

Radfahren - aber sicher!

”Radfahren - aber sicher!” Stimmt der ADFC jetzt auch schon in die Angst-mache vor dem Radfahren ein? Müssen wir uns mit dem Thema wirklich beschäftigen - die Unfälle passieren halt, man kann froh sein, wenn es einen nicht selbst trifft. Ansonsten kann man nichts machen. Verkehrssicherheit - das klingt nach Alkoholverbot, erhobenem hilflosen Zeigefinger, nach Sperrgitter und Fahrverbot für die Schwachen.

”Radfahren - aber sicher!” Das soll zunächst mal heißen: Trotz Widrigkeiten lassen wir uns den Spaß am Radfahren nicht verderben.

”Radfahren - aber sicher!” Wir meinen, dass es möglich ist, unsere Straßen für

Radfahrer, aber auch z.B. für Fußgänger sicherer zu machen. Andere Städte, andere Länder zeigen es. Das größte Hindernis dahin ist die insgeheim überall vorhandene Akzeptanz der gegenwärtigen unsicheren Zustände. Natürlich gibt das keiner zu, vielleicht nicht einmal vor sich selbst. Welcher Zusammenhang von dort zum Unfallgeschehen und seiner Aufarbeitung besteht, welche Folgen und Ursachen die Unfälle haben und was demzufolge konkret für das Fallbeispiel Kesselsdorfer Straße, aber auch für die Verkehrspolitik hier in Dresden und wohl allgemein der Bundesrepublik zu fordern ist, davon berichtet diese ”Speiche” als Schwerpunktthema. Sie wird nicht unsere letzte diesbezügliche Aktivität sein.

Radfahren - aber sicher!

Deshalb findet am Freitag, dem 13.6.2003 eine Protestrundfahrt durch den Dresdner Westen über die Kesselsdorfer Straße und den Bramschtunnel statt.

Treff ist um 17.00 Uhr an der Seestraße, Ecke Dr.Külz-Ring (vor dem südlichen Eingang der Altmarkt-galerie)

Schlußkundgebung am Startpunkt ca. 18.30 Uhr.

Geben Sie Ihrem Protest Ausdruck in einer Demonstration, die weder zu überhören noch zu übersehen ist!

Ein Unfall, seine Folgen und wie er verfolgt wird - ein Fallbeispiel

Der folgende Artikel stammt aus der Feder von Michael Strey, dem Lebensgefährten des Opfers.

Die Tat

Am Abend des 21. Oktober 2002 kurz vor 22 Uhr glänzt die Kesselsdorfer Straße regennass und es nieselt noch leicht. Kurz vor der Einmündung der Wendel-Hipler-Strasse verläßt eine Radfahrerin den stadtauswärts führenden Radweg und ordnet sich zum Linksabbiegen in die Wendel-Hipler-Straße auf der linken Fahrspur der Kesselsdorfer Straße ein.

Evamaria Zierach fährt in der Mitte der linken Spur zwischen den Gleisen der Straßenbahn. Sie trägt eine gelbe Regenjacke. Das Diodenrücklicht leuchtet hell, es hat wie der Frontscheinwerfer eine Standlichtfunktion und wird von einem SON-Nabendynamo gespeist.

In stadteinwärtiger Richtung herrscht kaum Verkehr: zwei Pkw, von denen der erste nach rechts in die Wendel-Hipler-Straße einbiegt – kein Grund anzuhalten, Evamaria ist noch gut 30 Meter von der Kreuzung entfernt.

Auf der rechten Fahrspur stadtauswärts

nähern sich rasch zwei Pkw, ein roter Golf dicht gefolgt von einem weißen Renault Clio. Der Fahrer des Clio überholt kurz vor der Einmündung mit hoher Geschwindigkeit. Er hat den Golf bereits hinter sich gelassen, als er mit der linken Seite seines Fahrzeugs das Fahrrad erfasst. Der linke Frontscheinwerfer trifft auf das Hinterrad, schiebt dann den Hinterbau des Fahrrades zusammen. Das Fahrrad wird unter Evamarias Körper nach vorn weggeschoben, Stossstange und Motorhaube brechen ihr beide Unterschenkel. Evamaria prallt mit dem linken Oberschenkel auf die Motorhaube, dann mit dem Oberkörper gegen die Frontscheibe und die linke A-Säule des Pkw. Mehrere Rippen brechen und ihre Milz wird verletzt. Dann wird ihr Körper nach vorn weggeschleudert.

Noch während Evamaria 32 Meter durch die Luft fliegt, verdunkelt sich das Licht – die Beschleunigung hat ihr das Rückenmark im Inneren des Kopfes zerrissen und die Halswirbelsäule gebrochen, ohne das ihr Kopf das Auto auch nur berührt hat. (Die Dresdner Morgenpost mahnt zwei Tage später in ihrer Berichterstat-

tung zu diesem Unfall, Radfahrer sollten schützende Fahrradhelme tragen.)

Während der Clio vom im linken Radkasten eingeklemmten Fahrrad gebremst noch über 100 Meter bis zur Ampel der Julius-Vahlteich-Straße weiterrollt, fährt der Fahrer des roten Golf einfach weiter.



Das zerstörte Fahrrad

Das Opfer

Evamaria Zierach starb im Alter von 38 Jahren. Seit ihrem 16. Lebensjahr erledigte sie praktisch all ihre täglichen Wege mit dem Fahrrad. So hielt sie es in Berlin, während eines längeren Aufenthalts in den USA und seit 1999 auch in Dresden, stets den Leitspruch ihres Motorradfahrlehrers im Hinterkopf: "Trau keinem Autofahrer!".

Ich hatte Evamaria im Sommer 1998 kennengelernt. Im Juni des folgenden Jahres zog sie von Berlin nach Dresden, im August wurde unser erster Sohn, Jonathan, geboren. Im Juni 2001 folgte Lukas. Sie war eine Frau, die Schätze in sich trug, die zu entdecken eine Lebensaufgabe gewesen wäre.

Der Montag war Evamarias kinderfreier Abend, den sie gewöhnlich bei den Meetings einer Selbsthilfegruppe verbrachte. Kurz nach 19 Uhr fuhr sie los, nach fliegendem Wechsel der Kinderbetreuung mit mir – der ich meist zu spät von Arbeit kam – und kam gewöhnlich gegen 22 Uhr wieder nach Hause.

