



Radverkehrsförderung in Dresden im Rahmen des EU-Projekts UrBike



Abschlussbericht zu den Dresdner UrBike-Aktivitäten

Inhaltsverzeichnis

- 1 UrBike: Ziele, Inhalte, Partnerstädte, Laufzeit
- 2 Das Dresdner Programm im Überblick
- 3 Was passierte im Einzelnen? – Dresdner UrBike-Aktivitäten
 - 3.1 Runder Tisch Radverkehr unter Leitung des Oberbürgermeisters
 - 3.2 Koordinierungsgruppe Radverkehr unter Leitung des Bürgermeisters für Stadtentwicklung
 - 3.3 Rad fahren zur Schule
 - 3.4 Rad fahren zur Arbeit
 - 3.5 Rad fahren zum Einkauf und zur Erholung
 - 3.6 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
 - 3.6.1 Dienstfahrrad
 - 3.6.2 Plakataktion „Fahrradfrühling – Dein Rad will raus“
 - 3.6.3 Neuauflage Fahrrad-Stadtplan Dresden
 - 3.6.4 Fahrradfest 2005
 - 3.6.5 Radverkehrsbeauftragter
 - 3.6.6 Plakataktion zur Verkehrssicherheit mit Postkarten
 - 3.6.7 Amtsblattbeilage Radverkehr
 - 3.6.8 Fahrradhelme für die 121. Mittelschule
 - 3.6.9 800jähriges Stadtjubiläum: Ausstellung „Zukunft für Dresden“
 - 3.6.10 Planerworkshop in Berlin
 - 3.6.11 Gelbe Rucksäcke für radfahrende Schüler
 - 3.7 Nationale und internationale Beachtung
- 4 Ausblick und Umsetzung

1 UrBike: Ziele, Inhalte, Partnerstädte, Laufzeit

Die Stadt Dresden wurde 2003 von ihrer Partnerstadt Florenz angefragt, ob sie im europäischen Projekt UrBike mitarbeiten möchte. Gern beteiligte sich Dresden an der Bewerbung und war nach der Bewilligung in Brüssel Partner im UrBike-Netzwerk mit den Städten Sevilla (Spanien), Frederiksberg (Dänemark), Florenz (Italien), Budapest (Ungarn), Kielce (Polen), Xanthi (Griechenland) und Limassol (Zypern). Die Stadt Tallin (Estland) ist vorzeitig ausgestiegen.

