



Vorlage Nr.: V0277/09
Datum:

Vorlage

Beratungsfolge			
Dienstberatung der Oberbürgermeisterin		nicht öffentlich	beratend
Ortsbeirat Altstadt		öffentlich	beratend
Ortsbeirat Neustadt		öffentlich	beratend
Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft		nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Finanzen und Liegenschaften		nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau		nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat		öffentlich	beschließend

Zuständig: GB Stadtentwicklung

Gegenstand:

Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden – Radverkehrskonzept 26er Ring

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat bestätigt das Konzept „Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden – Gebiet innerhalb des 26er-Ringes“ gemäß Anlage 1.
2. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Kleinmaßnahmen gemäß Anlage 3 sofort umzusetzen. Die notwendigen Mittel sind im Haushalt des Straßen- und Tiefbauamtes bereit zu stellen.
3. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Maßnahmen der Priorität 1 gemäß Anlage 3, welche nicht Bestandteil von komplexen Straßenbaumaßnahmen sind, bis spätestens 2011 umsetzen zu lassen. Für die Maßnahmen sind Mittel aus der Stellplatzabläse zur Verfügung zu stellen.

4. Für die Maßnahmen der Priorität 1, welche Teile von komplexen Verkehrsbaumaßnahmen sind, wird die Entscheidung zur Einordnung der jeweiligen Gesamtmaßnahmen in den Haushalt 2011/2012 im Zuge der Haushaltsdebatte getroffen.
5. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die im Konzept als „Augustusroute“ ausgewiesene Verbindung probeweise einrichten und über einen Zeitraum von zwei Jahren diese Verbindung hinsichtlich der verkehrssicheren Verträglichkeit mit dem Fußgängerverkehr analysieren zu lassen. Über die Ergebnisse dieser Analyse ist dem Stadtrat Bericht zu erstatten.

bereits gefasste Beschlüsse:

- A0049-SR10-05

aufzuhebende Beschlüsse:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

* HH-Stelle/Finanzposition:	6300.950.4300 Radwegenetz (Ausgaben) 6300.950.4310 Radwegenetz aus Stellplatz- ablösegebühren (Ausgaben) 6300.361.4310 Radwegenetz aus Stellplatz- ablösegebühren (Einnahmen)
* einmalige Kosten bzw. Ausgaben:	1.490.150 EUR
* laufende Kosten bzw. Ausgaben:	Keine
* zu erwartende Erträge bzw. Einnahmen zur Ausgabendeckung:	163.000 EUR aus Stellplatzablösegebühren
* jährliche Belastung bzw. Folgekosten gem. § 10 KomHVO:	

Begründung:**1 Veranlassung**

Der Stadtratsbeschluss Nr. A0049-SR10-05 „Fahrradverkehrskonzept für Dresden“ fordert unter Punkt 1. ein gesondertes Konzept „Fahrradfreundliches Dresden – Gebiet innerhalb des 26er-Ringes“ und benannte in seiner Anlage 1 hierzu Mindestanforderungen bzw. -inhalte. Mit dem hiermit vorliegenden Konzept wird der Beschlusspunkt umgesetzt.

Die Bedeutung des Fahrradverkehrs als wichtiger Verkehrsträger wächst in den letzten Jahren in der Landeshauptstadt Dresden beständig und stark an (siehe auch Mobilität in Städten – SrV der TU Dresden). Dazu tragen neben der Attraktivität des Elberadweges die gestiegenen Energiekosten, aber auch steigendes Bewusstsein für die ökologischen, sozialen und gesundheitlichen Vorteile des Fahrradverkehrs sowie die technische Entwicklung bei Fahrrädern und nicht zuletzt die Fortschritte im Ausbau attraktiver Radverkehrsanlagen in Dresden bei.

