

Anlage 4 Ziele und Aufgaben der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden

Förderung des Fußverkehrs definiert sich über

- A) die Qualität des Netzes,
- B) die Qualität der (Verkehrs-)anlagen,
- C) die Verkehrssicherheit.

Unter Einbeziehung der bislang vorliegenden Beschlüsse und Konzepte, den Zielen der Fußverkehrsstrategie und bekannten Defiziten im Stadtgebiet wurden die nachfolgend benannten Ziele und Aufgaben für die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden herausgearbeitet.

Die aufgeführten Punkte haben zum Teil erhebliche Auswirkungen auf den Finanz- und Personalbedarf der beteiligten Fachämter, insbesondere der Fachämter mit Baulastträgerschaft (derzeit das Straßen- und Tiefbauamt, das Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft sowie das Umweltamt) und für das Amt für Stadtplanung und Mobilität. Die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie ist ohne finanzielle Mehrausstattung und zusätzliche Personalbereitstellung nicht im dargestellten Umfang umsetzbar.

Die Spalten „schon berücksichtigt“, „in Bearbeitung“, „noch nicht berücksichtigt“ liefern neben dem Hinweis auf Anpassungen im Verwaltungshandeln auch eine grobe Einschätzung, ob zusätzliche Ressourcen erforderlich ist. Klammersetzung (X) bedeutet eine teilweise Berücksichtigung.

A.4.1 Ziele und Aufgaben zur Sicherstellung der Qualität des Netzes

Ziel	Kurzbeschreibung	berücksichtigt	in Bearbeitung	noch nicht berücksichtigt	Umsetzungszeitraum
A01.	Das Fußverkehrsnetz definiert sich aus Wegeverbindungen für den Alltags- <u>und</u> Freizeitverkehr.	(X)		X	-
A02.	Die Landeshauptstadt sieht sich in der Verantwortung, wichtige vorhandene Wegeverbindungen zur Nutzung durch die Allgemeinheit zu sichern. Wanderwege, wichtige Wege in freier Landschaft sowie bedeutende Wege innerhalb von (bislang) nicht abgesperrten Wohnanlagen* werden dabei grundsätzlich berücksichtigt. *Letztere i.d.R., wenn kurze Wege zu Haltestellen, Schulen, Kindergärten und Spielplätzen betroffen sind.		(X)	X	bis 12/2022 für Überleitungen sonst laufend, bei Bedarf
A03.	Für Fälle, bei denen eine öffentliche Widmung nicht möglich ist, wird eine Sicherung über vertragliche Vereinbarungen möglichst mit eingetragener Dienstbarkeit in das Grundbuch angestrebt. Ggf. sind Ankäufe der betreffenden Flurstücke zu prüfen.		(X)	X	noch zu ermitteln
A04.	In Kleingartenanlagen sollen Wege, die wichtige Verbindungsfunktionen erfüllen, vom Grundsatz her für die öffentliche Nutzung verfügbar sein. Evtl. erforderliche zeitliche/saisonale Einschränkungen sind im Einzelfall abzustimmen. Der Bedarf für den Fußverkehr ist dabei zu berücksichtigen.		(X)	X	noch zu ermitteln
A05.	Innerhalb bebauter Bereiche wird ein engmaschiges öffentliches Fußwegenetz mit einem Rastermaß von 150 bis 200 m als Zielstellung bei allen Planrechtsverfahren zu Grunde gelegt. Außerhalb bebauter Gebiete wird geprüft, dass für alle Wegereaktionen sowie für Zwecke der Erholung und Freizeitgestaltung öffentliche Wege vorhanden sind.		(X)	X	laufend
A06.	Bei erkennbaren Netzlücken werden Lückenschlüsse bei Planrechtsverfahren berücksichtigt.		(X)	X	laufend
A07.	Innerhalb bebauter Gebiete wird das Ziel verfolgt, dass alle Straßen über beidseitig angebaute Geh-		X		laufend