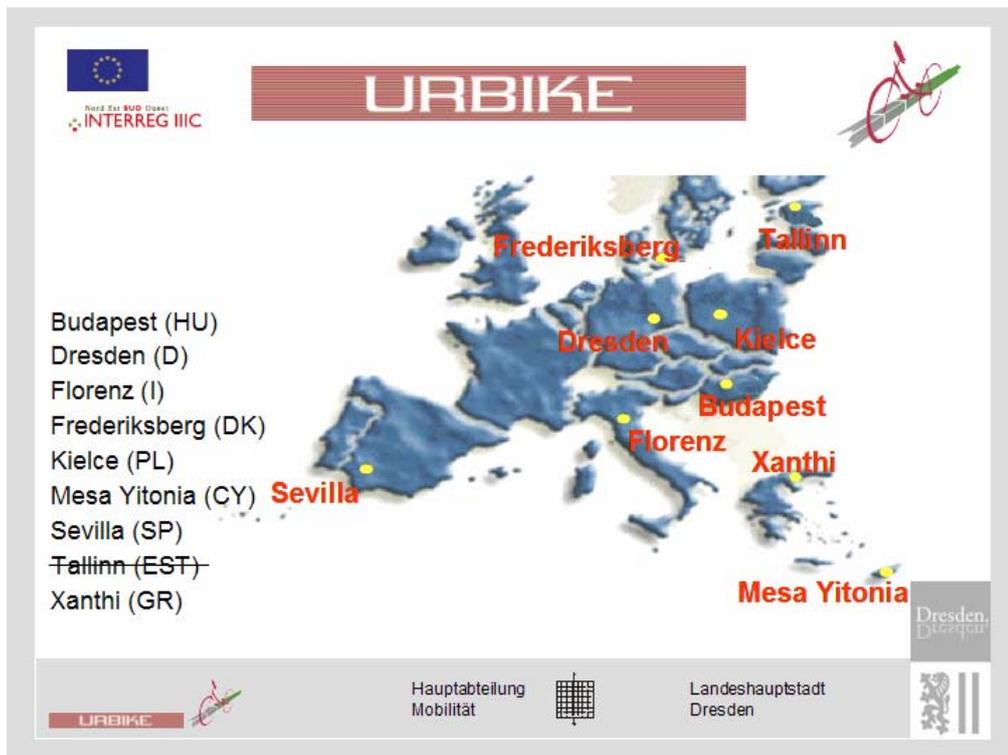


Abb. 1: Übersicht UrBike-Städte

Das Projekt UrBike, abgekürzt aus „urban“ und „bike“, zielte im Rahmen des europäischen Programms INTERREG III C auf die Verbesserung der städtischen Integration des Fahrrades. Projektanliegen war es, dass die Kommunen gemeinsam mit lokalen Akteuren verschiedener Bereiche den Radverkehr in urbanen Räumen fördern und Strategien zur häufigeren Nutzung des Fahrrades im Stadtverkehr entwickeln.

Wohl fast alle europäischen Städte haben mit den Auswirkungen der hohen Motorisierung und der häufigen Pkw-Nutzung auch für kurze Wege zu kämpfen. Kein Verkehrsmittel wird so unterschätzt wie das Fahrrad. Insbesondere in Städten ist es eine sinnvolle Alternative zum Pkw. Das Fahrrad ist nicht nur umweltfreundlich (kein Lärm, keine Abgase, geringe Parkplatzflächen), es hält auch seine Benutzer fit. Die Radverkehrspotenziale sind in den meisten europäischen Städten bei weitem noch nicht ausgeschöpft.

UrBike lief von Mai 2004 bis Dezember 2006. Neben Erfahrungsaustausch und Meetings auf europäischer Ebene waren vor allem lokale Projekte zur Fahrradförderung von Bedeutung.

Es wurde ein Internetportal für alle europäischen Städte zur stärkeren Integration des Fahrrades in Städten aufgebaut; www.urbike.net.

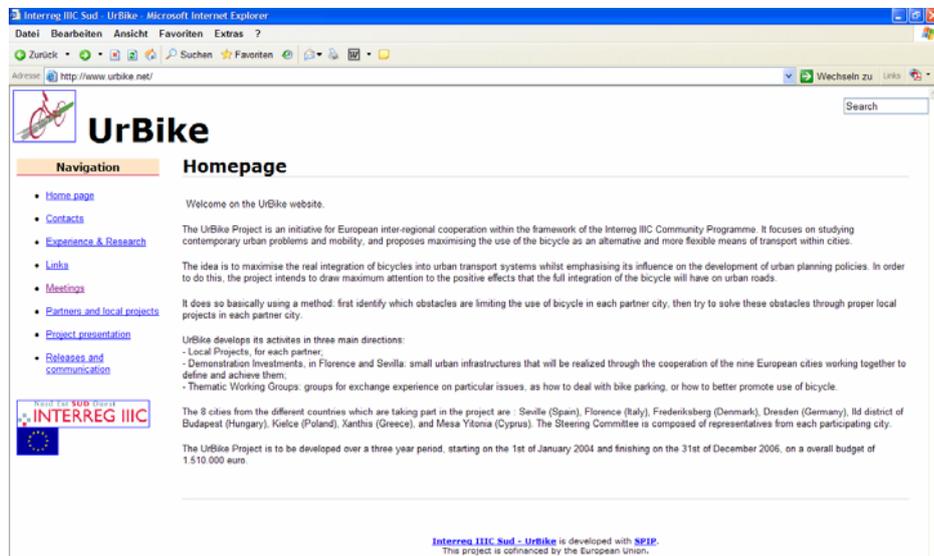


Abb. 2: www.urbike.net

Die Kommunikation der Partner und die Berichterstattung erfolgten in Englisch. Der Lead Partner des Städtenetzwerkes war Sevilla.

Das Projektvolumen belief sich auf insgesamt 1.510.000 EUR. Dresden war mit einem Budget von 176.142 EUR beteiligt, wovon 25 % als Kofinanzierung aus Eigenmitteln aufgebracht wurden. Dies waren Personalleistungen und anrechenbare Mieten.

In der Dresdner Förderung waren keine Infrastrukturinvestitionen enthalten.

Das Projekt wurde im Geschäftsbereich Stadtentwicklung von der Hauptabteilung Mobilität bearbeitet. Maßgeblich unterstützt wurde die Stadtverwaltung von der TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung vip, der mit umfangreichen Leistungen beauftragt war.

Es gab mehrere Arbeitstreffen mit den europäischen Projektpartnern:

im Mai 2004 das Auftaktmeeting in Florenz, im Oktober 2004 in Sevilla. Im Jahr 2005 waren die Meetings im Februar in Budapest, im August in Frederiksberg und im Oktober in Xanthi. 2006 trafen sich die Akteure im Februar in Mesa Yitona Limassol, im Juni in Dresden, im Oktober in Kielce und im November zur Abschlussveranstaltung in Sevilla.

2 Das Dresdner Programm im Überblick

Dresden warb insbesondere über Sachaufklärung für mehr Akzeptanz, stärkere Wahrnehmung und Förderung des Radverkehrs auf vielen Ebenen in der Öffentlichkeit. „Runde Tische“ führten verschiedene Akteure zusammen und verdeutlichten den gegenseitigen Nutzen höherer Radverkehrsanteile und eines fahrradfreundlichen Klimas in der Stadt.

Die nachfolgende Grafik veranschaulicht die Arbeitsstrukturen in Dresden:



Abb. 3: UrBike-Arbeitsstrukturen in Dresden

Fachlich wurden in Dresden drei Schwerpunkte gesetzt:

Rad fahren zur Schule: Ein spezieller Leitfaden wurde entwickelt, der Schüler an weiterführenden Schulen dabei unterstützt, weitestgehend selbstständig ihre Schulwege zu untersuchen und mit fachlicher Hilfe von Lehrern und Verkehrsexperten Radschulwegpläne zu erarbeiten.

Rad fahren zur Arbeit: Positive Radverkehrserfahrungen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Dresden und anderswo wurden in Pilotprojekten an Unternehmen weitergegeben. Maßnahmen zur Radverkehrsförderung an großen Unternehmensstandorten und in deren Umfeld wurden geplant und umgesetzt.

Rad fahren zum Einkaufen und zur Erholung: Die Bedeutung des Radfahrens für Einzelhandel, Gastronomie und Tourismus wurde aufgegriffen, mit medienwirksamen Aktionen und Events gestärkt und ein kooperativeres Klima angestrebt. Als Ziel stand die Ver-

besserung von Infrastruktur und Servicediensten sowie der Wahrnehmung der Radfahrer als Kunden.

Bei der Bearbeitung des umfangreichen Arbeitspensums hat die Hauptabteilung Mobilität eng mit der TU Dresden, Fakultät für Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ zusammengearbeitet. Insbesondere die Schwerpunkte Rad fahren zur Schule und Rad fahren zum Einkauf und zur Erholung wurden von der TUD, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung und Lehrstuhl für Verkehrspsychologie erfolgreich bearbeitet. Die Projektleitung bei „Rad fahren zur Arbeit“ übernahm die Planungsgruppe Nord PGN Kassel.

