



**Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club**

# ***Radverkehrsförderung für Dresden 1999 - 2004***

***– die nächsten fünf Jahre –***

**Vorschläge und Befragung der Parteien zur  
Kommunalwahl 1999**

ADFC Dresden e.V.

Schützengasse 16  
01069 Dresden

Tel. 0351 / 4943 321

Dresden, Dezember 1998

## Radverkehrsförderung für Dresden – die nächsten fünf Jahre

### Vorschläge und Befragung der Parteien zur Kommunalwahl 1999

In einer lebenswerten Stadt muß man gut Rad fahren können. Die Bewegung an frischer Luft und die Unmittelbarkeit des Kontaktes zur nächsten Umgebung machen Rad fahren zu einer zunehmend beliebteren Beschäftigung auch in Dresden – ob auf alltäglichen Wegen oder in der Freizeit. Schülern verschafft das Fahrrad eine elternunabhängige Mobilität und damit die wichtige Möglichkeit, sich ihre Umgebung eigenständig zu erschließen.

Eine zunehmende Zahl von Politikern aller Parteien in Dresden hat erkannt, daß Radfahren ein Teil der Lebensqualität und praktizierter Umweltschutz ist und sich zum Beispiel beim letzten “Sächsischen Fahrradfest” der Sächsischen Zeitung so geäußert. Ob Ortsamtsleiter Ewers (SPD), Regierungspräsident Weideler (CDU) oder Finanzdezernent Höß (CSU), der Tenor war eindeutig: In Dresden ist bezüglich Radverkehr noch einiges zu tun.

Der ADFC möchte anlässlich der Kommunalwahl einige Vorschläge, was in der nächsten Wahlperiode bezüglich Radfahren in der Stadt erreicht werden kann und sollte, zur Diskussion stellen. Die Parteien sollen sich äußern, welche eigenen oder hier vorgestellten Vorschläge sie umsetzen möchten. Wir bitten um eine verbindliche Auskunft, denn wir wollen die Ergebnisse unserer Befragung in den Fahrradzeitschriften “Speiche” (Dresden) und “Radreport” (Sachsen) und nach Möglichkeit in anderen Medien veröffentlichen und den Wählern somit ein Bild für ihre Entscheidungsfindung geben.

Wir sind uns der Tatsache bewußt, daß in der gegenwärtigen Finanzlage der Kommunen wenig Spielräume vorhanden sind und haben unsere Vorschläge deshalb bausteinartig aufgebaut, die in ihrer Kombination ein vollständiges Konzept ergeben können. Zudem haben wir einige Vorschläge entwickelt, die kaum Kosten verursachen, sondern eine effektivere Verwaltungsarbeit oder eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit zum Ziel haben.

Die Vorschläge sind jeweils mit dem geschätzten Finanzbedarf versehen worden. Die Bejahung kann entweder als

- “finanzierungsverbindlich” (d.h. eine Nichtrealisierung soll nur bei katastrophaler Veränderung der 1998 existierenden Rahmenbedingungen möglich sein) oder als
  - “unter Finanzierungsvorbehalt” (Maßnahme wird angestrebt, sofern eine Möglichkeit besteht, die Mittel bereitzustellen)
- erfolgen. Doch lesen Sie selbst.

## Themenbereich 1: Allgemeines Radverkehrsnetz (ohne Elbradweg)

**Stand:** Dresdens Radverkehrsnetz ist sehr lückenhaft. Einzelne gut ausgebaute Strecken wechseln sich mit Problemstrecken und fehlenden Verbindungen an Kreuzungen ab, so daß nur wenige größere Radverkehrsverbindungen in der Stadt wirklich attraktiv und sicher sind. Das im Verkehrskonzept von 1994 gezeigte Radverkehrsnetz existiert in der Praxis faktisch nicht. Die Umsetzung der im Verkehrskonzept mit der höchsten Priorität vorgesehenen Veloroute Gorbitz – Stadtzentrum und der Nord-Süd-Route Klotzsche – Albertplatz – St. Petersburger Str. hat in einem ersten, nicht entscheidenden Abschnitt verspätet begonnen oder befindet sich noch in der Planungsphase ohne konkrete Realisierungsabsicht. Im Zuge von Rekonstruktionen von Hauptverkehrsstraßen wurden zum Teil Radverkehrsanlagen angelegt, die aber nicht immer den Bedürfnissen der Benutzer entsprechen und bei Platzknappheit enden, weil Planungskonflikte zu Lasten des Radverkehrs gelöst wurden. Die laufenden Mittel für den Radverkehr in Dresden betragen pro Jahr ca. 1 Mio DM, worin die Mittel für den Elbradweg eingeschlossen sind. Nach Aussagen des Straßen- und Tiefbauamtes reichen diese Mittel nicht, um dauerhaft die Instandhaltung des bestehenden Radverkehrsnetzes zu sichern. 39 % der Radverkehrsanlagen in Dresden sind in baulich sehr schlechtem oder schlechtem Zustand (Untersuchung des Straßen- und Tiefbauamtes STA von 1997). Erst recht bleiben keine Spielräume für die Entschärfung von Konflikt- und Gefahrenpunkten.