Ziel	Kurzbeschreibung	berücksichtigt	in Bearbeitung	noch nicht berücksichtigt	Umsetzungszeitraum
	wege verfügen. Ausnahmen sind Mischverkehrsflächen und Straßen, an denen über eine längere Strecke einseitig keine Nutzungen und abgehenden Wege vorhanden sind. Außerhalb bebauter Gebiete (an Außerortsstraßen) werden abgesetzte Gehwege bei erkanntem Bedarf errichtet.				
A08.	Für die Umsetzung der Ziele A02. bis A07. erarbeitet die Stadtverwaltung ein Konzept für die rechtliche Sicherung von Wegen und die Schließung von Netzlücken.		X		
A09.	Zielstellung der Landeshauptstadt Dresden ist es, die Maßnahmen der Priorität 1 und 2 des Fußverkehrskonzeptes innerhalb von zehn Jahren abzuarbeiten und Maßnahmen der Priorität 3 nach Erfordernis einzuordnen.				ab Bereitstellung der Ressourcen zehn Jahre
A10.	Die Fachkonzepte für die Anlage neuer Gehwege und Querungsstellen sind alle fünf Jahre fortzuschreiben, um strukturelle Veränderungen zu berücksichtigen.			X	alle fünf Jahre

A.4.2 Ziele und Aufgaben zur Sicherstellung Qualität der (Verkehrs-)Anlagen

Ziel	Kurzbeschreibung	berücksichtigt	in Bearbeitung	noch nicht berücksichtigt	Umsetzungszeitraum
Allgemeine Qualitätsziele und Finanzierung					
B01.	<p>Die Qualität der Anlagen des Fußverkehrs definiert sich über</p> <ul style="list-style-type: none"> • den Wegezustand, • die Barrierefreiheit, • ausreichend Platz/angemessene Breite, • die Aufenthaltsqualität, • die soziale Sicherheit und • die Ausstattung (wie Beleuchtung, Sitzmöblierung, Beschilderung und Orientierung), • die Berücksichtigung der Fußverkehrsbelange bei signalisierten und nicht signalisierten Querungsstellen, • Berücksichtigung der Fußverkehrsbelange bei der Genehmigung von Sondernutzungen, • Berücksichtigung des Fußverkehrs beim Winterdienst. <p>Wege für den Alltagsverkehr und Wege, die maßgeblich dem Freizeitverkehr dienen, haben unterschiedliche Anforderungen. In Stadtbereichen mit großer Bebauungsdichte und Nutzungsintensität sind die Anforderungen höher als in anderen Stadtbereichen.</p>	(X)		(X)	-
B02.	<p>Jede aktuelle Planung wird unter der Maßgabe betrachtet, welche Verbesserungen für den Fußverkehr erzielt werden.</p> <p>Maßstab sind die Anforderungen des Regelwerks, städtebauliche Belange und innerhalb bebauter Gebiete insbesondere die Empfehlungen für die Anlagen des Fußverkehrs (EFA) sowie die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA, künftig EBVA).</p> <p>In beengten Straßenräumen bedarf es einer Gesamtabwägung.</p>		(X)	(X)	laufend

Ziel	Kurzbeschreibung	berücksichtigt	in Bearbeitung	noch nicht berücksichtigt	Umsetzungszeitraum
B03.	Die Regelwerke nach B02. werden ergänzt um Dresden-spezifische Anforderungen in den Technischen Regelwerken für Straßen- und Brückenarbeiten (TR Stra) und dem Gestaltungshandbuch in der jeweils aktuellen Fassung.	X			-
B04.	Für anbaufreie Wege, Wege außerhalb bebauter Gebiete und reine Freizeitwege werden seitens der Landeshauptstadt Dresden dort, wo noch nicht vorhanden, eigene Standards erarbeitet, die sich je nach Wegebedeutung auch an geringstmöglichen Verkehrssicherungsaufgaben bis hin zu Sperrungen bei Schnee und Glätte orientieren können.			X	Noch zu klären
B05.	Für anbaufreie Wege, Wege außerhalb bebauter Gebiete und reine Freizeitwege werden die Zuständigkeiten für allen Bauherren und Verkehrssicherungspflichtaufgaben klar abgegrenzt und eindeutig den Fachämtern zugeordnet. Eventueller Stellenmehrbedarf und der ggf. zusätzliche Finanzbedarf wird ermittelt.			X	Noch zu klären
B06.	Im Rahmen von Erweiterungs- und Neubaumaßnahmen von Schulen und Kindertagesstätten sind frühzeitig Erschließungskonzepte zu erarbeiten.		(X)	(X)	laufend
Instandhaltung der Fußverkehrsinfrastruktur					
B11.	Amt 66 ermittelt den jährlichen Aufwand an Instandhaltungskosten über eine-alle 5 Jahre durchgeführte Straßenzustandserfassung.		X		alle fünf Jahre
B12.	Im Zuge der Aufgabenabgrenzungsrichtlinie werden die Stadtbezirke und Ortschaften bei der Priorisierung von Maßnahmen auf mitbestimmungswürdigen Straßen(-abschnitten), Wegen und Plätzen zum Um- und Ausbau sowie der Instandsetzung und Unterhaltung einbezogen. Mitbestimmungswürdige Straßen(-abschnitte), Wege und Plätze besitzen keine über den Stadtbezirk bzw. die Ortschaft hinausgehende Bedeutung. Eine Liste bzw. Karte dieser Straßen liegt den Verwaltungsstellen der Stadtbezirke und Ortsämter vor. Die	X	X		laufend

