

winter 2013/14

# refleXion

Magazin für Mobilität, Verkehrspolitik und Fahrradkultur.

Herausgegeben vom ADFC Sachsen e.V.

## Besser Rad fahren



# HERBST- & WINTERCHECK\*

Für Ihr bei Little John Bikes gekauftes Fahrrad zahlen Sie für diesen Service nur 15 Euro. Alle nicht bei uns gekauften Räder checken wir zum Aktionspreis von 30 Euro.



- ✓ Lichtcheck
- ✓ Bremsencheck
- ✓ komplette Reinigung
- ✓ Reifencheck
- ✓ Schmieren aller beweglichen Teile
- ✓ Versiegeln des gesamten Rades

Nach dem Check Ihres Rades erhalten Sie die „Little John Bikes Prüfplakette“. Mit dieser Plakette bekommen alle Kunden im Folgejahr den Herbst- & Wintercheck zum Stammkundenpreis von 15 Euro.

\*Aktion gültig in allen teilnehmenden Shops. Weitere Infos unter [www.littlejohnbikes.de](http://www.littlejohnbikes.de)



# RUNDUM SICHER

- ✓ Sicherheits-Check
- ✓ kompetente Beratung
- ✓ Beleuchtung
- ✓ Reflexionsbekleidung



# Prolog



Konrad Krause ist Geschäftsführer des ADFC Sachsen. Foto: Susanne Krause

Nicht ganz zufällig stammt das Titelbild dieser Ausgabe aus Amsterdam. Die Niederlande sind in vielerlei Hinsicht vorbildlich für den Radverkehr, soviel ist klar. Das Fahrrad ist hier im Alltag als flexibles, preiswertes und schnelles Verkehrsmittel schon lange angekommen und gut integriert.

Die Niederlande sind anders, gerade, was das Radfahren angeht. Nur, wie kommt es eigentlich, dass viel mehr Menschen ihre Wege mit dem Rad zurücklegen, dass viel weniger mit dem Rad verunglücken? Und wie kommt es, dass die Grenze zu Deutschland auch eine Trennungslinie ist zwischen hervorragenden und ziemlich mittelmäßigen Radfahrbedingungen?



Unser Titelbild stammt diesmal aus Amsterdam. Foto: Marc van Wouten/Amsterdamize

Sind die Niederländer einfach andere Menschen? Haben sie vielleicht ein „Fahrrad-Gen“? Die Erklärung ist viel einfacher: Es gibt einen klaren gesellschaftlichen und politischen Konsens, den Radverkehr zu fördern. Die engagierte Förderung des Radfahrens ist für Verkehrspolitiker in den Niederlanden schon länger nicht mehr erklärungsbedürftig.

Auch in Deutschland steigen immer mehr Menschen aufs Rad und wollen an den Bedingungen fürs Radfahren etwas ändern. Das macht sich selbst in Sachsen bemerkbar: Der ADFC wächst und hat im Freistaat lauter neue Ortsgruppen und inzwischen mehr als 3000 Mitglieder. Für die Statistiker: Anfang 2010 waren wir noch 1000 weniger.

Dennoch läuft in Deutschland einiges anders. Auch wenn Angela Merkel im Wahlkampf nicht mehr an der Eröffnung der größten Fahrradmesse in Europa, der EuroBike, vorbeikommt: Zu einem klaren gesellschaftlichen Konsens für den Radverkehr müssen wir erst noch gelangen. Im Freistaat Sachsen lautet einer der Slogans einer neuen Imagekampagne wörtlich: „Wir sind das Autoland im Autoland“. Und ein zentrales Betätigungsfeld des sächsischen Verkehrsministers besteht darin, in berechenbarer Regelmäßigkeit neue Staatsstraßen und „touristische Unterrichtungstafeln“ einzuweihen, diese braunen, an der Autobahn.

Die Entwicklungen sind also – verhalten ausgedrückt – disparat. Verbesserungen für den Radverkehr kommen nicht von allein. In den Niederlanden nicht und in Sachsen erst recht nicht. Umso wichtiger ist es, dass der ADFC nach über 20 Jahren ein Grundsatzpapier erarbeitet hat, welches Ziele für eine erfolgreiche Radverkehrspolitik in Deutschland formuliert und den Verkehrspolitikern ganz konkrete Maßnahmen benennt, die zu diesen Zielen führen können. Darüber haben wir in dieser Ausgabe mit Ludger Koopmann gesprochen, der im ADFC-Bundesverband für Verkehrspolitik zuständig ist.

Allen Lesern wünschen wir viel Spaß mit diesem Reflektor.

Konrad Krause

## INHALT

Titelthema	Sachsen	Technik	Rubriken
5 Besser Rad fahren	15 ADFC für alle	17 Beleuchtung ohne Erleuchtung	17 Beitrittsformular
	15 Immer eine Reise wert: Aktiventreffen 2013		18 Stellenanzeigen
			18 Leserbriefe
<b>Regional</b>	15 Einladung zur Landesdeligiertenkonferenz		19 Kontakte, Fördermitglieder, Impressum
10 Dresden	16 Radwegeplanung – zufällig oder strategisch?		
12 Leipzig			
14 Chemnitz			
14 Pirna			

# Besser Rad fahren

Von Konrad Krause und Franz-Richard Kunze

**Dass Radverkehr nicht nur zur Lösung von Verkehrsproblemen wichtig ist, wird mittlerweile auch auf höchster Ebene bekräftigt – nicht nur unter Stadtplanern. Doch wie man ihn fördert – daran scheiden sich die Geister. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club hat deshalb als führende Institution für Radverkehr in Deutschland klar und öffentlich Stellung bezogen, wie er sich die Förderung des Radverkehrs vorstellt.**



Ludger Koopmann ist stellvertretender Bundesvorsitzender des ADFC und hat seit drei Jahren die Ausarbeitung des Verkehrspolitischen Programms begleitet. Foto: Konrad Krause.

**Nach einem fast drei Jahre währenden Prozess ist ein Dokument mit vielseitigen Forderungen und Lösungsansätzen herausgekommen, das Verkehrspolitische Programm des ADFC. Radverkehr ist komplex, wie andere Verkehrssysteme auch, und nur als Zusammenspiel verschiedenster Faktoren funktionsfähig. Und so bleibt auch im Verkehrspolitischen Programm kein Aspekt unberührt: Von Sicherheit über Motivation, Finanzierung, Rechtsrahmen, Kombination, Vernetzung bis hin zur Forschung kommt alles vor, was mit dem Radverkehr in Beziehung steht. Das Programm dient damit gleichermaßen für Politiker wie für politisch aktive Bürger – nicht zuletzt für die Aktiven im ADFC selbst – als Inspiration und Zielpapier. Bleibt zu hoffen, dass möglichst viele Entscheidungsträger einen Blick hineinwerfen und dass auf den gestreuten Samen eine reiche Ernte folgt!**

**Wir haben den im ADFC für Verkehrspolitik zuständigen stellvertretenden Bundesvorsitzenden Ludger Koopmann für ein Interview zum Verkehrspolitischen Programm gewinnen können.**

**reflektor: Warum braucht der ADFC überhaupt ein verkehrspolitisches Programm?**

**Ludger Koopmann:** Verkehrspolitik ist ein äußerst komplexes Aufgabenfeld, welches einerseits durch fachliche Fragen und andererseits sehr stark durch emotionale Aspekte geprägt ist. Die fachlichen Fragen ergeben sich aus der Notwendigkeit, den immer komplexer werdenden Verkehr möglichst gut zu organisieren, wobei hier offen gelassen werden soll, was „gut“ in diesem Zusammenhang konkret bedeutet. Emotionale Aspekte ergeben sich häufig aus dem Miteinander oder leider auch Gegeneinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer. Hinzu kommt zunehmend die Frage der gerechten Flächenaufteilung, die mit der Bevorzugung des Autoverkehrs Schluss machen muss. Das Verkehrspolitische Programm des ADFC bezieht darüber hinaus aber auch Position zu weiteren gesellschaftlichen Aufgaben und dem Lösungspotential des Fahrrades, zum Beispiel Klimaschutz, Gesundheit und Soziales. In einem solchen Umfeld kann ein verkehrspolitischer Verband wie der ADFC nicht nur mit konkreten Einzelforderungen agieren, sondern benötigt ein Programm, welches den gesamten Bereich der Verkehrspolitik umfasst. Nur so kann der ADFC angemessene Antworten auf die komplexe Aufgabensituation geben. Und nur mit einem breit akzeptierten verkehrspolitischen

**1. Mehr als ein Fortbewegungsmittel – Das Rad bietet viele Lösungen**  
Wir wollen, dass nachhaltige Radverkehrsförderung – über die Verkehrspolitik hinaus – unterschiedliche Ansätze und Akteure zusammenbringt. Denn Mobilität mit dem Rad bietet Lösungen für viele gesellschaftliche Herausforderungen wie Energiewende, Klimawandel und Gesundheit. Sie wirkt Bewegungsmangel und Lärmbelastung entgegen und bietet angesichts knapper öffentlicher Kassen und Flächen eine sinnvolle Alternative. Wir setzen uns dafür ein, dass Radverkehrsförderung als gesamtgesellschaftliche Aufgabe begriffen wird.

Programm kann der ADFC diese Antworten mit einer Stimme geben. Deshalb ist es eine gewaltige Stärkung des ADFC, dass die Bundeshauptversammlung in Aachen das Verkehrspolitische Programm einstimmig verabschiedet hat.

**2. Sicherheit und Akzeptanz schaffen – Grundlagen der Radverkehrsförderung**  
Menschen fahren vor allem dann mit dem Fahrrad, wenn sie sich sicher fühlen. Sie müssen den Radverkehr als komfortabel empfinden und sich als Radfahrer voll akzeptiert erleben. Deshalb engagieren wir uns für eine Radverkehrsförderung, die „Radverkehr als System im System“ gestaltet.

**☺: Wie kommt es, dass dieses Programm nicht schon vor 10 oder 15 Jahren ausgearbeitet wurde?**  
**LK:** Das letzte verkehrspolitische Programm des ADFC waren die so genannten „Bremer Thesen“ von 1989. Wenn man sich diese Thesen heute anschaut, stellt man fest, dass fast alle diese Thesen auch heute noch die Position des ADFC darstellen. Aber in den vergangenen 24 Jahren hat sich der Radverkehr rasant weiterentwickelt. Dies gilt insbesondere für die letzten Jahre.