Die Projektgruppenarbeit war intensiv, was nicht nur die Sitzungstermine belegen:

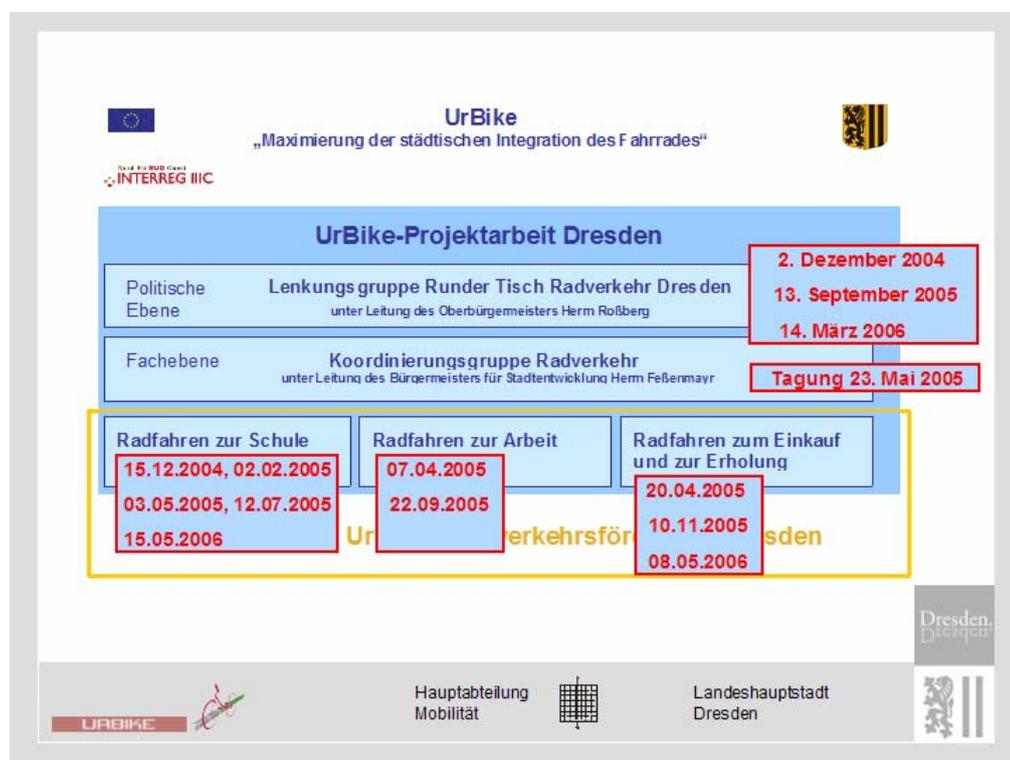


Abb. 4: UrBike-Arbeitsstrukturen in Dresden inclusive Beratungstermine

Die umfangreiche und enge Zusammenarbeit im Rahmen von UrBike wird nach der Projektlaufzeit fortgesetzt, jedoch nicht mehr in der bisherigen Intensität. Es werden die Umsetzung von UrBike-Maßnahmen, die Erweiterung und Verbesserung von Radverkehrsinfrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Fahrradverkehrs in Dresden angestrebt.

Die vielfältigen Dresdner Aktivitäten waren und sind beispielgebend für die Radverkehrsförderung in den UrBike-Partnerstädten.

3 Was passierte im Einzelnen? – Dresdner UrBike-Aktivitäten

3.1 Runder Tisch Radverkehr unter Leitung des Oberbürgermeisters Ingolf Roßberg

Die Lenkungsgruppe Runder Tisch Radverkehr tagte unter der Leitung des Oberbürgermeisters in der Projektlaufzeit ein Mal pro Jahr.

Es kamen Geschäftsführer vieler Unternehmen, Institutionen, Verbände und Interessenvertretungen aus den unterschiedlichsten Bereichen zusammen, für die alle mehr Radverkehr in Dresden Vorteile bringt. Diese win-win-Situation wurde herausgestellt und zahlreiche gute Beispiele kommuniziert, die Nachahmer fanden und sicher weiter finden werden.

Am Runden Tisch waren vertreten:

Infineon Technologies Dresden, die Industrie- und Handelskammer Dresden (IHK), Dresden-Werbung und Tourismus GmbH (DWT), die Verwaltungsberufsgenossenschaften, die DREWAG, Sächsische Zeitung, WOBA, Wohnungsgenossenschaft Aufbau, die Krankenkasse Barmer Ersatzkasse, ADFC, Entwicklungsforum, TU Dresden und die Planungsgruppe Nord (PGN Kassel).

