



ZIELE DES ADFC DRESDEN FÜR 2030

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



Bis 2030 beträgt der Anteil des Radverkehrs an allen zurückgelegten Wegen mindestens 30%.

Bis 2030 sind 80% zufrieden oder sehr zufrieden mit den Bedingungen zum Radfahren in Dresden.



Wenn an einer Straße gebaut wird, müssen sich die Bedingungen für den Radverkehr verbessern.

Bis 2030 sinkt in Dresden das Risiko, mit dem Rad schwerverletzt oder getötet zu werden, um 50%.



Höchste Priorität für sicheren Radverkehr: Bis 2030 sind in Dresden alle Unfallhäufungsstellen im Straßennetz entschärft.

Bei der Verkehrsplanung muss Dresden zivilgesellschaftliche Akteure wie den ADFC systematisch und frühzeitig einbeziehen.



Bis 2030 führen zwölf attraktive Freizeitradrouten sternförmig von Dresden in die Umgebung.

Bis 2030 ist Radverkehr, ÖPNV und Bike Sharing zu einem Gesamtsystem verknüpft. Die Reisezeit ist dabei meist schneller als mit dem Auto.



Dresden beschleunigt den Radwege-Ausbau. Ab 2025 stellt die Stadt jede Woche eine der ca. 450 Projekte des Radverkehrskonzepts fertig.

UNTERSTÜTZE UNSERE ARBEIT FÜR SICHERE RADWEGE UND WERDE MITGLIED IM ADFC!
www.adfc-dresden.de

IMPRESSUM Hrsg.: ADFC Dresden e. V., Bautzner Str. 25, 01099 Dresden, vertreten durch das Vorstandsmitglied Nils Larsen. Stand: 05/2024.
KONTAKT www.adfc-dresden.de, info@adfc-dresden.de.
FOTOS FOTOGRAFISCH ILLUSTRATIONEN ADFC



ZIELE DES ADFC FÜR DIE DRESDNER VERKEHRSPOLITIK 2024 - 2029

Erste Wahl: Das Rad!

WANN WIRD DRESDEN FAHRRADSTADT?

In den letzten Jahren ist der Radverkehr in Dresden an vielen Stellen vorangekommen: Der holprige Körnerweg – viele Jahre Dauerthema – hat eine ebene Oberfläche bekommen. Seit ihrer Neueröffnung ist die Augustusbrücke autofrei und angenehm befahrbar. Auf mehreren Abschnitten der Bautzner Straße gibt es nun Radfahrstreifen. Das sind nur einige von ca. 50 Verbesserungen für den Radverkehr seit 2019.

Doch in den letzten Jahren ist auch vieles liegengeblieben: Dresden ist deutsche Unfallhauptstadt. Die Verkehrssicherheit hat einen viel zu niedrigen Stellenwert. Und vom Radverkehrskonzept von 2017 ist bisher erst ein Fünftel geschafft.



NILS LARSEN
lebt seit vielen Jahren in Dresden und engagiert sich ehrenamtlich im Vorstand des ADFC Dresden.

Im Stadtrat herrschte 2019-24 oft ein Patt. Mehrheiten für Radverkehrsprojekte hingen oft daran, auf welcher Seite des Stadtrats jemand fehlte. Einzelne Stadträte versuchten sich mit Eilanträgen gegen Radverkehrsprojekte zu profilieren.

Nun muss aus vielen kleinen Projekten ein funktionierendes Radverkehrsnetz werden, damit Groß und Klein sicher Rad fahren können. Dies gelingt nur mit einer stabilen Mehrheit pro Rad.

Der ADFC begleitet die Debatte und ermuntert die Politik mit positiven Visionen und Fachwissen, das Fahrrad ins Zentrum der Verkehrswende zu stellen. Radfahren soll sicher und komfortabel sein, das vertreten wir im direkten Gespräch, zur Kommunalwahl und wenn nötig, auch mit Nachdruck. In diesem Flyer finden Sie die Ziele des ADFC Dresden für die Wahlperiode 2024-2029.

Welche Mehrheit auch immer nach der Wahl regiert: Damit Dresden Fahrradstadt wird, sind Engagement, Kreativität und starke Impulse aus der Bürgerschaft nötig. Bitte unterstützen Sie uns durch Ihre Mitarbeit, eine Spende oder Ihre Mitgliedschaft.

Nils Larsen, für den Vorstand des ADFC Dresden

**DAS IST UNSER ZIEL:
EINE STADT, IN DER RADFAHREN SPAß MACHT**

Radfahren boomt und immer mehr Menschen nutzen das Rad auf ihren Wegen. Doch die Radwege wachsen nicht in gleichem Maße mit. Deshalb setzt sich der ADFC dafür ein, dass dem Radverkehr ein größerer Anteil der begrenzten Flächen zukommt, entsprechend seiner gewachsenen Bedeutung. Radwege müssen so breit sein, dass sicheres Überholen möglich ist.

