es kleinere Fehler/ Ungenauigkeiten: Die Görlitzer Str. ist Einbahnstraße, Führung stadtauswärts auf der Fahrbahn (Karte: beidseits). Einige wichtige Abschnitte sind nicht eingestuft: die stark befahrenen Radeburger Straße zwischen Hechtstraße und Mündung Stauffenbergallee: beidseits Führung auf der Fahrbahn; ähnlich Leipziger Straße zwischen Antonstraße und Mickten, Bautzner Straße ab Albertplatz u.a.

Anlage 2: Karte „Bewertung der Führungsformen“

Ähnlich wie bei Anlage 1 gibt es leichte Unstimmigkeiten bei grober Durchsicht: die sehr stark befahrene Radeburger Straße ab Hechtstraße stadtauswärts ist „grau“ („keine Daten“) - weicht aber garantiert stark von den Richtlinien ab. Stadteinwärts „keine Abweichung“? u.a.

Anlage 3: Karte „Analyse Sondermerkmale“

Es fehlen die Zufahrtstunnel der Waldschlösschenbrücke (Z254). Ergänzung der Ringstraße am Neuen Rathaus als in Gegenrichtung unberechtigt nicht freigegebene Einbahnstraße.

Die Karte stellt zu großen Teilen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs im Sinne von §45 Abs. 9 StVO dar (Z254, nicht geöffnete Einbahnstraßen u.a.). Das gilt ebenso für zahlreiche Maßnahmen in Anlage 7. Diese dürfen nur dort angeordnet werden, wo eine besondere Gefahrenlage das erfordert. Ein Ermessensspielraum besteht dabei nicht. Es sollte daher klargestellt werden, dass die Forderung nach Freigabe von Einbahnstraßen u.a. auf die Beseitigung der örtlich vorhandenen, besonderen Gefahrenlage abzielt.

Es fehlen komplett (im gesamten Konzept) „sonstige Wege“, die für den Radverkehr nicht oder nur schlecht benutzbar sind, aber in Frage kämen: nicht

freigegebene Fußwege, Wege, die durch Treppen behindert werden (Elberadweg – Garten Japanisches Palais), durch Tore (Olbrichtplatz – Am Lagerplatz; zahlreiche Kleingartensparten), Wege, deren Oberfläche so schlecht ist, dass sie kaum benutzbar sind (Parallelweg zur Bautzner Straße zwischen Willhelminenstraße und Mordgrund - ehemals „Promenadenweg“). Die Existenz solcher Wege und der Umgang damit sollten mindestens im Textteil erwähnt werden.

Anlage 4 Karte „vorhandene Wegweisung“

Einzeichnung der kürzlich installierten neuen Rad-Wegweisungsroute Grosser Garten- Fetscherstraße-WSB-Stauffenbergallee in die Karte. Dabei wäre eine Bezeichnung für diese Route anzudenken [historisch: „Enviromentring“ (jedoch: unbekannt), „Waldschlösschenroute oder –tangente“, oder eine Bezeichnung (analog Forderung hier an anderer Stelle) des geplanten durchgehenden „3. Stadtrings“ als z.B. „Tangentenring-Rad“]. *(siehe unsere Forderung zur Namensgebung von Hauptadradrouten)*

Anlage 5: „Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr Dresden“

Zur Bezeichnung siehe die Ausführungen zu 4.1

- die Zschonergrundstraße sollte aufgenommen werden (statt oder zusätzlich zur Merbitzer Straße) wegen der vorhandenen Anbindung an den Elberadweg
- zur Führung nach Radeberg, Hellerau, in der Heide u.a. siehe Ausführungen unter F4.1.14 („grüne Routen“)
- statt Fr.-Löffler-Straße über Hochschulstraße (Fahrradstraße?)
- statt Uthmannstraße (ID 675) eher Kesselsdorfer Straße nehmen und beidseits Schutzstreifen/ Radfahrstreifen anlegen
- ID 768: evtl. Verlagerung auf Altwilschdorfer Weg?
- Das Käthe-Kollwitz-Ufer ist bisher nicht im Radverkehrsnetz vorgesehen, was nicht zu verstehen ist. Diese Straße ist eine wichtige Verkehrsachse durch Dresden, auf welcher man sich leicht orientieren kann und welche zum Teil bereits über gut ausgebaute Radwege verfügt. Ausweichen über den Elbe-Rad oder über die Nebenstraße bedeutet oft Umwege, insbesondere wenn beispielsweise die Waldschlösschenbrücke oder Albertbrücke erreicht werden soll. Die wichtigen Verkehrsachsen müssen auch für den Radverkehr zugänglich sein. Die Aufnahme des Käthe-Kollwitz-Ufers und Auffahrten zur Waldschlösschenbrücke in das Radverkehrsnetz als Hauptstrecke ist unbedingt notwendig, da ansonsten der Erhalt der vorhandenen Radwege gefährdet wäre.
- Großer Garten/ Waldpark: Diagonalverbindung durch Großen Garten ins Hauptnetz aufnehmen; Diagonalverbindung im Waldpark in ergänzendes Netz aufnehmen. Diese Wege werden viel benutzt, bedeuten erhebliche Abkürzungen und müssen für Radverkehr freigegeben werden bzw. bleiben.
- Striesen/Blasewitz - Kyffhäuserstraße 1): Die Kyffhäuserstraße ist als Teil des Hauptnetzes gekennzeichnet, jedoch nicht bei Maßnahmen