Nach der in Anlage 1 des o. g. Stadtratsbeschlusses genannten Mindestinhalten für das Konzept des Gebiet innerhalb des 26er-Ringes waren auch der Ist-Zustand bei privaten und öffentlichen Abstellanlagen und die notwendigen Maßnahmen bei Abstellanlagen inklusive Kostenschätzung und Prioritätenreihung aufzuzeigen. Aus planungstechnischen Gründen wurden diese Aspekte im Programm „1000 neue Fahrradbügel für die Dresdner Innenstadt“ bearbeitet und im Wesentlichen bereits realisiert.

2 Ziele des Konzeptes

Ein logisches, geschlossenes und gut ausgebautes Netz ist Voraussetzung, um den Fahrradverkehr vor allem im Alltag zu fördern. Schon ein kleiner Netzabschnitt, der mit unzureichenden Radverkehrsanlagen ausgebildet ist, verringert die Akzeptanz durch die Nutzerinnen und Nutzer.

Für das Gebiet innerhalb des 26er-Ringes muss das Konzept unterschiedliche Anforderungen erfüllen. Es ist zum Einen ein differenziertes Netz für die Erreichbarkeit der relevanten, vielfältigen Quellen und Ziele für unterschiedliche Nutzeranforderungen zu erarbeiten. Zum Anderen sind leistungsfähige, die Innenstadt durchquerende stadtteilverbindende Routen anzubieten. Als Beispiel sei die Relation Äußere Neustadt – TU-Campus genannt.

Ein gesondertes Konzept für die Innenstadt entspricht nicht nur ihrer herausgehobenen Bedeutung für den Fahrradverkehr, es trägt zugleich modellhaften Charakter für die Erarbeitung von Konzepten für das weitere Stadtgebiet, vor allem was den Aufbau eines Systems für eine fortschreibungsfähige Bestandsaufnahme aller Radverkehrsanlagen betrifft.

Neben den für ein geschlossenes Radverkehrsnetz klassifizierten Routen sind Wege und Straßen gemäß dem Regelwerk für den Fahrradverkehr nutzbar auszubilden. Darauf zielen auch alle bisher durchgeführten Sofortmaßnahmen (z. B. Öffnung von Sackgassen und Einbahnstraße).

3 Konzepterarbeitung

3.1 Bestandserfassung

Für das Konzept wurde eine auf einem Geoinformationssystem (GIS) basierende Datenverwaltung aller im Untersuchungsgebiet vorhandenen Radverkehrsanlagen aufgebaut. Diese Datenbasis ist so gestaltet, dass sie problemlos fortzuschreiben und auf andere Stadtteile zu erweitern ist sowie in bestehende Systeme integriert werden kann. Für eine möglichst exakte Definition wurde eine spezifische Systematik zur Erfassung und Bewertung von Radverkehrsanlagen auf Grundlage der gültigen Richtlinien und Empfehlungen entwickelt.

Weiterhin wurden Bereiche in das GIS-System aufgenommen, in denen die Umsetzung von Straßenraumplanungen vorgesehen war. Dadurch sollen die anstehenden Veränderungen dargestellt, bewertet und frühzeitig für den Radverkehr problematische Planungen erkannt werden können.

Der ADFC forderte die Einbeziehung weiterer Kriterien wie Geschwindigkeiten, Reisezeiten, Umwege oder Wartezeiten an Knoten. Während letztere, wie auch empfohlene Fahrgeschwindigkeit für einzelne Routentypen, im entsprechenden Planungsregelwerk bereits enthalten sind, können beispielsweise maßgebende Reisezeiten für die differenzierte Zusammensetzung des Alltagsradverkehrs nicht hinreichend bestimmt werden.

3.2 Routennetz

Für die Erarbeitung eines Routennetzes für den 26er-Ring waren sehr unterschiedliche Anforderungen zu berücksichtigen:

- direkte, komfortable und möglichst schnelle Verbindungen zwischen relevanten, vielfältigen Quellen und Zielen,
- sensible städtebauliche und denkmalgeschützte Bereiche,
- Gebiete mit Funktionsüberlagerungen, in denen in der Regel Fußgängern der Vorrang einzuräumen ist,
- eine Vielzahl von Relationen aus umliegenden Stadtteilen, da der Innenstadt auch Bedeutung als „Drehkreuz“ zukommt.