Die Novelle der Straßenverkehrsordnung von 1997 fixiert nunmehr gesetzliche Mindestqualitätsstandards für Radverkehrsanlagen. Neben der rechtlichen Absicherung neuartiger Radverkehrsführungen – wie die Öffnung von Einbahnstraßen – werden durch die novellierte StVO die Kommunen in die Pflicht genommen, ihre Radverkehrsanlagen anhand erstmals konkret festgeschriebener Qualitätskriterien zu überprüfen. Die vom Gesetzgeber für die Umsetzung der StVO-Novelle gesetzte einjährige Frist verstrich am 1. Oktober 1998, ohne daß sich das in Dresden für die Überprüfung der Radverkehrsanlagen zuständige Ordnungsamt nach eigener Auskunft in der Lage sah, zumindest diese Überprüfung termingerecht abzusichern. Folglich kam es auch nicht zur Veränderung mangelhafter Radverkehrsanlagen bis zu diesem Termin.

Baustein	Inhalt	Kosten (Mio DM)	Maßnahme wird von uns angestrebt	
			verbind- lich	unter Finanz- vorbehalt
1.1 Status quo	Weiterführung der bisherigen Finanzierung Radverkehr. Mittel müssen vorrangig für Rekonstruktion aufgebracht werden. Für fördernde Maßnahmen bleibt kein Spielraum.	ca. 1,0 jährlich		
1.2 Reko nach StVO	Um den Mindeststandards der StVO zu entsprechen, müssen umfangreiche Rekonstruktionen an bestehenden Radwegen vorgenommen werden (Oberfläche, Bordabsenkungen etc.). Eine grobe Schätzung des ADFC nach Daten des STA geht von 8,2 Mio DM aus.	ca. 8,2 einmalig		
1.3 Veloroute Gorbitz	Die Veloroute Gorbitz – Stadtzentrum wird bis 2002 realisiert. Finanzschätzung laut Verkehrskonzept unter Abzug der schon investierten Mittel.	1,6 einmalig		

Baustein	Inhalt	Kosten (Mio DM)	Maßnahme wird von uns angestrebt	
			verbind-lich	unter Finanz-v orbehalt
1.4 Nord-Süd Route	Die Verbindung Albertplatz – St.Petersburger Str. wird bis 2003 realisiert. Finanzschätzung laut Verkehrskonzept.	3,0 einmalig		
1.5 Sofortmaß- nahmen großräumige Hauptrou- ten	Umsetzung der in einer Untersuchung des Stadtplanungsamtes zu den großräumigen Hauptrou-ten des Verkehrskonzeptes vorge-schlagenen Sofortmaßnahmen.	2,9 einmalig		
1.6 übrige Maß- nahmen großräumige Hauptrou- ten	Umsetzung der in einer Untersuchung des Stadtplanungsamtes zu den großräumigen Hauptrou-ten des Verkehrskonzeptes vorge-schlagenen übrigen Maßnahmen (zusätzlich zu Sofortmaßnahmen).	ca. 8,5 einmalig		
1.7 Tempo 30	Radfahrfreundliche Geschwindigkeitsbegren-zungen im weiten Teilen des Straßennetzes (Weiterführung Tempo-30-Zonen, Einzel-strecken 30)	offen		
1.8 erhöhter Pauschal-betra- g Radverkehrs- maßnahmen	<b>Alternativ zu Bausteinen 1.1 ... 1.6:</b> Der jährli-che Haushaltsposten für Radverkehrsanlagen wird auf 5,0 Mio DM aufgestockt. Damit wird allgemeinen Erkenntnissen Rechnung getra-gen, welche von einem jährlichen Finanzbedarf von mindestens 10 DM pro Einwohner ausgehen, um den Radverkehr wirksam fördern zu können. Über die Verwendung der Mittel ent-scheiden Stadtverwaltung und Stadtrat.	5,0 jährlich		
Eigene Vorschläge:				

