



Auf dem Weg zu einem fahrrad- freundlichen Dresden

Erwartungen des ADFC Dresden an den 2008 neu zu wählenden Oberbürgermeister

Rückblick

18 Jahre nach der Wende hat sich der Anteil des Radverkehrs an allen Ortsveränderungen in Dresden von 6 auf 12 % verdoppelt. Radfahren ist beliebt, die dazu im Zuge des Straßenbaus entstehende Infrastruktur in vielen Fällen weniger. Nach einem Straßenumbau sind die Radverkehrsbedingungen nicht selten schlechter als zuvor.

18 Jahre nach der Wende hat Dresden noch kein vom Stadtrat beschlossenes Radverkehrskonzept. Bereits 2005 forderte der Stadtrat die Verwaltung per Beschluss auf, ein solches, zunächst für die Innenstadt, später für die Gesamtstadt, vorzulegen.

Diese wenigen Fakten zeigen, dass die Radverkehrspolitik in Dresden zwiespältig und noch weit entfernt von einer konsequenten Radverkehrsförderung ist.

Positives seit 2001 (Auswahl)

- weitere fertiggestellte Abschnitte des Elbradweges, welche sehr beliebt und stark genutzt sind,
- realisierte Maßnahmen an der St.-Petersburger-Straße, Radfahrstreifen an der Grunaer Straße, Grundstraße, Löbtauer Straße, ...
- die Abschaffung unnötiger Radwegbenutzungspflichten (z. B. Leipziger Straße, Bergmannstraße),
- die Ausweitung von Tempo-30-Zonen als Regellösung im Straßennetz mit den damit verbundenen Sicherheitsvorteilen,
- das Bemühen, einzelne innerstädtische Routen mit Wegweisung auszustatten,
- die Sanierung der Fahrbahnoberflächen von für den Radverkehr wichtigen Straßen (z. B. Wittenberger Straße, Junghansstraße, Hepkestraße, Freiburger Straße, Glacisstraße)
- die Verbesserung der Abstellmöglichkeiten (1.000-Bügel-Programm, Bike+Ride-Anlagen an den S-Bahn-Haltestellen, Abstellanlagen an Privatgebäuden infolge der sächsischen Bauordnung),
- das Bemühen, den Radverkehr im Zuge von geförderten Modellprojekten stärker in der Verwaltung zu thematisieren,
- die Stadtratsbeschlüsse von 2005, welche die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes (steht noch aus), die Überprüfung verkehrsrechtlicher Hemmnisse (steht überwiegend noch aus) und die Verbesserung der Standards (steht noch aus) fordern,
- die Einsetzung eines Radverkehrsbeauftragten mit umfangreichen Zuständigkeiten auf der Basis eines Stadtratsbeschlusses von 2005,

- die Entwicklung des fahrradfreundlichen Grünzuges entlang der Weißeritz und die Erhaltung der Brücke Bienertstraße für den Radverkehr
- die Herausgabe der Fahrradstadtpläne 2001 und 2005 in Zusammenarbeit von Stadtverwaltung und ADFC.

Problematisches bzw. Negatives seit 2001 (Auswahl)

- nicht standardgerechte, gefährliche und schlecht befahrbare Radverkehrsanlagen nach Straßenumbauten (z.B. Leipziger Straße, Antonstraße, Albertplatz, Wiener Straße, Postplatz, Bergstraße usw.); hauptsächliche Mängel bei Straßenrekonstruktionen oder –neubauten sind
 - die Verlagerung von Konflikten zwischen Kfz und Rad auf die Ebene zwischen Fußgänger und Rad,
 - die Vernachlässigung wichtiger Querungsbeziehungen,
 - die Benachteiligung des Radverkehrs an LSA ("Bettelampeln", mehrere Stopps zur Überquerung einer Straße usw.),
 - die Missachtung anerkannter technischer Standards in der Bauausführung von Radwegen (Oberflächenmaterial, Beginn und Ende von Radwegen, Radien, Freihaltung des Lichtraumes, Absenkung des Radweges und falscher Belag bei Grundstückseinfahrten),
 - diskontinuierliche und unterbrochene Führungen auf der Strecke sowie
 - die mangelhafte Führung an Knoten, z. B. weit abgesetzte Führung und enge Radien, teils erhebliche Gefährdungen durch die Erzeugung von Konflikten mit abbiegendem Kfz-Verkehr.
- die Nichtumsetzung der Stadtratsbeschlüsse von 2005 zum Radverkehrskonzept und weiteren Einzelmaßnahmen,
- der teilweise Verfall des für den Radverkehr wichtigen Straßennebennetzes,
- fehlende Maßnahmen an den Elbebrücken (Verbindungen zum Elbradweg, Erhaltung der Befahrbarkeit der Albertbrücke)
- die ausstehende oder ungenügende Sanierung des Körnerweges
- das Fehlen eines abgestimmten Konzeptes zur Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich des Radverkehrs und für Bike+Ride an Straßenbahnhaltestellen,
- die teilweise Nichtumsetzung der sächsischen Bauordnung hinsichtlich der Errichtung von Fahrradabstellplätzen (z. B. Gebäude am Wiener Platz und im Elbepark),
- der fehlende Planungsvorlauf für touristische Routen, welche die Stadt sternförmig mit dem Umland verbinden, zur Aufnahme in das landesweite SachsenNetz Rad