aufgeführt. Diese Straße ist durch beidseitiges Parken sehr eng. Fahrbahn bietet zum Teil nur Platz für Durchfahrt eines PKW ohne dass ein Radfahrer daneben passt. Ohne bauliche Änderung oder Wegfall von Parkplätzen wäre diese Straße nicht fürs Hauptnetz geeignet. Dies gilt für eine ganze Reihe weiterer zugeparkter Nebenstraßen, für die eine Lösung unter Einbeziehung der Anwohner gefunden werden müsste.

- Kyffhäuserstraße 2): Verbindung von Kyffhäuserstraße/ Ecke Spenerstraße zur Teutoburgerstraße ist für Radfahrer/ Fußgänger herzustellen. Dieser Weg wird auf einem kurzen Stück, ca. 30m durch das Gelände eines angrenzenden Sportplatzes blockiert und was zu ärgerlichen Umwegen zwingt. Mit dieser Verbindung wäre ein kurzer Weg von Striesen zum Uni-Klinikum hergestellt.
- Klotzsche – Korolenkosstraße/ Zinnowitzerstraße in ergänzendes Netz aufnehmen als Verbindung von der Königsbrücker Landstraße nach Königswald. Beide Straßen, sind wenig von PKWs befahren, haben relativ wenig Anwohner und wenig Probleme mit zugeparkten Fahrbahnen. In der Korolenkosstraße befindet sich außerdem eine Schule.
- Klotzsche - Puttbuser Weg/ Ecke Maria-Reiche-Straße: Ist im ergänzenden Netz vorgesehen, aber bisher durch Treppen unterbrochen. Dieser Weg sollte durchgängig befahrbar werden, aber eine entsprechende Maßnahme dazu ist nicht vorgesehen. Der Weg führt zu einer Reihe großer Firmen, z.B. Solarwatt und drei Fraunhofer-Instituten, mit vielen Mitarbeitern, die per Rad zur Arbeit kommen. Die Verbindung dorthin sollte daher ins Hauptnetz aufgenommen werden.
- Die Heide ist nicht ausreichend eingebunden. Bereits bisher viel genutzte Wege werden nicht aufgeführt. Bestehendes Potential durch Verbesserung der Wege und Schließen von Lücken wird nicht genutzt. Zu ergänzen im Radverkehrskonzept wären:
- Zufahrt von Stauffenberg-Allee zu Prießnitzgrundweg herstellen. Entweder über Marien-Allee und Bau eines Rad/Waldweges abseits der Betonplattenstraße zur Sandgrube, die werktags wegen schwerer LKW nicht mit Fahrrad genutzt werden kann, oder durch Ausbau des Pfades nordwestlich Prießnitzgrundbrücke, der bisher nicht alltagsradtauglich ist.
- Der Pillnitz-Moritzburger-Weg sollte asphaltiert werden, damit dieser oft genutzter Weg auch bei Regen/Schnee nutzbar ist.
- Alte 8 als Verbindung von Bühlau zur Einmündung Pillnitz-Moritzburger-Weg/ Fischhausstraße in ergänzendes Netz aufnehmen und ausbauen.
- Kreuzsieben/Gabel/Sandschluchtweg in Nebennetz aufnehmen. Der Sandschluchtweg ist noch asphaltiert - sollte dies geändert werden, so wie beim Gänsefuß geplant, wäre dieser aufgrund der starken Steigung nicht mehr mit einem normalen Fahrrad passierbar.