Ziel	Kurzbeschreibung	berücksichtigt	in Bearbeitung	noch nicht berücksichtigt	Umsetzungszeitraum
	Maßnahmen werden einmal jährlich im Stadtbezirksbeirat bzw. Ortschaftsrat vorgestellt.				
Maßnahmen im Zuge von Baumpflanzungen					
B21.	Straßenbaumpflanzungen erhöhen die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur und die Aufenthaltsqualität.	X			-
B22.	Möglichkeiten für Neupflanzungen innerhalb der vorhandenen Gehwege sind im Stadtgebiet nahezu ausgeschöpft. Für weitere Neupflanzungen wird daher verstärkt nach Lösungen mit Veränderungen im Straßenquerschnitt und/oder mit Einordnung von Baumpflanzungen im Parkstreifen gesucht. Zur Bündelung von finanziellen und personellen Ressourcen werden Straßen mit hohem Instandhaltungsbedarf und/oder anstehenden größeren Leitungsbauarbeiten vordringlich betrachtet.			X	ab Bereitstellung der Ressourcen: laufend
B23.	An Straßen mit vorhandenen Straßenbäumen und zu geringen Gehwegbreiten wird vor weiteren Nachpflanzungen geprüft, ob mit verändertem Straßenquerschnitt langfristig bessere Verkehrraumgestaltungen umsetzbar sind bzw. mit welchen alternativen Maßnahmen die Grundanforderungen des Fußverkehrs Schritt für Schritt umgesetzt werden können.			X	laufend
Aufenthaltsqualität, öffentliche Straßen als Kommunikationsfläche und Sondernutzungen					
B31.	Sondernutzungen, insbesondere Außengastronomie, Warenauslagen und kulturelle Angebote sowie Kunstinstallationen, erhöhen den Erlebniswert, die soziale Sicherheit und die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes und fördern den Fußverkehr.	(X)			-
B32.	Bei Verkehrsanlagenplanungen werden, in Abhängigkeit von den anliegenden Nutzungen/Nutzungspotentialen, angemessene/regelkonforme Breitenzuschläge berücksichtigt, um Sondernutzungen zu ermöglichen.	(X)		X	laufend

Ziel	Kurzbeschreibung	berücksichtigt	in Bearbeitung	noch nicht berücksichtigt	Umsetzungszeitraum
B33.	Sondernutzungen dürfen die Qualität des Fußverkehrs nicht einschränken. Insbesondere sind regelkonforme verbleibende Verkehrsräume für den Fußverkehr zu berücksichtigen. Die Sondernutzungssatzung ist dementsprechend zu überprüfen und ggf. fortzuschreiben.			X	
B34.	Für besonders konfliktbelastete Bereiche, wie die Äußere Neustadt, sind speziell angepasste Lösungen zu erarbeiten. Geprüft werden sollen Verbesserungen beispielsweise durch: <ul style="list-style-type: none"> • unterschiedliche Handhabung der Sondernutzungen im Tagesverlauf, • den Einbezug von Stellplätzen und weiteren Straßenräumen, • Maßnahmen der Verkehrsraumgestaltung, • Maßnahmen der Verkehrsorganisation. 	(X)		(X)	

