



Vorlage Nr.: V1252/16  
Datum: 24. Oktober 2016

## Vorlage

### Beratungsfolge

Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	beratend
Ältestenrat	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr	nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Ortschaftsrat Weixdorf	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Oberwartha	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Schönfeld-Weißig	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Langebrück	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Schönborn	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Blasewitz	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Neustadt	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Gompitz	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Pieschen	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Leuben	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Altstadt	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Mobschatz	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Altfranken	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Cossebaude	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Loschwitz	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Plauen	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Cotta	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Prohlis	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Klotzsche	öffentlich	beratend
Ausschuss für Kultur und Tourismus	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Finanzen und Liegenschaften	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft (Eigenbetrieb Friedhofs- und Bestattungswesen sowie Eigenbetrieb Stadtentwässerung)	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	öffentlich	beschließend

Zuständig: GB Stadtentw, Bau und Verkehr

**Gegenstand:**

Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat beschließt die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden (Anlage 1).
2. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden entsprechend der finanziellen und personellen Möglichkeiten des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung, Bau und Verkehr in den Haushaltsplan eingeordnet wird.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

- A 0049-SR10-05 vom 17. März 2005
- V0277/09 vom 16. Dezember 2010
- V0811/10 vom 24. März 2011
- V2476/13 vom 20. November 2014

**aufzuhebende Beschlüsse:**

keine

**Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:****Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:

Projekt/PSP-Element:

Kostenart:

Investitionszeitraum/-jahr:	2017 – offen
Einmalige Einzahlungen/Jahr:	30,0 Mio. Euro
Einmalige Auszahlungen/Jahr:	44,64 Mio. Euro
Laufende Einzahlungen/jährlich:	
Laufende Auszahlungen/jährlich:	
Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik (einschließlich Abschreibungen):	

**Konsumtiv:**

Teilergebnishaushalt/-rechnung:

Produkt:

Kostenart:

Einmaliger Ertrag/Jahr:

Einmaliger Aufwand/Jahr:

Laufender Ertrag/jährlich:

Laufender Aufwand/jährlich:

1,43 Mio. Euro/Jahr

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:

Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

**Deckungsnachweis:**

PSP-Element:

Kostenart:

**Werte der Anlagenbuchhaltung:**

Buchwert:

Verkehrswert:

Bemerkungen:

**Begründung:**

Mit seinem Beschluss A 0049/05 „Fahrradkonzept für Dresden“ vom 17. März 2005 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden unter anderem den Auftrag erteilt, ein Radverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Dresden zu erarbeiten und dem Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden zur Beschlussfassung vorzulegen. Das als erster Teilschritt dazu erarbeitete Radverkehrskonzept für die Innenstadt wurde vom Stadtrat im Jahr 2010 verabschiedet. Vorliegendes Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden dehnt den planerischen Fokus auf das komplette Gebiet der Landeshauptstadt Dresden aus.

Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, einen Rahmen für die Förderung des Alltags- und des touristischen Radverkehrs zu geben. Dieser soll es ermöglichen, die begrenzten finanziellen Mittel möglichst effektiv einzusetzen und die Bedeutung des Radverkehrs weiter zu erhöhen. Das Radverkehrskonzept bündelt und priorisiert alle bekannten notwendigen und sinnvollen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Dresden.

Es leistet damit einen planerischen Beitrag zur Umsetzung aller vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden am 24. März 2011 beschlossenen Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus (Beschluss Nr. V0811/10 „Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus“). Zugleich konkretisiert es radverkehrsbezogene Festlegungen aus dem am 20. November 2014 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (Beschluss-Nr. V2476/13 „Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP 2025plus)).

Dies betrifft insbesondere die Radverkehrsnetzplanung, die Abstimmung der Verbindungen zu Nachbarkommunen, die Radabstellanlagen und Schnittstellen mit dem Öffentlichen Personennahverkehr sowie einzelne konzeptionelle und baulich-organisatorische Maßnahmen.

Das Radverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Dresden ist zugleich eingebunden in übergeordnete Planungen und ist mit den benachbarten Kommunen abgestimmt

Der Umsetzung der Ziele des Radverkehrskonzeptes dienen die im Konzeptteil (Abschnitte 4 bis 9 der Anlage 1) fixierten strukturierten Empfehlungen. Diese strukturierten Empfehlungen sind mit dem Buchstaben E gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Sie werden durch Erläuterungen ergänzt, welche das Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe vertiefen sollen.

Im Herbst 2013 hatte die Landeshauptstadt Dresden, Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Bau, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung das Konsortium:

- ISUP GmbH Dresden (Federführung) und
- Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR Hannover

mit der Erarbeitung des vorliegenden Radverkehrskonzepts beauftragt. Im Verlauf der Erarbeitung erreichte Teilergebnisse wurden in Zwischenberichten dargestellt. Die Zwischenberichte zu den Themen Unfallanalysen, Bike+Ride und Fahrradparken sowie Öffentlichkeitsarbeit enthalten umfangreiche Einzeldokumentationen. Sie können bei Bedarf im Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung, eingesehen werden.

Die Bearbeitung wurde durch themenbezogene Workshops und Zwischenpräsentationen einer begleitenden Projektgruppe erweitert. Letzterer gehörten Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Ämter, der Ortsämter und Ortschaften, der Polizei, der öffentlichen Verkehrsunternehmen und von Verbänden an. Es fanden Workshops zu den Themen Netzentwicklung, Verwaltungshandeln und Radverkehrswegweisung statt. Die Daten für die Unfallanalysen wurden durch die Polizeidirektion Dresden zur Verfügung gestellt.

Die dargestellten Verbindungen für den Alltagsradverkehr als wesentlichster Bestandteil des konzipierten Radnetz Dresden wurden entsprechend der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) erarbeitet. Sie umfassen eine Länge von 829 km. Davon sind 330 km mit einer entsprechenden Wegweisung konzipiert.

Um eine durchgängige anforderungsgerechte Befahrbarkeit des klassifizierten Radverkehrsnetzes zu gewährleisten wurden rund 450 Maßnahmen im Haupttroutennetz (vgl. Anlage 1) identifiziert. Ein Teil der Maßnahmen lässt sich nur im Zusammenhang mit einer grundhaften Straßenerneuerung realisieren.

Für diese Maßnahmen im Haupttroutennetz wurde in einer ersten Kostenschätzung ein notwendiges Investitionsvolumen von rund 44,64 Millionen Euro ermittelt (Detail siehe Punkt 9 und Anlage 6 des Konzeptes). Die Kosten für zusätzliche jährliche Aufwendungen werden auf etwa 1,43 Millionen Euro jährlich geschätzt. Letztere Summe beinhaltet Ausgaben, z. B. für die Unterhaltung der Wegweisung, für notwendige infrastrukturelle Maßnahmen im untergeordneten Netz und außerhalb des Haupttroutennetzes (500.000 Euro) sowie Bike & Ride-Stationen und Fahrradabstellanlagen.

Der Bau von Radverkehrsanlagen ist grundsätzlich förderfähig. Über die Förderung der Einzelvorhaben und die Zuwendungshöhe wird in der Regel durch den Fördermittelgeber entschieden. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre wird eine Fördersumme von 30 Millionen Euro geschätzt.

### **Anlagenverzeichnis:**

Anlage 1      Radverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Dresden

Dirk Hilbert