- Der Elberadweg zwischen Laubegaster Straße und Loschwitz gehört ins Hauptnetz: es wird die einzige benutzbare Alltagsverbindung für den gesamten Elbhänge (ca. 10000 Einwohner im Nahbereich) sein. Der Abschnitt sollte für den Alltagsverkehr durchgängig besser an die Pillnitzer Landstraße angebunden werden, z.B. durch Verbindungen im Bereich Niederpoyritz (Plantagenweg), Loschwitz (Höhe Sportplatz oder Kleingartensparte).

Anlage 6 Karte „Übersicht Einzelmaßnahmen im Netz“ und

Anlage 7 Tabelle „Maßnahmenliste Netz“

Die Liste ist durch die fehlende Gliederung schwer lesbar; was durch die fehlende Integration des RVK 26er Ring noch verstärkt wird. Gerade im „Überlappungsbereich“ ist unklar, ob notwendige Maßnahmen in dem einen oder dem anderen Konzept vorhanden sind. Die Integration des RVK 26er Ring ist dringend notwendig.

Die Liste sollte besser gegliedert sein. Vorschlag: Gliederung nach Routenzuordnung - alle Maßnahmen, die sich auf eine Route nach F.4.1.xx (s.o.) selbst bzw. das unmittelbare Umfeld (Zubringer, Knoten usw.) beziehen, sollten zusammengefasst werden und dieser Route zugeordnet werden. [Beispiel: Überschrift: „Route PIR/DD“ (rechtselbisch): ID808, ID807, ID827; ID805 usw.). Der „Rest“ mit Netzfunktion benötigt ebenfalls eine Gliederung, eventuell nach Orstamtsbereichen/ Stadtteilen. [Beispiel: Überschrift: „Klotzsche- Hellerau – Wilschdorf – Rähnitz – Flughafen – Heller“ (= Orstamtsbereich Klotzsche), dann die jeweiligen Maßnahmen zuordnen.] Bei Überschneidungen in Grenzbereichen und Kreuzungssituationen sollten Verweise angegeben werden.

Das Format „Liste Querformat mit kleiner Schrift“ ist problematisch. Die Liste sollte in den laufenden Text integriert werden, „normale“ Schriftgröße haben und „normales“ Längsformat haben. Das verursacht zwar eine etwas höhere Seitenzahl, erhöht aber stark die Benutzbarkeit.

Es sollte möglichst auf weitere Listen verzichtet werden („Top Ten“, „Liste Finanzbedarf“ etc.). Weitere Kriterien (z.B. konkrete Kostenschätzungen, weitere Priorisierungen etc.) sollten der jeweiligen Maßnahme direkt zugeordnet werden.

Bereits jetzt sollten jeder Maßnahme zusätzliche Felder zugeordnet werden: Datum der Aufnahme in die Liste [Nachträge, Unterscheidung der Maßnahmen RVK 26er Ring], Datum „erledigt“ [„sofort“ für erledigte Maßnahmen RVK 26er Ring, weiterhin für die Evaluierung/ Fortschreibung]. Sehr wünschenswert wäre ein Feld, in dem der jeweilige Planungs- bzw. Ausführungsstand der Maßnahme kurz erläutert wird, optimal mit Angabe dazugehöriger Stadtratsbeschlüsse [Beispiel: Elberadweg Loschwitz Wachwitz: ID807: „in Planung/ SR: V0131/14“ o.ä.]

Zu zahlreichen Punkten, in denen die Freigabe von Einbahnstraßen gefordert wird [z.B. ID810, ID816 – ID824 usw.], siehe Anmerkungen zu Anlage 3. Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde unterliegen nicht der Disposition des für straßenverkehrsrechtliche Entscheidungen nicht zuständigen Stadtrats und können nicht Gegenstand von Verkehrskonzepten sein. Es sollte klargestellt werden, dass die jeweilige zugrunde liegende, besondere Gefahrenlage nach §45 Abs. 9 beseitigt werden soll, die im konkreten Fall zum Verbot des Radverkehrs geführt hat. Liegt eine solche Gefahrenlage nicht vor, ist die Anordnung von Fahrverboten prinzipiell nicht zulässig.

Die Angaben „Kosten offen“ und „Sowieso-Maßnahme“ gehören in die Spalte „Kostenklasse“

- bei ID 533 fehlt eine Maßnahme neben der Aufhebung der Benutzungspflicht: Schutzstreifen, Tempo 30 oder ...
- ID 562: Priorität auf 2 setzen
- ID 565: Priorität auf 2 setzen
- ID 566: nicht notwendig. Dort laufen kaum Fußgänger und eng wird es nur ganz in der Nähe der Bergmannstraße, vorher kann man gut überholen.
- ID 599: der Bereich liegt im Rahmenplan Tolkewitz. Hier ist eine sehr gute Wegeverbindung gefordert. Das Gymnasium und die Oberschule Tolkewitz sollen 2017 in Betrieb gehen. Die Priorität sollte angehoben werden.
- ID 603: keine Schutzstreifen in der vom Stadtrat bestätigten Vorplanung enthalten
- ID 609: Gehweg freigeben? (zwischen den Gleisen aufgrund der Anbaufreiheit = hohes Tempo = problematisch)
- ID 618: Mittellinie sollte auf jeden Fall entfernt werden
- ID 627/ 628: Priorität 2 statt 3
- ID 632: evtl. Führung durch H.-Bürkner-Park, um vorhandene Furt zu nutzen
- ID 682b: Priorität 1 oder 2 statt 3
- ID 719: Querungshilfe notwendig zur Querung der Meißner Landstraße
- ID 731: Priorität 1 statt 2
- ID 789: Zwei-Richtungs-Furt verbreitern. Auch auf Westseite des Knotenpunktes Zwei-Richtungs-Furt anlegen?

Anlage 8: Karte 8 Wegweisungsnetz

Die wichtige Nord-Süd-Verbindung Waldschlösschenbrücke – Fetscherstraße – Querallee Großer Garten – Franz-Liszt-Straße – TU sollte mit in die Beschilderung aufgenommen werden. [s.o. Ausführungen zu „Grünen Radwegen“ und zur über 100jährigen Tradition des Radfahrens im Großen Garten].

Die Bezeichnung mancher Zielpunkte ist zu diffus und sollte etwas schärfer gefasst werden. [so ist „Wachwitz“ oder „Niederpoyritz“ sicher akzeptabel, „Neustadt“ umfasst aber ein zu großes Gebiet, ebenso „Gorbitz“ u.a.]

Weiteres:

bisherige „Dresdner Bauweise“

Weder im Analyse- noch im Konzeptteil wird die pflasterlastige „Dresdner Bauweise“ der Ausgestaltung straßenbaulicher Details erwähnt, welche sich vor allem durch die weitverbreiteten kantigen Schnittgerinne, Bordausführungen aller Orten – auch an Furten (3-5cm-Borde) sowie kopfsteinpflasterigen und zu breiten Pendelrinnen (Schmälerung nutzbarer Radstreifenbreiten) zeigt. Diese traditionelle Grundbauweise, die dem alten Gestaltungshandbuch entsprach und Wunsch des STA wie auch des Denkmalschutzes war, führt jedoch bis heute flächig zu miserablen Fahrkomfort (holprige Querungen, besonders an Einmündungen). Es besteht hoher Bedarf an baulichen Kleinkorrekturen (v.a. an Radrouten entlang Hauptverkehrsstraßen).

Die Pflasterbauweise an Grundstückszufahrten wird im Konzept als zu vermeiden angegeben. Zur Situationen bei kiesverfugten und ausgefegten Pflasterbelägen (fragliche Auflage zur Versickerung Regenwasser) – auch im Gleisbereich der DVB (z.B. Sophienstraße oder Albertplatz) – wäre eine klarere Lösung im Konzept anzubringen.

Die aufgezeigten Punkte sind zu analysieren, kritisch im Textteil einzuarbeiten sowie Lösungserfordernisse zu benennen. Das neue Gestaltungshandbuch ist auf diese Punkte hin auf Tauglichkeit und Widersprüche zu prüfen.