Winterdienst					
B41.	Bei Schnellfall zügig freigeräumte und bei Glätte ausreichend abgestumpfte Gehwege sind die wesentliche Voraussetzung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Verpflichtung zum Freihalten der Gehwege obliegt im Regelfall den Grundstücksanliegern.	X			-
B42.	Zusätzlich zur jährlichen Presseinformation zum Winterdienst erfolgen anlassbezogen, d. h. bei Ankündigung bzw. beim Beginn von entsprechenden Wetterbedingungen, Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit. Dabei wird auf die Verpflichtung zum Winterdienst hingewiesen und über die Art und Weise sowie über mögliche Sanktionen aufgeklärt.		(X)	X	ab 2022
B43.	Zur Durchsetzung der Anliegerpflichten wird die Kontrollintensität erhöht. Dabei wird die Freihaltung der Querungsstellen und Haltestellenbereiche angemessen berücksichtigt.			X	

Baustellen					
B51.	Baustellen mit Verkehrseinschränkungen im Straßenraum sind ein unvermeidbares Erfordernis. Grundsätzlich wird eine barrierefreie Verkehrsführung für den Fußverkehr bei Baumaßnahmen angestrebt. Kann diese Verkehrsführung nicht unmittelbar im Baustellenbereich eingerichtet werden, sind Umleitungen so rechtzeitig und eindeutig zu kennzeichnen, dass vermeidbare Umwege ausgeschlossen werden.	X		(X)	-
B52.	Lösungen für temporäre barrierefreie Wegeführungen sind in der TR Stra enthalten.	X			-
B53.	Über Verkehrseinschränkung und damit zusammenhängende mögliche Einschränkungen für den Fußverkehr oder die Barrierefreiheit wird bei umfangreicheren Baumaßnahmen im Themenstadtplan informiert.	X			
Möblierung/Ausstattung					
B61.	Für mobilitätseingeschränkte Menschen sind Sitzbänke u. U. essenziell um zu Fuß mobil zu bleiben. Sitzbänke sind daher auch ein Bestandteil der Fußverkehrsinfrastruktur. Das Bankkonzeptes der Landeshauptstadt Dresden wird mit dem Ziel, schrittweise im gesamten Stadtgebiet ein Grundangebot nutzbarer Sitzgelegenheiten zu schaffen, ausgeweitet und umgesetzt.	X			laufend
Querungsstellen/Signalisierung					
B71.	Im Straßennetz sollen nach dem Regelwerk verkehrssichere Querungsstellen* für Zu Fuß Gehende insbesondere vorgesehen werden: <ul style="list-style-type: none"> • an punktuell besonderen Quellen und Zielen im Fußgängerverkehr (z. B. Schulen, Kindertageseinrichtungen), • an Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten des ÖPNV, • an wichtigen Gehwegeverbindungen quer zu kreuzenden Straßen und • bei sonstigem vorhandenen (auch linienhaften) Querungsbedarf infolge der Randnutzung von Straßen. 	X		X	laufend bei aktuellen Planungen

	<p>Städtebauliche Belange sind zu berücksichtigen. Umwege zum Erreichen der Querungsstellen sind so gering wie möglich zu gestalten.</p> <p>* Die konkrete Art der Querungsstelle richtet sich nach den ortskonkreten Bedingungen und dem Regelwerk.</p>				
B 72.	An nach dem Regelwerk, sowie der Handlungsanweisung des Freistaates Sachsen zu Fußgängerüberwegen und nach den ortskonkreten Bedingungen geeigneten Stellen sollen Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) bevorzugt zur Anwendung kommen.			X	laufend bei aktuellen Planungen
B 73.	Die Ergänzung von verkehrssicheren Querungsstellen im Straßennetz richtet sich nach dem Fachkonzept Querungsstellen (<u>Anlage 2</u> der Fußverkehrsstrategie). Anhand der nach verkehrlichen Erfordernissen vorgenommenen Priorisierung sollen die Querungsstellen geplant und im Rahmen der Haushaltsmittel und Kapazitäten kontinuierlich umgesetzt werden. Ergänzend werden anlassbezogen Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen und Maßnahmen im Rahmen der Schulwegsicherheit umgesetzt.			X	
B74.	Vorrangig sollen die Maßnahmen der Priorität 1 und nachfolgend derb Priorität 2 des Fußverkehrskonzeptes umgesetzt werden. Für erhöhte Planungs- und Umsetzungsgeschwindigkeiten sind die diesbezüglichen Kapazitäten signifikant zu erhöhen.			X	abhängig von den zur Verfügung stehenden Haushalts- und Personalmitteln
B75.	An Knotenpunkten mit Vollsignalisierung werden bei Neuanlagenplanungen und komplexen Erneuerungen der Anlagentechnik und der Signalsteuerung grundsätzlich alle einmündenden Straßen mit Fußgängerfurten ausgestattet, sofern dies die örtlichen Gegebenheiten (z. B. allseitig vorhandene geeignete Fußverkehrsanlagen) ermöglichen. Ausnahmen sind zur Entscheidungsfindung abzustimmen und zu begründen. Zur Vorbereitung der Entscheidungsfindung muss grundsätzlich eine Variante mit allseits eingeordneten Furten vergleichend betrachtet werden.			X	laufend bei aktuellen Planungen
B76.	Innovative Ansätze, wissenschaftliche Erkenntnisse und technische Entwicklungen in der Gestaltung und in der Steuerung von Lichtsignalanlagen sollen		X	X	laufend bei aktuellen Planungen

