

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

GZ: 011
Bearb.: Fr. Reiher
Sitz: II/82
Tel: 488 2961

Datum 20. OKT. 2005

Fraktionsvorsitzende im Stadtrat
im Hause

Datum:

Eva Jens Stephan Christiane
Johannes Kalle Elke Torsten Tom
Kopie Verbleib Ablage Zurück

Beschluss-Nr.: A0049-SR10-05 vom 17.03.2005
Fahrradverkehrskonzept für Dresden

Sehr geehrte Fraktionsvorsitzende,

zu o. g. Beschluss übergebe ich Ihnen den Sachstandsbericht des Zweiten
Bürgermeisters, Herrn Feßenmayr, mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Rösberg

Anlage

Fahrradverkehrskonzept für Dresden

Zu I. Konzept „Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden - Gebiet innerhalb des 26iger Ringes“

Bisher wurde eine Analyse durchgeführt für die Hauptnetz- und Verbindungsrouten sowie von potentiellen Nebennetzrouten und von öffentlichen und privaten Abstellanlagen. Gegenwärtig erfolgt die Überarbeitung der Netzkonzeption. Weiterhin wird eine Aufgabenstellung vorbereitet zur Vergabe an ein Planungsbüro, um die im Beschluss geforderte Darstellung der notwendigen Maßnahmen einschließlich Kostenschätzung und Prioritätenreihung aufzuzeigen.

Zu II. Gesamtkonzept Radverkehr für die Landeshauptstadt

Bisher liegt der Schwerpunkt der Erarbeitung auf dem Teilkonzept für das Stadtzentrum. Ausgehend von den hier gesammelten Erfahrungen wird die Erarbeitung 2006 auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt.

Zu III. Einheitliche Standards zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit

Grundsätzlich sind mit dem nationalen Regelwerk, u. a.

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO),
- Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93),
- Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95),
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95)

die Planungsstandards für Radverkehrsanlagen vorgegeben.

Nachfolgende Zitate machen deutlich, dass es gemäß den geltenden Empfehlungen nicht „die einheitliche Lösung“ gibt, sondern eine entsprechende Auswahl unter Beachtung bestimmter Kriterien.

- *„Unter Berücksichtigung von Flächenverfügbarkeit, Kraftfahrzeug-Verkehrsstärke und Geschwindigkeit, Dichte von Grundstückszufahrten und Einmündungen und der Unfallsituation ist zu prüfen, ob Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn und/oder Gehwegen, auf Radfahrstreifen oder auf Radwegen zu führen sind. Auf Streckenabschnitten und an Knotenpunkten können auch unterschiedliche Führungsformen zweckmäßig sein.“*

(ERA 95)

- *„Welche Führung im Einzelfall die zweckmäßigste ist, hängt von einer Vielzahl verkehrlicher, betrieblicher und städtebaulicher Gesichtspunkte ab, die sich teilweise auch einer Quantifizierung entziehen.“*

(EAHV 93)

In der Stadt Dresden werden gegenwärtig entsprechend dem o. g. Stadtratsbeschluss „bevorzugt von der Fahrbahn abmarkierte Radfahrstreifen“ geplant. (In der Radfahrerstadt Münster werden bevorzugt Radwege realisiert.)

Das Straßen- und Tiefbauamt hat ein Regelwerk „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen, Vorschriften und Richtlinien für Straßenbauarbeiten in Dresden (ZTV Stra Dresden 1998)“ erarbeitet, das ständig aktualisiert wird und grundsätzlich auf dem nationalen Regelwerk aufbaut.

Zu einzelnen Punkten der Gestaltung von Radverkehrsanlagen (z. B. im Bereich von Grundstückszufahrten und Bordsteinabsenkungen) erfolgten Abstimmungen mit den zuständigen Ämtern im Geschäftsbereich Stadtentwicklung. Das Straßen- und Tiefbauamt wird die ZTV Stra Dresden entsprechend dem Stand der Technik fortschreiben. Das Stadtplanungsamt wird in dem in Arbeit befindlichen „Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum Dresden“ ebenfalls radverkehrsfördernde Gestaltungsgrundsätze aufnehmen

Zu IV. Benennung eines Verantwortlichen für Radverkehrsangelegenheiten

Die Benennung eines Radverkehrsbeauftragten ist entsprechend Stadtratsbeschluss ohne Erweiterung des Stellenplanes erfolgt.