Sicher Radfahren: Dresden ist Deutschlands Unfallhauptstadt. Radfahren muss endlich sicher werden und die Gleichgültigkeit gegenüber Unfällen mit Getöteten und Verletzten ein Ende haben. Ein Sofortprogramm zur schnellen Entschärfung aller Unfallhäufungsstellen ist überfällig. Bei allen Verkehrsprojekten muss die Verkehrssicherheit höchste Priorität bekommen.



GLACISSTRAßE ALS FAHRRADSTRAßE

Eine lebenswerte Stadt bietet ausreichend Platz für Menschen, Bäume, Spielplätze und Cafés. Fahrradfahren erhöht die Lebensqualität, denn es verbraucht wenig Platz, produziert keine Abgase und ist leise. Die Stadt muss Lebensqualität auf ihren Straßen priorisieren, nicht schnelles Autofahren.

Schneller bauen: Mit ca. 450 Projekten bildet das Radverkehrskonzept eine Strategie, um den Radverkehr systematisch zu verbessern. Statt der bisher durchschnittlich 10-15 umgesetzten Maßnahmen pro Jahr soll das Tempo auf eine Maßnahme pro Woche

verdreifacht werden. Wenn künftig an einer Straße gebaut wird, müssen zwingend alle Mängel im Radverkehr beseitigt werden.

Durchgängige Netze hochwertiger Radwege und Fahrradstraßen ermöglichen sicheres und entspanntes Radfahren für alle. Bei der Planung von Radwegen muss die Stadt größere Streckenabschnitte stets zusammenhängend betrachten. Radwege dürfen nicht mehr einfach im Nichts aufhören, etwa vor Kreuzungen.

Alternativen zum Auto: MOBibike ist schon jetzt eines der erfolgreichsten Fahrradverleih-Systeme in Deutschland. Die Leihräder ergänzen Bus und Bahn und erhöhen die Unabhängigkeit vom eigenen Auto. Der ADFC setzt sich dafür ein, dass MOBibike, Bus, Bahn und Carsharing weiter ausgebaut werden.

Radwege für Groß und Klein: Radfahren soll für alle unabhängig von Mut und individueller Risikobereitschaft möglich sein, auch für ältere Menschen und Kinder. Der ADFC fordert eine sozial gerechte Straßengestaltung für alle Generationen, statt Straßen, auf denen sich die stärksten Verkehrsteilnehmer durchsetzen.



RADROUTE WEST IN DRESDEN-LÖBTAU, HERMSDORFER STR.

Analog zur Radroute Ost hat der ADFC das Ziel, dass in Löbtau die Radroute West entsteht und den Stadtteil sowie Dresden-Gorbitz fahrradfreundlich erschließt.



STADTPLATZ HÜBLERSTRASSE

Entspannt flanieren und Rad fahren: Modernes Straßendesign quetscht Fuß- und Radverkehr nicht mehr zusammen auf viel zu enge Bürgersteige, sondern verteilt den verfügbaren Platz neu. Der Rad- und Fußverkehr erhält so mehr Platz als bisher.

Mehr Fahrradstraßen: Wie schon heute die Radroute Ost, ermöglichen Fahrradstraßen gemütliches nebeneinander Fahren und sind für Kinder besonders gut geeignet. Der ADFC fordert Fahrradstraßen auf zahlreichen Routen in Dresden, unter anderem in Löbtau, Plauen, Pieschen und Leuben.

Stadtverträgliche Geschwindigkeit: Wo Radwege fehlen, fordert der ADFC im Sinne der Verkehrssicherheit Tempo 30. Dies führt zu weniger Lärm, höherer Aufenthaltsqualität und sauberer Luft. Auch Autofahrende profitieren vom stetigeren Verkehrsfluss, denn Tempo 30 macht viele Ampeln überflüssig.

Straßen und Plätze sind für alle da! In der Hüblerstraße kann die Verweilqualität deutlich verbessert werden, mit Bäumen, Platz zum Sitzen und ohne Verkehrslärm. Dafür wird der motorisierte Durchgangsverkehr aus der Straße herausgenommen.

Schneller Grün für Rad und Fuß: Fahrrad- und Fußverkehr sollen an Kreuzungen schneller Grün bekommen. Der ADFC fordert grüne Wellen für den Radverkehr auf Haupt-Radrouten. Auch breitere Straßen soll man zu Fuß ohne Umwege und lange Wartezeiten queren können.

Mehr Fahrradständer: Der ADFC fordert mehr Fahrradständer, sowohl am Straßenrand, als auch im Umfeld aller öffentlichen Gebäude und an Gewerbestandorten. Auch in Wohngebäuden soll es komfortable Möglichkeiten zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern geben. Besonders für Pedelecs, Kinderanhänger und Lastenräder ist ein barrierefreier Zugang nötig.

Dresden grüßt seine Radtouristen! Radtourismus ist ein immer wichtigerer Wirtschaftsfaktor, auch in Dresden. Um Radurlauber in Dresden zu halten, benötigt die Stadt und ihr Umland ein hochwertiges Netz touristischer Radrouten mit Rastplätzen, Schließfächern, Toiletten und Ausschilderung.