



ADFC Dresden e. V. • Schützengasse 16 • 01067 Dresden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom:

Unser Zeichen: 09sra013

Radstadt mit Stadtrat? Positionen des ADFC zur Kommunalwahl 2009

7. Mai 2009

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben Sie zu unserem Wahlforum am 14. Mai 2009 eingeladen. Damit Sie sich darauf vorbereiten können, erhalten Sie heute unsere Positionen zur Kommunalwahl 2009.

Mit seinen 700 Mitgliedern in Dresden setzt sich der ADFC für eine moderne radverkehrsorientierte Politik ein. Das Fahrrad ist ein günstiges, umweltfreundliches, gesundheitsförderndes und bequemes Verkehrsmittel. Wir vertreten die Meinung, dass durch einen höheren Radverkehrsanteil Dresden lebenswerter wird. Fahrräder verursachen weder Lärm noch Abgase, benötigen keine vierspurigen Schnellstraßen und dort, wo ein Auto parkt, können 8 Fahrräder abgestellt werden. Mit dem Elberadweg hat unsere Stadt auch noch ein radtouristischen Anziehungspunkt, den es weiter zu entwickeln gilt.

Seit 1991 hat sich der Radverkehrsanteil in Dresden von 6% auf 12% in 2003 verdoppelt. Im Vergleich zu ähnlichen Städten ist für Dresden ein Radverkehrsanteil von 20% realistisch und wird von uns angestrebt. Dies entspricht auch dem Dresdner Verkehrskonzept, welches vor allem die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs in den den Vordergrund stellt.

Obwohl in den letzten Jahren viel in den Verkehrswegebau investiert wurde und sich auch einiges für Radfahrer verbessert hat, gibt es viele Stellen, an denen sich die Bedingungen für Radfahrer verschlechtert haben. Wir haben den Eindruck, dass bei Verkehrsbauvorhaben vor allem die Belange des motorisierten Verkehrs berücksichtigt werden und Radfahrer sowie Fußgänger an den Rand gedrängt werden.

Zunächst jedoch zu den gelungenen Beispielen für eine fahrradorientierte Politik in Dresden. Wichtige Verbesserungen in den letzten Jahren waren:

- * die Schaffung der Stelle eines Radverkehrsbeauftragten
- * die bisher realisierten Maßnahmen zur Herstellung der Radhaupttrouten (Elberadweg, Nord-Süd, Ost-West)

Bankverbindung

Landeskirchliche Kreditgenossenschaft Dresden
BLZ 85095164
Konto 102 478 029

Steuernummer:

201/140/13561

- * Sanierung der Fahrbahnflächen von für den Radverkehr wichtigen Straßen im Nebenstraßennetz
- * Realisierung von Radstreifen (St. Petersburger Straße, Grunaer Straße)
- * Installation von Abstellanlagen (1000 Fahrradbügel für Dresden)
- * Teilnahme der Stadt an POLIS (EU-Projekt: "Städte und Regionen für bessere Verkehrslösungen", Bewerbung um Vorsitz)



Abbildung 2: Grunaer Straße: Rückbau einer Fahrspur und Anlage Radstreifen



Abbildung 1: Neustädter Bahnhof: Fahrradabstellanlagen

Auf der anderen Seite stehen aber viele, teilweise seit Jahren immer wieder vom ADFC vorgebrachte Kritikpunkte:

- * wenig Wirkung des Radverkehrsbeauftragten, keine 100%-Stelle
- * keine Radverkehrsstrategie
- * fehlende Umsetzung von Beschlüssen des Stadtrates
- * schlechte Planungs- und Ausführungsqualität von Neubaumaßnahmen (teilweise entgegen Richtlinien und Vorschriften) u. a.:
 - die Verlagerung von Konflikten zwischen Kfz und Rad auf die Ebene zwischen Fußgänger und Rad (Leipziger Straße, Antonstraße)
 - die Vernachlässigung wichtiger Querungsbeziehungen
 - die Missachtung anerkannter technischer Standards in der Bauausführung von Radwegen (Oberflächenmaterial, Beginn und Ende von Radwegen, Radien, Freihaltung des Lichtraumes, Auf und Ab bei Grundstückseinfahrten)
 - diskontinuierliche und unterbrochene Führungen auf der Strecke (z. B. in dieser Reihenfolge im Zuge der Ammonstraße/Könneritzstraße: Radstreifen, Radweg, Rad/Fußweg, Fußweg, Rad/Fußweg, Radstreifen)
 - 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 (z. B. Albertplatz, Nürnberger Platz)
 - die Benachteiligung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen ("Bettelampeln", mehrere Stopps zur Überquerung einer Straße)

- * keine regelmäßige Überprüfung der Radwege (Umsetzung der StVO-Novelle von 1997)
- * das oftmals schlechte Verkehrsklima



Abbildung 3: Leipziger Straße nach Sanierung: Radfahrer (auch in Gegenrichtung) auf teilweise 1,50 m Breite



Abbildung 4: Leipziger Straße nach Sanierung: Betonpflaster an Einfahrten mit Großpflaster unterbrochen