Evamarias Fahrräder hatten Namen: "die Biene", der "Traum" und der "Blitz". An jenem schicksalhaften Abend war sie mit dem Traum unterwegs – ihrem angestammten Fahrrad für alle Tage, an dem auch die Halterungen für die zwei Kindersitze montiert waren.

Der Täter

Danny S. ist 25 Jahre alt, Installateur und arbeitslos. Er hat eine kleine Tochter.

Bereits im April des vergangenen Jahres hatte Herr S. in Gorbitz in einer Tempo 30 Zone ein siebenjähriges Mädchen angefahren und lebensgefährlich verletzt. Die Polizei hatte eine Geschwindigkeit von 55 km/h rekonstruiert. Die Straftat wurde nicht verfolgt, weil die Mutter des Mädchens die Strafverfolgung nicht forderte. Der Unfallrekonstruktion der DEKRA zufolge fuhr Herr S. am Unfallabend im Stadtgebiet mit 70 km/h und mit Standlicht. Obwohl er bereits 100 m weiter an der Kreuzung Julius-Vahlteich-Str. nach rechts hätte abbiegen müssen, um nach Hause zu seiner Freundin und seinem Kind zu kommen, überholte er den vor ihm fahrenden Golf in dem unübersichtlichen, von Sperrflächen durchsetzten Kreuzungsbereich an der Wendel-Hipler-Straße. Herr S. hat praktisch nicht gebremst und nach dem Unfall von Standlicht auf Abblendlicht

geschaltet. Am Unfallort bestritt er die Tat und verweigerte die Aussage.

Obwohl der Unfall z.T. von den gleichen Polizeibeamten aufgenommen wurde wie der vom April und wie der Fall des kleinen Mädchens auf dem Schreibtisch von Herrn Staatsanwalt L. landete, wurde der Führerschein von Herrn S. weder am Unfallabend noch irgendwann später eingezogen.

Bereits in den ersten Tagen nach dem Unfall hatte ich Herrn S. über den Verkehrsunfalldienst dazu ermutigt, mit mir in Kontakt zu treten. Er rief mich auch tatsächlich an, wir verabredeten ein Treffen, aber er kam nicht. Bis jetzt hat er sich keinen Anwalt und keine Akteneinsicht genommen.

Die Angehörigen

Evamaria Zierach hinterließ neben ihren beiden Söhnen ihre Eltern, vier Geschwister, mich als ihren Lebensgefährten und eine ganze Reihe weiterer Verwandte, Freunde und Kollegen, denen sie wichtig war und denen sie fehlt.

Es ist allgemein noch wenig bekannt, welch tiefes Trauma der Verkehrsunfalltod eines nahen Angehörigen darstellt. Die meisten Betroffenen leiden – ähnlich wie Menschen, die selbst bei Verkehrsunfällen verletzt wurden – noch nach Jahren an Symptomen eines "posttraumatischen Syndroms": an Alpträumen, Angstzuständen, Depressionen und Interessenverlust. Sie brauchen oft mehr Psychopharmaka, Alkohol, Nikotin als vor dem Unfall. Auch schwere Störungen in den sozialen Beziehungen, Ehescheidungen oder Verlust des Arbeitsplatzes sind nicht selten.

Die Gründe für diese Symptome sind noch kaum wissenschaftlich untersucht. Dennoch liegen sie für mich, der ich eine solche Situation gerade durchlebe, recht klar auf der Hand. Zur normalen Trauer um den Verlust eines geliebten Menschen treten – von Fall zu Fall natürlich mit unterschiedlichem Gewicht – mehrere zusätzliche belastende Faktoren hinzu, die zusammengenommen nur sehr schwer zu verarbeiten sind.

• Der Aspekt des Weggehens und nicht Wiederkommens

Der Unfalltod ist ein Tod ohne Abschied. Evamaria ging kurz nach 19 Uhr wie üblich in großer Eile, ich brachte die Kinder ins Bett und ging – mäßig in

Sorge – um 23 Uhr selbst schlafen, um gegen zwei Uhr von einem Polizisten und einem Notfallseelsorger geweckt zu werden, die mir nicht viel mehr mitteilten als dass meine Frau tot sei. Am nächsten Morgen musste ich den Kindern sagen, dass Mama nie mehr wiederkommt.

Den toten Körper eines Menschen behandelt in Deutschland der Staat wie sein Eigentum. Der Wunsch, Evamaria vor der vom Staatsanwalt angeordneten Obduktion noch einmal zu sehen, wurde uns verwehrt – zu Unrecht, aber wer kennt schon seine Rechte. Ebenso verweigerten sich die Gerichtsmediziner dem Gespräch mit uns.

Evamarias am Unfallabend getragene Bekleidung ist bis heute verschwunden – ein Umstand, der mir keine Ruhe lässt. Das Fahrrad durfte ich mir nach einigen Tagen beim Abschleppdienst abholen.

• Die Plötzlichkeit des Ereignisses

Es gibt keine Vorbereitungszeit wie beim Altern oder bei schwerer Krankheit. Die Todesnachricht reißt einem förmlich den Boden unter den Füßen weg.

Oft existiert auch kein Testament und die Unterlagen sind kaum geordnet. Mir war z.B. nicht einmal bekannt, welche Versicherungen Evamaria hatte; die Unfallversicherung erwartet eine Schadensmeldung innerhalb von 48 Stunden!

• Der Zusammenbruch eines Lebensentwurfs

Nach dem Unfall ist nichts mehr wie es war. Die Kinder müssen ohne ihre Mutter aufwachsen und ich kann nicht mit der Frau alt werden, mit der ich es geplant hatte.

Als Unternehmer hatte ich vor dem Unfall eine Wochenarbeitszeit von mindestens 50 Stunden. Jetzt sind es noch 35 bis 38 Stunden. D.h. ich muss um die Existenz meines Unternehmens mit seinen immerhin 21 Arbeitsplätzen fürchten. Im Insolvenzfall bliebe ich persönlich auf einem Riesenberg Schulden sitzen.

• Die Gewalttätigkeit

Verkehrsunfälle sind nicht einfach Unfälle wie etwa Arbeits- oder Sportunfälle. Oft handelt es sich, wenn auch das Ergebnis meist nicht beabsichtigt ist, um Gewalttaten. Ihre häufigste Ursache ist zu schnelles Fahren mit potentiell ge-

fährlichen Maschinen. Dies ist eine bewusste gewalttätige Handlung, mit der die Lenker dieser Maschinen unter ihren Mitmenschen Angst und Schrecken verbreiten.

