

## Stadtratsbeschluss Fahrradverkehrskonzept 2005

### **Beschluss "Fahrradverkehrskonzept für Dresden"**

Beschluss Nummer A0049-SR10-05 der Stadtratssitzung vom 17. März 2005

Der Stadtrat beschließt:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, ein Fahrradverkehrskonzept mit folgenden Teilen für die Landeshauptstadt Dresden zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen:

1. Konzept "Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden - Gebiet innerhalb des 26iger Ringes" (Mindestanforderungen bzw. -inhalte - siehe Anlage I des Antrages).  
Termin: 30.09.2005
2. Gesamtkonzept Radverkehr für die Landeshauptstadt (Mindestanforderungen bzw. -inhalte siehe Anlage II des Antrages).  
Termin: 12/2006
3. Einheitliche Standards zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit (Hinweise siehe Anlage III des Antrages).  
Termin: 30.09.2005

Weiterhin wird der Oberbürgermeister beauftragt,

1. einen Verantwortlichen für Radverkehrsangelegenheiten zu benennen;  
Termin: 31.03.2005
2. zum Stand der Umsetzung des Fahrradverkehrskonzepts im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau im Abstand von 6 - 9 Monaten zu berichten.

### **Anlage zu I. "Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden - Gebiet innerhalb des 26er Ringes"**

- Bearbeitungsgebiet: Gebiet innerhalb des 26er Ringes, inklusive aller Zufahrten an den begrenzenden Knoten
- Definition von Zielen und Quellen des Radverkehrs im Bearbeitungsgebiet
- Definition der Haupt- und Verbindungsrouten, aufbauend auf den Untersuchungen zum Hauptradroutennetz aus den Jahren 1997-1999
- Darstellung des Ist-Zustandes, des Ziel-Zustandes und notwendiger Maßnahmen bei den Haupt- und Verbindungsrouten
- Darstellung des Ist-Zustandes und notwendiger Maßnahmen im Nebennetz und der Erschließung wichtiger Ziele inklusive Kostenschätzung und Prioritätenreihung
- Darstellung des Ist-Zustandes bei privaten und öffentlichen Abstellanlagen
- Aufzeigen notwendiger Maßnahmen bei Abstellanlagen inklusive Kostenschätzung und Prioritätenreihung

## **Anlage zu II: Gesamtkonzept Radverkehr für die Landeshauptstadt**

- Darstellung der straßenkonkreten Lage des bestehenden und geplanten Radverkehrsnetzes, also alle Haupttrouten des Radverkehrs sowie Verbindungsrouten als Zubringer und Ergänzungen (die Nutzung aller Straßen und Wege für den Radverkehr bleibt davon unberührt)
- Integration des Innenstadtkonzeptes (I.)
- Darstellung des Ist-Zustandes und des Handlungsbedarfes in diesem Netz (Herstellung oder Instandsetzung des Fahrweges, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Herstellung von Querungsbeziehungen und Durchlässen, Schließung von Netzlücken, Verbesserung der Knotenführung, Maßnahmen der Wegweisung, Abstellanlagen etc.)
- Darstellung des Finanzbedarfes für die einzelnen Maßnahmen
- Ableitung einer Prioritätenliste für die Maßnahmen sowie eines Vorschlages für einen Zeit- und Investitionsplan zu ihrer Umsetzung
- wirkungsvoller Vorschlag zur Qualitätssicherung der Maßnahmen und zu einheitlichen Standards im Gebiet der Landeshauptstadt
- maßnahmekonkretes Konzept zur besseren Verknüpfung des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Vorschläge für eine bessere Koordination der Aktivitäten der Verwaltung und ihrer Zusammenarbeit mit Dritten sowie des notwendigen Know-how-Transfers.

## **Anlage zu III: Konzept einheitliche Standards zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit**

Neu- oder Umbauten städtischer Hauptverkehrsstraßen sind so zu planen,

1. dass von der Fahrbahn abmarkierte Radfahrstreifen gegenüber Bürgersteigradwegen bevorzugt eingesetzt werden,
2. dass Radwege im Vorfeld von Kreuzungen in Radfahrstreifen übergehen,
3. dass benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege lediglich in Ausnahmefällen ausgewiesen werden, wenn Fußgänger sehr selten sind (anbaufreie Straßen),
4. dass Radverkehrsanlagen im Regelfall mit maschinengefertigtem Asphalt, mindestens jedoch mit einem Fahrbahnbelag in der gleichen Qualität der Kraftfahrbahnen zu versehen sind. Natursteingroßpflaster soll auf Verkehrsanlagen für Radfahrer nicht mehr verwendet werden.

Die Planungsstandards betreffend der Führung von Radfahrern an Knotenpunkten, Haltestellen, Grundstücksausfahrten, Radwegenden usw. sind dem aktuellen Wissensstand um die Sicherung von Radfahrern anzupassen und zu erweitern. Einheitliche Planungsstandards fördern die Verständlichkeit sowohl für Rad- als auch für Kraftfahrer und tragen somit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Dies hat in Abstimmung mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub Dresden zu erfolgen.

Alle laufenden Planungen sind auf diese Punkte hin zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten.