



**Mit Fahrradstraßen gegen Schleichverkehr** In vielen Stadtvierteln beschwerten 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.



Foto: Rainer Lück / CC-BY-SA

**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.



Foto: Hoff / Stadt Karlsruhe, Montage: Konrad Krause

**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-Haltestellen 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.



Foto: Peter Obenaus / AGFS



**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 Plauenroute

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 unetliche 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](http://www.dresden.de) veröffentlicht.