Abbildung 6: Könneritzstraße: Verdrängung von Radfahrern auf den Fußweg



Abbildung 5: Schweriner Straße: Verdrängung auf den Fußweg



Abbildung 7: Bettelampel am Neustädter Bahnhof

Um unser Ziel der weiteren Erhöhung des Radverkehrsanteils in Dresden (Ziel 20% in Dresden, in vergleichbaren Städten: Dessau 27 %, Münster 40%) zu erhöhen, fordern wir nach wie vor:

- * Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts durch die Verwaltung, wie durch den Stadtrat gefordert. Im Einzelnen sollte dieses Radverkehrskonzept umfassend und detailliert die folgenden Felder abdecken:
 - Öffentlichkeitsarbeit für Radverkehr, Hervorheben der Vorteile für Umwelt, Stadt und den Einzelnen

- Festlegen von Ausbaustandards für Radverkehrsanlagen als Vorgabe für Planer und Bauausführende als Grundlage für attraktive, sichere und einheitliche Radverkehrslösungen (u. a. Beschilderung, Breiten, Führung an Kreuzungen, Ausfahrten und Haltestellen)
- lang-, mittel- und kurzfristige Planungen und Zielsetzungen zum Radverkehr (Haupttroutennetz, Lückenschluss), Ziel sollten optimale Radverbindungen nicht Abrechnung von möglichst vielen Radwegkilometern sein.
- ein jährlicher Radverkehrsbericht zur Vorlage an den Stadtrat
- * Verbesserung des Verkehrsklimas: Öffentlichkeitsarbeit für bessere Akzeptanz des Radverkehrs durch Autofahrer, Kontrollen der Einhaltung der StVO (ausreichender Überholabstand, Geschwindigkeit, Beachten von Vorfahrtsregelungen und Markierungen)
- * stadtverträgliche Geschwindigkeiten: Im Nebenstraßennetz der Stadt Dresden sollte generell wegen seiner vielen Sicherheitsvorteile Tempo 30 gelten.
- * Finanzierung des Radverkehrs sichern: Die Untersuchung der Verwaltung ergab einen Finanzbedarf von ca. 13 Mio. EUR für das Haupttroutennetz ohne Elberadweg. Mit einem Jahresetat von jeweils 2,5 Mio. EUR über 5 Jahre ließe sich demnach das Haupttroutennetz auf einen guten Stand (Oberflächen, Sicherheit, Netzlücken etc.) bringen.
- * Organisation der Verwaltungsarbeit: Förderung des Radverkehrs auf allen Ebenen der Verwaltung, Vermeiden von Bau- und Planungsmängeln sowie von ineffektivem Finanzmitteleinsatz, sinnvolle Nutzung von Expertenwissen externer Berater sowie des ADFC. Koordinierung durch Radverkehrsbeauftragten.
- * Netzlücken schließen und Hindernisse beseitigen:
 - Lückenschlussprogramm für Netzlücken im Haupttroutennetz, z. B. auch Stauvorbeifahrten
 - Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr öffnen (z. B. Hüblerstraße)
 - Überprüfung aller Sackgassen, ob eine Durchfahrt für den Radverkehr gebaut bzw. ausgeschildert werden kann (z. B. Petrikirchstraße zu Hansastraße, Moczinskystraße zu St. Petersburger Straße)
 - Schnelle Beseitigung störender Bordkanten an Radwegauf- und abfahrten durch Ansetzen von Bitumenkeilen
 - Radwege mit unzureichender Oberfläche, fehlender Stetigkeit oder erhöhtem Unfallrisiko von der Benutzungspflicht befreien (StVO-Novelle)
 - vom Radverkehr viel genutzte Straßen bei der Oberflächensanierung vorziehen
- * Elberadweg weiter ausbauen: Auf beiden Seiten der Elbe müssen die Wege in der nächsten Legislaturperiode fertiggestellt werden (auch als wichtige Achse für den Alltagsverkehr).
- * Königsbrücker Straße fahrradfreundlich und stadtverträglich: Die Sanierung muss dazu führen, dass durchgängig sichere und attraktive

Radverkehrsanlagen entstehen und zugleich die nichtverkehrlichen Funktionen der Straße berücksichtigt wird.

- * Kesselsdorfer Straße sicher für den Radverkehr gestalten: Die bestehenden Radwege sind hinsichtlich Ausbauzustand, Führung an den Knoten und Nähe zu parkenden Autos (Gefahr aufschlagender Türen) ein Sicherheitsrisiko. Die Benutzungspflicht ist aufzuheben. Die Straße ist in ihrer Funktion als Stadtteilzentrum verkehrsberuhigt zu gestalten, zumal dem Durchgangsverkehr mit der Nordtangente eine Alternative zur Verfügung steht.

Wir denken, dass wir Ihnen mit unseren Positionspapier eine gute Grundlage zur Vorbereitung auf das Forum geben und wir hoffen, das mit dem nächsten Stadtrat Dresden sich ein Stück in Richtung Radstadt entwickelt. Wir freuen uns auf ihr Kommen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr ADFC Dresden e. V.