## Themenbereich 2: Elbradweg

**Stand:** Der Elbradweg ist die Erfolgsgeschichte zum Radverkehr in Sachsen. Mit Fördermitteln des Freistaates großzügig unterstützt, sind die 180 km des sächsischen Teils nunmehr fast durchgängig befahrbar und sollen durch gezielte Marketingmaßnahmen ab 1999 verstärkt Touristen anlocken. Fehlende Abschnitte betreffen vor allem die Stadt Meißen (Lückenschluß wahrscheinlich noch 1998) und den westlichen Teil der Stadt Dresden. Zum Teil wurden hier Fördermittel nicht ausgeschöpft. Für Dresden hat der Elbradweg auch eine hohe Bedeutung für den Alltagsradverkehr, d.h. den Weg zur Arbeit, Ausbildung und vor allem die Naherholung. Auf den fertiggestellten Abschnitten hat die Nutzung enorm zugenommen und führt zum Teil an die Kapazitätsgrenzen des Weges. Deshalb sollte der Weg auch beidseits der Elbe ausgebaut werden, um die vorhandenen Abschnitte zu entlasten und überflüssige Elbquerungen zu vermeiden. Die günstigen Fördermöglichkeiten des Freistaates (70 ... 80 % der Baukosten) sollten dieses anspruchsvolle Vorhaben bald ermöglichen.

Baustein	Inhalt	Kosten (Mio DM)	Maßnahme wird von uns angestrebt	
			verbind- lich	unter Finanz- vorbehalt
2.1 Status quo	Weiterführung der bisherigen, eher sporadischen Finanzierung. Bis zum Ende der Legislaturperiode 2004 werden Lückenschlüsse der linkselbischen Führung im Westteil der Stadt erreicht.	ca. 0,2 jährlich Eigenm.		
2.2 linkselbisch bis 2000	<b>Alternativ zu Baustein 2.1:</b> Der linkselbische Abschnitt des Elbradweges wird bis zum Jahr 2000 fertiggestellt.	ca. 1,0 einmalig Eigenm.		
2.3 rechtselbig Ost	Bis zum Ende der Legislaturperiode wird, eine entsprechende Förderung durch den Freistaat Sachsen vorausgesetzt, der rechtselbige Elbradweg von Söbrigen bis zum Stadtzentrum fertiggestellt.	ca. 1,0 einmalig Eigenm.		
2.4 rechtselbig West	Bis zum Ende der Legislaturperiode wird, eine entsprechende Förderung durch den Freistaat Sachsen vorausgesetzt, der rechtselbige Elbradweg vom Stadtzentrum bis Serkowitz fertiggestellt.	ca. 1,0 einmalig Eigenm.		
2.5 Brücken-köpfe kurzfristig	Die Verbindung zwischen den Brücken und dem unter ihnen entlanglaufendem Elbradweg ist ziemlich mangelhaft - ein echtes Manko. Für jeden Brückenkopf soll zunächst eine schnelle Verbesserung (Schieberinnen an den Treppen o.ä.) realisiert werden.	ca. 0,3 einmalig		
2.6 Brückenköpfe langfristig	Für die im Netz wichtigsten Brückenköpfe wird eine bauliche, in beiden Richtungen befahrbare Lösung zwischen Brücke und Elbradweg realisiert. Notwendig ist dies für ca. 15 Auf- und Abfahrten.	ca. 0,5 je Auffahrt	..... Auffahrten bis 2003	..... Auffahr- ten bis 2003
Eigene Vorschläge:				

07.11.2021 1998-12-16 Vorschläge und Befragung der Parteien zur Kommunalwahl 1999.doc

### Themenbereich 3: sonstige Infrastruktur

**Stand:** Neben dem Ausbau des Radverkehrsnetzes und des Elbradweges sind infrastrukturelle Maßnahmen erforderlich, um zu einem nutzbaren Gesamtangebot zu kommen. Dies betrifft vor allem Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum, aber auch die fahrradspezifische Wegweisung im Straßennetz. Bei den Fahrradabstellanlagen wurden durch die Stadt in den vergangenen Jahren bereits einige sehr nützliche Investitionen vorgenommen.