Während der ADFC im Jahr 1979 noch mit der selbstironischen Begründung, „das Fahrrad vor dem Aussterben zu bewahren“, gegründet wurde, ist Radfahren heute Mainstream. Und das nicht nur in Deutschland, sondern weltweit. Der Bedeutungszuwachs des Fahrrades führte auch zu einer deutlich breiteren Diskussion. Immer mehr Verbände und Institutionen beschäftigten sich mit dem Thema Fahrrad. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 (NRVP) fand diese Diskussion auch Einzug in die Bundespolitik. Man muss heute feststellen, dass diese Entwicklung teilweise vom ADFC nicht ausreichend registriert und aufgegriffen wurde. Als wir vor drei

Jahren den Prozess der Erstellung eines verkehrspolitischen Programms starteten, haben deshalb drei große Aufgaben auf uns gewartet: Wir mussten den allgemeinen Stand der wissenschaftlichen, technischen und politischen Diskussion im ADFC aufgreifen, wir mussten

**3. Umsteigen leicht gemacht – zum Rad fahren motivieren**  
Wir wollen Verhaltensänderungen erreichen und die breite Bevölkerung zum Radfahren anregen. Für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung brauchen wir emotionale, professionelle Kampagnen und die Herausbildung einer eigenständigen Fahrradkultur.

**› Das komplette Verkehrspolitische Programm ist verfügbar über die Website des Bundesverbandes ([www.adfc.de](http://www.adfc.de)).**



**4. Radverkehr erhöht Lebensqualität – Lebenswerte Städte und Dörfer**

In kompakten Städten mit gemischten Siedlungsstrukturen und angenehmen Lebensbedingungen hat der Radverkehr die besten Voraussetzungen. Gleichzeitig ist ein hoher Anteil von Fahrrädern am Verkehr eine wesentliche Voraussetzung für eine lebenswerte und attraktive Stadt. Wir wollen, dass Städte so gebaut sind, dass sie alle Radverkehre ermöglichen. Das Fahrrad spielt bei der Entwicklung des ländlichen Raums eine wichtige Rolle. Wir wollen es als eigenständiges Verkehrsmittel stärken und betrachten es als geeigneten Zubringer zum öffentlichen Verkehr. Außerdem möchten wir Angebote für den Fahrradtourismus umfassend in den Alltagsradverkehr integrieren.

**5. Zusammen geht was – Vernetzung der Verkehrsmittel**

Das Fahrrad hat ein riesiges Potenzial als Verkehrsmittel und kann einen enormen Beitrag zur Ablösung des Autos als Hauptverkehrsmittel für die Mehrheit der Deutschen leisten. Vor allem dann, wenn es mit anderen Verkehrsmitteln wie Bussen und Bahnen, Taxis oder Car-Sharing kombiniert wird. So wird ein funktionierendes Gesamtsystem entstehen. Wir fordern Bund, Länder und Kommunen auf, den öffentlichen Verkehr bestmöglich mit dem Fahrrad zu vernetzen.

**7. Gut geschützt unterwegs – Verkehrssicherheit**

Wir betrachten die objektive Sicherheit, ein hohes subjektives Sicherheitsempfinden der Radfahrer und möglichst wenig Unfälle als unverzichtbare Voraussetzung, um das Radfahren für alle zu ermöglichen. Unser Ziel ist Straßenverkehr ohne Verkehrstote. Um Gefahren zu reduzieren, fordern wir verträgliche Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und eine Verkehrskultur des Miteinanders.

**6. Radverkehr für alle – Infrastruktur**

Wir wollen zügiges, sicheres und komfortables Radfahren ermöglichen. Dafür brauchen wir eine fahrradfreundliche Infrastruktur. Sie muss den Ansprüchen aller Radverkehre und unterschiedlicher Fahrradtypen Rechnung tragen.

Infrastruktur, Service und Kampagnen für den Radverkehr. Diesen Ansatz hat das Verkehrspolitische Programm des ADFC um einen wesentlichen Gesichtspunkt erweitert: Radverkehr als System im System. Wir stellen diese radverkehrsübergreifende Betrachtung in den Mittelpunkt. Der Radverkehr ist eine von mehreren Verkehrsarten, die sich gegenseitig beeinflussen, was zum Beispiel zur Forderung nach einer Reduzierung der Flächen für den Autoverkehr führt. Der Radverkehr bietet Lösungsansätze für viele gesellschaftliche Aufgaben wie Klimaschutz und Gesundheit. Der Radverkehr benötigt

die verkehrspolitische Diskussion im ADFC vorantreiben und wir mussten zu gemeinsamen Positionen gelangen. Das ist auf Grund der breiten Beteiligung der Aktiven auf allen Ebenen des ADFC hervorragend gelungen und fand seine Krönung in der erwähnten einstimmigen Verabschiedung des Verkehrspolitischen Programms.

☉: *Was sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten verkehrspolitischen Forderungen des ADFC?*

**LK:** Der Nationale Radverkehrsplan von 2002 prägte den Begriff „Radverkehr im System“. Alle Aspekte des Radverkehrs greifen ineinander und müssen als System betrachtet werden:

Sicherheit, so wie alle Verkehrsteilnehmer. Der Ausbau des Radverkehrs ist Grundbedingung für eine lebenswerte Stadt.

Daraus ergeben sich eine Reihe grundsätzlicher Forderungen, beispielsweise, dass wir uns für alle Radfahrer einsetzen. Wir wollen, dass möglichst viele Menschen möglichst häufig, möglichst lange, möglichst sicher und möglichst gerne Rad fahren. Wir fordern eine ausreichende Finanzierung des Radverkehrs, der für die öffentliche Hand kostengünstigsten Verkehrsart. Wir setzen uns für Tempo 30 als Grundlage für lebenswerte Dörfer und Städte ein und wir fordern die Umsetzung der Vision Zero – null Verkehrstote.

Das ist nur eine kleine Auswahl. Aber das Verkehrspolitische Programm des ADFC ist eine so kompakte Zusammenstellung zentraler verkehrspolitischer Forderungen und eine riesige Fundgrube für Informationen und Ideen. Es lohnt sich, es komplett zu lesen.

☉: *Das Verkehrspolitische Programm des ADFC formuliert als ein Ziel die Einführung von Tempo 30 innerorts. Ist diese Forderung nicht völlig unrealistisch?*

**LK:** Die Forderung nach Tempo 30 ist realistisch und vor allem notwendig. Was passiert, wenn ein Kind 14 Meter vor einem Auto auf die Straße läuft? Wenn das Auto 30 km/h fährt – nichts. Das Auto kommt kurz vor dem Kind zum Stehen. Wenn das Auto mit 50 km/h fährt, legt es die 14 Meter in der Reaktionszeit des Fahrers zurück, bis dieser das Bremspedal tritt. Das Auto wird das Kind ungebremst mit Tempo 50 überfahren – das Kind wird wahrscheinlich sterben. Tempo 30 ist häufig im wahrsten Sinne des Wortes eine Frage von Leben und Tod.

Die Notwendigkeit von Tempo 30 beantwortet aber nicht automatisch die Frage, ob die Forderung auch realistisch ist. Ich denke schon, auch wenn es noch viel Überzeugungsarbeit kosten wird. Vor fast genau 30 Jahren wurde in Buxtehude die erste Tempo-30-Zone eingerichtet. Es tobte damals eine heftige Auseinandersetzung zwischen den Befürwortern und Gegnern mit denselben Argumenten, wie sie heute bei der Diskussion zur Einführung von Tempo 30 als

Regelgeschwindigkeit fallen. Alle diese Argumente gegen die Tempo-30-Zone in Buxtehude – der Verkehr bräche zusammen, Kunden kämen nicht mehr in die Stadt, mehr Schadstoffbelastung – haben sich als falsch erwiesen. Heute können wir nicht einmal nachvollziehen, dass es so heftigen Widerstand gegen Tempo-30-Zonen gab. Sie sind für uns selbstverständlich geworden. Genauso selbstverständlich wird über kurz oder lang Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit für uns sein.

☉: *Im Verkehrspolitischen Programm ist die Rede von verschiedenen Radverkehren. Was ist damit gemeint?*

**LK:** Wir haben damit die Erkenntnis beschrieben, dass es die Radfahlerin und den Radfahrer nicht gibt. Es gibt selbstsichere, schnelle Vielfahrer, langsame, gemütliche Fahrer, Kinder und Senioren, unsichere Fahrer und Fahrer mit Lastenrädern. Diese Menschen haben unterschiedliche Anforderungen an die Radverkehrsführung und stellen damit unterschiedliche Radverkehre da. Während für den selbstsicheren Vielfahrer das Fahren auf der Fahrbahn erlaubt sein muss, fährt der unsichere Fahrer wahrscheinlich lieber auf dem Fahrradweg, weil dies ihm sicherer erscheint und er auf der Fahrbahn Angst hat. Wir müssen dafür sorgen, dass alle Arten von Radverkehrsführung sowohl objektiv als auch subjektiv sicher sind. Radfahrer und Radfahrerinnen werden nur da fahren, wo sie sich auch sicher fühlen.

☉: *Der ADFC hat das Verkehrspolitische Programm Anfang November einstimmig beschlossen. Wie geht es mit dem Programm jetzt weiter?*

**LK:** Hoffentlich wie immer im ADFC: vielfältig und bunt. Ein konkretes Beispiel ist dieses Interview im Reflektor. Aber natürlich geht es auch strukturiert weiter. Im ersten Schritt werden wir Positionspapiere erarbeiten, die die Punkte des Programms, die dort nur angerissen werden konnten, weiter ausführen. Damit werden sich innerhalb des ADFC besonders die zuständigen Fachausschüsse befassen. Anschließend und vielleicht auch parallel werden wir Arbeitshilfen für die Kreisverbände und Ortsgruppen erarbeiten. Diese Arbeitshilfen können zum Beispiel Best-Practice-Beispiele und Kampagnenmaterialien wie Flyer umfassen. Und all diese Infor-

mationen müssen auf der Homepage des ADFC strukturiert zusammengestellt werden. Das ist wieder eine Riesenaufgabe, die sicherlich nicht in einem Jahr abgeschlossen ist. Aber auch die weiteste Reise beginnt mit dem ersten Schritt. Das Programm muss leben, es muss den Weg in den Verband – von der Ortsgruppe bis zum Bundesverband – und in die Öffentlichkeit finden. Sonst ist es nur ein schönes Papier. Auf dem ADFC-Forum in Oberwesel im kommenden Jahr wird es deshalb im Mittelpunkt stehen. Aber das Wichtigste sind die Aktiven vor Ort. Nur wenn sie das Verkehrspolitische Programm zum Zentrum ihrer verkehrspolitischen Arbeit machen, wird das Programm dem ADFC wirklich weiterhelfen. Und sie müssen es an die Entscheider in ihrer Stadt und in ihrem Landkreis weitergeben. Dort kann man sicherlich noch einiges daraus lernen. Wir alle im ADFC haben Grund dazu, auf dieses Programm stolz zu sein. Wir werden damit voller Selbstvertrauen in die Öffentlichkeit gehen. ●

**8. Finanzierung und Rechtsrahmen**

Wir fordern die Bereitstellung ausreichender finanzieller und personeller Ressourcen für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung. Wir treten für eine Gleichberechtigung der Verkehrsarten ein und wollen sie auf allen Ebenen herstellen. In diesem Sinne verlangen wir einen grundlegenden Umbau der Finanz-, Rechts- und Verwaltungsstrukturen.