Ich fahre nach wie vor täglich mit dem Fahrrad auf Arbeit und biege mangels Alternative auch täglich, so wie Evamaria es getan hat, von der Kesselsdorfer Str. in die Wendel-Hipler-Str. ein. Es ist für mich noch schwerer geworden, die alltägliche Gewalt, der ich als Radfahrer ausgesetzt bin, zu ertragen.

Dies um so mehr, weil mir Evamarias Unfall die dumme Illusion geraubt hat, man könne sich vor dieser Gewalt durch umsichtiges Verhalten, geistige Wachheit und körperliche Fitness schützen. Das Darwinsche "Survive of the fittest" gilt eben nicht, wenn Waffen im Spiel sind. Evamarias Unfall war der Alptraum jedes Radfahrers. Vorschriftsmäßiger konnte sie sich nicht verhalten und sie hatte nicht die Spur einer Chance, dem Verhängnis zu entgehen. Herr S. ist

gefahren wie ein Henker und das Ergebnis war entsprechend.

- **Die zusätzliche Arbeitsbelastung**
Ganz profan betrachtet bedeutet der Tod eines Familienmitgliedes nicht nur den Ausfall seiner Arbeitskraft, sondern darüber hinaus jede Menge zusätzlicher Arbeit. Die Beisetzung muss organisiert und jede Menge bürokratischer Aufwand mit Ämtern und Versicherungen getrieben werden. Insbesondere das Eintreiben von Schadensersatz- und Schmerzensgeldforderungen ist ein Thema, das allein schon manche Betroffene in die Psychose treibt. In meinem Falle wird übrigens die Forderung nach Schmerzensgeld wahrscheinlich abgelehnt, weil Evamaria keine Schmerzen hatte und die Angehörigen nicht unmittelbar vom Unfall betroffen waren.
- **Die Ignoranz der Gesellschaft**
Schwere Verkehrsunfälle sind ein Tabuthema. Man spricht nicht darüber. Wo schon normale Todesfälle bei den meisten Mitmenschen nur hilflose Sprach-

losigkeit zur Folge haben, sind die Angehörigen von Verkehrsunfallopfern mit ihren Problemen völlig alleingelassen. Staatlicherseits gibt es sowieso keinerlei Unterstützung, aber auch im Freundes- und Kollegenkreis fühle ich mich kaum verstanden.

Vor Gericht wird fahrlässige Tötung im Straßenverkehr wie eine Bagatelle behandelt. Wo das Gesetz noch eine Freiheitsstrafe von bis zu fünf Jahren vorsieht, kommen in der Praxis die meisten Unfallverursacher (ca. 60%) mit lächerlichen Geldstrafen davon. In schweren Fällen wird eine Freiheitsstrafe, ausgesetzt zur Bewährung, ausgesprochen. Damit, wirklich ins Gefängnis zu ziehen, müssen eigentlich nur Wiederholungstäter in ganz haarsträubenden Fällen rechnen. Oft findet auch gar nicht erst ein Prozess statt und das Gericht begnügt sich mit einem Strafbefehl. In Evamarias Fall ist auch nach über einem halben Jahr noch nicht klar, ob und wann der Fall vor Gericht kommt.

Fahrradunfälle in Dresden

Evamarias Unfall - eine Ausnahme? Oder passiert so etwas ständig in Dresden? Ein Blick in die Unfallstatistik zeigt, dass jedes Jahr zwischen 20 und 25 Personen ihr Leben im Straßenverkehr von Dresden verlieren, davon so um die zwei Radfahrer. Nachdem der Fahrradverkehr einen Anteil von rund 10 % am Gesamtverkehr (bezogen auf alle Wege, die in Dresden zurückgelegt werden) hat, unterliegt man demnach als Radfahrer im Stadtgebiet einem ungefähr durchschnittlichen Todesrisiko.

	Tote	Schwer- verletzte	Leicht verletzte
1998	25	500	2045
1999	23	558	2482
2000	19	465	2596
2001	22	456	2519

Unfälle mit Personenschaden (Fußgänger, Radfahrer und Insassen von ÖPNV und Kfz) in Dresden insgesamt (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen)

Sachsenweit starben 2001 409 Personen bei Straßenverkehrsunfällen. Nach-

dem Dresden über den Daumen gepeilt ca. ein Zehntel aller Einwohner Sachsens hat, ist das Risiko in Dresden geringer als im Landesdurchschnitt. Aufgrund der höheren Geschwindigkeiten auf Landstraßen und Autobahnen ist das Todesrisiko außerhalb der großen Städte größer.

Das Verletzungsrisiko ist allerdings für Radfahrer überdurchschnittlich. Ca. jeder vierte Leicht- und Schwerverletzte ist ein Radfahrer. Beim Vergleich des Verletzungsrisikos mit dem Autofahren ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Gruppe der weniger besonnenen 14 - 17-Jährigen noch nicht selbst Auto fährt.

Nur in vier von zehn Radunfällen in Dresden ist der beteiligte Radfahrer auch der Verursacher des Unfalls. Hauptunfallgegner sind Pkw, wobei hier in noch stärkerem Maße der Radfahrer Opfer und nicht Täter ist, während bei Kollisionen mit Fußgängern in der Regel der Radfahrer der Verursacher ist.

Jeder, der in Dresden Fahrrad fährt, kennt wohl die Gefühlspalette zwischen zusammenschneidendem Magen oder unbändiger Wut, welche aus dem Adrenalinstoß

resultiert, wenn mal wieder ein Kfz fast die Lenkerstange beim Überholen berührt hat. Hieraus resultiert auch häufig der Wunsch nach Bordsteinradwegen, um eine 12-cm-Kante zwischen Kfz und Fahrrad zu haben. Die an den ADFC immer wieder herangetragene Einschätzung von neu Zugezogenen, dass in Dresden die Kfz-Lenker überdurchschnittlich rücksichtslos überholen, ist nur bedingt in der Unfallstatistik wiederzufinden, weil Überholunfälle in der Regel keine große Rolle spielen.

Die Masse aller Radverkehrsunfälle passiert an Kreuzungen und Einmündungen und genau dort weisen die meisten Bordsteinradwege Sicherheitsprobleme auf. Dementsprechend verunglücken besonders häufig Radfahrer in Hauptverkehrsstraßen mit Bordsteinradwegen. Hauptstraßen ohne Radwege, z. B. Grunaer Straße, wo trotzdem viele Radfahrer zu beobachten sind, sind dagegen objektiv sicher, auch wenn sich dort viele Pedalritter subjektiv alles andere als sicher fühlen.

Die Kesselsdorfer - was müsste sich ändern?

Normal - und doch gefährlich

Die Kesselsdorfer Straße ist eine ganz normale, typische Hauptverkehrsstraße in Dresden, auch im Hinblick auf das Unfallgeschehen. Die Polizei kann Unfallschwerpunkte (mit den dafür definierten Kriterien) für Fußgänger und Radfahrer nicht erkennen und schätzt die Strecke auch nicht als Raserstrecke ein. In den letzten drei Jahren hat sich die Zahl der Radunfälle von 13 auf 27 erhöht, fünf Menschen starben in diesem Zeitraum als Radfahrer oder Fußgänger.

- Radfahrer haben auf dieser Straße ein ziemliches Problem mit den Radwegen: schlechte Oberflächen, verblasste Markierungen, hohe Borde an den Einmündungen, die zum Teil schräg überfahren werden müssen und schwer erkennbare Pollerreihen.
- Von den Radwegen aus hat man Schwierigkeiten, sicher nach links abzubiegen (z.B. stadteinwärts in die Wernerstraße und stadtauswärts in die W.Hipler-Str.).
- An den Haltestellen wird der Radverkehr zum Teil durch die wartenden Fahrgäste geführt, manchmal ohne Sichtbeziehung direkt hinter den Fahrgastunterständen.

63-Jährige von Radfahrer verletzt

Eine 63-jährige Frau ist gestern, 9.15 Uhr, auf der Kesselsdorfer Straße von einem Radfahrer schwer verletzt worden. Der 20-jährige Mountainbiker befuhr den Fuß- und Radweg stadteinwärts, musste in Höhe der Straßenbahnhaltestelle Tharandter Straße einem Fußgänger ausweichen und stieß mit der Frau zusammen. Es werden Zeugen gesucht, die den Unfall beobachtet haben (Tel.: 4 83 22 26). (SZ)

SZ, 17.12.99

Solch ein Unfall war hier zu erwarten. Der Konflikt Radfahrer - Fußgänger durch ungenügende Haltestellengestaltung wird durch die Stadt bisher weitgehend ignoriert.

- An den Einmündungen der Nebenstraßen kommt die Angst dazu, von ein- oder ausbiegenden Kraftfahrzeugen "mitgenommen" zu werden. Vor nicht allzulanger Zeit starb ein Radfahrer auf der Kesselsdorfer Straße genau auf diese Weise.
- Im Bereich ab der Malterstraße ist seit kurzem das Parken unmittelbar am Radweg erlaubt, jede unachtsam geöffnete Beifahrertür kann somit jetzt zum tödlichen Risiko werden.
- Der landwärtige Radweg endet entgegen allen Vorschriften ohne Einfädelhilfe.

- Entlang des Neubaugebietes Gorbitz wurde die Fahrbahndecke erneuert, trotz Entlastungsstrecken in alter Fahrbahnbreite, aber ohne Radfahrstreifen.
- Stadteinwärts verstärken sich die Probleme noch durch die höheren Geschwindigkeiten bergab.
- Die Busspur vor der J.-Vahlteich-Straße ist nicht freigegeben, so dass sich der Radverkehr zwischen den zwei Geradeausströmen von Bus und Kfz irgendwie behaupten muss (wenn er regelgerecht fahren will) oder einen Konflikt mit der Polizei riskiert (wenn er, wie naheliegend, die Busspur benutzt).
- Fußgänger haben ebenso wie Radfahrer erkennbar Schwierigkeiten, die Kesselsdorfer Straße sicher zu überqueren. Gefährliche Situationen entstehen an Haltestellen, besonders häufig an der Bünaustraße.

Verantwortungslos?

Warum wurden die Mängel nicht schon längst beseitigt? Ist niemand zuständig? Bereits vor etwa fünf Jahren hat der ADFC mit Vertretern der Stadtverwaltung an der Kesselsdorfer eine Ortsbegehung gemacht und auf viele Mängel hingewiesen. Passiert ist nahezu nichts, selbst einfache Ummarkierungen entlang der Haltestellen wurden trotz Baustelle nicht durchgeführt. Bemerkenswert: Die Fahrbahnoberflächen wurden saniert, die Radwege nicht. Am Ausgang des Wohngebietsparkes in Höhe der Hilberstraße starb 1997 ein Jugendlicher beim Überqueren der Fahrbahn. Die Straße wurde dort inzwischen umgebaut, eine Querungshilfe jedoch nicht angelegt. Es ist dort nach wie vor gefährlich, denn man kann die heranrasenden Autos, deren Fahrzeugführer sich häufig gedanklich schon auf der Landstraße wähnen, nicht rechtzeitig zu sehen.



"Für Sascha - 50 km/h" lautet die Forderung seiner Freunde auf dem Pappschild. Auch fünf Jahre nach dem Unfalltod beim Überqueren

der Fahrbahn wurden die Gefahren noch nicht entschärft - trotz Sanierung der Fahrbahn.

Was zu tun ist: Geschäftsstraße statt Kfz-Piste



Tempo 30, eine Kfz-Spur, Radstreifen, Überquerbarkeit auf ganzer Länge dank Mittelstreifen - Geschäftsstraßen müssen keine Raserpisten sein.

Die Kesselsdorfer Straße als wichtiges Stadtteilzentrum braucht weniger und langsameren Kfz-Verkehr. Die seit 10 Jahren versprochene Verkehrsberuhigung muss endlich kommen, von Tharandter Straße bis hoch zur Malterstraße. Mit Millionenaufwand wurden die Nordtangente gebaut, der Bramschttunnel gegraben und die Hochbrücke zwischen Nürnberger Straße und Emmerich-Ambros-Ufer durchgezogen. Der Kfz-Durchgangsverkehr kann dort fließen und die Kesselsdorfer Straße zum belebten Geschäftsgebiet entwickelt werden: Tempo 30, Dosierampel, Radfahrer auf der Fahrbahn. Eine Fußgängerzone ist vorstellbar. Weiter oben, ab der Malterstraße, muss die Situation durch Einzelmaßnahmen verbessert werden:

- Tempo 30
- Querungshilfen an allen Haltestellen und einmündenden Straßen, insbesondere auch an der Hilberstraße (baulich)
- sichere und komfortable Einleitung des Radverkehrs am Radwegende in die Fahrbahn, Abmarkierung von Radfahrstreifen
- Markierung von Linksabbiegepfeilen auf der Linksabbiegespur Höhe W.-Hippler-Straße, Überholverbot bis zur J.-Vahlteich-Straße
- Beseitigung des Parkens von Kfz unmittelbar neben dem Radweg wegen der Gefahr aufschlagender Türen
- stadteinwärts: Radweg-Beginn sicher erreichbar machen, Radwegbenutzungspflicht aufheben
- ... (entsprechend einer vertiefenden Analyse durch Fachplaner)

Verkehrssicherheitspolitik - was müsste sich ändern

Mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer? Das kann nur durch das Zusammenwirken vieler erreicht werden. Folglich richten sich die nachfolgenden Forderungen nicht allein an die Stadt Dresden, sondern sind auch als ein Nachdenken zu verstehen, was zum Beispiel auf der Bundesebene geschehen könnte.

Leitbild ändern

Ziel aller Aktivitäten in der Bundesrepublik Deutschland, von der Regierung über die Länder bis zu Kommunen wie Dresden, Polizei und Privaten muss es werden, null Verkehrsunfalltote zu erreichen. Statt "die schlimmsten Unfälle bekämpfen" bedarf es einer ernsthaften Politik, die sich wie in anderen Ländern (z.B. Schweden) der "vision zero" (Vision: null Tote) verschreibt.

Unfälle konsequent ahnden

Verursacher von Verkehrsunfällen kommen heute zumeist mit erstaunlich leichten Strafen davon. Das Töten eines Menschen kostet zu meist nur ein paar wenige Jahre oder gar Monate Freiheitsentzug, die zur Bewährung ausgesetzt werden. Auch unmittelbar nach einem tödlichen Unfall wird heute oft der Führerschein des Verursachers nicht eingezogen, d.h. das Tatwerkzeug darf weiter benutzt werden.

Arbeit der Polizei qualifizieren

Der Polizei müssen die Mittel gegeben werden, Unfälle wirksam zu bekämpfen. In Sachen wird die Einhaltung der Geschwindigkeiten viel zu selten, auch viel zu lasch (großer Toleranzbereich trotz moderner Geräte) kontrolliert. Andere Verkehrsregeln, z.B. eines ausreichenden Überholabstandes zu Radfahrern, werden fast nicht kontrolliert. Das Ergebnis ist eine immer stärker abnehmende Akzeptanz der Verkehrsregeln. Es ist nötig, die "Sicht" der Polizei zu erweitern. Unfallstatistiken werden von Amts wegen auf mengenmäßig definierte Unfallschwerpunkte hin untersucht. So gerät das normale Unfallgeschehen praktisch aus dem Blick und wird mit der Feststellung "keine Unfallschwerpunkte vorhanden" abgetan. Probleme, wie Fußgänger sie z.B. an der Kesselsdorfer Straße haben, die über weite Strecken nicht sicher überquert werden kann, fallen gar nicht auf, weil die Unfälle sich über die ganze Straßenlänge verteilen.

Verkehrsrouten schon in der Fahrschule aussortieren

Nach neueren Erkenntnissen ist mit bestimmten Methoden schon beim Fahrschulunterricht erkennbar, wer die Regeln zur Prüfung bloß pro forma einhält, um danach richtig loszulegen. Zum Teil ist dies auch schon mit nur

einem bißchen Menschenverstand sichtbar. Es ist notwendig, die Prüfungsregeln so zu gestalten, dass potentielle Verkehrsrouten keine Chance auf eine Fahrerlaubnis haben.

Regelmäßige Nachschulungen

Wer ein Auto fährt, stellt aufgrund der diesem innewohnenden kinetischen Energie eine potentielle Gefahr für andere da. Umso wichtiger ist es, dass Kfz-Fahrer die Verkehrsregeln kennen und beachten. Die bisherige Praxis, einmal Fahrschule zu machen und dann ein ganzes Leben ohne Fortbildung fahren zu dürfen, führt dazu, dass die Regeln zum Schutz anderer, schwächerer Verkehrsteilnehmer allmählich vergessen werden. Notwendig ist die Pflicht, mindestens alle 5 Jahre eine umfassende Schulung zu besuchen und nachzuweisen, dass man die neuen Erkenntnisse auch wirklich aufgenommen hat.

Verträgliche Geschwindigkeiten

Innerorts sollte als Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf allen angebauten Straßen gelten, außerhalb 80 km/h. Neben dem Rückgang der Unfälle wäre innerstädtisch durch eine Verstärkung des Verkehrs auch mit einer größeren Leistungsfähigkeit der Straßen zu rechnen.

Schluss mit Gefährdung durch "Grüne Wellen"

Per "Grüne Welle" werden Autofahrer zu erhöhter Geschwindigkeit quasi verpflichtet und der Radverkehr dadurch gleich mehrfach beeinträchtigt. Die gleichmäßig rollenden Kolonnen machen die Überquerung einer Straße nahezu unmöglich. Die Bremsbereitschaft der Autofahrer sinkt gegen Null, es wird notfalls eng überholt. Naht die Ampel, wird das Auto "fast von alleine" immer schneller, nur um den Anschluss zu halten. Viel sinnvoller als Grüne Wellen sind Dosiereinrichtungen an LSA, die nur so viel Kfz-Verkehr einlassen, wie auch günstig und stadtverträglich fließen kann. Ein positiver Ansatz dazu fand sich auf der Kesselsdorfer Straße in Dresden stadteinwärts.

Straßen umgestalten

Straßen müssen zukünftig so gebaut, umgestaltet und rekonstruiert werden, dass sie nicht den Eindruck einer Raserpiste für Autofahrer machen, sondern die Vielfalt der Ansprüche an den Straßenraum abbilden. Das Handlungsspektrum ist vielfältig und in den einschlägigen Richtlinien auch zu finden, es mangelt, gerade auch in Dresden an der Umsetzung (Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen auf ganzer Länge, sparsame Dimensionierung von Kfz-Spuren und Abbiegeradien etc.). Die Straßenumbauten wegen der Flutfolgen müssen dringend solche Aspekte berücksichtigen. Querungshilfen sind nötig. Der

ADFC fordert für Dresden seit Jahren ein Nachrüstprogramm, um bestehende Probleme an Radverkehrsanlagen abzubauen, z.B. quer zum Radweg liegende Bordkanten zu beseitigen, Furten über Nebenstraßen zu markieren (seit fünf Jahren durch die StVO-Novelle vorgeschrieben) und Radwegenden sicher zu machen.

Für den Radverkehr vernetzt denken und koordinieren

Ein Radverkehrsnetz ist in Dresden kaum erkennbar. Da auch kaum eine Koordination stattfindet, ist nahezu jede verkehrstechnische Lösung irgendwo einmal zu finden, jedoch zum Teil unsachgemäß angewendet, zum Teil nicht deutlich erkennbar. Spätestens wenn es an einer Kreuzung eng wird, wird der Radler sich selbst überlassen. Gerade hier passieren dann die Unfälle. Die Gefährdung, die von Radwegen, noch mehr aber von gemeinsamen Geh- und Radwegen ausgeht, muss endlich zur Kenntnis genommen werden.

Stadtverträglicher ÖPNV

Haltestellen müssen so angelegt werden, das Radfahrer nicht mit Fahrgästen in Konflikt kommen, nicht auf den Fußweg abgedrängt werden und nicht zu schwierigen Fahrmanövern bei Gleisen gezwungen werden. Ihre Barrierewirkung muss verringert werden. In Dresden braucht es die Akzeptanz der DVB, dass öffentliche Straßenräume nicht nur für Busse und Bahnen da sind. Die Stadt Dresden muß durchsetzen, dass die Nutzungs- und Sicherheitsansprüche des Radverkehrs den gleichen Stellenwert wie andere auch genießen.

Fußgänger- und radfahrerfreundliche Autokonstruktion

Airbag, ABS, Sitzgurte und weitere Komponenten haben die Autos in den letzten Jahren für ihre Insassen sehr viel sicherer gemacht. Nicht davon profitieren konnten bisher Radfahrer und Fußgänger. Es ist ein Unikum, dass in unserem technisierten Zeitalter noch immer Lkw und Pkw tote Sichtwinkel haben mit schwersten Unfallfolgen, dass sich öffnende Autotüren noch immer eine tödliche Gefahr für Radfahrer auf dem danebenliegenden Radweg darstellen, dass noch immer keine Knautschzone zwischen Blech und Motor Fußgänger bei Aufprällen schützt. Notwendig ist eine, ggf. gesetzlich fixierte Pflicht für Autohersteller, Neuwagen mit maximalem Schutz für Fußgänger und Radfahrer auszustatten und entsprechend zu konstruieren sowie intensiv weiter an Verbesserungen zu forschen.

Juni

Montag, 02.

**18.00 Uhr Umweltzentrum
Abendradeln**

Mittwoch, 04.

8.30 Uhr Volkshaus Laubegast
Senioren-Radtour zur Talsperre
Malter (ca. 60 km)

Mittwoch, 04.

**19.00 Uhr Umweltzentrum
offenes Treffen der Ortsgruppe**

Pfingstsonntag, 08.

Festplatz Seiffen
Erzgebirgs-Radmarathon
(70/140/200/270 km)

Pfingstmontag, 09.

**7.00 Uhr Kaufpark Nickern
Bergige Radtour durch das
Erzgebirge zum Schwarzenberg
(ca. 140 km) nicht geeignet für
Kinder und ungeübte Radfahrer**
Tourenleiter: F. Mölle

Mittwoch, 11.

8.30 Uhr Volkshaus Laubegast
Senioren-Radtour: Vormittags-
runde (ca. 30 km)

Donnerstag, 12.

19.45 Uhr Bürgertreff Leubnitz-
Neuostra, Heydenreichweg 4
DIA-Vortrag: Radwandern mit
Kindern

Freitag, 13.

**17.00 Uhr Dr. Külz-Ring/Ecke
Seestraße vor dem Südeingang
der Altmarktgalerie
Fahrrad-Demo**

Sonntag, 15.

**8.00 Uhr Bf Dresden-Neustadt
Radtour zu den Bergbaunach-
folgelandschaften in der Nie-
derlausitz (ca. 75 km), Hin- und
Rückfahrt bis/ab Senftenberg
mit dem Zug**
Tourenleiter: F. Krone und A.
Kügler

Sonntag, 15.

8.00 Uhr Dresden Hbf, Schalter-
halle
Radtour des Radfahrer- und Wan-
dervereins Dresden e.V. zum Klic
bei Novy Bor (CR), Aufstieg zu
Fuß - bis und ab Schmilka dem
Zug, anspruchsvolle Tour, Perso-
nalausweis! (ca. 70 km)

Montag, 16.

**18.00 Uhr Umweltzentrum
Abendradeln**

Mittwoch, 18.

**8.30 Uhr Volkshaus Laubegast
ADFC-Senioren-Radtour nach
Wilsdruff (ca. 60 km)**

Mittwoch, 18.

**19.00 Uhr Umweltzentrum
Aktiventreffen**

Mittwoch, 18.

19.45 Uhr Bürgertreff Leubnitz-
Neuostra, Heydenreichweg 4
DIA-Vortrag: Spanien per Rad

Freitag, 20.

**Sternfahrt des ADFC Sachsen
nach Auterwitz (bis Sonntag)**

Sonntag, 22.

4.00 Uhr Dresden, Postplatz
Radtour des Radfahrer- und Wan-
dervereins Dresden e.V.: Vom
Postplatz zum Alexanderplatz
(ca. 200 Rad-km), Rückfahrt von
Berlin mit dem Zug

Sonntag, 22.

9.00 Uhr Seiffenhensdorf, Wald-
bad Silberteich
Seiffenhensdorfer RTF
(50/75/155/240 km)

Montag, 23.

**18.00 Uhr Umweltzentrum
Abendradeln**

Sonntag, 29.

8.00 Uhr Bf Coswig
Radtour des Radfahrer- und Wan-
dervereins Dresden e.V. zum
Waagenmuseum in Oschatz (ca.
80 km)

Montag, 30.

**18.00 Uhr Umweltzentrum
Abendradeln**

Juli

Mittwoch, 02.

8.30 Uhr Volkshaus Laubegast
Senioren-Radtour ins Wehlener
Bad (ca 40 km)

Mittwoch, 02.

**19.00 Uhr Umweltzentrum
offenes Treffen der Ortsgruppe**

Mittwoch, 02.

19.45 Uhr Bürgertreff Leubnitz-
Neuostra, Heydenreichweg 4
DIA-Vortrag: Ostseeküstenrad-
weg und Rügen - Hansestädte,
Hafenromantik, Leuchttürme,
Badeparadiese, Megalithgräber

Sonntag, 06.