Neben den Externen saßen aus der Stadtverwaltung am Runden Tisch: die Stadtratsfraktionen und die Geschäftsbereiche Allgemeine Verwaltung, Finanzen, Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung sowie die Hauptabteilung Mobilität.



Abb. 5: Runder Tisch Radverkehr 14.03.2006 (Fotos: Burggraf)



Abb. 6: Runder Tisch Radverkehr 13.09.2005

Die Arbeitsatmosphäre war sehr konstruktiv. Es wurden viele Fachinformationen und Erfahrungen ausgetauscht, die Teilnehmer fürs Fahrradfahren sensibilisiert und die Stadtverwaltung erhielt eine Vielzahl von Impulsen zur Radverkehrsförderung in Dresden.

Die Partner unterstützten die Neuauflage des Dresdner Fahrrad-Stadtplans 2005 (siehe Punkt 3.6.3) und initiierten zahlreiche eigene Aktionen, wie z. B. die Wohnungsgenossenschaft Aufbau mit einer Mitarbeiter-Fahrradtour und den Vertrieb des neuen Dresdner Fahrrad-Stadtplans. Die Barmer Ersatzkasse organisierte Sportevents mit Fahrradorientierung wie einem Spinning-Wettbewerb auf dem Altmarkt. Bei der Sanierung des Gebäudes der Sächsischen Zeitung auf der Ostra-Allee wurden zusätzlichen Abstellanlagen und Umkleidemöglichkeiten für radfahrende Mitarbeiter eingerichtet.

Radfahrer sind Mieter

Unterstützung durch Vermieter

- Abstellmöglichkeiten an den Eingängen
- Abschließbarer Abstellraum (mind. 1 Fahrrad je Person!)
- Grüne und kinderfreundliche Höfe statt PKW-Stellplätze




 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
 13.09.05

Abb. 7: Folie des ADFC

Wohnungsgenossenschaft Aufbau Dresden e.V., Henzestraße 14, 81289 Dresden, Telefon (0351) 44 32 0
 • Stadt • Service • Genossenschaft • Ausgabe 12005 • Beteiligung der WG Aufbau am europäischen Fahrrad-Mobilitätsprojekt "UrBike"



Im Rahmen der Bekanntmachung dieses Projektes werden sich alle interessierten Bürger, Vereine und Betriebe vom Oberbürgermeister der Stadt Dresden wurde auch an unsere Genossenschaft die Bitte herangetragen, als Partner bei der Umsetzung dieses Vorhabens mitzuwirken. Die Zustimmung seines, des Vorstandes ist nicht schwer, da unsere Genossenschaft zum Radfahren eine prinzipiell positive Einstellung besitzt. Der Bau von Fahrradboxen in Wohngebieten mit ungenutzten Unterebenenflächen im Kellergeschoss, Auflockerung von Radwegen sowie durch die Beteiligung stattfindende Reparaturen sind wünschenswerter Ausdruck dafür.

Das Anliegen der Stadtverwaltung ist ein breites Spektrum fundierter Informationen zum Radverkehr zu erhalten, um diese in eine möglichst bedarfsgerechte Verkehrskonzeption der Stadt Dresden einfließen zu lassen. Dabei sollen auch die Vorteile des Fahrrades (umweltfreundlich, kein Lärm, keine Abgase, geringe Betriebs-, gesundheitliche und soziale Aspekte) als sinnvolle Alternative zum PKW ausgetriggert werden.

Der Vorstand stellt die Mithilfe der Stadtverwaltung und unserer Genossenschaft am Projekt "UrBike" als eine gute Möglichkeit zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur in Dresden und insbesondere in unseren Wohngebieten.

Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit? Wir nehmen Ihre Hinweise zur Fahrradmobilität, Zustand der Radwege und Verbesserungsmöglichkeiten entgegen.

