



An alle Fraktionen, fraktionslose Stadträte sowie
Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau,
Verkehr und Liegenschaften
des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden

Landeshauptstadt Dresden
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau, Verkehr und Liegenschaften

GZ: (GB 6)

über

Oberbürgermeister
Herrn Dirk Hilbert

Datum: 07.03.2018

Bericht der Radverkehrsverantwortlichen gemäß Beschluss zu A0063/09

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Erfüllung der Beschlusskontrolle zum Antrag A0063/09 vom 18. März 2010 erhalten Sie als Anlage
den Bericht der Radverkehrsverantwortlichen für das Jahr 2017.

Mit freundlichen Grüßen

Raoul Schmidt-Lamontain

Anlage

Bericht Radverkehrsverantwortliche 2017

Vorwort

Mit Beschluss A0063/09 vom 18. März 2010 beauftragte der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden die Oberbürgermeisterin, Frau Helma Orosz, eine Vollzeitstelle für den Fahrradverkehr zu schaffen. Damit wurde ein wichtiger Schritt in der stetigen Förderung des Fahrradverkehrs auch personell untersetzt. Frau Ludwig ist für die Aufgaben seit 2010 tätig.

Die Stelle ist im Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsanlagenplanung, integriert. Damit besteht für die Radverkehrsverantwortliche die Möglichkeit, Planungen vom ersten Schritt an fachkundig zu begleiten. In den vergangenen vier Jahren wurden das Tätigkeitsfeld der Radverkehrsverantwortlichen detailliert strukturiert, Handlungsfelder definiert und sowohl personelle als auch handwerklich weitere Erfahrungen gesammelt. Dresden ist Landeshauptstadt und besitzt ein hohes kulturelles Potenzial sowohl in baulicher als auch in geistiger Hinsicht. Die Aspekte des Denkmalschutzes, der Kulturszene, des Tourismus, der Verkehrsentwicklung, der Wissenschaften u. ä. sind in Dresden von hoher Bedeutung. Eben diese Belange müssen miteinander verwoben bzw. abgewogen werden. Die Förderung des Fahrradverkehrs kann in diesem Kontext nur in Abstimmung mit allen Betroffenen und Beteiligten erfolgen.

Der erste Bericht der Radverkehrsverantwortlichen wurde im März 2013 erstellt und den Mitgliedern des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bau zur Kenntnis gegeben. Hieraus kann die Entwicklung der Radverkehrsförderung abgeleitet und vor einem realen Hintergrund bewertet werden. Ebenso geben der Bericht und dessen Fortschreibung einen Überblick bezüglich der Belange der Bürger und Vereine, welche die Fahrradkultur in Dresden letztendlich beleben und entwickeln.

Tätigkeit

Mit Schaffung und Besetzung der Personalstelle der Radverkehrsverantwortlichen hat der Radverkehr in Dresden ein Gesicht bekommen. Die Bürgerinnen und Bürger sowie alle Interessierten können sich nunmehr ganz gezielt mit ihren Fragen, Anregungen und ihrer Kritik an die Stadt wenden.

Die Radverkehrsverantwortliche Frau Ludwig, ist aber keine Beauftragte im Sinne der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen, der Gleichstellungsbeauftragten bzw. der Integrations- und Ausländerbeauftragten, welche direkt dem Bereich des Oberbürgermeisters zugeordnet sind, sondern in die Struktur des Stadtplanungsamtes eingebunden.

• Kommunikation

Für eine gute Verständigung und den Austausch von Gedanken, Meinungen sowie eine Entwicklung und Realisierung von Ideen und Visionen ist eine grundlegende und allumfassende Kommunikation unerlässlich.

Die Radverkehrsverantwortliche ist erste Ansprechpartnerin bezüglich aller Belange des Radverkehrs. Die Radfahrerinnen und Radfahrer können sich direkt und unkompliziert über die eingerichtete E-Mail-Adresse Fahrradverkehr@dresden.de an sie wenden. Von deren Zugriff aus kann die entsprechende Anfrage verwaltungsintern weitergeleitet bzw. unter Mitwirkung der Fachbereiche beantwortet werden.