**9. Informiert bleiben – Evaluation und Forschung**

Die deutsche Forschungslandschaft zum Radverkehr und dessen Verflechtung im Verkehrssystem ist bislang ungenügend entwickelt und hat großen Nachholbedarf. Wir fordern daher den Ausbau der Radverkehrsforschung in Deutschland. Dazu erachten wir insbesondere Maßnahmenevaluation und Monitoring im Radverkehr nach einheitlichen Standards für notwendig.

Fotos auf S. 4 – 7: Marc v. Woudenberg



## DRESDEN

## Kontakt

ADFC Dresden e.V.  
Bischofsweg 38  
01099 Dresden

Tel.: 0351-501 39 15  
Fax: 0351-501 39 16

info@adfc-dresden.de  
www.adfc-dresden.de

Öffnungszeiten:  
Mo 10–14 Uhr  
Mi 15–19 Uhr



Endlich wieder glatt: die Radwege durch das Uni-Gelände am Zelleschen Weg.

Foto: Konrad Krause

## Zellescher Weg verbessert – aber nicht umfassend

Im vergangenen September hat die Stadt die Radwegoberflächen auf dem Zelleschen Weg erneuern lassen. Dabei wurden auf weiten Teilen zwischen Ackermannstraße und Fritz-Förster-Platz beidseitig ein glatter und gut befahrbarer Asphaltbelag aufgebracht sowie die Bordsteine gerichtet. Außerdem ist an der Landes- und Universitätsbibliothek (SLUB) eine neue Fußgängerquerung entstanden. Der Zellesche Weg ist, besonders zu den Stoßzeiten, eine der am stärksten vom Radverkehr frequentierten Strecken in Dresden.

Die Oberflächenqualität ist auf der Strecke nun vorbildhaft. Darüber freuen sich nicht nur Studenten und Universitätsmitarbeiter! Der ADFC fordert seit langem, Radwege nur mit Asphalt oder gleichwertigen Belägen auszustatten.

Vierorts in Dresden entspricht die Oberfläche noch nicht der gewünschten Qualität, vergleichbar etwa mit dem allgemeinen Fahrbahnnetz. Doch es tut sich etwas: Ebenfalls an der Südtangente der Stadt, nämlich auf der Dohnaer Straße zwischen Wilhelm-Franke-Straße und Spitzwegstraße, wurden die Oberflächen getauscht. Diese und andere Maßnahmen sind Teil eines

2012 aufgestellten Infrastrukturprogrammes, das auch 2 Mio. Euro speziell für den Radverkehr vorsieht.

Trotzdem entsteht manchmal der Verdacht, dass die Maßnahmen unkoordiniert und unvollständig ablaufen: Seit Jahren ist bekannt, dass insbesondere auf der Nordseite des Zelleschen Weges die Radwege mit einer Breite von 1,50 Meter dem Bedarf nicht gerecht werden. Das Maß ist laut Richtlinien die Mindestbreite bei sehr wenig Radverkehr! Gleichzeitig ist jeder der vier Fahrstreifen des Zelleschen Weges deutlich breiter als ein Auto, nämlich über 3,50 Meter. Hier wäre es ein leichtes gewesen, den Radweg spürbar zu verbreitern und so ein legales Überholen auf der vielbefahrenen Strecke zu ermöglichen. Das wäre logisch und effizient gewesen! Nur wird dies durch die Stadt nicht umgesetzt.

Ebenso wurde vergessen, einen befahrbaren Abzweig vom Zelleschen Weg in die Max-Liebermann-Straße einzurichten – und das, obwohl der Stadt Vorschläge dazu vorlagen. Die Straße führt verlängert bis auf die Albertbrücke und ist eine Hauptroute zwischen Uni und Neustadt.

Toll, wenn sich in Dresden endlich etwas für den Radverkehr tut – schade jedoch, wenn die Stadt nur die Hälfte ihrer Hausaufgaben erledigt!

**Franz-Richard Kunze**

Alle Beiträge des Diskussionsforums stehen weiterhin im Netz: [www.dresdner-debatte.de](http://www.dresdner-debatte.de)

## Dresden debattiert

Bürgerbeteiligung ist ein schönes Wort und wird in der letzten Zeit immer wieder gern

verwendet. Dass man das Wort durchaus auch mit Inhalt füllen kann und dabei mit fundierten und konstruktiven Anregungen überschüttet wird, zeigt die Dresdner Debatte zum Dresdner Verkehrsentwicklungsplan 2025plus. Vier Wochen lang hatten

die Dresdner die Möglichkeit in einem roten Container mitten in der Stadt Verwaltungsmitarbeiter mit ihren Fragen zu löchern und selbst konkrete Vorschläge einzubringen.

Auf einer öffentlichen Veranstaltung wurden am 9. Dezember die in der Dresdner Debatte gesammelten Vorschläge und Argumente der Dresdner vorgestellt, welche gemeinsam mit dem Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans danach von den Fachausschüssen und dem Stadtrat behandelt werden. Beschlossen werden wird der Verkehrsentwicklungsplan voraussichtlich Anfang 2014.



Welches ist für Sie das Verkehrsmittel der Zukunft? Fahrräder sind ganz vorn dabei.

Foto: Stadtplanungsamt Dresden/Kerstin Burggraf

## DRESDEN

## Neues vom Elberadweg

Der Elberadweg übernimmt in Dresden einige dankenswerte Aufgaben: Für viele Ausflügler aus der Stadt bietet er einen schnellen Weg ins Wochenendvergnügen. Er führt tausende Touristen aus aller Welt nach Dresden. Und er ist – oft unterschätzt – für eine Unmenge von Menschen der tägliche autofreie Weg zur Arbeit oder zur Schule.

In den letzten Monaten hat sich in Dresden einiges getan am Elberadweg. Bereits im September wurde das letzte fehlende Teilstück zwischen Dresden und Meißen in Niederwartha eröffnet. Seit Oktober ist auf beiden Seiten der Carola-Brücke neuer Asphalt aufgebracht worden, links der Elbe wurde der Weg dort erheblich verbreitert. Und seit August gibt es eine neue Verbindung vom Körnerweg unter dem Blauen Wunder hindurch.

Bis Ende März 2014 ist außerdem der Radweg zwischen Blauem Wunder und Friedhof Tolke- witz gesperrt. Die Stadtentwässerung erneuert dort einen Abwasserkanal, der sich genau unter dem Elberadweg befindet.

Wie sich der Ausbau des Radweges von Loschwitz Richtung Pillnitz in Zukunft gestaltet, ist bislang noch unklar. Im Mai hatten dafür über 200 Radfahrer nach einem Aufruf von ADFC und Ortsverein auf der Pillnitzer Landstraße demonstriert. Auch wie es mit dem Bau des Elberadwegs am Schloss Übigau weitergeht, ist ungewiss. Derzeit führt der Elberadweg dort quer durch ein Gewerbegebiet mit Parkplätzen und Autobahnzubringer. Aus touristischer Sicht gäbe es hier sicher attraktivere Möglichkeiten.

**Konrad Krause**

### Termine

#### Regelmäßig:

- › Montagsradeln: wieder ab April 2014
- › Öffentliche Vorstandssitzung: 1. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr, Geschäftsstelle
- › Critical Mass: letzter Freitag im Monat, 18.30 Uhr, an der Skaterbahn Lingnerallee

#### Einzeltermine:

- › ADFC-Stammtisch: 14.1., 11.2., jeweils 19.00 Uhr; Ort: siehe Webseite und Aushang an der Geschäftsstelle
- › Weihnachtsfeier: 6.12., ab 17.00 Uhr, Geschäftsstelle
- › Mitgliederversammlung: 10.2., 19.00 Uhr, Dachsaal im Umweltzentrum

Weitere Termine finden Sie auf [www.adfc-dresden.de/termine](http://www.adfc-dresden.de/termine).

Die Termine der Radtouren finden Sie auch im gedruckten Radtourenprogramm.

## Mehr Fahrradständer am Bahnhof Dresden-Neustadt

Will man mehr Menschen auf's Fahrrad bringen, sind nicht nur komfortable Verbindungen, sondern auch sichere Parkmöglichkeiten von entscheidender Bedeutung. Besonders am Bahnhof Dresden-Neustadt mangelt es daran seit vielen Jahren. Niemand rechnet inzwischen mehr damit, einen freien Fahrradbügel zu finden, an dem er sein Rad anschließen kann.

Um den Mangel in den Griff zu bekommen, will die Stadt schon seit längerem 25 neue Fahrradbügel aufstellen. Abgesehen davon, dass diese Anzahl dem Bedarf nicht ansatzweise gerecht wird: Die Bügel existieren bisher auch nur auf dem Papier. Und Papier ist bekanntlich geduldig. Nicht ganz so geduldig ist der ADFC Dresden, der mit einem Appell an Oberbürgermeisterin Helma Orosz (CDU) Bewegung in die Sache

bringen will. Wir fordern kurzfristig je 100 Fahrradbügel auf der Vorder- und Rückseite des Neustädter Bahnhofs, mittelfristig gehört hier aber eine vollwertige Fahrradstation hin.

Innerhalb weniger Wochen haben sich knapp 1000 Unterstützer für unser Ziel gefunden. Hoffen wir, dass der Appell bei Frau Orosz nicht verhallt und sie ihre Stadtverwaltung in Bewegung versetzt.