Ziel

Ziel des ADFC Dresden e. V. ist die Erhöhung des **Radverkehrsanteils** in Dresden an allen Wegen auf **20 %** in den nächsten sieben Jahren. Dieses Ziel zu erreichen ist durchaus realistisch, wenn man sich an der Entwicklung anderer Großstädte orientiert (Hannover 20 %, Dessau 27 %, Münster 32 %). Die Argumente, die für das Fahrrad als modernes Kurzstreckenverkehrsmittel sprechen, sind umfangreich und in letzter Zeit bezüglich des immer wichtiger werdenden Gesundheitsargumentes¹ vertieft worden. Auch der Klimaschutz und die steigenden Energiepreise sprechen für das Fahrrad als Verkehrsmittel.

¹ In modernen Industriegesellschaften ist Bewegungsmangel zu einem ernsthaften Gesundheitsrisiko geworden. Zugleich wird das von einem wachsenden Teil der Bevölkerung erkannt. Radfahren ist eine der wenigen körperlichen Betätigungen, die in alltägliche Abläufe (z.B. als Arbeitsweg) integriert werden können, somit zu guter Gewohnheit werden und dauerhaft für Fitness sorgen. Radfahrende Mitarbeiter haben erwiesenermaßen weniger Krankheitstage und sind belastbarer. Ein gutes Radverkehrsnetz kann somit als Standortfaktor dargestellt werden.

Nächster Handlungsbedarf

- **Radverkehrskonzept aufstellen und beschließen:** Der diesbezügliche Auftrag des Stadtrates von 2005 muss endlich mit hoher Qualität auf dem Stand der Technik umgesetzt werden. Dabei muss ein Systemansatz verfolgt, d. h. die Verbesserung der Bedingungen von der Quelle bis zum Zielort einschließlich Abstellen, Information und Verkehrsklima betrachtet werden. Notwendig ist die Einbeziehung der Öffentlichkeit und die Herstellung eines von möglichst vielen Akteuren mitgetragenen Konsenses für ein fahrradfreundliches Dresden.
- **Handlungsauftrag Radverkehrsförderung:** Wichtig ist, dass
 - die zuständigen Mitarbeiter der Verwaltung die Zielstellung „Radverkehrsförderung auf allen Gebieten“ sowie konkrete Umsetzungsvorgaben erhalten (dies betrifft auch Verwaltungsbereiche, die mittelbar auf den Radverkehr einwirken, z.B. Stadtplanung, Schulverwaltung u.ä.),
 - sie bei fahrradfreundlichen Maßnahmen durch die Verwaltungsspitze unterstützt werden,
 - eine Erfolgskontrolle stattfindet,
 - auch Aufgaben angepackt werden können, die nicht unmittelbar die Infrastruktur betreffen (z. B. Öffentlichkeitsarbeit, Verbesserung des Verkehrsklimas),
 - die Verwaltungsmitarbeiter kontinuierlich Möglichkeiten der Fortbildung bekommen.

Durch die rechtzeitige und vorausschauende Berücksichtigung des Radverkehrs in einer Vielzahl städtischer Handlungsbereiche können spürbare Verbesserungen mit oft geringem Mitteleinsatz erreicht werden.