Herr Peter Tatzel ist in der Hauptabteilung Mobilität Sachgebietsleiter in der Abteilung Verkehrsanlagenplanung. Zu den umfangreichen Aufgaben seines Arbeitsgebietes entsprechend der Stellenbeschreibung werden zusätzlich in der Funktion als Radverkehrsbeauftragter insbesondere folgende Schwerpunkte im Interesse des Radverkehrs wahrgenommen:

- Koordinierung wesentlicher Belange zur Radverkehrsförderung in der Stadtverwaltung,
- Prüfung der Vorentwurfsplanung hinsichtlich der grundsätzlich einheitlichen und gleichberechtigten Behandlung der Belange des Radverkehrs und
- Ansprechpartner für alle Bürgerinnen und Bürger sowie Verbände.

Zu V. Bericht zum Stand der Umsetzung des Fahrradverkehrskonzeptes im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau

Für die Ausschusssitzung am 30.11.2005 wird ein Bericht erstellt.

Radverkehr - Sofortmaßnahmen zur Beseitigung von Behinderungen

Beschlusnummer: A0050-SR10-05 vom 17.03.2005

In der Verkehrszeichendatenbank wurden sämtliche Einbahnstraßen und Sackgassen aufgenommen und anhand der digitalen Stadtkarte hinsichtlich ihrer Eignung für die Freigabe für den Fahrradverkehr geprüft.

Sackgassen:

850 Verkehrszeichen sind im Stadtgebiet Dresden vorhanden, 35 Sackgassen sind bereits für den Radverkehr freigegeben.

Mit Hilfe der digitalen Stadtkarte wurden 214 Sackgassen ermittelt, deren Freigabe für den Radverkehr zweckmäßig erscheint. Ortsbesichtigungen sind die Voraussetzung dafür, um festzustellen, ob die Öffnung für den Radverkehr möglich ist. Die Ortsbegehungen erfolgen stadtteilbezogen. Bislang wurden 164 Sackgassen mit diesen Ergebnissen geprüft:

- Bei 78 Sackgassen ist es möglich, durch geänderte Beschilderung diese zu öffnen, davon sind 25 im Anhörungsverfahren gemäß Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO), bei 53 wurde die Öffnung bereits verkehrsrechtlich angeordnet. Die Umsetzung der Anordnungen durch das Straßen und Tiefbauamt (z. B. Verbindung Kreuzstraße – Altmarkt) sind erfolgt bzw. in Bearbeitung.
- Bei 12 Sackgassen sind bauliche Maßnahmen notwendig, deren Aufwand/Nutzen bewertet werden müssen.
- Bei 74 Sackgassen wurde festgestellt, dass diese keine Voraussetzungen für die Öffnung für den Radverkehr besitzen (z. B. keine öffentliche Wegführung vorhanden).

Die weiteren Prüfungen werden durch die Hauptabteilung Mobilität im Rahmen der personellen und zeitlichen Kapazitäten fortgesetzt.

Einbahnstraßen:

Einbahnstraßen werden mit den Verkehrszeichen Z 220, Z 353 (Einbahnstraße) und Z 267 (Einbahnstraße) beschildert - davon gibt es in Dresden über 1500. Als Einbahnstraßen sind 36 Straßen bereits für den Radverkehr in beiden Richtungen geöffnet oder wurden die für den Kfz-Verkehr geltenden Ein- bzw.- Durchfahrtsverbote für den Radverkehr aufgehoben.

Ca. 70 echte und unechte Einbahnstraßen wurden zunächst herausgefiltert, bei denen eine Freigabe zweckmäßig erscheint. Nach Ortsbesichtigungen zeigt sich, dass nur wenige davon aufgrund baulicher, verkehrstechnischer und verkehrsrechtlicher Restriktionen für die Freigabe geeignet sind (Die Straßenverkehrsbehörde hat gemäß VwV-StVO 8 Prüfungskriterien zu beachten):

- Für 2 Einbahnstraßen wurde eine Anordnung vorgenommen (z. B. Hüblerstraße).
- Bei 4 geprüften Einbahnstraßen laufen gegenwärtig Anhörungsverfahren.
- Bei weiteren 18 Straßen sind umfangreiche Maßnahmen baulicher oder verkehrstechnischer Art notwendig, deren Aufwand/Nutzen bewertet werden müssen.
- Als nicht tauglich für die Radverkehrsfreigabe wurden bislang 12 Einbahnstraßen eingeschätzt.

Es ist abzusehen, dass die Öffnung von Einbahnstraßen einen höheren Aufwand erfordert und nicht durch die Hauptabteilung Mobilität in absehbarer Zeit bewältigt werden kann. Die entsprechenden Untersuchungen werden im Jahr 2006 unter Beachtung der begrenzten Haushaltsmittel der Hauptabteilung Mobilität durch ein Planungsbüro erfolgen.