Baustein	Inhalt	Kosten (Mio DM)	Maßnahme wird von uns angestrebt	
			verbind- lich	unter Finanz- vorbehalt
3.1 Status quo Abstell-anlage n	Weiterführung der bisherigen jährlichen Finanzierung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum durch die Stadt.	ca. 0,05 jährlich		
3.2 Abstell-anlage n an Haltestellen	In einem Zusatzprogramm werden nutzergerechte Abstellanlagen (teils überdacht) an S-Bahn-Stationen und Schwerpunkthaltestellen von Straßenbahn und Bus realisiert. Dazu sind ggf. Mittel des ÖPNV einzustellen.	ca. 0,4 jährlich		
3.3 Wegweisung Schwerpunkt-s trecken	Bis zum Ende der Legislaturperiode wird an einigen wichtigen Haupttrouten des Radverkehrs (Elbradweg, Veloroute Gorbitz, Nord-Süd-Route, Route Comeniusstr. ...), eine fahrradspezifische Wegweisung installiert	ca. 0,05 einmalig		
3.4 Wegweisung Haupttrouten-n etz	Bis zum Ende der Legislaturperiode wird auf nahezu dem gesamten Haupttroutennetz (Plan 21 Verkehrskonzept) eine durchgängige fahrradspezifische Wegweisung konzipiert und realisiert.	ca. 0,15 einmalig		
Eigene Vorschläge:				

## Themenbereich 4: Verwaltung und Planung

**Stand:** Radverkehrsförderung ist eine planungsintensive Sache, die gute Detailarbeit verlangt, bei der aber auch mit vergleichsweise wenigen Mitteln ein hoher Nutzen erzielt werden kann, wenn die Maßnahmen gut durchdacht sind. Dazu gehört, daß bei anderen Maßnahmen, die von der Stadt oder privaten Investoren realisiert werden, von vornherein Radverkehrsfragen berücksichtigt werden. In solchen Fällen könnte oft ohne Mehrkosten eine günstigere Lösung für den Radverkehr erreicht werden, wenn gut geplant wird. Leider wurden gerade diese Möglichkeiten in Dresden in der Vergangenheit oft nicht genutzt, wie die Auflistung im Anhang zeigt. Z.B. wurden Kreuzungen mit Einbahnstraßenregelungen versehen, obwohl diese, wäre es von vornherein beim Umbau berücksichtigt worden, für den Radverkehr hätten offen bleiben können. Bei vielen Straßenbaumaßnahmen der Stadt verschlechtern sich die Radverkehrsbedingungen, z.B. indem an neuen Ampelkreuzungen die Rotzeiten für Radfahrer erheblich über denen für Autofahrer liegen oder direktes Linksabbiegen nicht mehr möglich ist.

Andere Städte haben aus ähnlichen Erfahrungen die Konsequenz gezogen, daß Radverkehrsförderung eine Querschnittsaufgabe ist, die ämterübergreifend geschehen muß. Spezielle Radverkehrsbeauftragte sind inzwischen Standard, so z.B. in Köln, Hannover, Hamburg, Leipzig. Sie werden meist von ämterübergreifenden Arbeitsgruppen unterstützt.

Laut Umweltbundesamt werden pro 100.000 Einwohner 2½ Angestellte benötigt, die sich ausschließlich mit Problemen des Radverkehrs beschäftigt. Für Dresden würden demnach ca. 10 ... 12 Mitarbeiter für den Radverkehr benötigt. Derzeit sind in Ordnungsamt, Straßen- und Tiefbauamt und Stadtplanungsamt je ein Mitarbeiter neben anderen Aufgaben für den Radverkehr zuständig. Kommt es zwischen diesen Mitarbeitern zu keiner Einigung, so bleibt das entsprechende Problem liegen.

Seit Ende 1996 arbeitete in Dresden die auf Beschluß der Stadtratsausschüsse für Stadtentwicklung/Verkehr und Ordnung/Kommunalwirtschaft gegründete "Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung" unter regelmäßiger konstruktiver Teilnahme des ADFC. Vermutlich wegen Kompetenzstreitigkeiten zwischen den Ämtern tagte sie zwischen Februar und Juni 1998 jedoch nicht. Seit dieser 15-wöchigen Pause gibt es nur noch einen unverbindlichen Runden Tisch zum Thema Radverkehrsförderung ohne Ergebnis- und Festlegungsprotokoll. Bei diesen Beratungen ist immer stärker die Tendenz zu spüren, daß Zuarbeiten, die eigentlich von der Stadtverwaltung geleistet werden müßten, von den ehrenamtlichen ADFC-Vertretern erwartet werden (Einschätzung des Radwegnetzes, Überprüfung von Planungen auf angemessene Berücksichtigung des Radverkehrs).