Das Routennetz wurde als Fortschreibung der bisherigen Routennetzentwicklung erarbeitet, die als „Gerüst“ bereits realisiert wurden. Als Beispiel seien die bereits ausgeschilderte Ost-West-Route und Nord-Süd-Route genannt.

Als Reaktion auf die besonderen städtebaulichen Gegebenheiten und daraus resultierende Herausforderungen an die Führung des Radverkehrs in der Dresdner Innenstadt wurden die Anforderungen mit drei Routentypen untersetzt. Den Routentypen wurden Grundanforderungen bezüglich der Qualität und der Funktionalität an Radverkehrsanlagen und -führungen zugewiesen. Dadurch kann die Bewertung der Anlagen nach einem einheitlichen System vorgenommen werden. Zum anderen soll ermöglicht werden, eine Ausweitung des Netzes auf das gesamte Stadtgebiet unter den gleichen Aspekten und Qualitätsmerkmalen vorzunehmen.

Die Begrenzung auf den 26er-Ring brachte das Problem mit sich, dass noch nicht alle aus dem übrigen Stadtgebiet zulaufenden Hauptverbindungen ausreichend definiert sind. In diesen Fällen wurde auf die Voruntersuchungen von 1998/1999 zurückgegriffen bzw. anhand der Plausibilität der bisherigen Netzentwicklung in den angrenzenden Stadtteilen beurteilt. Mit der Ausdehnung des Netzkonzeptes auf die Gesamtstadt kann es an einzelnen Anknüpfungspunkten zu Änderungen kommen. Insgesamt kann die Netzgestaltung nur als ein dynamischer Prozess gesehen werden.

3.3. Maßnahmen/Prioritäten

Aus den vorangegangenen Schritten ableitend wurde ein Maßnahmen- und Realisierungsvorschlag erarbeitet. Darin werden defizitäre Bereiche benannt und Maßnahmen zur Beseitigung dieser Defizite vorgeschlagen. Im Vordergrund der Betrachtung stand dabei die Funktionalität des Netzes - vor allem des Haupttroutennetzes.

Für eine überschlägige Kostenschätzung wurden die Maßnahmen in vier Prioritätengruppen (Priorität 1 bis 3 und „Kleinmaßnahmen“) aufgeschlüsselt und die Kosten für vorliegender Kostensätze ausschließlich für die bauliche Umsetzung der Anlagen geschätzt. Aufgrund von Schwankungen und schwer kalkulierbaren Synergieeffekten sind die Kostenschätzungen der Einzelmaßnahmen nur bedingt belastbar.

Maßnahmen, die seit dem diesem Konzept zugrunde liegenden Beschluss für den Fahrradverkehr innerhalb des 26er-Ringes umgesetzt wurden, sind auf die Kompatibilität mit dem Konzept geprüft worden.

In einem eigenen Kapitel wird auf die weitere methodische Fortschreibung der Bestandskartierung sowie der Maßnahmenplanung und der Routennetzdefinition über das Gebiet der Innenstadt hinaus eingegangen.

4 Das Konzept

4.1 Routennetz (Anlage 2)

Das vorgeschlagene Routennetz innerhalb des 26er-Ringes besitzt eine Länge von ca. 51 km. Es gliedert sich in drei Routentypen:

- Haupttrouten,
- Verbindungsrouten,
- Ergänzungsrouten.

Zudem wird für die zentrale Nord-Süd-Achse eine Sonderform vorgeschlagen.

Das Grundnetz bildet ein ca. 28 km umfassendes Haupttroutennetz. Die *Haupttrouten* verbinden wichtige Quell- und Zielgebiete und sichern schnelle stadtteilübergreifende Verbindungen.

Sie orientieren sich dabei am Hauptverkehrsnetz der Stadt. Verkehrsarme Parallelabschnitte werden dort angeboten, wo es die Umwegsensibilität und der Netzschluss plausibel erscheinen lassen. Als Hauptnetz für den Radverkehr sollen die Hauptrouten eine gesonderte Beschilderung adäquat zu den bereits im gesamten Stadtgebiet ausgewiesenen Nord-Süd- bzw. Ost-West-Routen erhalten.