10.00 Uhr Dresden-Klotzsche,
Käthe-Kollwitz-Platz
Radtour (Badefahrt) des
Radfahrer- und Wandervereins
Dresden e.V. zur Talsperre Wall-
roda (ca. 60 km)

Montag, 07.

**18.00 Uhr Umweltzentrum
Abendradeln**

Mittwoch, 09.

8.30 Uhr Volkshaus Laubegast
Senioren-Radeln: Vormittagsrun-
de (ca. 30 km)

ADFC-Veranstaltungen sind **fett
gedruckt**
Termine und Aktionen sind auch
im Internet unter
www.adfc-dresden.de
zu finden.
Anregungen, konstruktive Kritik
usw. an info@adfc-dresden.de

Speiche

Informationen des Allgemeinen
Deutschen Fahrrad-Clubs Dres-
den e.V.

Anschrift:

Umweltzentrum Dresden,
Schützengasse 16, 01067 Dres-
den

Tel: 0351/4943 321
Fax: 0351/4943 400

Email: info@adfc-dresden.de
Homepage:
<http://www.adfc-dresden.de>

Redaktion:

Wiebke Leibenath, Michael
Haase

verantwortlich i.S.d.P.G.:

Falk Mölle (fm)

Vertrieb: Ute Hultsch

Erscheinen: 10mal jährlich

Preis: im Jahresabo EUR 5,50
incl. Zustellung

Bankverbindung:

Kto Nr. 10 2478 029, Landes-
kirchl. Kreditgenossenschaft
Dresden (BLZ 850 95164),
ADFC Dresden

Artikel (im *.txt-Format) an
speiche@adfc-dresden.de oder
auf Diskette an die Geschäfts-
stelle. Die Redaktion behält sich
Kürzungen und Änderungen vor.
Namentlich gezeichnete Beiträ-
ge geben nicht unbedingt die
Meinung der Redaktion wieder.
Nachdruck unter Angabe der
Quelle erwünscht, Belegexem-
plar erbeten.

Satz: L^AT_EX 2_ε

Grafik: The Gimp

Die nächste Ausgabe erscheint
voraussichtlich am 27. Juni 2003
Redaktionsschluß: 20. Juni
2003

Geschäftsstelle: im Umweltzen-
trum (UWZ), Schützengasse 16,
2. Stock

Öffnungszeiten:

Mo 8-10 Uhr, Mi 15-19 Uhr

Fahrradbibliothek:

Bürgertreff Leubnitz-Neuostra
e.V., Heydenreichweg 4,
Tel./Fax 0351/4721920. Email:
mail@fahrradbibliothek.de,
<http://www.fahrradbibliothek.de>.

Vom Braunkohlentagebau zum Lausitzer Seenland

Eine der eindrucksvollsten landschaftlichen Umgestaltungsmaßnahmen und gleichzeitig ein wichtiges Sanierungsprojekts im Zuge der deutschen Einheit vollzieht sich in den ehemaligen Tagebauen der Lausitzer und der mitteldeutschen Braunkohlereviere. Mittlerweile ist das Projekt der Braunkohlensanierung so weit gediehen, dass auch die Öffentlichkeit stärkeren Anteil an der künftigen Nutzung nimmt. Schlagzeilen aus der regionalen Presse der letzten Monate: "Teures Geschenk für die Kommunen - Streit um Bewirtschaftung der Seenkette / Ein Zweckverband für die Seenkette - Senftenbergs Bürgermeister: mit Sachsen in ein Boot / Acht einmalige Projekte für acht neue Seen - Gutachten zu Tourismus-Magneten bis Jahresende / Spatenstich für Lausitzer Seenkette - Für den ersten schiffbaren Kanal beginnt heute offiziell der Bau / Vom Kohlenpott zu Lausitzer Seenland oder Seenkette! / Wassermangel gefährdet neue Lausitzer Seen / Brandenburg und Sachsen planen am Lausitzer Seenland - Grünes Licht für Kooperation über Ländergrenzen / Zwei Länder - aber ein Seenland - Brandenburg und Sachsen stimmen Planung ab" Der Sanierungsträger, die Lausitzer und mitteldeutsche Bergbauverwaltungs-gesellschaft (LMBV), trägt dem wachsenden Informationsbedürfnis Rechnung und führt am 14. und 15. Juni 2003 im sächsischen- brandenbur-

gischen Grenzgebiet mit den dortigen Kommunen die ersten Besuchertage in der sogen. "Lausitzer Seenkette" durch. Während am 14. der Schwerpunkt auf den Darstellung der Sanierungserfolge liegt, werden am 15. Juni z.B. am Geierswalder- / Koschener See u.a. Wassersportveranstaltungen durchgeführt.

Ziel der diesjährigen Radtour in die Bergbaufolgelandschaft der Lausitz ist es, sich einen Eindruck von der Vielgestaltigkeit der in Sanierung befindlichen Landschaft und der bestehenden bzw. künftigen Freizeitangebote zu verschaffen. Dabei steht das Entdecken der Landschaft nicht die "Kilometerfresserei" im Vordergrund.

Start der Radtour ist in Senftenberg (und nicht wie im Radtourenprogramm genannt in Hoyerswerda), **Treffpunkt am 15.06.2003 im Bahnhof DD-Neustadt um 08.00 vor dem Verkaufsschalter der DB.**

Wir werden dann zunächst einen Aussichtspunkt ansteuern, der einen Überblick über den ehemaligen Tagebau Meuro bietet, in dem der "Lausitzring" (Eurospeedway Lausitz) seine Heimat gefunden hat.

Nächstes Ziel ist der Sitz der Internationalen Bauausstellung (IBA) "Fürst-Pückler-Land" in Großräschen. Über Allmosen und Bahnsdorf wenden wir uns Richtung Süden und erreichen den in Flutung befindlichen Sedlitzer See. Auf einem reizvollem Radweg direkt am See

wird der Aussichtspunkt bei Lieske erreicht. Spätestens im nächsten Dorf, in Proschim, fällt dann die Entscheidung, ob noch ein Aussichtspunkt am aktiven Tagebau Welzow besucht wird oder aber über Klein-Partwitz der Ort Geierswalde angefahren wird. In Geierswalde stehen am Sonntag gegen 13.00 und 17.00 im Rahmen der 1. Besuchertage der Lausitzer Seenkette und des 3. Geierswalder Seefestes u.a. Vorführung von Sport- und Jetbooten auf dem Programm.