Der ADFC ist weiterhin gern bereit, seine Kompetenz einzubringen. Er ist jedoch auf Dauer nicht in der Lage, mit der ehrenamtlichen Arbeit seiner Mitglieder entsprechende Strukturen in der Stadtverwaltung zu ersetzen. Dies gilt ebenfalls für die mehrmals von seiten des Stadtplanungsamtes geäußerte Forderung, uns im vorhinein mit zuständigen Planern in Verbindung zu setzen, ohne daß uns mitgeteilt wird, welche Projekte derzeit konkret anstehen. Die uns übergebene Liste von 50 Projekten wollen und können wir nicht abarbeiten, sondern wir erwarten von der Verwaltung, daß sie in Kenntnis des Planungsstandes uns entsprechende Unterlagen zur Stellungnahme zur Verfügung stellt. Diese Liste enthält unserer Einschätzung nach sowohl Projekte, die eine bereits bestätigte Planung (und damit keinen Gestaltungsspielraum) haben als auch Projekte, welche noch sehr unkonkret sind.

Da sich das bisherige Dresdner Modell der Kompetenzverteilung zum Thema Radverkehr offenbar nicht bewährt hat, fordert der ADFC eine zehnköpfige städtische Radverkehrsabteilung einzurichten, der ein Radverkehrsbeauftragter vorsteht. Zur Sicherung einer erfolgreichen Arbeit des Radverkehrsbeauftragten müssen seine Person und sein Amt folgende Bedingungen erfüllen:

- er sollte bereits in einer anderen Stadt erfolgreich Radverkehrsförderung betrieben haben;
- legt er sein Veto zu vorliegenden Planungen ein, haben die zuständigen Dezernenten über das Problem zu entscheiden.

Ziel eines (oder einer) Radverkehrsbeauftragten und der entsprechenden Radverkehrsabteilung sollte es sein, schnellstmöglich die StVO-Novelle umzusetzen, ein zeitgemäßes Radverkehrsnetz kostengünstig einzurichten, den Nachholbedarf auf dem Gebiet der Radverkehrsförderung gegenüber dem Altbundesgebiet abzubauen, die Vorgaben des Verkehrskonzeptes bezüglich Radverkehr umzusetzen und damit letztendlich eine Entlastung der Dresdner Straßen zu bewirken.

Baustein	Inhalt	Kosten (Mio DM)	Maßnahme wird von uns angestrebt	
			verbindlich	unter Finanzvorbehalt
4.1 Radverkehrsbeauftragter	Schaffung der Stelle eines ämterübergreifend tätigen Radverkehrsbeauftragten mit ebenenverlagerndem Vetorecht. Koordinationsfunktion innerhalb der Verwaltung und Ansprechpartner für die Bürger.	unter 0,1 jährlich		
4.2 eine volle Radverkehrsstelle je Amt	In Stadtplanungsamt, Straßen- und Tiefbauamt und Ordnungsamt wird je ein Mitarbeiter ausschließlich mit Radverkehrsaufgaben betraut.	0...0,2 jährlich (ggf. aus bisherigen Stellen)		
4.3 zehnköpfige Abteilung Radverkehr	Insgesamt zehn Stellen in der Verwaltung stehen ausschließlich zur Radverkehrsförderung zur Verfügung. (Natürlich abhängig vom geplanten Investitionsvolumen, siehe vorn)	max. 0,7 jährlich		
4.4 Planungskonzept	Überarbeitung und Konkretisierung des Verkehrskonzeptes hinsichtlich des Radverkehrs (straßenkonkreter Netzplan, Maßnahmenkonzept). Verbindlicher Plan für alle Verwaltungsbereiche im Sinne einer integrativen Berücksichtigung bei externen Maßnahmen.	0,1 ...0,2 einmalig		
Eigene Vorschläge:				