Die Beantwortung bzw. Bearbeitung von E-Mails nimmt in etwa ein Fünftel des täglichen Arbeitspensums ein. Oftmals muss auf Anfragen mehr als nur fachlich eingegangen werden. Für viele Dresdnerinnen und Dresdner verknüpfen sich eine Vielzahl von täglichen Problemen und verkehrlichen Unstimmigkeiten zu einer komplexen und sozialen Problemstellung, auf die nicht mit standardisierten Antworten reagiert werden kann. Im Einzelfall gilt es durch persönliche Gespräche, eine langandauernde, schriftliche Korrespondenz zu vermeiden. Dabei zeigt sich, dass die Bürgerinnen und die Bürger den Fahrradverkehr nie losgelöst vom gesamten Verkehrsgeschehen empfinden.

Da es in Dresden keinen gesonderten Ansprechpartner für den Fußgängerverkehr gibt, hat sich gezeigt, dass die Radverkehrsverantwortliche von den zu Fuß gehenden mit deren Belangen konfrontiert wird, welche oftmals mit den Bedürfnissen des Fahrradverkehrs konkurrieren. Hier ist es wichtig, Kenntnisse über die Zusammenhänge der verkehrlichen und städtebaulichen Planungen und Projekte zu vermitteln.

Die Radverkehrsverantwortliche agiert als Einzelperson. Daher muss die Zusammenarbeit mit den Kolleginnen und Kollegen aller betroffenen Fachämter und Abteilungen möglichst reibungsfrei funktionieren. Sie fungiert als Bindeglied zwischen den einzelnen Akteuren. Es ist notwendig, über fundierte Kenntnisse zu verfügen und die einzelnen Zuständigkeiten, deren Ziele, Arbeitsweisen und Handhabungen gut zu kennen. Die Aufgabe der Radverkehrsverantwortlichen ist es nicht, Arbeitsanweisungen zu erteilen bzw. sich vor planenden und ausführenden Fachkräften zu positionieren. Vielmehr stehen das Zusammentragen und der Transfer von Informationen im Zentrum deren Tätigkeit.

Rund um das Fahrrad hat sich in den letzten Jahren aufgrund dessen steigender Popularität ein umfangreicher und auch finanzstarker Wirtschaftsmarkt entwickelt. Es ist mittlerweile ohne Weiteres möglich, in ein Fahrrad ebenso viel zu investieren wie in einen Kleinwagen. Das Fahrrad ist Statussymbol und gilt manchem als Aushängeschild. Auch die Bekleidungsindustrie hat auf diesen wachsenden Markt reagiert und ihre Produktpalette angepasst. Anfragen aus der Wirtschaft werden oft über die Radverkehrsverantwortliche gestellt. Diese sind als Mehrwert für die Stadt Dresden entsprechend zu beantworten und an zuständige Kolleginnen und Kollegen weiterzuleiten. Die Zusammenarbeit bspw. mit Fahrradhändlern führt wiederum zur Schaffung bzw. Stabilisierung der Fahrradkultur. Projekte, welche auf städtischer Ebene nicht realisiert werden, können gegebenenfalls durch private Investoren umgesetzt werden.

- **Verkehrsplanung**

Die Radverkehrsverantwortliche bringt sich aktiv in die konzeptionellen Untersuchungen sowie konkreten Anlagenplanungen ein. Des Weiteren werden durch sie Planungen bezüglich Fahrradabstellanlagen, Markierungen und baulichen Umgestaltungen in Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern und -abteilungen vorangetrieben.

- **Strategien**

Um eine stetige und erfolgreiche Arbeit bezüglich der Radverkehrsförderung zu leisten, ist das Entwickeln und Verfolgen von Strategien auf Grundlage des bestehenden Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus (VEP) unabdingbar. Mit dem Beschluss V0811/10 „Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus“ des Stadtrates vom 24. März 2011 werden die grundsätzlichen Ziele für die zukünftige Verkehrsentwicklung Dresdens formuliert. Die Leitziele lauten darin u. a. „... Sicherstellung einer qualitativ guten Erschließung und Erreichbarkeit durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds innerhalb des gesamten Stadtgebiets ...“ und weiter „... Anstreben einer weiteren Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) ...“. Die grundlegende Strategie ist, mehr Bürgerinnen und Bürger in Dresden und Umland zur stärkeren Fahrradnutzung anzuregen.

Mit Beschluss des Radverkehrskonzeptes für die Landeshauptstadt Dresden V1252/16 am 23. März 2017 durch den Dresdner Stadtrat wurde ein Meilenstein in der Förderung des Radverkehrs gesetzt. Um eine stetige Umsetzung der im Konzept aufgeführten Maßnahmen zu garantieren, wurden im Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften sieben Planstellen geschaffen, die sich sowohl im Straßen- und Tiefbauamt als auch im Stadtplanungsamt wiederfinden. Informationen zum Bearbeitungsstand sind im Themenstadtplan der Landeshauptstadt Dresden zu finden.

Eine positive Öffentlichkeitsarbeit und die damit verbundene Steigerung der Attraktivität des Fahrradverkehrs ist Grundlage für eine wachsende Fahrradgemeinschaft in der Stadt. Im Hinblick auf die demografische Entwicklung von Dresden wird sich der Fahrradverkehr entsprechend anpassen und verändern. Eine stetige Rückkopplung zwischen Bürgern, Entscheidungsträgern und Verwaltung ist ebenfalls grundlegend. Hier sind Kommunikation und Bürgerbeteiligung wichtig. Eine konstante und moderne Öffentlichkeitsarbeit mit den verschiedenen Medien (Print, Internet, Informationsveranstaltungen) muss selbstverständlich sein.

Parallel dazu macht es sich erforderlich, die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Radfahrerinnen als zentrales Thema zu behandeln. Dazu ist es wichtig, diese Verkehrsteilnehmer als gleichberechtigt anzuerkennen und zu fördern.

Für die Fahrradfahrenden ist es wichtig, sich ebenfalls an die Verkehrsregeln zu halten. Mit unbedachtem und verkehrswidrigem Verhalten gefährden einzelne sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer.

Ziele

Die für die Radverkehrsförderung bedeutenden Ziele finden sich in den Themen Verkehr, Netzwerke und Öffentlichkeitsarbeit. Das ausgewogene Zusammenspiel führt zu einer stabilen Radverkehrsförderung.

• Verkehrsplanerische Ziele für den Radverkehr

Um den gestiegenen Bedarfen der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer in verkehrlicher Hinsicht gerecht zu werden, muss und wird bereits in der Vorplanung von Verkehrsbaumaßnahmen der Radverkehr gleichberechtigt beachtet.

Verkehrliche Ziele der Radverkehrsförderung in Dresden sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrende sowie des subjektiven Sicherheitsempfindens aller Verkehrsteilnehmer und die Schließung von Lücken in der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur. Jeder Planungsprozess beinhaltet eine Abwägung zwischen den Bedarfen aller Verkehrsteilnehmer und mündet zumeist in einer Kompromissvariante.

In den vergangenen Jahren wurden die nationalen Regelwerke in Bezug auf das kontinuierliche Wachstum des Fahrradverkehrs ergänzt und angepasst. Die Umsetzung der verkehrsplanerischen Ziele orientiert sich an diesen Regelwerken sowie an den städtischen Strategien und Konzepten.

Besonderes Augenmerk wird auf die Komplementierung und den Ausbau des links- und rechtsseitigen Elberad- und -wanderweges gelegt. Die Bedeutung des Elberad- und Elbewanderweges ist sowohl im Tourismus als auch im Alltagsverkehr zu verankern. Die erforderlichen Verknüpfungen zum städtischen Radverkehrsnetz müssen mit den Belangen des Naturschutzes, des Hochwasserschutzes und des Denkmalschutzes abgestimmt werden.

• Verkehrssicherheit

Wie in den Strategien und auch in den Zielen zur Radverkehrsförderung benannt, ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und deren subjektives Sicherheitsempfinden im täglichen Verkehrsfluss ein wichtiges Ziel. Da dem Fahrradverkehr in den vergangenen Jahren nicht die Aufmerksamkeit zuteil wurde, welche ihm eigentlich gebührt, hat sich bei einigen Fahrradfahrern und Fahrradfahrerinnen ein „unkonventionelles“ Verkehrsverhalten entwickelt. Dies führt dazu, dass Radfahrende teilweise regelwidrig agieren. Die Erkenntnis, dass regelkonformes Verkehrsverhalten zu einem gleichberechtigten Anerkennen der Bedarfe im Straßenverkehr führt, muss durch eine gezielte und starke Öffentlichkeitsarbeit gestärkt werden. In Zusammenarbeit mit der Polizeidirektion Dresden werden hier verstärkt Anstrengungen unternommen und öffentlichkeitswirksame Aktionen geplant.

Ebenso wie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer ihr Verkehrsverhalten anpassen, müssen sich auch die anderen Verkehrsteilnehmer auf geänderte Situationen im Verkehrsraum einstellen. Der Radverkehrsanteil hat sich in den letzten fünf Jahren spürbar erhöht. Bereits zwischen 2003 und 2008 lässt sich eine deutliche Tendenz nach oben erkennen. So betrug der Radverkehrsanteil laut „System repräsentativer Verkehrserhebung - SrV“ im Jahr 2013 zwölf Prozent. Laut Aussagen der Polizeidirektion Dresden steigen die Unfallzahlen mit Fahrradfahrerbeteiligung jedoch an, was vorrangig auf die steigenden Nutzerzahlen zurückzuführen ist.

Grundlegendes Ziel ist es, den Fahrradverkehr aus dem Seitenraum heraus auf die Fahrbahn zu bringen. Radfahrende werden dadurch vom motorisierten Verkehr deutlicher wahrgenommen und besonders vom abbiegenden Kfz-Verkehr nicht übersehen. Oft wurden die Fahrradfahrenden auf Gehwegniveau seitlich der Straße geführt. Besonders an Grundstückseinfahrten oder einmündenden Straßen kommt es dann häufig zu Kollisionen. Auch die Konflikte zwischen zu Fuß gehenden und Radfahrerinnen und Radfahrern nahmen in den letzten Jahren zu. Erhöhte Geschwindigkeiten bei Fahrradfahrenden gefährdeten Fußgänger auf vermeintlich sicheren Gehwegen. Durch zunehmende Zahlen von antriebsunterstützten Fahrrädern nimmt die Gefahr von Verletzungen bei Kollisionen zwischen diesen Verkehrsteilnehmern ebenfalls stark zu.

Für viele Rad fahrende Verkehrsteilnehmer schwindet jedoch das subjektive Sicherheitsempfinden, wenn sie auf der Fahrbahn zusammen mit dem motorisierten Verkehr fahren sollen. Sie nutzen den vermeintlich sicheren Gehweg in der Annahme, dort auf Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmern nicht besonders achten zu müssen. Eine Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens beim Radfahren auf der Fahrbahn kann durch Aufklärungsarbeit erreicht werden, welche sich sowohl in einer wirksamen Öffentlichkeitsarbeit der Radverkehrsverantwortlichen als auch in der Zusammenarbeit mit der Polizeidirektion Dresden äußert. Die Grundlage für eine sichere Führung aller Verkehrsteilnehmer ist aber eine möglichst regelgerechte Infrastruktur. Die Anordnung von Radfahrstreifen sowie der Bau von Radwegen können nicht losgelöst voneinander erfolgen und müssen immer im Zusammenhang mit dem Verkehrsnetz im Allgemeinen und den Belangen aller Verkehrsteilnehmer erfolgen. Interaktionen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten können nicht unterbunden werden.

- **Netzwerke**

Der Radverkehr zählt zu den nachhaltigen Verkehrsarten und wird über die regionalen und nationalen Grenzen hinaus von der europäischen Union gefördert. Viele deutsche Städte haben Fahrradbeauftragte oder Teams speziell für den Fahrradverkehr eingerichtet. Um sich mit anderen Städten und deren Radverkehrsbeauftragten zu verständigen, Erfahrungen auszutauschen und Lösungsansätze zu diskutieren, ist die Bildung von Netzwerken notwendig. Auf regionaler Ebene hat die Stadt Leipzig die Mitteldeutsche Radverkehrskonferenz ins Leben gerufen. Der Freistaat Sachsen hat im Jahr 2016 die Landesarbeitsgruppe Radverkehr gegründet, welche ähnlich der Arbeitsgruppen fahrradfreundliche Städte (AGfS) in anderen Bundesländern agiert. In diesem Gremium sind sowohl die sächsischen Kommunen und Gemeinden, als auch der ADFC Sachsen involviert.

Die Arbeit in nationalen Netzwerken findet bspw. in den Seminaren und Tagungen des Difu (Deutsches Institut für Urbanistik) statt. Im Rahmen der Fahrradakademie - www.fahrradakademie.de - werden für die Fachplaner entsprechende Weiterbildungen und Informationsveranstaltungen angeboten. Zusätzlich zu den einzelnen Vorträgen findet anlässlich dieser Treffen ein reger Austausch zwischen den Teilnehmern über Projekte oder Erfolge in der Förderung des Radverkehrs statt.

Ein internationaler Erfahrungsaustausch erfolgte bis März 2014 über das europäische Förderprojekt Central MeetBike.

- **Öffentlichkeitsarbeit**

Im öffentlichen Erscheinungsbild muss der Fahrradverkehr stärker an Bedeutung gewinnen. Mit nichtinvestiven Maßnahmen, wie Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheitsarbeit und Stadtmarketing kann eine ganz gezielt eingesetzte Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Fahrradverkehrs beitragen. Gut durchdachte Kampagnen können mit geringem finanziellen Aufwand einen großen Erfolg erzielen, da die Entscheidung, das Verkehrsmittel für den alltäglichen Weg zu wechseln, vom Nutzer emotional getroffen wird.

Die Vorteile, welche mit dem Fahrradfahren verbunden sind, müssen noch deutlicher herausgestellt werden. Um den Fahrradverkehr zu fördern, muss er attraktiv für die Dresdner und Dresdnerinnen sein. Dabei sollte jedoch in verschiedene Zielgruppen unterschieden werden. Denn Radfahrer ist nicht gleich Radfahrer. Je nach Kampagne können Stimmungen gelenkt und Zielgruppen, Stadtteilbewohner oder soziale Gruppen angesprochen werden. Eine allgemeine Rundum-Wohlfühlwerbung, welche auf jeden Fahrradfahrenden passt, gibt es nicht. Wichtig ist, sich vor einer Kampagne zu überlegen, welches Ziel man erreichen möchte und wen man anspricht. Der personelle Aufwand ist hierbei viel höher, die Vorarbeit größer. Die öffentliche Förderung des Fahrradverkehrs muss an die anvisierte Zielgruppe angepasst werden.

Rückblick – 2017

Um die Ziele zu erreichen und die Förderung weiter voranzutreiben, konnten im Jahr 2017 verschiedene Projekte realisiert werden.

- **SZ-Fahrradfest 2017**

Die Landeshauptstadt Dresden war durch die Initiative der Radverkehrsverantwortlichen und weiteren Mitstreitern wie in den zurückliegenden Jahren wieder mit einem eigenen Stand bei dem Fahrradfest der Sächsischen Zeitung vertreten. Organisiert wird das SZ-Fahrradfest durch das Dresdner Druck- und Verlagshaus. Damit war die Stadt für die fahrradinteressierten Bürgerinnen und Bürger sowie auch für eine Vielzahl von Touristen und Bewohnern aus dem Umland zum Meinungsaustausch präsent.

Auch im Jahr 2017 wurde die Teilnahme am SZ-Fahrradfest ein Erfolg. Neben angeregten Diskussionen über die Radverkehrsinfrastruktur in Dresden konnten wieder eine Vielzahl an Informationsmaterial und kleinen Giveaways an die Radelnden gegeben werden. Es zeigt sich, dass die Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel und auch als Sportgerät in der Freizeit an Bedeutung gewonnen hat.

Im Rahmen des SZ-Fahrradfestes wurde wieder für das zeitgleich stattfindende Stadtradeln geworben.

- **Stadtradeln 2017 - Aktion Klimabündnis**

Seit 2011 beteiligt sich die Landeshauptstadt Dresden an der bundesweiten Aktion „Stadtradeln“. Für jeweils drei Wochen wurden die Fahrradkilometer aller teilnehmenden Dresdner Radfahrerinnen und Radfahrer online „gesammelt“.

Wie in den Jahren zuvor belegte Dresden auch im Jahr 2017 einen vorderen Platz in der Kategorie „Fahrradaktivste Kommune“. Die Dresdnerinnen und Dresdner legten insgesamt 777 005 Radelkilometer zurück und sparten dabei 110 335 kg CO₂ im Vergleich zur Nutzung eines Kraftfahrzeuges ein.

Die Aktion Stadtradeln wird seit 2008 veranstaltet und ist eine bundesweite Kampagne des Klima-Bündnisses. Das „Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder e.V.“ ist ein europäisches Netzwerk von Städten, Gemeinden und Landkreisen, die sich verpflichtet haben, das Weltklima zu schützen. Die Mitgliedskommunen setzen sich für die Reduktion der Treibhausgas-Emissionen vor Ort ein.

- **Förderprojekte im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes**

Die Technische Universität Dresden wurde im 1. Projektauftrag Nationaler Radverkehrsplan 2020 mit einem innovativen Forschungsprojekt ausgewählt, bei welchem Dresden als Pilotstadt fungiert.

- Der Titel des Projektes lautet: „Kostengünstige, partizipative Erfassung von Qualitätskenngrößen des Radverkehrs mittels Smartphone-Applikationen“. Ziel ist es, eine Radverkehrsmengenkarte zu entwickeln, um bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen sinnvoll und gezielt einsetzen zu können.

Die TU Dresden beschreibt das Förderprojekt wie folgt:

Derzeit ist die Erfassung der Qualitätskenngrößen des Radverkehrs wie etwa die Qualität des Verkehrsablaufs nur mit großem Aufwand möglich. Projektziel ist deshalb die Entwicklung eines kostengünstigen Verfahrens zur Bewertung der Qualität ganzer Radverkehrsnetze mit durch Smartphone-Applikationen generierten Daten. Das Verfahren ist innovativ, da es erstmals auf objektiven Sensordaten (z. B. den erfassten Reisezeiten) beruht und einen großen Anteil der Fahrradfahrenden aktiv einbindet.

Das Projekt wurde 2017 abgeschlossen und das Folgeprojekt „MOVEBIS - Mobilgeräte gestützter Ansatz zur Verbesserung der Bikeability in Städten“ (Movebis) gestartet.

Die Landeshauptstadt Dresden nimmt als Pilotkommune teil. Als Ergebnis wurde eine statische Verkehrsmengenkarte entwickelt, welche in Jahresscheiben oder größer aktualisiert werden kann. Dafür kann die TU Dresden beauftragt werden. Die Karte ist im Cardio-Informationssystem für die Planer einsehbar.

- Weiterhin startete das Projekt „Bike Now“. Ziel dabei ist es nachzuweisen, dass mit der Applikation BikeNow die Reisezeit von Radfahrenden verringert und der Fahrkomfort gesteigert werden kann. Durch die Nutzung der App soll eine Art telematischer Radschnellweg entstehen. Weiter sollen mit dem Projekt Floating Bike Daten erhoben werden, auf deren Basis unter anderem Qualitätskriterien für den Radverkehr untersucht werden. Langfristig soll die Übertragung dieses Ansatzes auch auf andere Städte erfolgen. Es soll der Radverkehr in das Dresdner Verkehrsmanagementsystem VAMOS eingebunden und damit eine Möglichkeit geschaffen werden, den Radverkehr auf kostengünstige Weise nachhaltig zu fördern.

Auch hier ist die Landeshauptstadt Dresden Pilotkommune. Derzeit funktioniert das System auf der Nord-Süd-Verbindung zwischen Albertplatz und der Technischen Universität Dresden.

- Die Universität Erfurt wurde ebenfalls beim 1. Projektauftrag Nationaler Radverkehrsplan berücksichtigt. Die Landeshauptstadt Dresden beteiligt sich als Beispielkommune. Der Titel des Projektes lautet: „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt – Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr.“ Die Universität Erfurt beschreibt das Förderprojekt wie folgt: Die Innenstadtbereiche werden zunehmend dem Fußverkehr zurückgegeben und der motorisierte Verkehr nur noch zur Anlieferung zugelassen. Die gesteigerte Attraktivität führt zu einer höheren Fußverkehrsfrequenz. Für den Radverkehr muss daher nach Lösungen gesucht werden, wie die Zugänge zu Innenstädten erhalten und Konflikte minimiert werden können (KROHN, PRO VELO CH). Der Existenz von Regelwerken und Empfehlungen (z.B. FGSV, PRO VELO CH, ADFC 2002) zum Trotz ist das Befahren von Fußgängerzonen ein nach wie vor stark konfliktbeladenes Thema. Dies gilt insbesondere für Städte mit großflächigen Fußverkehrszonen sowie hohem Fuß- und Radverkehrsdruck bei gleichzeitiger baulicher Enge. Hier ist eine „Erreichbarkeit der Ziele mit kurzen Fußwegen“ (FGSV, Kap. 8.1) für Radfahrer, die ihr Rad schieben müssen, nicht mehr gegeben. Unabhängig von der baulichen Gestaltung und den bestehenden Regelungen (vollständige oder nur teilweise Öffnung) bestehen nach

wie vor Probleme bezüglich der gegenseitigen Rücksichtnahme und Einhaltung der bestehenden Regelungen insbesondere vonseiten der Radfahrenden.

Das Projekt wurde 2017 abgeschlossen und ein entsprechender Leitfaden erstellt.

- **Zusammenarbeit mit der Polizeidirektion Dresden**

Eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit und das Auftreten bei Veranstaltungen, wie dem SZ-Fahrradfest, sind sogenannte Basisarbeiten für die Erhöhung der Radverkehrsakzeptanz im Verkehr und Erhöhung der Verkehrssicherheit im Allgemeinen.

- **Mitarbeit im Mobilitätsteam der Landeshauptstadt Dresden**

Seit 2010 ist die Radverkehrsverantwortliche ständiges Mitglied des Mobilitätsteams der Landeshauptstadt Dresden. In der Arbeitsgruppe sind Mitarbeiter aus dem Umweltamt, dem Stadtplanungsamt, dem Straßen- und Tiefbauamt und der Dresdner Verkehrsbetriebe AG vertreten. Ziel ist es, ein betriebliches Mobilitätsmanagement für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen anzubieten und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, u. a. Radverkehr, zu fördern.

Im Jahr 2017 wurde die Kampagne „Multimobil – Für Dich. Für Dresden.“ umgesetzt. Darin wird für das Umsteigen vom eigenen Kfz auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) geworben.

- **Errichtung von Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet Dresden**

Im Rahmen von Einzelbaumaßnahmen wurden auch in 2017 an einer Anzahl von Standorten im Stadtgebiet Fahrradabstellanlagen errichtet.

| | |
|--|----------|
| Dr.-Külz-Ring | 7 Stück |
| Bautzner Str. / Hoyerswerdaer Straße | 4 Stück |
| Tharandter Straße | 8 Stück |
| Canalettostr. / Wintergartenstraße | 8 Stück |
| Schützengasse | 6 Stück |
| Hechtsstraße / Bischofsplatz | 26 Stück |
| Carusufer/Löwenstraße Teil 1 | 13 Stück |
| Fährplatz Loschwitz | 17 Stück |
| Schneebergstraße | 4 Stück |
| Carusufer/Löwenstraße Teil 2 | 6 Stück |
| Leipziger Vorstadt (Friedensstraße) Teil 1 | 19 Stück |
| Kulturpalast | 25 Stück |
| Marienbrücke | 17 Stück |

Des Weiteren wird durch den Baulastträger angeboten, Fahrradabstellanlagen vor einem Geschäft oder Mehrfamilienhaus zu beantragen. Die Umsetzung und Wartung erfolgt dann durch das Straßen- und Tiefbauamt. Die Kosten für die Errichtung trägt jeweils der Antragsteller. Ein ähnliches Verfahren wird bereits in der Stadt Leipzig sehr erfolgreich angewandt. Nach dem „Leipziger Modell“ wurden folgende Fahrradabstellanlagen beantragt und realisiert:

| | |
|------------------------|---------|
| Zur neuen Brücke 4a | 4 Stück |
| Holbeinstr. 106 | 4 Stück |
| Kötzschenbroder Str. 1 | 9 Stück |
| Bonhoefferplatz 23 | 2 Stück |
| Wormser Straße 69 | 2 Stück |
| Wormser Straße 22 | 3 Stück |

Insgesamt steigt die Anzahl von öffentlichen Fahrradabstellanlagen auf 3512 Stück an 227 Standorten.

Aktuell plant die Stadt die Errichtung eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof Dresden. Dazu wurden bereits Gespräche mit dem Sächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr geführt, um die Möglichkeiten der Förderung durch den Freistaat Sachsen zu prüfen. Durch die KNERER und LANG Architekten GmbH wurde ein im Kontext zum geplanten Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) stehendes Fahrradparkhaus entworfen.

Das Fahrradparkhaus ist so angeordnet, dass eine platzartige Aufweitung hin zum Geplanten Geschäftshaus und zum Wiener Platz entsteht. Der ZOB schließt sich in geringem Abstand an das Fahrradparkhaus an.

Der Entwurf sieht ein 3-geschossiges Gebäude vor. Im Erdgeschoss sollen verschiedene Service rund ums Fahrradfahren angeboten werden. Neben den sanitären Anlagen und den Schließboxen sollen eine Fahrradwerkstatt, ein kleines Bistro und ein Informationsschalter für Touristen integriert werden. Ein Fahrradverleih soll das Serviceangebot abschließend ergänzen. Das Erdgeschoss wird beheizt, sodass es in den Wintermonaten auch dem Aufenthalt dient. Das reine Fahrradparken wird auf den oberen zwei Etagen erfolgen. Die Erschließung erfolgt über Schieberampen bzw. Lastenaufzüge. Die Gebäudehülle ist in den Parketagen luft- und lichtdurchlässig.

Ein notwendiger Antrag beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) zur Aufnahme in das Landesinvestitionsprogramm (LIP) erfolgte. Bei Zustimmung kann ein entsprechender Förderantrag gestellt werden. Derzeit erfolgen mit dem LASuV detaillierte Abstimmungen, welche Teile förderfähig sind. Zusätzlich sollen auch Planungsleistungen gefördert werden.

- **Machbarkeitsstudie „Beidseitige Anbindung der Marienbrücke an den Elberad- und Elbewanderweg (ERW)“ im Rahmen eines ERFE-Förderprojektes**

Aufgabe des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (ERFE) ist es, durch die Beseitigung von Ungleichheiten zwischen den verschiedenen Regionen den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt in der Europäischen Union zu stärken. In diesem Zusammenhang wird das nord-westliche Gebiet von Dresden in Bezug auf die Infrastruktur durch die europäische Union gefördert.

Die Anbindung des ERW an die städtischen Brücken besitzt eine hohe Priorität. Da in allen elbnahen Bereichen naturschutzfachliche Belange zu berücksichtigen sind und auch im historischen Stadtkern von Dresden der Denkmalschutz eine bedeutende Rolle spielt, muss durch eine Machbarkeitsstudie abgeklärt werden, in welcher Art und Weise eine Anbindung der Brücken an den ERW erfolgen kann.

Ein Ergebnis der Studie zur beidseitigen Anbindung der Marienbrücke an den ERW wird Anfang 2. Quartal 2018 vorliegen. Dieses wird auch der Öffentlichkeit zugänglich sein.