



Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)



**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.**
Schützengasse 16
01067 Dresden

Tel. 0351- 494 33 21
Fax. 0351 225 403 14
info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

Geschäftszeit
Mittwoch 17 bis 19 Uhr

Positionspapier des ADFC Dresden zum VEP der Landeshauptstadt Dresden

Im Folgenden legen wir unsere Forderungen und Anregungen vor, mit denen wir eine sozial, wirtschaftlich und ökologisch tragfähige Entwicklung des Dresdner Verkehrsgeschehens sicherstellen wollen.

Eingangs möchten wir auf die wichtigsten positiven Effekte des Radfahrens eingehen. Zu allererst sind die persönlichen Motive zu nennen, die Menschen veranlassen, sich mit dem Rad zu bewegen. Diese sind vor allem:

- Flexibilität
- Radfahren als Beitrag zur Gesundheit
- Zeitvorteile auf Kurzstrecken
- Kostenersparnis
- unabhängige Mobilität für Kinder und Jugendliche
- Radfahren als Freizeitvergnügen

Aber ein hoher Radverkehrsanteil ist auch vorteilhaft für die Stadt Dresden und ihre Einwohner (auch die nicht Rad fahrenden):

- keine Lärm- und Abgasemissionen
- geringer Platzbedarf und damit Entspannung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer
- Energieeffizienz als Beitrag zum Klimaschutz
- Mobilität bei geringer Haushaltsbelastung der öffentlichen Hand
- Stärkung der Innenstadt und der Stadtteilzentren

Als Vertreter der radfahrenden Dresdner ergibt sich daraus die Zielvorstellung des ADFC für eine Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025:

- Im Jahr 2025 beträgt der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen der Dresdner 30%¹
- Die Verkehrssicherheit im Radverkehr erhöht sich mindestens um 50%²
- 80% der Bevölkerung sind mit den Radverkehrsbedingungen zufrieden oder sehr zufrieden
- Mindestens 12 attraktive³ Freizeitrouten führen sternförmig von Dresden ins Umland
- Radverkehr und ÖPNV werden zu einem Gesamtsystem verknüpft, welches mindestens in 2/3 der Fälle gleiche oder bessere Reisezeiten als das Auto bietet

Wir bitten Sie, diese Zielstellungen in den Teil Personenverkehr des VEP zu integrieren und entsprechende Maßnahmen daran auszurichten. Sie sollen sicherstellen, dass in Dresden künftig deutlicher weniger Auto gefahren und die negativen Begleiterscheinungen

¹ ermittelt durch SrV

² gemessen an der Zahl der Schwerverletzten oder Getöteten pro mit dem Rad gefahrenem Kilometer

³ Die Routen erfüllen dabei die Qualitätsstandards der Radverkehrskonzeption Sachsen 2005

Bankverbindung
Landeskirchliche Kredit-
genossenschaft Dresden
BLZ 85095164
Konto 102 478 029

Steuernummer
201/140/13561

des Autoverkehrs minimiert werden und der Radverkehr eine der Hauptsäulen des Personenverkehrs wird. Dabei sollte Dresden sich an den europaweit führenden Städten bezüglich der Radverkehrsförderung, z.B. Kopenhagen, Odense, Groningen und Utrecht, orientieren. Wir erinnern daran, dass die Oberbürgermeisterin in ihrem Wahlkampf die zügige Realisierung eines Radverkehrsnetzes versprochen hat und mit ihrer Funktion an der Spitze des Städtenetzwerkes POLIS sich zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung bekennt.

Um diese messbaren Ziele zu erreichen, sehen wir verschiedene Ansatzpunkte und Realisierungsmöglichkeiten im Rahmen des aufzustellenden Verkehrsentwicklungsplans:

- Die bereits 2005 vom Stadtrat beschlossene Aufstellung eines Radverkehrskonzepts für Dresden mit klaren Verantwortlichkeiten, systematischer Netzplanung, fortlaufender Zustands- und Mängelerfassung ist schnellstmöglich abzuschließen. Dieses Konzept muss Radverkehr als System⁴ behandeln und in die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans einbezogen werden.
- Grundlage für die Aufstellung des VEP muss eine systematische Netzplanung des Radverkehrs sein. Soweit diese nicht im Radverkehrskonzept vorliegt, ist diese mit einer Untersuchung der relevanten Quelle- und Zielbeziehungen sowie der Planung und Hierarchisierung nach RIN zu erstellen. Eine Netzgestaltung, die sich nur am bestehenden Hauptstraßennetz⁵ orientiert, trifft nicht die Bedürfnisse des modernen Radverkehrs.
- Förderung des Radverkehrs durch Angebotsplanung bei allen verkehrlichen Baumaßnahmen. Angebotsplanung bedeutet, dass durch das Angebot von sicheren, komfortablen und schnellen Radverbindungen sowie sonstiger Radverkehrsinfrastruktur wie Abstellmöglichkeiten und Serviceeinrichtungen das Radfahren attraktiver wird und in Folge dessen mehr Menschen das Rad nutzen. Beim Um- und Ausbau von Hauptverkehrsstraßen sollen die Radverkehrsanlagen anspruchsgerecht ausgeführt werden.
- Die komfortable und sichere Anbindung aller Elberücken sowohl an den Elberadweg als auch an die anliegenden Straßen ist zu realisieren. Zum jetzigen Zeitpunkt ist der Elberadweg von den meisten Brücken nur über Umwege, welche insbesondere für Radtouristen nicht einfach zu finden sind, zu erreichen.
- Die seit 1990 fertiggestellten Verkehrsanlagen und Straßenzüge sind zu überprüfen, um bestehende Sicherheits- und Komfortdefizite bezüglich des Radverkehrs zu erkennen. Die schnellstmögliche Sanierung dieser ist sicherzustellen.
- Dresden verfügt mit dem Elberadweg über eine ausgezeichnete „grüne“ Radverbindung. Unter Nutzung von Grünzügen sind weitere Fahrradrouten zu entwickeln, um vergleichbare schnelle Verbindungen zwischen wichtigen Zentren zu erhalten. Beispielsweise sind hier Routen im Zuge der Weißeritz und des Großen Gartens zu verlängern. Ein teilweise aufgeständerter Radschnellweg entlang Bahnstrecke Bahnhof Neustadt-Mitte-Hauptbahnhof-Strehlen (auf Bahniveau) wäre eine sichere und bequeme Alternative insbesondere für die Benutzung des Straßenzuges Könnertitzstraße.
- Förderung der Nutzung von Pedelecs durch Leih- und Ladestationen insbesondere an stark frequentierten Hangauffahrten
- Die Erreichbarkeit der Dresdner Bahnhöfe aus allen Richtungen ist für Radfahrer sicherzustellen. Das Angebot an Stellplätzen ist dem Bedarf anzupassen.

4 siehe auch Nationaler Radverkehrsplan 2002, Übersicht 9

5 siehe auch Radverkehrsnetz Fortschreibung Verkehrskonzept 2003

● Seite 3

- Zur besseren Erreichbarkeit des Zentrums aus Richtung Südvorstadt sollte der Bau eines Radfahrtunnels durch die westliche Seite des Hauptbahnhofes geprüft werden. In Verbindung mit der Reitbahnstraße kann so eine komfortable Alternative zur St. Petersburger und Budapester Straße geschaffen werden.
- Um Verbindungen zwischen den beiden Elbseiten für Radfahrer kürzer und somit attraktiver zu gestalten, sollten weitere Elbquerungen (Fähre, Seilbahn⁶, etc.) eingerichtet werden. Hier könnte durch einen automatischen Betrieb (dieser wäre als Modellprojekt zu entwickeln, das wissenschaftlich-technische Potential dazu ist in Dresden vorhanden) ein weitgehender 24-Stunden-Service mit geringem personellem Aufwand gewährleistet werden. Als Standorte schlagen wir Söbriegen, Niederpoyritz, Pillnitz, Hosterwitz, Altpieschen, Übigau und die Gohliser Mühle vor.
- Es sollte der Bau von Tangentialverbindungen über Täler wie z.B. den Plauenschen Grund, den Kaitzgrund oder Lockwitzgrund geprüft werden, um Radfahrern Auf- und Abstiege zu ersparen. Zum Teil sollten dazu bestehende Brückenkonstruktionen genutzt bzw. der Radverkehr bei allen neu zu errichtenden Brücken angemessen berücksichtigt werden.
- Radfahrer sollen sich im Verkehr sicher fühlen und andere Verkehrsteilnehmer nicht als Bedrohung wahrnehmen und auch nicht von anderen als Gefahr betrachtet werden. Dazu sind immanente sichere Verkehrsanlagen zu schaffen. Dazu gehören Verkehrsführungen, die nicht zum regelwidrigen Verhalten verleiten. Generell sind zukünftig die gesetzlichen Vorgaben wie StVO, VwV-StVO, RAS, RIN, ERA einzuhalten.
- Bis zum jetzigen Zeitpunkt ist die gesetzlich geforderte regelmäßige Überprüfung von benutzungspflichtigen Radwegen in Dresden nicht erfolgt. Dort, wo die Benutzungspflicht nicht gerechtfertigt ist oder der Anlagenzustand keine Benutzungspflicht zulässt, ist diese spätestens bis 2011 aufzuheben.
- In der gesamten Stadt, insbesondere in den Ortsteilzentren und an den Bahnhöfen, sind ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzusehen. Wir vermuten einen Bedarf von etwa 50.000 Bügeln im öffentlichen Straßenraum der Stadt bzw. an wichtigen Zielpunkten. Fahrradbügel sind in regelmäßigen Abständen an allen wichtigen Straßen zu platzieren. Bei jedem Straßenbau sollen ausreichend Bügel von vornherein mit angelegt werden.
- Die Alaunstraße sowie die Louisenstraße sind als Fahrradstraßen einzurichten. Die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen ist regelmäßig zu prüfen.
- Um den Nachholbedarf bei der notwendigen Infrastruktur für den Radverkehr zu decken, müssen mindestens 10 € pro Jahr und Einwohner (gegenüber bisher 3 € für den Radverkehr und 113 € für den Kfz-Verkehr in Dresden⁷) investiert werden. Der Investitionsbedarf ist enorm und durch die z.T. ungenügende Berücksichtigung von Radverkehrsbelangen bei Verkehrsbauvorhaben seit 1990 (z.B. Bodenbacher Straße, Könnertitzstraße, Leipziger Straße) z.T. weiter gewachsen. Unsere beiliegende Auflistung ausgewählter Mängel und Problemstellen unterstreicht dies.
- Eine Wegweisung für Radfahrer nach Bundesstandard (FGSV) soll alle Stadtteile verbinden. Die darauf aufbauende Einführung eines dichteren