**Konrad Krause**



ADFC-Stand am Bahnhof Dresden-Neustadt

Foto: Konrad Krause

## DRESDEN

## Dresden – drei Jahre später

Ich war mal kurz weg, einmal um die Welt segeln. Nun bin ich zurück, drei Jahre später. Bei der nächtlichen Fahrt zwischen Autobahnabfahrt im Norden und Wohnung strömen die ersten Eindrücke auf mich ein. Fühlt sich im ersten Moment an, als ob ich drei Wochen weg war und nicht drei Jahre. Ich bin gespannt, was der Radverkehr in der Stadt nach drei Jahren macht. Wenige Tage später steige ich nach drei Jahren Abstinenz das erste Mal wieder auf ein Fahrrad. In der Fritz-Reuter-Straße gibt es neue Radfahrstreifen – sehr schön. Ganz selbstverständlich parkt ein Lastenrad auf dem Fußweg. Auch sonst bemerke ich auf meinen Fahrten durch die Stadt viel mehr Fahrräder als früher. Das liegt nicht nur am schönen Sommerwetter, wie ein Blick auf Verkehrsstatistiken mir bestätigt. Ein wenig scheint sich auch zu Gunsten des Radverkehrs verändert zu haben. Mir fällt die neue Verschwenkung über die Straßenbahngleise an der Synagoge auf. Bloß blöd, dass ich beim ersten Mal so schnell bin, dass ich die Kurve fast verpasse...

An ein paar Ampeln entsinne ich mich nicht, ob da schon ein Griff zum Festhalten war oder nicht. Egal, sie fallen mir ins Auge, da sie mir rund um die Welt nicht ins Auge gefallen sind. Und sie zeigen ein wenig Good-Will für den Radverkehr.

Die neuen Fahrradstreifen auf der Bautzner Straße eröffnen mir ganz neue Wegebeziehungen, da ich sonst die Straße lieber umfahren

habe. Ich nutze auch die Dresdner Brücke, auf dich ich sehr oft auf meiner Reise angesprochen wurde. Sie liegt für mich auf dem Weg, wenn ich nach Striesen will. Geradeaus über die Brücke ist es OK, aber die Anbindung des Elberadwegs ist schon ziemlich nervig. Auf den ersten Spaziergängen an der Elbe fällt mir sofort der Verkehrslärm auf, der mich nun hier beschallt. Außerdem mag ich gar nicht daran denken, wieviel Geld hier jährlich im Unterhalt des Objekts versickert, das so dringend in viele andere Dinge hätte investiert werden können.

Es fallen mir auch viele Dinge ins Auge, wo sich drei Jahre lang nichts getan hat. Die Albertbrücke bröckelt immer noch vor sich hin, auf der Königsbrücke muss weiterhin demonstriert werden, die Räder stapeln sich förmlich vor den Bahnhöfen. Und und und.

Erschreckend für mich ist, dass ich schon wenige Tage nach meiner Ankunft so viele Rotlichtverstöße von Autofahrern gesehen habe wie nirgends auf der Welt. Auch empfinde ich das Verkehrsklima in der Stadt als sehr aggressiv. Selten registriere ich, dass Autofahrer sehr zurückhaltend fahren, wenn sie Kinder sehen. Das habe ich in den letzten Jahren vielfach anders erlebt. Beim ADFC-Laden schau ich natürlich auch mal herein. Ich freue mich, dass der Verein nach wie vor so rege ist und stetig wächst. Wundern tut es mich nicht, denn es gibt offensichtlich noch viel zu tun!

Karen Bierstedt



Die Radfahrerin, Geografin und Weltumseglerin Karen Bierstedt war von 2006 bis 2010 Mitglied im Vorstand des ADFC Dresden.

### Einladung zur Mitgliederversammlung

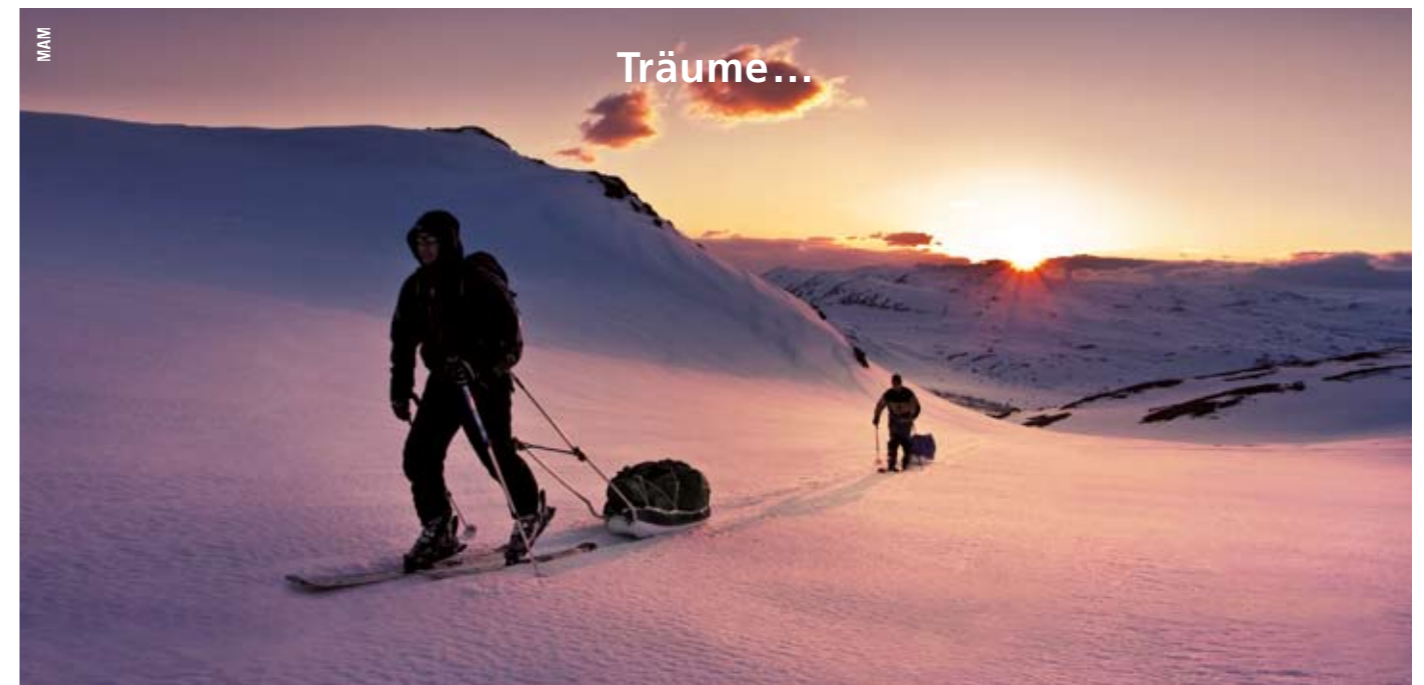
Am Montag, dem 10. Februar 2014, findet um 19 Uhr im Großen Saal des Umweltzentrums, Schützengasse 16, die jährliche Mitgliederversammlung des ADFC Dresden e.V. statt. Die Mitgliederversammlung ist der Ort, an dem über die Aktivitäten des Vereins entschieden wird. Für eine Amtszeit von zwei Jahren wird ein neuer Vorstand gewählt. Außerdem werden die Delegierten zur Landesdelegiertenversammlung des ADFC Sachsen e.V. gewählt. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen, sich einzubringen und mitzubestimmen.

#### Vorschlag zur Tagesordnung

Wahl des Versammlungsleiters und des Protokollführers  
Beschluss der Tagesordnung  
Rechenschaftsbericht des Vorstands  
Berichte aus den Arbeitsgruppen  
Haushaltsbericht 2013  
Bericht des Kassenprüfers  
Wahl des Kassenprüfers

Haushaltsentwurf 2014  
Entlastung des Vorstands und des Schatzmeisters  
Vorstandswahl, Wahl des Schatzmeisters  
Wahl der Delegierten zur Landesdelegiertenversammlung  
Planung der Aktivitäten 2014  
Anträge der Mitglieder  
Beschluss des Haushalts 2014

Der Vorstand des ADFC Dresden e.V.



Träume...

...leben.



### GUT AUSGERÜSTET IN DEN WINTER STARTEN

Entdecken Sie Sachsens größtes Outdoor-Erlebnishaus – mitten in Dresden auf der Prager Straße: Auf 6.200 m<sup>2</sup> finden Sie bei Globetrotter über 35.000 Ausrüstungsideen für Ihren Wintertraum – z.B. attraktive Setangebote für Skilanglauf, Skating, Backcountry und Skitour bereits ab 149,95 Euro. Unsere Experten freuen sich auf Ihren Besuch!

#### VERANSTALTUNGSTIPPS: Davongefahren

Live-Audiovision von Tilmann Waldthaler  
Nach 35 Jahren und 450.000 gestrampelten Kilometern will Tilmann Waldthaler mit Erlebnisberichten und Bildern andere Menschen motivieren, selbst aufs Rad zu steigen, um das kleine oder große Abenteuer zu erleben. Termin: 21.02.2014

GLOBETROTTER AUSTRÜSTUNG DRESDEN  
Prager Straße 10, 01069 Dresden  
Montag-Samstag: 10:00 bis 20:00 Uhr  
Telefon: 0351 / 495 21 16  
E-Mail: shop-dresden@globetrotter.de

Globetrotter.de  
Ausrüstung

## LEIPZIG

## Kontakt

ADFC Leipzig e.V.  
Peterssteinweg 18  
04107 Leipzig

Tel.: 0341-22 54 03 13  
Fax: 0341-22 54 03 14

info@adfc-leipzig.de  
www.adfc-leipzig.de

Geschäftszeit:  
Di bis Do 14 – 18 Uhr

## Wir sind umgezogen.

Die neue Geschäftsstelle des ADFC Leipzig befindet sich im Peterssteinweg 18. Die Öffnungszeiten bleiben unverändert. Wir sind also Dienstag bis Donnerstag, jeweils von 14 bis 18 Uhr, erreichbar. Neben dem Info-Laden bieten die neuen Räume viel Platz für Diskussionen, Vorträge und Besprechungen.

Foto: Bernd Starkloff

Neue Epoche Ein Gastbeitrag von Carsten Schulze von ProBahn.