## Themenbereich 5: Öffentlichkeitsarbeit

**Stand:** Die Entscheidung, für einen bestimmten Weg das Fahrrad zu nutzen und sich dabei gesund und umweltfreundlich zu bewegen, trifft jeder einzelne. Dabei spielt nicht nur die objektive Handlungsmöglichkeit eine Rolle, also das Vorhandensein eines Fahrrades und eines attraktiven Radverkehrsnetzes. Ebenso wichtig ist eine insgesamt fahrradfreundliche Stimmung in der Stadt, die sich zum Beispiel im rücksichtsvollen Miteinander der Verkehrsteilnehmer widerspiegelt. Öffentlichkeitsarbeit kann diesen subjektiven Faktor positiv beeinflussen. Bis auf die Unterstützung des jährlichen Radfahrtages des ADFC wurde in der Vergangenheit kaum Öffentlichkeitsarbeit durch die Stadt geleistet.

Das Verkehrsklima auf Dresdens Straßen wird von Besuchern und Zugezogenen häufig als auffallend aggressiv bezeichnet. Die Auswertung der Unfallstatistik in Dresden ergab, daß über die Hälfte der Radfahrerunfälle nicht von Radfahrern verschuldet wird. Verkehrssicherheitsarbeit zugunsten des Radverkehrs muß sich deshalb auch an andere (v.a. Kfz-) Verkehrsteilnehmer richten.

Baustein	Inhalt	Kosten (Mio DM)	Maßnahme wird von uns angestrebt	
			verbind- lich	unter Finanz-v orbehalt
5.1 Fahrrad-stadtp lan	Finanzielle und ggf. planerische Unterstützung der Herausgabe der nächsten Ausgabe des "Fahrradstadtplanes Dresden" als Orientierungshilfe für Alltags- und Freizeitradler in Dresden (konzeptionelle Mitarbeit des ADFC geplant)	ca. 0,05 einmalig		
5.2 Infomaterial	Konzeption und Herausgabe von Informationsmaterial (Faltblätter, Broschüren etc.) zu Radverkehrsproblemen für unterschiedlichste Zielgruppen (Einwohner, Arbeitnehmer, Arbeitgeber, Einzelhandel, Schulen, Autofahrer ...)	ca. 0,1 jährlich		
5.3 Fahrradlogo Dresden	Entwicklung und Benutzung eines originellen Logos (und ggf. Mottos) zur Radverkehrsförderung in Dresden, um Einzelmaßnahmen in einem Gesamtzusammenhang darzustellen	ca. 0,05 einmalig		
5.4 radfahrende Politiker	Politiker unserer Fraktion nutzen zukünftig das Fahrrad bewußt auf möglichst vielen Wegen, um einerseits Beispielwirkung in der Öffentlichkeit zu erreichen, andererseits die Problematik aus eigener Anschauung zu kennen.	keine Kosten, nur Gewinn!		
5.5 Polizei-kontroll en	Durch die Polizei wird stärker als bisher die Einhaltung von für den Radfahrer wichtigen Verkehrsregeln kontrolliert: Geschwindigkeit, Überholen mit ausreichendem Abstand, Falschparken und defensive Fahrweise bei Autofahrern, Beleuchtung und allgemeine Regelkenntnis bei Radfahrern.	?		
5.6 Radfahrttag etc.	Spezielle Veranstaltungen für Radfahrer (Radfahrttag, Fahrradfest, Mobil ohne Auto etc.) werden durch die Stadt ideell (z.B. durch Werbung und Mitwirkung) und materiell unterstützt	..... jährlich		

Baustein	Inhalt	Kosten (Mio DM)	Maßnahme wird von uns angestrebt	
			verbind-lich	unter Finanz-v orbehalt
5.7 Dienst-fahrrä- der	Die Stadtverwaltung wird verstärkt mit Dienst-fahrrädern ausgestattet. Diese sollen den bau-lichen Gegebenheiten in Dresden angepaßt (d.h. robust) sein und trotzdem ein positives Fahrgefühl vermitteln.	ca. 1.500 DM pro Fahrrad	..... Räder bis 2003	..... Räder bis 2003
Eigene Vorschläge:				

**Wir würden uns freuen, mit Ihnen in Dialog zu treten.**

Schicken Sie uns bitte eine Kopie dieses von Ihnen ausgefüllten Fragebogens zu. Ansprechpartner sind unter der in der Fußzeile angegebenen Anschrift des ADFC die Ortsgruppenvorsitzende Frau Dr. Hagemeister bzw. Herrn Haase.