Stadtmöblierung

Das Thema Stadtmöblierung taucht nicht im Konzepttext auf, dabei spielt es auch für den Radverkehr eine wichtige Rolle. In Dresden liegt oftmals eine chaotische undurchdachte Anordnung von Einbauten aller Art in die nutzbaren Wegebreiten vor. Eine platzsparende Systematik wird einzig bei neueren Ausbauabschnitten von großen Verkehrsbaumaßnahmen verträglich umgesetzt. Ansonsten bestehen im Stadtgebiet flächig nachteilige Zustände (v.a. spürbar in engen Lagen und Hauptgeschäftsstraßen), die infolge Ämterchaos und Flickenschusterei über Jahrzehnte entstanden. Eine bessere und durchdachte Anordnung wäre im Konzept einzufordern, denn auch hier kann mit geringen finanziellen Mitteln eingegriffen werden. Das gültige Gestaltungshandbuch ist dahingehend zu prüfen. Die Problematik der (Schilder) Mastenreduzierung ist aufzugreifen und gute Lösungsbeispiele aufzuzeigen (z.B. Stadtmöblierung auf einer Achse reihen – freie Wegebreiten seitlich schützen).

Straßenstruktur in der Fläche und Verkehrssicherheit

Im Textteil zur Verkehrssicherheit (S. 9u – 10) wird weit verbreitetes Tempo 30 konstatiert und von „notwendigen Maßnahmen außerhalb der Radnetze II und III“ gesprochen. Hier mangelt es an einer notwendigen Analyse des Nebennetzes und es werden keine „notwendigen Maßnahmen“ konkret benannt. Der für Radbelange elementare Aspekt einer wirksamen Verkehrsberuhigung in der Fläche (v.a. in Wohngebieten) wird nicht ausreichend aufgezeigt.

a) Tempo30 liegt in der Tat in vielen Straßen des Nebennetzes an, jedoch finden sich viel zu wenige flächige T30-Zonen – aufgrund eines zu dichten Hauptstraßennetzes. T30 bleibt damit Stückwerk und bleibt durch häufigen Wechsel mit T50-Straßen wenig wirksam.

Diese Analyse ist nachzureichen und in konzeptionelle Forderungen zu übertragen (mehr flächige T30-Zonen mit Einfahrtsbeschilderung, weniger HV-Straßen).

b) Im Textteil fehlt eine genügende Analyse zur **Verkehrsberuhigung** in den Wohnvierteln. Radverkehrsbetrachtungen in Dresden fehlt bisher deutlich der Aspekt flankierender Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in der Fläche. Hier besteht hoher Handlungsbedarf, der sich einerseits infolge jahrelang unterlassener Infrastrukturanpassungen ergibt und andererseits große Effekte auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden erzielen kann (Ziele des Modal Split – Anreize setzen). In der Fläche (v.a. in Wohngebieten) weist das Dresdner Nebennetz eklatante Sicherheitsdefizite auf, z.B. durch zahlreiche weite aufgezogene Kreuzungsbereiche des Altbestandes. Die Querungen sind riskant, die Durchschnitts- und Abbiegegeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs viel zu hoch, das Falschparkproblem eklatant (Sicht und Sicherheit). Die Unfallauswertung zeigt dies. **Die konzeptionellen Vorschläge gemäß 4.6-Verkehrssicherheit verweisen zu einseitig auf aufklärerische und verkehrspsychologische Aspekte für den Radfahrenden.** Dresden hat weniger ein Problem mit „Verkehrssicherheitstrainings“ oder „Aufklärungsaktionen an Schulen“ sondern vielmehr mit gravierenden baulichen Mängeln der Straßenräume – besonders in Wohngebieten.

Interimslösungen mittels Markierungen (z.B. Gehwegvorstreckungen) zeigen z.B. meist eine „halbe“ und damit ungenügende Umsetzung. Pollersicherungen an Eckbereichen sowie Zebrastrifen werden verteufelt und erst zaghaft angeordnet. Gleiches ist z.B. für Radbügelanordnungen an Eck- oder Falschparkbereichen zu konstatieren. Das verfügbare Straßenraumpotential wird nicht ausgenutzt – auch bezüglich einzelner Stellplatzaufgaben für Radbügel.

Die genannten Aspekte sind als Analyse einzupflegen und konzeptionelle Lösungen vorzuschlagen (auch z.B. „Berliner Kissen“, angehobene Fuß+Rad-Furten).

Es sollte darauf hingewiesen sein, dass diese notwendigen Infrastrukturanpassungen meist Bestandteil des normalen Straßenbauetats sind und nicht aus dem Radetat zu finanzieren sind.

Zwischenbericht Radparken

Im Zwischenbericht Radparken kann gerne ein Verweis auf die guten Beispiellösungen des Anhangs im Zwischenbericht Radschnellwege, Pedelec,... genannt werden.

Für Rückfragen stehen wir gern unter info@adfc-dresden.de zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Spitzner
Vorstand ADFC Dresden