⁶ wie z.B. Fahrradseilbahn über die Fulda (<http://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradseilbahn>)

⁷ ICLEI-Europasekretariat GmbH: Studie zu den versteckten Subventionen für den mobilisierten Individualverkehr, zitiert aus Radverkehrskonzeption Sachsen

● Seite 4

Knotenpunktsystems nach niederländischem Vorbild⁸ (Fietsknooppuntenetnetwerk) für den Alltags- und Freizeitverkehr ist zu prüfen.

- Die Augustusbrücke sollte für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden und eine ebenerdige sichere Querung der Köpckestraße eingerichtet werden, um eine neue attraktive Verbindung zwischen Neustadt und Altstadt für Radfahrer und Fußgänger herzustellen. Die Umfahrung der Prager Straße einerseits über den Dippoldiswalder Platz und andererseits über die St.Petersburger Str. soll verbessert werden, um durchgehenden Radverkehr von der Fußgängerzone wegzulocken.
- Ein internetgestützter Fahrradstadtplan mit adressscharfem Routenplaner verknüpft mit ÖPNV soll Radfahrern helfen, schnelle und bequeme Verbindungen zu finden.
- Bisher noch nicht für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen sind zu öffnen. (siehe beigefügte Liste)
- Sogenannte Bettelampeln sind durch Lichtsignalanlagen mit regelmäßigem Gründurchlauf für alle Verkehrsteilnehmer zu ersetzen. Die Schaltung von Grünen Wellen für Radfahrer sowie der Einsatz von Induktionsschleifen für die rechtzeitige Grünschaltung ist auf Radverkehrshauptstrecken anzustreben.
- Es soll regelmäßig Marketingkampagnen geben, die Lust auf das Radfahren machen. Dafür sind entsprechende Finanzmittel vorzusehen und die Erfahrungen mit den vom Bundesumweltministerium in mehreren Städten finanzierten sehr erfolgreichen Kampagnen „Kopf an – Motor aus“ zu nutzen.
- Ein aussagefähiges Monitoring zum Stand des Radverkehrs ist einzurichten (regelmäßige Befragungen, Zählungen, Beobachtungen, Mängelmeldemöglichkeiten, jährliche Statusberichte). Weiterhin sind Fahrradzählstellen einzurichten, um laufend aktuelle Verkehrsentwicklungen bei der weiteren Planung des Radverkehrs berücksichtigen zu können. Die Zählstellen sollten mit Anzeigen versehen werden, um Radfahrern (und anderen Verkehrsteilnehmern) Kenntnis über ihre Anzahl zu geben.
- Die Kapazitäten für die Fahrradmitnahme im ÖPNV müssen erweitert werden.

⁸ vgl. z.B. www.lekkerfietsen.nl