Mit dem europaweiten Fahrplanwechsel am 14. Dezember verändert sich auch das Eisenbahnnetz der Region grundlegend. Die S-Bahn Mitteldeutschland nimmt den Betrieb auf. Daran ist alles neu: Erstmals wird es einen hochdichten Betrieb auf dem Stammstreckenabschnitt zwischen Leipzig Hbf und Leipzig-MDR geben. Für tausende Bewohner und Besucher heißt es dann, ohne dass man noch den Fahrplan genau kennen muss, einfach zu einer der Stationen zu gehen und einzusteigen, denn die nächste S-Bahn kommt gleich. An den innerstädtischen großen Knotenpunkten kann endlich einfacher umgestiegen werden; sowohl S-Bahn als auch Straßenbahn/Bus verkehren in dichten Taktfolgen. Auch außerhalb des Stadtkerns mit der Stammstrecke wird es durch die fünf neuen Linien Verbesserungen geben. Zahlreiche Stationen wurden modernisiert, einige kamen völlig neu hinzu. Die bisherigen Erfahrungen flossen in die fabrikneuen Fahrzeuge ein, alle Triebwagen sind niveaugleich benutzbar, haben mehrere Abstellflächen für Gepäck und Fahrräder, niveaugleicher Einstieg inklusive, und sind klimatisiert. Natürlich ändern sich mit den S-Bahn-Linien auch die Streckenverläufe in Leipzig.

Tariflich wird die S-Bahn ganz normal in den Mitteldeutschen Verkehrsverbund integriert, mit allen Arten von Verbundfahrtscheinen können somit auch alle Verkehrsmittel genutzt werden. Durch ein Stadtratvoting bleiben vorerst die Schüler ausgeschlossen, denn die beliebten Schüler(Mobil)Cards gelten nur als Haustarif der LVB. Gleiches trifft auf die Semestertickets der Hochschulen zu, denn außer der HTWK

und der Telekom-FH votierten die Studenten gegen die Mitnutzung der Eisenbahnen. Rund 50.000 dem Öffentlichen Verkehr sehr verbundene Stammnutzer bleiben somit dem neuen System fern. Radfahrende genießen übrigens in den Nahverkehrszügen generell den Vorzug der entgeltfreien Radmitnahme (in ganz Sachsen-Anhalt und im Gebiet des MDV).

Mit Blick auf die Anlaufschwierigkeiten beim Berliner Flughafen BER kann sich das Tarifmanko möglicherweise noch als glücklicher Umstand erweisen, da eine Betriebsaufnahme von Null auf Hundert immer eine Herausforderung ist. Denn die neuen Fahrzeuge müssen in den verbleibenden 8 Wochen bis zum vollen Betrieb noch diverse Tests und Probefahrten durchlaufen. Bisherige Ergebnisse lassen befürchten, dass besonders zu Beginn des S-Bahnbetriebs die Kapazitäten zu gering ausfallen. Überfüllungen und Verspätungen wären die Folge. Möglicherweise muss man damit rechnen, dass mit dem deutlich attraktiveren durchgehenden S-Bahnverkehr nicht mehr genügend Platzreserven vorhanden sind. Auch die begrüßenswerten Vorschriften zur Barrierefreiheit erschweren den S-Bahnbetrieb etwas: Bevor die Türen öffnen, muss der Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante durch einen ausfahrbaren Schiebetritt überbrückt werden. Wertvolle Sekunden der knappen Haltezeit an den Stationen gehen verloren. Diese Konstruktionen haben zum Beispiel bereits die S-Bahn Stuttgart lahmgelegt\*). Ein stabiler 5-Minuten-Takt, wie ihn der Fahrplan vorsieht, muss sich in der Praxis erst bewähren.

## Fahrradmitnahme im neuen S-Bahnnetz

Mit dem europaweiten Fahrplanwechsel am 15.12.2013 gehen Änderungen im Leipziger S-Bahnnetz einher, die u.a. auch die Fahrradmitnahme betreffen. Im neuen S-Bahnnetz wird keine S-Bahn mehr mit Doppelstockwagen bedient. Die häufig noch aus den 1970er Jahren



Stadler RS1



Siemens Desiro



S-Bahn\_Dosto

stammenden Waggons haben in Mitteldeutschland dann weitestgehend ausgedient. Die neuen S-Bahnzüge der Serie Talent2 sind mit mindestens 20 Fahrradstellplätzen ausgestattet. Je nach Uhrzeit und Relation können es auch mehr als 60 Stellplätze sein. Die Züge sind klimatisiert, barrierefrei und bieten 150 oder mehr Sitzplätze. Die Fahrradmitnahme in der S-Bahn bleibt im MDV und in Sachsen-Anhalt kostenlos. Die Zeit des Interimsverkehrs mit Stadler RS1 (6 Fahrradstellplätze) oder Siemens Desiro (12 Fahrradstellplätze) ist damit Geschichte. Die Fahrradmitnahme in den neuen Zügen nach Borna, Geithain, Würzen, Delitzsch und Zwickau über Altenburg verbessert sich dadurch erheblich. Zudem verkehrt die S-Bahn dann bspw. nach Würzen, Altenburg und Zwickau halbstündlich.



Der Neue Talent2



RB\_akt

Fotos: Alexander John

Alexander John

## Termine

## Regelmäßig:

- » Kostenlose Rechtsberatung: jeden 2. Dienstag im Monat, 17.00 Uhr, ADFC Leipzig
- » Radlertreff: jeden 2. Dienstag im Monat, 19.00 Uhr, ADFC Leipzig
- » Sprechstunde des Radverkehrsbeauftragten: letzter Dienstag im Monat, 19.00 Uhr, ADFC Leipzig

## Weitere/Einmalige Termine:

- » Website-Relaunch-Party: 6. Dezember 2013, 20.00 Uhr, ADFC Leipzig
- » Weihnachtsfeier des ADFC Leipzig: 10. Dezember 2013, 19.00 Uhr, ADFC Leipzig
- » Lesung „Cyclomanie“: 16. Dezember 2013, 19.00 Uhr, ADFC Leipzig
- » Schulung der Radtourenleiter: 1. Februar 2014, ADFC Leipzig
- » Mitgliederversammlung des ADFC Leipzig: 5. Februar 2014, 19.00 Uhr, ADFC Leipzig

## Einladung zur Mitgliederversammlung

Der Vorstand des ADFC Leipzig lädt alle Mitglieder und Interessierten zur alljährlichen Mitgliederversammlung am 05.02.2014 um 19 Uhr in den ADFC Leipzig, Peterssteinweg 18, ein. Auf der Tagesordnung stehen der Sachbericht des Vorstandes, der Haushalt 2014 und Anträge der Mitglieder sowie Wahlen. Gewählt werden auf der Mitgliederversammlung sowohl der Vorstand der nächsten 2 Jahre als auch die Delegierten zur Landesdelegiertenversammlung (LDV) 2014. Von den Delegierten der LDV wird der Landesvorstand gewählt sowie der Landeshaushalt und Anträge aus den Kreisverbänden beschlossen.

Über zahlreiche Kandidaturen für den Vorstand und/oder die LDV freut sich der aktuelle Vorstand des ADFC Leipzig. Wer Interesse an der Arbeit des Vorstandes

oder Fragen hat bzw. überlegt zu kandidieren, möge sich bitte mit dem amtierenden Vorstand in Verbindung setzen.

## Tagesordnung (Vorschlag):

- » Bericht des Vorstandes
- » Beschluss des Haushalts
- » Projekte und Planungen 2014
- » Wahl des Vorstandes
- » Wahl der Delegierten zur Landesdelegiertenversammlung (LDV)
- » Anträge der Mitglieder und des Vorstands

Quelle: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.s-bahn-stuttgart-neuer-s-bahn-zug-bleibt-mit-offenen-tueren-liegen.a28c2cb2-101f-4966-926b-bfde47409291.html>

## CHEMNITZ

## Kontakt

ADFC Chemnitz e. V.  
Geschäftsstelle u. Infoladen:  
Umweltzentr., Henriettenstr. 5  
09112 Chemnitz

Tel. u. Fax: 0371-90 31 32  
gs@adfc.in-chemnitz.de  
www.adfc-chemnitz.de

Öffnungszeiten:  
Mo 15.30–18.30 Uhr  
Do Vormittag nach Absprache

## Neuer Weg auf alter Trasse

Am 12. Oktober 2013 feierte das Erzgebirgsstädtchen Lugau: Auf dem Bahndamm der 2001 stillgelegten Bahntrasse Lugau-Ursprung wurden 6 km Radweg eingeweiht. 10 Jahre Vorbereitung, Planung und Bau mündeten in einen Höhepunkt, zu dem Radsport-Legende Tåve Schur und Rennrodlerin Silke Otto, die Bürgermeister von Erlbach und Lugau, Politiker und hunderte Radler kamen.

Der unglaublich vitale Schur (82) genoss das Bad in der Menge sichtlich. Kurzerhand sprang er inmitten der Menschenmenge auf eine Bank und verkündete seine Botschaft: Dem Auto nähmen ausgehende Ressourcen und Schadstoffzeugung die Zukunft. Fahrrad und die Eisenbahn seien Alternativen.

Reges Interesse bei der Einweihung von 6 km Bahntrassen-Radweg zwischen Lugau und Ursprung.

Dann fuhr er lachend und gefeiert mit Silke Otto auf der Draisine den Bahnsteig des Haltepunktes ab.

Die Region Lugau-Oelsnitz war bis 1971 geprägt durch Steinkohlenbergbau. Viele Sachzeugen und Denkmale der Bergbau- und Verkehrsgeschichte aus dieser Zeit machen die Region auch für den überregionalen Tourismus interessant. Dazu gehört der denkmalgeschützte Haltepunkt Ursprung, dessen Anlagen durch einen gleichnamigen Verein vorbildlich instandgehalten werden. Der Radweg wird dort über den Bahnsteig geführt.

Man fährt durchgängig auf Asphalt, lediglich ein einsames Drängelgitter bei Erlbach, dessen Zweck nicht zu erkennen ist, trübt die Freude. Über eine geplante Weiterführung an den beiden Endpunkten der Strecke war nichts zu erfahren. Eine Wegweisung, insbesondere mit Anbindung an den Würschnitztalradweg fehlt bislang noch, weswegen dieses radtouristische Kleinod vorerst etwas verloren auf der Landkarte liegt.

Bernd Rößiger

## PIRNA

## Kontakt

ADFC Ortsgruppe Pirna  
c/o Steffen Hoffmann  
E-Mail: info@adfc-pirna.de  
Web: www.adfc-pirna.de

## ADFC nun auch in Pirna

Im Landkreis Sächsische-Schweiz-Osterzgebirge gibt es seit kurzem einen regelmäßigen Treff von Radverkehrs-Interessierten: Etwa zehn Personen kommen dazu regelmäßig monatlich in Pirna zusammen. „Die Fahrradlobby formiert sich“, so titelte die Sächsische Zeitung dazu am Tag des 1. Treffens, dem 09. Oktober 2013.