Die *Verbindungsrouuten* übernehmen Zubringer- und Ergänzungsfunktionen zum Hauptrouutenetz und sollten im Allgemeinen die gleichen Qualitätsansprüche wie Hauptrouten erfüllen. Sie stellen die Vernetzung zwischen den Hauptrouten mit hoher Qualität her und weisen eine Gesamtlänge von ca. 15 km aus.

Speziell in der Dresdner Innenstadt sollen die *Erschließungsrouuten* eine ergänzende Wirkung zum Haupt- und Verbindungsrouutenetz entfalten. Sie sollen die Erreichbarkeit von Einzelhandelseinrichtungen (z. B. Wallstraße, Königstraße) und touristisch interessanten historischen Bereichen (Fürstenzug, Neumarkt, Kreuzkirche, ...) im Alltags- und touristischen Radverkehr gewährleisten und führen ggf. durch sensible Bereiche (Fußgängerzonen u. ä.). Die Gesamtlänge der Erschließungsrouuten beträgt ca. 5 km.

Mit der „Augustusroute“ wird eine Sonderform ausgewiesen, welche den vor allem touristisch geprägten Nutzungsüberlagerungen der sensiblen Nord-Süd-Achse Rechnung trägt. Die vom Fahrradverkehr auf dieser Route zu nutzenden Anlagen, die prioritär auf die Fußgängerinnen und Fußgänger ausgerichtet sind, sollten einerseits so gestaltet werden, dass sie die je nach den städtebaulichen Gegebenheiten notwendige Qualität für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowohl in Bezug auf die Sicherheit und Konfliktvermeidung als auch den Fahrkomfort aufweisen, andererseits aber keine Attraktivität für den Durchgangsverkehr erhalten soll, da sie touristischen Charakter mit geringem Geschwindigkeitsniveau tragen soll. Es wird vorgeschlagen, sie zunächst probeweise einzuführen und mögliche Konfliktsituationen zu analysieren. Als schnelle Verbindung steht ihr insbesondere die Route östlich des Stadtzentrums, die Hauptroute Albertplatz – Carolabrücke – St. Petersburger Straße – Hauptbahnhof gegenüber.

Bei der Erarbeitung des Netzes zeigte sich, dass klassifizierte Routen im Bereich des 26er-Ringes aufgrund der vorhandenen Anlage, der Lage von Quellen und Zielen, aber auch spezifischer Parameter des Fahrradverkehrs, wie Umwegsensibilität, in hohem Maße dem MIV-Hauptnetz folgen. Eine konsequente Führung im Nebennetz bringt vor allem hinsichtlich Umweg- und Reisezeitsensibilität keine adäquate Führung.

4.2 Maßnahmen

Im untersuchten Bestand weisen 52 % der Strecken und 67 % der Knoten Defizite auf. Insgesamt wurden im vorgeschlagenen Routennetz 81 Defizite identifiziert: 71 Strecken und 10 Knoten. Die Beschreibung der einzelnen Maßnahmen können der Maßnahmentabelle entnommen werden (Anlage 3). Für drei ausgewählte Bereiche wurden neben der textlichen Beschreibung detaillierte Planungen vorgenommen. Die dringendsten Maßnahmen sind als „Top-Ten“ hervorgehoben worden. Alle Maßnahmen wurden in eine der 4 Prioritätengruppen zugeordnet:

- Kleinmaßnahmen,
- 1. Priorität,
- 2. Priorität,
- 3. Priorität.

In den „Kleinmaßnahmen“ wurden Defizite aufgenommen, welche mit geringem (baulichen) Aufwand zu beseitigen sind, beispielsweise die Verbesserung von Oberflächen auf kurzen Abschnitten oder die Anordnung und Montage fehlender Beschilderungen.

Maßnahmen der „*Priorität 1*“ umfassen alle Veränderungsvorschläge für Defizite, welche aufgrund des unzureichenden Zustandes besondere Gefährdungsstellen für den Radverkehr darstellen (Unfallhäufungsstellen) oder als „Fehlstellen“ die Funktion des gesamten Routennetzes erheblich beeinträchtigen. Für die wichtigsten Bereiche wurden Maßnahmen vorgeschlagen, welche kurzfristig umgesetzt werden können und somit den Zeitraum bis zur Gestaltung einer Radverkehrsanlage im Zuge einer grundhaften Sanierung überbrücken.

In die Maßnahmen „*Priorität 2*“ wurden Verbesserungsvorschläge eingeordnet, welche eine differenziertere Nutzung des Netzes ermöglichen. Dazu gehören vor allem Elemente des Verbindungsrouthenetzes. Weiterhin wurden hier wichtige Maßnahmen eingeordnet, welche perspektivisch in erster Priorität entstandene Kurzfristmaßnahmen durch angemessene Anlagen ersetzen.

Unter den Maßnahmen mit „*Priorität 3*“ sind Vorschläge eingeordnet, welche langfristig umgesetzt werden sollten. Diese finden sich vor allem in Bereichen, welche in den vergangenen Jahren grundhaft saniert wurden und deren momentane Nutzungsbedingungen für den Fahrradverkehr in Anbetracht der verkehrlichen Situation akzeptabel sind. Da in diesen Bereichen eine zeitnahe erneute bauliche Veränderung nicht zu erwarten ist, ist die vorhandene Anlage zu dulden, langfristig sollten aber angemessene Qualitäten gemäß Anforderungskatalog hergestellt werden.

Für einige defizitäre Bereiche konnten keine Maßnahmen vorgeschlagen werden. Dies betrifft Straßenräume, in denen städtebauliche Belange (Denkmalschutz) vorrangig zu beachten sind. Dies betrifft vor allem Teile der Augustusroute. Unter Abwägung aller Interessen und des Radverkehrsaufkommens sollten sie in ihrer bestehenden Gestaltung beibehalten werden.

5 Abstimmungen/Einbeziehungen Öffentlichkeitsarbeit

Während der Erarbeitung des Konzeptes wurden Vertreter des

- Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs e. V. (ADFC),
- Allgemeinen Deutschen Automobilclubs e. V. (ADAC),
- Verkehrsclubs Deutschland e. V. (VCD) und
- Citymanagement Dresden

in den Abstimmungsprozess einbezogen. Die fachlich tangierten Ämter der Stadtverwaltung wurden in mehreren Zwischenpräsentationen um Anregungen gebeten. Der Radverkehrsbeauftragte der Landeshauptstadt Dresden wurde kontinuierlich in alle Arbeitsschritte und Abstimmungen einbezogen.

Der ADFC wurde zudem in Arbeitsgesprächen zu den Ergebnissen der einzelnen Arbeitsstufen konsultiert. In seiner ausführlichen Stellungnahme gab der ADFC neben grundsätzlichen, z. T. kritischen Hinweisen zur Methodik, 109 Einzelhinweise. Davon bezogen sich 43 Hinweise auf die Analysesystematik. Hinweise auf Defizite von Strecken und Knoten wurden berücksichtigt. Weitere gewünschte Analyse- und Auswertungskriterien können aus dem bestehenden GIS-System erweitert bzw. ausgewertet werden. Von den 56 Hinweisen und Anregungen bezüglich der Routenkonzeption wurden 30 ganz oder teilweise in das vorliegende Konzept übernommen.

6 Kosten/Finanzierung

Die in der Kostenschätzung entsprechend der Priorität angesetzten Beträge sind als grobe Orientierung zu sehen, sie können durch verschiedene Einflussfaktoren erheblich geringer oder höher ausfallen. So sind beispielsweise durch die Bündelung von Maßnahmen Einsparungen denkbar, aber schon von außen nicht sichtbare problematische Baugrundsituationen können zu erheblichen Verteuerungen führen. Weiterhin ist der tatsächliche Anteil der dem Radverkehr dienenden Kosten für einen komplett umzugestaltenden Bereich in dieser konzeptionellen Phase schwer zu bestimmen. Die Kostenangaben in Anlage 3 sind deshalb als Richtwerte zu verstehen. Die Zusammenfassung der Kosten in den Maßnahmengruppen erlaubt hingegen schon einen summarischen Richtwert, welche Kosten für die einzelnen Umsetzungsstufen (Prioritäten) entstehen.

Des Weiteren können Straßenräume, in denen vor kurzem eine Sanierung unter Einsatz von Fördermitteln durchgeführt wurde, nicht in jedem Falle nachträglich kurzfristig mit den Anforderungen gemäß Routenfunktion gerecht werdenden Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Es muss davon ausgegangen werden, dass der Bestand gegebenenfalls bis zum Ende der Bindefrist der Fördermittel unverändert bleibt. Sie sind zwar in einer der vier Prioritätsgruppen (meist „Priorität 3“) eingeordnet, allerdings sind für zwei von ihnen aufgrund des praktisch (u. a. Problematik der Rückzahlung von Fördermitteln) nicht abschätzbaren Aufwandes keine Kosten einkalkuliert worden.

Die Maßnahmen sind vom Grundsatz her förderfähig. Gemäß der Richtlinie des SMWA für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL-KStB) sind Maßnahmen ab einer förderfähigen Summe von 20.000,00 Euro förderfähig. Dadurch können unter Umständen Maßnahmen wegen „Geringfügigkeit“ nicht gefördert werden. Zu gegebener Zeit wird, jeweils projektkonkret, ein entsprechender Förderantrag gestellt. Insgesamt wurden für die Einzelmaßnahmen innerhalb des 26er-Ringes Kosten von 1.490.150 Euro geschätzt. Sie schlüsseln sich wie folgt auf:

Maßnahmengruppe	Kosten (Euro)	Bemerkung
Kleinmaßnahmen	26.850,00	Finanzierung aus Haushaltsposition „Radwegenetz“ des STA
Priorität 1	596.000,00	Finanzierung aus Stellplatzablöse, Finanzierung innerhalb der jeweiligen komplexen Verkehrsbaumaßnahmen,
Einzelmaßnahmen	163.000,00	
Maßnahmen innerhalb komplexer Verkehrs- baumaßnahmen,	433.000,00	
Priorität 2	683.300,00	Finanzierung nicht gesichert
Priorität 3	184.000,00	Finanzierung nicht gesichert
Gesamt	1.490.150,00	

Die Finanzierung von Kleinmaßnahmen, Maßnahmen der Priorität 1, die nicht im Zusammenhang komplexer Verkehrsbaumaßnahmen umgesetzt werden, kann in den Haushalt 2011/2011 eingeordnet werden können.

Der Planungsstand komplexer Verkehrsbaumaßnahmen, die für das geplante Radroutennetz erhebliche Verbesserungen bedeuten, ist sehr unterschiedlich. Mit dem Beschlusspunkt 3 werden sie, der Priorität 1 gemäß, vorrangig eingeordnet. Allerdings stehen sie unter Finanzierungsvorbehalt.

Für die weiteren Maßnahmen kann derzeit keine Finanzierung dargestellt werden. Die Beschlussfassung des Konzeptes ist jedoch von Bedeutung für die konzeptionelle Klarheit über die Entwicklung der Fahrradinfrastruktur. Schon die kurzfristige Umsetzung der bereits finanziell unteretzter Maßnahmen bringt sichtbare Verbesserungen. Mit dem Beschluss werden zudem die Grundlagen für die Ausweitung der Planungen auf das Stadtgebiet gegeben.

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1 „Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden“ Radverkehrskonzept 26er-Ring
- Anlage 2 Geplantes Radroutennetz
- Anlage 3 Maßnahmen für defizitäre Bereiche entsprechend den Radroutenkriterien

Helma Orosz