	unter Berücksichtigung der ortskonkreten Rahmenbedingungen geprüft werden. Dabei soll auch das sogenannte Diagonalqueren („Alle-Gehen-Kreuzung“) als Eignung für ein Pilotprojekt geprüft werden.				
B77.	Bei Neuanlagenplanungen und komplexen Erneuerungen der Anlagentechnik und der Signalsteuerung an Knotenpunkten sollen vorrangig innovative Technologien zur Detektion der Verkehrsarten zum Einsatz kommen, um die Notwendigkeit manueller Anforderungen (Taster) zu reduzieren und, wenn technisch möglich, zu vermeiden.			X	laufend bei aktuellen Planungen
B78.	Bei Neuanlagenplanungen und komplexen Erneuerungen der Anlagentechnik und der Signalsteuerung an Knotenpunkten soll der Fußverkehr parallel zum Kraftfahrzeugverkehr möglichst zeitgleich freigegeben werden. Im Einzelfall sind die Kriterien für eine bedingt verträgliche Freigabe stets hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der ortskonkreten Rahmenbedingungen zu prüfen.		(X)	(X)	laufend bei aktuellen Planungen
B79.	Bei Neuanlagenplanungen und komplexen Erneuerungen der Anlagentechnik und der Signalsteuerung ist grundsätzlich an allen einmündenden Straßen mit Fußgängerfurten eine Blindensignalisierung (Tongeber) einschließlich Anforderung nach einschlägigem Standard vorzusehen. Es wird geprüft, ob und wie im Themenstadtplan und im OpenData Portal der Landeshauptstadt Dresden zukünftig Informationen zu Blindensignalisierung (Tongeber) von Lichtsignalanlagen verfügbar gemacht werden können.			X	laufend bei aktuellen Planungen Bis 2024
B80.	Bei Neuanlagenplanungen und komplexen Erneuerungen der Anlagentechnik und der Signalsteuerung hat stets, im Sinne eines familien- und seniorengerechten Ansatzes, die Berechnung der Mindestgrünzeit unter Berücksichtigung von 2/3 der zu querenden Furtlänge zu erfolgen. Die angesetzte Gehgeschwindigkeit sollte dabei 1,2 m/s nicht überschreiten. Im Einzelfall, zum Beispiel vor Schulen, sind Zuschläge vorzusehen.			X	laufend bei aktuellen Planungen

A.4.3 Ziele und Aufgaben zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit

Ziel	Kurzbeschreibung	berücksichtigt	in Bearbeitung	noch nicht berücksichtigt	Umsetzungszeitraum
C01.	Verbesserungen der Verkehrssicherheit im Bestand erfolgen im Rahmen der Arbeit der Verkehrsunfallkommission und der AG Schulwegsicherheit.	X			laufend
C02.	Das Straßen- und Tiefbauamt erarbeitet eine Zusammenstellung aller Unfallhäufungsstellen und erfasst die erforderlichen Planungs- und Umsetzungsmittel (Finanzbedarf). Die Aufstellung wird jährlich fortgeschrieben.	X			laufend
C03.	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs bei Verkehrsanlagenmängeln und Defiziten der Führungsform wird über Geschwindigkeitsreduzierungen im Rahmen der Rechtsvorschriften entschieden.			X	laufend
C04.	Die Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei Neuplanungen erfolgt durch Beachtung der aktuellen Regelwerke.	X			laufend
C05.	Bei u. U. erforderlichen Abweichungen vom Regelwerk, Kompromisslösungen und/oder selten verwendeten Lösungsansätzen werden verstärkt Verkehrssicherheitsaudits durchgeführt.	X	X		laufend