Städtische und regionale Befindlichkeiten, welche die Anwesenden aufzeigen, werden zu Anliegen der Gruppe, wenn das Thema einen

Ansprechpartner und weitere Interessenten findet:

Es gibt zwei konkrete Fälle, bei denen sich Anwohner und Berufspendler für sichere und zeitgemäße Verbindungen durch Radweg-Neubauprojekte in angrenzende Orte einsetzen. Aber auch in der Stadt Pirna

selbst ist Alltagsmobilität ein vorrangiges Thema mit vielen Facetten: Verbesserung von Ampelschaltungen, Lückenschluss und Fortführung von Radwegen, die Entschärfung gefahrenträchtiger Verkehrsführungen und innerstädtischer Verkehr in Fußgängerzonen gehören dazu.

Auch an der Entwicklung touristischer Angebote sind die Einheimischen interessiert. Dabei zeigt sich, dass die Anforderungen in diesem Bereich nicht gegensätzlich sind. Vielmehr verstärken sie den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Infrastruktur für die Alltagsmobilität. Die bisherigen Kontakte in der noch kurzen Zeit des Bestehens der Ortsgruppe lassen erkennen, dass deren Anliegen bei der städtischen Verwaltung wohlwollend aufgenommen werden. Aufgrund einiger anstehender Themen, z.B. der Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr, wird demnächst auch der Kontakt zum örtlichen Polizeirevier hergestellt. Neugierige, Ideengeber und Unterstützer sind herzlich eingeladen mitzumachen.

Steffen Hoffmann



Grenzen städtischer Radverkehrsförderung – gesperrte Einfahrt am oberen Ende des „Hausbergs“, der einzigen alternativen Strecke zur B172 zwischen Pirnaer Altstadt und dem höher gelegenen Stadtteil Sonnenstein.

## ADFC für alle

Der ADFC vertritt die Interessen aller Radfahrer, was liegt also näher, als dass auch alle im ADFC Mitglied sein wollen? Ganz so weit sind wir noch nicht, es gibt noch immer Menschen, die von unserem Verein noch nichts gehört haben oder die zögern, dem Verein beizutreten.

Wir wollen daher die Bekanntheit des ADFC weiter steigern und zugleich eine Hürde für einen Beitritt senken. In Kooperation mit sächsischen Fahrradgeschäften, die Fördermitglied des ADFC und interessiert sind, bieten wir deshalb ab jetzt deren Kunden die Möglichkeit der Einstiegsmitgliedschaft im ADFC an. Einstiegsmitgliedschaft bedeutet, dass für eine Mitgliedschaft im ADFC mit allen Rechten und Vorteilen im ersten Jahr nur ein Vereinsbeitrag von 16 € statt 46 € für eine Einzel- bzw. 58 € für

eine Familienmitgliedschaft zu entrichten ist. Wir wollen die Aktion gern ausweiten und freuen uns über Interessensbekundungen weiterer Radhändler und -händlerinnen.

Sascha Böhme

## Bis jetzt beteiligen sich folgende Fahrradgeschäfte an der Aktion:

- ▶ Little John Bikes Dresden, Schandauer Straße 31, 01277 Dresden
- ▶ Little John Bikes Dresden Nord, Lommatzcher Straße 53, 01139 Dresden
- ▶ Little John Bikes Dresden Mitte, Tharandter Straße 48, 01159 Dresden
- ▶ Little John Bikes Dresden, Rennplatzstraße 26, 01237 Dresden
- ▶ Little John Bikes Bautzen, Holzmarkt 29, 02625 Bautzen

- ▶ Little John Bikes Görlitz, Heilige-Grab-Straße 26, 02828 Görlitz
- ▶ Little John Bikes Leipzig Mitte, Martin-Luther-Ring 3-5, 04109 Leipzig
- ▶ Little John Bikes Leipzig West, Kastanienweg 1, 04178 Leipzig
- ▶ Little John Bikes Leipzig Süd, Städtelner Straße 58, 04416 Markkleeberg
- ▶ Velo & Sport Paul e.K., Herr Christian Paul, Ziegelstr. 11a, 04838 Eilenburg
- ▶ Little John Bikes Chemnitz, Ahornstraße 45, 09112 Chemnitz

## Immer eine Reise wert: Aktiventreffen 2013

Der ADFC hat in den letzten vier Jahren die Zahl seiner Mitglieder in Sachsen um über 50% steigern können. Da erscheint es nur folgerichtig, dass das jährliche Treffen die Aktiven im ADFC Sachsen in diesem November nach Görlitz führte, wo unser Verein seit inzwischen knapp zwei Jahren mit einer eigenen Ortsgruppe vertreten ist.

Auf dem Treffen kamen zahlreiche Aspekte der Arbeit des ADFC zur Sprache, von der Gewinnung neuer Mitglieder über Schulungsangebote für Radtourenleiter bis zu den Untiefen der Radverkehrsförderung im Freistaat.

Nicht nur Görlitz ist eine Reise wert, auch das Aktiventreffen des ADFC selbst. Jahr für Jahr dient es zuverlässig als ein Ort des Austauschs und der Inspiration und bringt so den ADFC und seine verschiedenen Gliederungen auf eine für alle Beteiligten produktive und zugleich angenehme Weise voran.



Alte Gesichter, neue Gesichter, gute Aussichten: Der ADFC Sachsen im Diskussionsprozess. Foto: Dirk Spitzner.

## Einladung zur Landesdelegiertenkonferenz

Am Samstag, 1. März 2014 findet die Landesdelegiertenversammlung des ADFC Sachsen in der Geschäftsstelle des ADFC Leipzig e. V., Peterssteinweg 18, statt. Alle Mitglieder sind dazu herzlich eingeladen. Die Versammlung beginnt um 10 Uhr.

## Vorschlag zur Tagesordnung:

- Begrüßung, Wahl der Versammlungsleitung und des Protokollführers
- Rechenschaftsbericht des Vorstands über die Arbeit des letzten Jahres - Diskussion
- Kassenbericht / Bericht der Kassenprüfer - Diskussion
- Entlastung von Schatzmeister, Vorstand und Kassenprüfern
- Wahl des Vorstands und des Schatzmeisters

- Wahl der Kassenprüfer
- Satzungsänderungen
- Anträge von Mitgliedern
- Arbeitsschwerpunkte 2014 und Finanzplan 2014
- Wahl der Delegierten zur Bundeshauptversammlung und zum Bundeshauptausschuss
- Berichte aus den Ortsgruppen
- Sonstiges

Anträge zur Landesdelegiertenversammlung 2014 müssen spätestens am Samstag den 15. Februar 2014 beim Landesverband vorliegen.



## Radwegeplanung – zufällig oder strategisch?



Klaus Kroemke ist für die Förderregion Dresdner Heidebogen tätig. Er hat für die Region unter anderem eine touristische Erschließungskonzeption erarbeitet und ist dabei auf den fehlenden strategischen Ansatz bei den Förderrichtlinien für den Ausbau von Radwegen gestoßen.

Auf nationaler Ebene ist die Förderung des Radverkehrs als politische Aufgabe anerkannt worden. Ausdruck dessen ist in Deutschland die Verabschiedung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) für die Jahre 2002 bis 2012, fortgeschrieben im „Nationalen Radverkehrsplan 2020“, der seit Januar in Kraft ist. In diesem Papier wird zurecht kritisiert, „dass die Radverkehrsinfrastruktur in vielen Kommunen und auf Landesebene nicht das Ergebnis einer integrierten und strategischen Planung ist. Vielmehr ist sie an vielen Orten lediglich ein Resultat der verfügbaren Mittel und/oder der verfügbaren Fläche. Die Radverkehrsinfrastruktur entstand zudem häufig eher zufällig dort, wo ohnehin Straßenbaumaßnahmen geplant waren.“ (Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 17)

Mit Verweis auf den NRVP wird im Freistaat Sachsen derzeit die Radverkehrskonzeption von 2005 fortgeschrieben. Eine Chance, vom bisher eher defensiven Vorgehen in der Radwegeplanung hin zu einem strategischen zu kommen. Doch auch mit der neuen Konzeption soll sich an den Kriterien zur Auswahl von Baumaßnahmen an straßenbegleitenden Radwegen nichts ändern. Nach den alten und neuen Auswahlkriterien kommt ein Radweg nur dort infrage, wo hohes Verkehrsaufkommen, Schwerverkehr und Unübersichtlichkeit auf hohes Radverkehrsaufkommen treffen. In der Praxis kommt dies

nur selten vor, weil die Furcht um Leben und Gesundheit viele Radfahrer von vornherein von der Nutzung stark befahrener Straßen abhält. Für die Erschließung von Regionen, Städten, Ortsteilen, Gewerbegebieten usw. muss die strategische Bedeutung einer Straße im Radverkehrsnetz in die Bewertung einbezogen werden. Kurze und mit geringstmöglicher Höhendifferenz ausgestattete Wege müssen strategisch ausgewählt werden und dazu ist der Radverkehr nicht an einer bestimmten Straße zu zählen, sondern sind die Bedürfnisse an den Quell- und Zielorten zu erfassen!

Ein besonders krasses Beispiel sind 500 Meter Radeburger Straße in Dresden (Autobahnzubringer Dresden-Hellerau), durch die der Radverkehr vom Bahnhof Dresden-Neustadt bis zu den Gewerbegebieten an den Hellerbergen in Wilschdorf und Boxdorf gegen Null sinkt. Man fährt in diesen Richtungen entweder nicht mit dem Rad oder, sofern man „ambitioniert“ ist, nutzt „Schleichwege“, die aber auch Umwege sind.

Nach diesem Engpass folgt stadtauswärts ein separater Radweg, der völlig in der Luft hängt. Aufgrund der Unattraktivität des vorherigen Abschnitts kommt bis dorthin aber kaum jemand. Ein typisches Beispiel für die bisherige, eher zufällige Radwegeplanung ohne strategischen Ansatz.

Klaus Kroemke

ANZEIGE

# abenteuer outdoor

## 8.–9. MÄRZ 2014

- Fahrrad- & E-Bike-Testparcours
- Fahrrad-Shows
- Filme & Vorträge
- Fahrrad-Codierung

mit: **BERGSICHTEN-SPEZIAL**

MESSE DRESDEN

www.abenteuer-outdoor-messe.de

## Beleuchtung ohne Erleuchtung

Mit dem Winter ist auch die Zeit angebrochen, in der über korrekte Beleuchtung am Rad diskutiert wird. Seit dem 1. August 2013 gilt außerdem eine Neuregelung der Beleuchtungsvorschriften für Fahrräder. Grund genug, sich mit dem Sinn der neuen Regelungen auseinanderzusetzen.

Was hierbei im Einzelnen zu beachten ist, steht in § 67 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO). Die bis Juli 2013 gültige Fassung war schon lange nicht mehr zeitgemäß und deswegen Gegenstand zahlreicher Diskussionen. Auch der ADFC bringt sich in dieses Thema seit langem aktiv ein. Parallel dazu arbeitete auch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) an einer Studie zu neuen Beleuchtungsvorschriften. Doch die Erkenntnisse und Empfehlungen der Studien sollten nicht zum Einsatz kommen.

Stattdessen hat der Bundesrat nach Vorschlägen aus dem Land Niedersachsen und Hamburg im Sommer 2013 eine Änderung der StVZO beschlossen, die auf die Abschaffung der Dynamopflicht hinausläuft. Neu ist, dass die Beleuchtung nun auch von Energie aus Batterien oder Akkus gespeist werden darf. Die Spannung muss mindestens 6 Volt betragen, jedenfalls wenn

Batterien verwendet werden. Außerdem „müssen Scheinwerfer und Schlussleuchte nicht zusammen einschaltbar sein“.

Doch die Neufassung hat das Ziel verfehlt, Stecklampen am Rad zu legalisieren. Nach wie vor muss die Beleuchtung fest am Rad angebracht sein. Was genau „fest angebracht“ heißt, ist offenbar jedem Radfahrer, Polizisten und Verkehrspolitiker selbst überlassen. Zudem haben viele Stecklampen eine andere Nennspannung als die in der Verordnung angegebene. Zu bezweifeln ist auch, dass jemals überprüft wird, ob eine Lampe mit Akkus oder mit 6-Volt-Batterien betrieben wird.

Da die Aufhebung der Dynamopflicht nur ein kleiner Teil der „48. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ ist, ist es unwahrscheinlich, dass nun schnell eine klare Regelung zur Fahrradbeleuchtung geschaffen wird. Das müsste in einer weiteren Änderungsverordnung passieren. Bis dahin bewegen sich Nutzer von Stecklampen in einer rechtlichen Grauzone.

Anne Jubeh

### § 67 Abs. 1 der StVZO

Fahrräder müssen für den Betrieb des Scheinwerfers und der Schlussleuchte mit einer Lichtmaschine, deren Nennleistung mindestens 3 W und deren Nennspannung 6 V beträgt oder einer Batterie mit einer Nennspannung von 6 V (Batterie-Dauerbeleuchtung) oder einem wieder-aufladbaren Energiespeicher als Energiequelle ausgerüstet sein. Abweichend von Absatz 9 müssen Scheinwerfer und Schlussleuchte nicht zusammen einschaltbar sein.

### § 67 Abs. 2 der StVZO

Die lichttechnischen Einrichtungen müssen vorschriftsmäßig und fest angebracht sowie ständig betriebsfertig sein.



In der rechtlichen Grauzone: die Stecklampe.

Foto: Giles Colborne

adfc

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

**Anschrift:**

Name, Vorname	Geburtsjahr
Straße	PLZ, Ort
Telefon	E-Mail
Beruf	

**Ja**, ich trete dem ADFC bei und bekomme die Radwelt. Mein Jahresbeitrag unterstützt die Fahrrad-Lobby in Deutschland und Europa. Im **ADFC-Tourenportal** erhalte ich Freikilometer.

**Einzelmitglied**     ab 27 J. (46 €)     18 – 26 J. (29 €)

**Familien-/Haushaltsmitgliedschaft**     ab 27 J. (58 €)     18 – 26 J. (29 €)

**Jugendmitglied**     unter 18 J. (16 €)

**Zusätzliche jährliche Spende** €

Anmerkungen

**Familien-/Haushaltsmitglieder:**

Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr

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

Kontoinhaber	
D E	
IBAN	
BIC	Datum/Ort/Unterschrift

**Schicken Sie mir eine Rechnung.**  
Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus. Personen unter 27 Jahren können freiwillig gerne den Normalbeitrag bezahlen. Dazu bitte einfach die Kategorie „ab 27 Jahre“ wählen.

Bitte einsenden oder per Fax an: 0421/346 29 50

Datum
Unterschrift

Bitte einsenden an  
**ADFC e. V.**  
 Postfach 10 77 47  
 28077 Bremen  
 oder per Fax  
 0421/346 29 50

## Stellenanzeigen

### Chefredakteur gesucht!

Die Redaktion des Reflektor-Magazins sucht, nachdem Konrad Krause das Amt des Geschäftsführers des ADFC Sachsen übernommen hat, nach einem neuen Chefredakteur. Wir freuen uns auf einen Teamchef, der Interesse an den Inhalten des Reflektors hat und der Organisationstalent, Kommunikationsgeschick und Erfahrungen in Sachen Öffentlichkeitsarbeit mitbringt. Bewerbungen bitte an die Reflektor-Redaktion, am besten per E-Mail an: [redaktion@reflektor-magazin.de](mailto:redaktion@reflektor-magazin.de)

Die Redaktion

### Fotoredakteur gesucht!

Du fotografierst gerne und hast Spaß daran nach Bildern zu recherchieren, die dem Reflektor den nötigen Pepp geben? Dann melde dich per E-Mail ([redaktion@reflektor-magazin.de](mailto:redaktion@reflektor-magazin.de)) oder komm zu unserer nächsten Redaktionsitzung. Wir freuen uns auf jeden, der Lust hat, mitzumachen.

Die Redaktion

## Leserbriefe



### Zum Titelthema der letzten Ausgabe

Sehr geehrter Herr Krüger, den Aufruf finde ich sehr gut, meine Tochter muss bereits seit der 1. Klasse mit dem Rad zur Schule fahren, wenn das Wetter stimmt und Mutter oder Vater als Begleitung verfügbar sind. Da meine Tochter jetzt mit 8 Jahren schon ziemlich zügig unterwegs ist, interessiert mich selbstverständlich auch, wo sie denn fahren darf bzw. muss. Entgegen Ihren Ausführungen in dem Artikel regelt die STVO in § 2 Abs. 5 die Benutzung der Verkehrswege für Kinder mit Fahrrad wie folgt: Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder absteigen. Also doch anders als Sie ausführen, oder?

Mit freundlichen Grüßen  
Stefan Borisch

Liebe Leser, in der letzten Ausgabe ist uns in dem Artikel über das Fahrradfahren von Kindern ein sachlicher Fehler unterlaufen, auf den wir im Nachhinein mehrfach von Lesern und Leserinnen hingewiesen wurden. Es war da zu lesen: „Offiziell dürfen Kinder ab dem 10. Lebensjahr mit dem Rad auf der Fahrbahn fahren.“ Korrekterweise hätte es heißen müssen: „Offiziell **müssen** Kinder ab dem vollendeten 10. Lebensjahr mit dem Rad auf der Fahrbahn fahren.“ Hinzufragen wäre, dass es den Kindern laut § 2 Absatz 5 der STVO ab dem vollendeten 8. Lebensjahr erlaubt ist, auf der Fahrbahn zu fahren. Wir danken Ihnen für die aufmerksamen Hinweise!

Die Redaktion

**Zu „Vom Potentiellen zum realen Radfahrer“, Reflektor Herbst 2013**  
Liebe Reflektor-Redaktion, ich habe mich sehr über den Artikel „Vom potentiellen zum realen Radfahrer“ im aktuellen Reflektor gefreut. Beim Lesen der Überschrift sanken Motivation und Erwartung deutlich, da

ich eine Wiederholung schon oft gegebener Ratschläge zur Radverkehrsförderung befürchtete. Ich wurde dann positiv überrascht, dass es keine Aufzählung von Einzelmaßnahmen für Kommunen ist, sondern eine Betrachtung vom (potentiellen) Radfahrer ausgehend. Ich denke, der Überblick über harte und weiche Faktoren, die die Fahrradnutzung fördern, ist gelungen. Und wie wahr ist die Schlussbemerkung, dass das Verkehrssystem für den Autoverkehr jahrzehntelang optimiert wurde. Als angehender Verkehrsplaner kann ich das aus Sicht der universitären Lehre nur bestätigen.

Eine Frage, die mich immer noch beschäftigt, ist die Radwegführung: Sollten ausgewiesene städtische Radrouten eher entlang von Hauptverkehrsstraßen führen oder eher auf Fahrradstraßen im Nebennetz geführt werden? Gibt es da Untersuchungen zu? Was ist die richtige Mischung? Ich vermute hier genau die im Artikel angedeuteten Unterschiede zwischen den „eher verkehrsgewandten und zügig fahrenden Radfahrern“ und denen, die

gemütlicher unterwegs sind und von Hauptverkehrsstraßen abgeschreckt werden.

Viele Grüße,  
Gregor Gaffga

Lieber Herr Gaffga, zur Frage: „Radverkehrsführung eher auf Haupt- oder Nebenstraßen“ gibt es unserem Kenntnisstand nach keine allgemeingültige Antwort. Prinzipiell ist beides denkbar, denn Vor- und Nachteile liegen für beide Möglichkeiten auf der Hand. Man sollte jedoch eines bedenken: Hauptstraßen sind meist aus gutem Grund zu Hauptstraßen geworden. Sie stellen in der Regel die direktesten Verbindungen dar und es gibt viele anliegende Geschäfte und Gewerbe. Schon aus diesen beiden Gründen wird es schwer sein, in einem Radverkehrsnetz ohne die Hauptstraßen auszukommen. Mit passender Infrastruktur ist das aus Sicht des ADFC weder für den „verkehrsgewandten“ noch für den „gemütlichen“ Fahrer ein Problem.