Das Original des Fragebogens bleibt bei Ihnen und soll Sie bei Ihrer zukünftige Stadtratsarbeit unterstützen. Für ein radfahrfreundliches Dresden mit hoher Lebensqualität für Bewohner und Besucher.

## Anhang: Beispiele verpaßter Chancen in den letzten Jahren

Die Nichtberücksichtigung des Radverkehrs bei der Planung infolge einer schlecht organisierten Verwaltung hat in den letzten Jahren u.a. bei folgenden konkreten Beispielen zu schlechten, vermeidbaren und in der Behebung letztlich teuren Zuständen geführt:

### Amalie-Dietrich-Platz:

Bei der Umgestaltung der Straßenbahntrasse im Rahmen des Vorhabens "Pilotlinie 2" wird beim Neubau von Gleisquerungen die bereits geplante Führung der Veloroute Gorbitz nicht berücksichtigt, obwohl ausreichend Platz gewesen wäre.

### Sternstraße:

Die Rekonstruktion der Sternstraße hat dazu geführt, daß Radfahrer, welche aus der sehr schön gestalteten neuen Kötzschenbroder Straße (Gehweg-/Radweg-Achse, Abkürzung des Elbbogens) kommen, an der Sternstraße nicht auf die gegenüberliegende Fahrbahnhälfte gelangen können, weil der Gleisbereich mit Schutzborde versehen wurde, die nicht überfahrbar sind.

### Julius-Vahlteich-Str.:

In der Umgebung des Fußgängertunnels unter dieser Straße hindurch wurden für die Veloroute Gorbitz intakte Betonplatten durch gefastetes Betonsteinverbundpflaster ersetzt – eine teure Maßnahme mit Verschlechterung des Fahrkomforts, die einen Großteil des 98er Radverkehrsetats auffraß. Gleichzeitig wurden in diesem Abschnitt der Veloroute 3 - 4 cm hohe Bordkanten quer zur Fahrtrichtung und Stoppschilder für den Radverkehr an Kreuzungen mit Anliegerstraßen von den Planenden für angemessen gehalten.

### Kesselsdorfer Str.:

Die 1997 bei einem Ortstermin getroffenen Festlegungen über die Radwegführung im Haltestellenbereich Bünaustr. wurden bei der Markierungserneuerung 1998 offensichtlich ignoriert. Wenige Wochen nach der Markierungserneuerung wurde der gesamte Bereich infolge einer langgeplanten Baumaßnahme wieder aufgegraben.

### Fröbelstraße:

Im Sept. 1998 wurde in stadtwärtiger Richtung der zwischen Fahrbahn und den alten Bäumen gelegene, schmale und sich in schlechtem baulichen Zustand befindliche Seitenbereich als benutzungspflichtiger Radweg ausgeschildert – obwohl zu dieser Zeit schon die StVO-Novelle in Kraft war, die Mindeststandards für Radwege vorschreibt.

### Kreuzstraße:

Ende 1998 wird an der Kreuzkirche die Straße auf Gehwegniveau angehoben, um durchfahrenden Autoverkehr zu unterbinden. Es werden jedoch keine Bordabsenkungen für Radfahrer vorgesehen, obwohl diese Achse (Pfargasse) eine Alternativroute darstellen könnte, damit Radfahrer nicht durch die Prager Straße fahren. Bis heute gibt es kein Konzept für die Führung des Radverkehrs in der Innenstadt. Dies führte u.a. auch dazu, daß bei der Einrichtung der ebenerdigen Fußgängerquerung am Pirnaischen Platz für Radfahrer keine Querung aus Richtung Schießgasse vorgesehen wurde, obwohl diese realisierbar gewesen wäre.

### Einbahnstraßen:

Während der Gesetzgeber die Möglichkeit zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr einräumt, werden zeitgleich in Dresden neue Einbahnstraßen eingerichtet, offenbar ohne zu prüfen, ob nicht der Radverkehr weiterhin beide Richtungen nutzen kann. So wurden u. a. im Verkehrskonzept ausgewiesenen Fahrrad(haupt)routen gekappt (Wormser Str., Lübecker Str.). Weiterhin neu eingerichtet ohne Öffnung für den Radverkehr: Dürerstr., Timaeusstr., Wilhelm-Franz-Str., Kamenzer Str. ...