Vorbei am Senftenberger See - einem bereits in den siebziger Jahren gefluteten Braunkohlentagebau - endet die Radtour am Bahnhof in Senftenberg (Rückfahrt um 18.09 ab Bahnhof Senftenberg (DD-Neustadt 19.33)

Wer sich auf die Radtour vorbereiten will dem seien die Wander- und Radwanderkarte, Landkreis Oberspreewald-Lausitz, No 58, Maßstab 1:50000, Ausgabe 2003 (Hersteller: Sachsen Kartographie) bzw. Radwander- und Freizeitkarte Südliches Brandenburg, Maßstab 1:75000, Pietruska-Verlag (im April 2003 erschienen) empfohlen. Weitere interessante links im Internet:

www.niederlausitzer-bergbautour.de
www.lmbv.de
www.iba-fuerst-pueckler-land.de
www.lausitz.de
www.geierswalde.de/wasserwelt
www.alphateam.org

Frank Krone

Zum Schwartenberg

Am Pfingstmontag (9. Juni 2003) führt der ADFC Dresden eine Radtour zum Schwartenberg im Erzgebirge durch.

Die Tour verläuft durch den Lockwitzgrund nach Schmiedeberg und von dort weiter nach Rehefeld. Hier geht es entlang des Fernradweges Bayreuth-Zittau bis nach Neuhausen und von da hoch zum Schwartenberg. Nach einer ausgiebigen Pause geht es über Sayda und Frauenstein nach Klingenberg und von da durch den Tharandter Wald und Freital zurück nach Dresden.

Ein Teil der insgesamt ca. 140 km lan-

gen Strecke mit ca. 2000 Höhenmetern ist nur geschottert und daher für Rennräder nur bedingt geeignet. **Treff ist um 7.00 Uhr an der Kreuzung Dohnaer Straße/Langer Weg vor dem Kaufpark Nickern.** Aufgrund der Grenznahe wird die Mitführung des Personalausweises empfohlen.

fm

Müglitztalbrücke fertig Die beim Auguthochwasser zerstörte Brücke über die Müglitz in Heidenau wurde wieder aufgebaut. Der linkselbige Elberadweg

ist in diesem Bereich damit wieder durchgängig befahrbar.

Fahrradspuren Im Museum "Alte Lateinschule" auf dem Kirchplatz 4 in Großenhain findet vom 1. Juni bis 31. August 2003 unter dem Titel "Fahrradspuren" eine Sonderausstellung zur Geschichte des Fahrrads in Großenhain statt. Das Museum hat Dienstags-Donnerstags 8-16 Uhr, Freitags von 8-15 Uhr und Sonntags von 13-17 Uhr geöffnet. Nähere Informationen unter Telefon 03522/502086 und im Internet unter <http://www.museum.grossenhain.de>.

Radfahren - aber sicher Demo am 13. Juni 2003.

Wir fordern für die Kesselsdorfer Straße

- Geschäftsstraße statt Kfz-Piste, deshalb: Verkehrsberuhigung zwischen Tharandter Straße und Malterstraße (Tempo 30, Durchgangsverkehr raus, Radverkehr auf die Fahrbahn, Überquerbarkeit für Fußgänger an allen Stellen)
- zwischen Malterstraße und Ortsausgang: Tempo 30, Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer in kurzen Abständen, Abmarkierung von Radfahrstreifen, Überholverbot stadtauswärts vor der J.-Vahlteich-Str., Parkverbot unmittelbar neben Radwegen, regelmäßig Regeleinhaltung kontrollieren

(näheres siehe Innenteil)

Zugunsten von mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger fordern wir allgemein:

- Leitbild bei allen Beteiligten ändern: Vision "Null Verkehrstote"
- Unfälle konsequent ahnden
- Straßen umgestalten: Gleichberechtigung aller Nutzer
- Für den Radverkehr vernetzt denken und koordinieren: Dresden braucht mehr Know-how

Wir fordern intensive Diskussionen weitreichender Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf allen Ebenen, z.B.

- Verkehrsrowdys schon in der Fahrschule aussortieren
- Regelmäßige Nachschulungen für Autofahrer
- Verträgliche Fahrgeschwindigkeiten innerorts und außerorts
- Schluss mit Gefährdungen durch "Grüne Wellen"
- Fußgänger- und radfahrfreundliche Autokonstruktionen

(näheres siehe Innenteil)

Wer sich in dem Stadtteil, durch den die Demo führt, umsieht, entdeckt noch viele weitere Punkte, die für Radfahrer zu verbessern sind. Die ADFC-Forderungen lauten deshalb auch:

- Braunsdorfer Straße: Abbau der LSA an der Kreuzung Braunsdorfer/Rudolf-Renner-Straße, da unnützlich; Oberflächenverbesserung zwischen Lübecker und Rudolf-Renner-Straße; Verbreiterung des neugebauten Fußweges über westlicher Tunnelöffnung zwischen Braunsdorfer Straße und Klopstockstraße inklusive Freigabe als beidseitiger Rad/Fußweg, Bordsteinabsenkungen und radgerechtem Ausbau
- Ecke am Lerchenberg: Abbau, respektive Vereinfachung der LSA, da eine Ampel für Straßenbahnen reicht und bisher eine legale Querung dieser Stelle für Radfahrer nicht möglich ist; Aufhebung des Einfahrverbotes in die Lübecker Straße; Einrichtung einer Radspur auf der Fröbelstraße parallel zum Tunnel; vernünftige Einfädelspur am E.-Ambros-Ufer
- Pennricher Straße, Rudolf-Renner-Straße, Lübecker Straße, Bramschstraße, Löbtauer Straße, C.-Zetkin-Straße: Oberflächenverbesserung der wichtigen Verbindungsrouten.

Der ADFC - wer ist das?

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) vertritt bundesweit mit über 100.000 Mitgliedern die Interessen der Alltags- und Freizeitradler und hat sich zum Ziel gesetzt, nicht nur den Fahrradverkehr, sondern auch die Belange anderer unmotorisierter Verkehrsteilnehmer zu fördern. Mehr Fahrradverkehr dient dabei sowohl dem Umweltschutz im weitesten Sinne, als auch der Lärmbekämpfung und der Unfallverhütung.

Die Ortsgruppe Dresden zählt gut 500 Mitglieder und hat folgende Arbeitsschwerpunkte: Verkehrspolitik, Öffentlichkeitsarbeit, Radtouren, Beratung rund ums Rad.