Die Redaktion

## Kontakte:

**Landesgeschäftsstelle ADFC Sachsen e.V.**  
Bischofsweg 38  
01099 Dresden  
Tel.: 03 51-501 39 17  
Fax: 03 51-501 39 16  
[www.adfc-sachsen.de](http://www.adfc-sachsen.de)  
[info@adfc-sachsen.de](mailto:info@adfc-sachsen.de)

**Bett+Bike Sachsen**  
Monika Micheel  
Peterssteinweg 18  
04107 Leipzig  
Tel.: 03 41-215 55 45  
[bettundbike@adfc-sachsen.de](mailto:bettundbike@adfc-sachsen.de)  
[www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de)

**ADFC Chemnitz e.V.**  
Geschäftsstelle u. Infoladen:  
Umweltzentrum Henriettenstr. 5  
09112 Chemnitz  
Tel. u. Fax: 03 71-90 31 32  
[gs@adfc-in-chemnitz.de](mailto:gs@adfc-in-chemnitz.de)  
[www.adfc-chemnitz.de](http://www.adfc-chemnitz.de)

**Ortsgruppe Bautzen**  
Martin Ritscher  
Telefon: 03 591-48 08 99  
[bautzen@adfc-sachsen.de](mailto:bautzen@adfc-sachsen.de)  
[www.bautzen.adfc-sachsen.de](http://www.bautzen.adfc-sachsen.de)

**Ortsgruppe Zwickau**  
Ulrich Skaruppe  
[ulrich.skaruppe@adfc-sachsen.de](mailto:ulrich.skaruppe@adfc-sachsen.de)

**Erzgebirgskreis**  
Matthias Langer, Altmarkt 2  
09468 Geyer  
Tel.: 037 34-69 10 59

**Landkreis Görlitz**  
Ines Igney, 02826 Görlitz  
Tel.: 01 51-57 29 38 93  
[info@adfc-ostsachsen.de](mailto:info@adfc-ostsachsen.de)  
[www.adfc-ostsachsen.de](http://www.adfc-ostsachsen.de)

Jens Janeck, Jahnstr. 8  
02828 Görlitz  
Tel.: 035 81-66 76 59  
[jjaneck@gmx.de](mailto:jjaneck@gmx.de)

Michael Cleve, Postfach 11  
02747 Herrnhut  
Tel.: 03 58 73-403 16  
[a.michael.cleve@t-online.de](mailto:a.michael.cleve@t-online.de)

Ingolf Sperling, Zittauer Str. 27  
02788 Hirschfelde  
Tel.: 03 58 43-204 81  
[adfc-zittau@web.de](mailto:adfc-zittau@web.de)

**Landkreis Sächs. Schweiz-Osterzgebirge**  
Radfahrerkerche Stadt Wehlen:  
Pfarrer Michael Schleinitz  
Dorfstr. 1, 01847 Lohmen  
Tel.: 035 01-58 73 87  
[michael.schleinitz@evlks.de](mailto:michael.schleinitz@evlks.de)

Jens und Kirsten Sackmann  
Neue Straße 5  
01744 Dippoldiswalde  
OT Seifersdorf  
Tel.: 035 04-61 97 66  
[sackmann@yahoo.de](mailto:sackmann@yahoo.de)

**Vogtlandkreis**  
Radkultur-Zentrum Vogtland e.V.  
Am Markt 12, 08491 Netzschkau  
Tel.: 037 65-30 06 80  
Fax: 30 06 81  
[vogtland@radkulturzentrum.de](mailto:vogtland@radkulturzentrum.de)  
[www.radkulturzentrum.de](http://www.radkulturzentrum.de)

**Landkreis Mittelsachsen**  
Thomas Kotte, Chemnitzer Str. 5  
04703 Leisnig  
Tel.: 034321-620 35  
[thomas.kotte@gmx.de](mailto:thomas.kotte@gmx.de)

Siegfried Milde, Dr.-Wilhelm-Külz-Str. 13 b, 09669 Frankenberg  
Tel.: 037 2 06-88 11 80

**Landkreis Nordsachsen**  
Radfahrerkerche Weßnig:  
Pfarrer Tobias Krüger  
Pfarrstr. 1, 04874 Belgern  
Tel. u. Fax: 03 42-244 02 28  
[tob.krueger@googlemail.com](mailto:tob.krueger@googlemail.com)  
[www.radfahrerkerche.de](http://www.radfahrerkerche.de)

## IMPRESSUM

**Herausgeber:** Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Sachsen e.V.  
Bischofsweg 38, 01099 Dresden  
Tel.: 03 51-501 39 17  
Fax: 03 51-501 39 16  
[www.reflektor-magazin.de](http://www.reflektor-magazin.de)  
[www.facebook.com/adfc.reflektor](http://www.facebook.com/adfc.reflektor)

**Vorstand:**  
Olaf Matthies (V.i.S.d.P.), [olaf.matthies@adfc-sachsen.de](mailto:olaf.matthies@adfc-sachsen.de), Sascha Böhme, [sascha.boehme@adfc-sachsen.de](mailto:sascha.boehme@adfc-sachsen.de), Evelyn Weiser, [evelyn.weiser@adfc-sachsen.de](mailto:evelyn.weiser@adfc-sachsen.de), René Gerullis, [rene.gerullis@adfc-sachsen.de](mailto:rene.gerullis@adfc-sachsen.de), Jochen Böttcher, [jochen.boettcher@adfc-sachsen.de](mailto:jochen.boettcher@adfc-sachsen.de), Ulrich Skaruppe, [ulrich.skaruppe@adfc-sachsen.de](mailto:ulrich.skaruppe@adfc-sachsen.de)

**Redaktion und Lektorat:**  
Benedikt Krüger, Constanze Bannasch, Anne Jubeh, Konrad Krause, Franz-Richard Kunze. *Namentlich gekennzeichnete Beiträge entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion oder des Herausgebers.*

**Layout u. Satz:** Antje Münch, [geografik\\_ehrhardt@gmx.de](mailto:geografik_ehrhardt@gmx.de)

**Fotos:** ADFC, wenn nicht anders gekennzeichnet

**Druck:** PögeDruck Leipzig, gedruckt auf 100 % Altpapier

**Erscheinungsweise & Auflage:** 4 mal jährlich, 8 000 Exemplare

**Vertrieb:** Mitglieder des ADFC Sachsen e.V. erhalten den Reflektor frei Haus; kostenlose Verteilung über Fahrradläden, Bibliotheken usw.

**ISSN:** 2195-0342

**Anzeigenverkauf:** Konrad Krause, [anzeigen@reflektor-magazin.de](mailto:anzeigen@reflektor-magazin.de)

**Redaktions- und Anzeigenschluss der folgenden Ausgabe:** 20. Januar 2014

### Ihre Meinung interessiert uns.

Leserbriefe, begeisterte und kritische, auch die anonymen, bitte an [leserbriefe@reflektor-magazin.de](mailto:leserbriefe@reflektor-magazin.de).

# reflektor

## Über die Gefahren der motorisierten Fortbewegung

Radfahrer, Radfahren, Fahrräder – alles sehr gefährlich. Das erzählen uns in letzter Zeit die schlauen Verkehrspolitiker ja immer, wenn gerade ein Mikrofön in ihrer Nähe ist. Überhaupt: Fahrrad fahren. Da hat man ja nicht mal einen richtigen Airbag!

Aber wisst ihr, was? Das Autofahren erst!

Fangen wir gar nicht erst an mit den Unmengen an Motorfahrzeugen, die jeden Tag gegen Zäune, Mauern und Leitplanken gelenkt werden und dort eine Menge kinetischer Energie in Verformungsenergie umsetzen. Schon außerhalb eines Automobils ist das Leben des Motoristen geprägt durch ständig neue Herausforderungen und ernstzunehmende Gefahren. Denn wer sich einmal so eine Karre ans Bein gebunden hat, muss andauernd die zwielichtigsten Örtlichkeiten aufsuchen. Bereits der Gang zur Zulassungsstelle kann gefährlich werden, wie ein Blick in die Zeitung verrät.

So sind im März 2013 in Berlin bei einer Massenschlägerei vor einem solchen Etablissement fünf Menschen verletzt worden, zwei davon gar schwer. Was war die Ursache des Streits? Ging es um falsche PS-Angaben im Fahrzeugschein? Wurde die Kraftfahrzeugsteuer falsch berechnet? War das Wunschkennzeichen nicht mehr zu haben? Wir wissen es nicht genau.

Auch das Tanken – unausweichliche Routinetätigkeit jedes Motoristen – bringt erhebliche Alltagsrisiken mit sich. Ein kurzer Blick in die Zeitung: Hells Angels und Black Jackets prügeln sich auf einer Tankstelle in Oftringen im Aargau, Schießerei an einer Tankstelle in Schlüchtern im Main-Kinzig-Kreis, Schlägerei in einer Tankstelle in Eisenach und – die Einschläge kommen näher: Selbst im feinen Radebeul schlägt ein 69-jähriger Tankstellenwart einen 20-jährigen mit einem Besenstiel auf den Kopf. Beide fliegen in ein Weinregal, das krachend zu Bruch geht. Vornehm geht die Welt zugrunde. Und in Radebeul natürlich niemals ohne Wein.

Und seit Neuestem empfiehlt selbst der ADAC, Kinder nicht mehr mit dem Auto zur Schule zu bringen. Sie könnten beim Aussteigen unversehens in die Geländewagenschlacht rangierender Eltern hineingeraten und dabei ernstlich Schaden nehmen.

Nun könnte man meinen, dass wenigstens im Innern des Autos noch ein kleines Refugium persönlicher Sicherheit übrig sei.

Wofür arbeiteten sonst Tausende in der Knautschzonenforschung und an der Perfektionierung vollautomatisierter Einparkassistenten?

Aber auch hier: nur neue Risiken. Wieder hilft ein Blick in die Zeitung. Vor einer Weile war zu lesen, verschiedene Modelle einer japanischen Marke seien inzwischen so weit entwickelt, dass sie in unregelmäßigen Abständen den Motor starten. Muss irgendein kleines Problem mit der Anlasserfernsteuerung sein. Wehe dem Autobesitzer, der nicht schnell noch aufspringt und versucht, die Sache wieder unter Kontrolle zu bringen. So sind die Autos von morgen: Sie starten selbst, halten von selbst die Spur, parken irgendwann wieder ein. Es gibt sie bereits, Zombimobile, die ihren Besitzer zu einer Ausfahrt ins Grüne zwingen. Gegen seinen Willen. Die Inbesitznahme des Motoristen durch sein Gefährt – sie ist bereits Realität. Kein Autofahrer soll behaupten, er wisse, wohin die Reise diesmal geht.

Zulassungsstellen, Tankstellen, ver-rückte Autos: Im Leben eines Autofahrers lauern inzwischen mehr Gefahren als ihm lieb sein kann. Der Trend geht auch deshalb eindeutig zum Fahrrad.

Felix Radler



Der nächste Reflektor erscheint Anfang März 2014.

Hier könnte Ihre Adresse stehen! Als ADFC-Mitglied kommt der Reflektor kostenlos zu Ihnen nach Hause. Informationen zur Mitgliedschaft unter [www.adfc-sachsen.de](http://www.adfc-sachsen.de) und [mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de](mailto:mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de)