- **Verwaltungsstrukturen anpassen:** Der Radverkehrsbeauftragte der Stadt Dresden ist gegenwärtig zu einem erheblichen Teil seiner Zeit mit anderen Aufgaben befasst, für den Radverkehr bleibt daher zu wenig Zeit. Durch Umorganisation innerhalb der Verwaltung muss erreicht werden, dass er die in der Anordnung vom 09.06.2005 zum Stadtratsbeschluss A 0049-SR10-05 richtigerweise beschriebenen Aufgaben (u. a. Koordination zu allen Radverkehrsfragen, Ansprechpartner für die Öffentlichkeit) auch tatsächlich wahrnehmen kann. Bei allen radverkehrsrelevanten Planungen, die dem Stadtrat vorgelegt werden, sollte eine schriftliche Kurzstellungnahme des Radverkehrsbeauftragten beigefügt werden.
- **Kommunikationsprozesse systematisch organisieren:** Radverkehrsförderung erfordert das zielgerichtete Handeln vieler Akteure. Die bis etwa 2004 monatlich tagende AG Radverkehrsförderung mit Beteiligung verschiedener Ämter sowie externen Dritten (u. a. ADFC Dresden) diente - wie in anderen Städten auch - der systematischen Abstimmung von Planungen und Aktivitäten. Die seither nur sporadisch stattfindenden Beratungen sollten in eine regelmäßige, von externen Projektförderungen unabhängige Arbeitsweise überführt werden (eindeutiger Auftrag, verbindliche Protokollführung und Abstimmungspflicht). Dabei wäre über eine veränderte Struktur mit ggf. einer Fachebene und einer Ebene unter Einschluss der Politik nachzudenken. Sicherzustellen ist, dass Vertreter der Verkehrsteilnehmer (insbesondere ADFC) in wichtige Planungsentscheidungen einbezogen werden, wie dies von der Verwaltungsspitze bereits 2001 zugesagt, aber nicht umgesetzt wurde.
- **Finanzierung des Radverkehrs sichern:** Abgeleitet aus Erfahrungen anderer, bei der Förderung des Radverkehrs sehr erfolgreicher Kommunen sollten **pro Jahr** zusätzlich zum allgemeinen Straßenbau mindestens **2,5 Mio EUR** für spezielle Radverkehrsmaßnahmen inklusive Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung gestellt werden (entspricht ca. 5 EUR je Einwohner und Jahr). Notwendig ist die Aufstellung eines **Investitionsprogramms Radverkehr Dresden** für die nächsten Jahre, welches sich an den bestehenden Problemen des Radverkehrs (Systemansatz) und nicht an dem Ziel, möglichst viele Kilometer Radwege zu bauen, orientiert.
- **Ausbaustandards:** Festlegung von Standardlösungen für städtische Radverkehrsanlagen auf dem Stand der Technik entsprechend Stadtratsbeschluss von 2005 unter Einbeziehung des ADFC. Diese sollten neben möglichen Führungen an Kreuzungen, Ausfahrten und

Haltestellen auch Vorgaben zu Breiten, Beschilderung, Stadtmöblierung und Fahrbahnoberflächen enthalten. Bei Planungen durch externe Planungsbüros haben sich diese an die Standards zu halten.

- **Erfolgskontrolle:** Zur Erfolgskontrolle der Verwaltung sollte einmal jährlich ein ca. zehnteiliger Bericht zum Radverkehr an den OB und den Stadtrat erstellt werden. Inhalt: getätigte Maßnahmen, Situationseinschätzung, Problemdarstellung, Übersicht zu geplanten Maßnahmen und Ideen, Entwicklung der Nachfrage (vgl. Zählschleifen Stadt/TU) sowie eine Karte mit dem Netz, fünfstufig klassifiziert von sehr guter bis sehr schlechter Verkehrsqualität im Radverkehr.
- **Stadtverträgliche Geschwindigkeiten:** Im Straßennennetz der Stadt Dresden sollte wegen seiner vielen Sicherheitsvorteile Tempo 30 gelten. Auch Hauptverkehrsstraßen müssen situationsabhängig in diese Regelungen einbezogen werden. Die Einhaltung der getroffenen Regelungen ist strikter zu kontrollieren.
- **Sanieren bzw. verbessern bezüglich Radverkehrsführung (Auswahl):** Könnertstraße, Wiener Straße, Wiener Platz, Bautzener Straße, Leipziger Straße, Kesselsdorfer Straße, Bodenbacher Straße, Antonstraße, Postplatz, Königsbrücker Straße, rechtseibische Unterfahung Blaues Wunder, diverse Knotenpunkte
- **Weitere Themen verfolgen:** Bauabnahme, Radwegoberflächen, Einhaltung technischer Regelwerke und der VwV-StVO, Neuauflage Radfahrstadtplan 2010, begleitende Imagekampagne mit Logo für alle Maßnahmen der Radverkehrsförderung, standardgerechte Wegweisung, Fahrradtourismus, Radverkehrsbezogene Veranstaltungen, Verkehrssicherheit, Gefährliche Grünpfeilschilder, Abstellanlagen, Fahrradstationen an Bahnhöfen etc.