Uns interessieren dabei folgende Informationen:

- Nutzung des Fahrrades für Beruf, Schule, Freizeit, Sport
- Hauptächlich genutzte Fahrradtypen
- Nutzungsfrequenz (z.B. täglich, am Wochenende)
- Zufriedenheit mit Radwegen, Radstellen, Haupt- u. Nebenstraßen
- Sicherheitsprobleme (Kollisionen, Abzweigungen)
- Platzverhältnisse
- Bedarf an neuen Radwegen
- sonstige Defizite, die ein aufmerksamer Radfahrer wahrnimmt

Für die Entgegennahme, Bearbeitung und Vernetzung bei der Hauptabteilung Mobilität der Stadtverwaltung zeichnet Herr Mücke verantwortlich, Tel. (03 51) 44 32 - 413.

Wir versprechen uns bei der Mitwirkung am Projekt «UrBike» mit unseren konkreten Hinweisen zur Mobilitätspolitik im Fahrradverkehr für mehr Sicherheit und zum Ausbau des Radverkehrs beizutragen zu können.

Daraus: Unsere Genossenschaft beteiligt sich hiermit an einer Neuaufgabe des Dresdner Fahrradplans, der für unsere Genossenschaft kostenpflichtig in der Geschäftsstelle Henzestr. 14 erhältlich sein wird.



 Ausgabe 12005
 Ausgabe 2005
 Echo-Ausgabe
 Ausgabe 2004
 Ausgabe 2005
 Ausgabe 2006
 Ausgabe 2007
 Ausgabe 2008
 Ausgabe 2009
 Ausgabe 2010
 Ausgabe 2011
 Ausgabe 2012
 Ausgabe 2013
 Ausgabe 2014
 Ausgabe 2015
 Ausgabe 2016
 Ausgabe 2017
 Ausgabe 2018
 Ausgabe 2019
 Ausgabe 2020
 Ausgabe 2021
 Ausgabe 2022
 Ausgabe 2023
 Ausgabe 2024
 Ausgabe 2025

50 Jahre
 1975-2025

http://www.wobstippdresden.de/echo_pages/echo_2005_1_03.html#print 02.02.2006

Abb. 8: Internetseite der WG Aufbau zur UrBike-Beteiligung

Die gewählte Arbeitsstruktur fungierte auch als „Türöffner“ bei den Unternehmen und Einrichtungen. Eine Multiplikatorwirkung war deutlich spürbar.

Auch wenn die Beteiligten nicht direkt mit Fahrradverkehr befasst sind, waren positive Wirkungen für alle gegeben.

3.2 Koordinierungsgruppe Radverkehr unter Leitung des zweiten Bürgermeisters und Beigeordneten für Stadtentwicklung Herbert Feßenmayr

Diese Arbeitsebene hatte die fachlich-inhaltliche Koordinierung der Projektarbeit, die Zusammenführung gemeinsamer Interessen unterschiedlicher Beteiligten sowie die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit pro Fahrrad zum Anliegen.

Neben der laufenden verwaltungsinternen Koordinierung fand die UrBike-Fachtagung "Dresdner Radverkehr – aus der Nische ins Rampenlicht" für Fachleute aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Planungsbüros sowie interessierte Bürger am 23. Mai 2005 im Festsaal des Dresdner Rathauses statt.

Die Stadtverwaltung nutzte diese Gelegenheit, um Anregungen und Inputs für ihre lokale Projektarbeit zu erhalten und Erfahrungen anderer Städte in die Arbeit einfließen zu lassen. Weiterhin war es eine gute Gelegenheit über UrBike im nationalen Rahmen zu informieren. Das Thema Radverkehr wurde stärker ins Bewusstsein der Fachöffentlichkeit, der Verwaltung und der Politik gebracht.

Fachkollegen „erfahrener“ deutscher Fahrradstädte aus Münster, Kiel, Berlin, Frankfurt am Main und aus der Landesregierung Nordrhein-Westfalens sowie aus Zürich gaben Einblick



in ihre Arbeit und ihre Erfahrungen weiter. Die Podiumsdiskussion mit Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen, des Umweltbundesamtes, des Deutschen Institutes für Urbanistik sowie der European Cyclists Federation und des ADAC markierte für die Hauptabteilung Mobilität wesentliche Meilensteine auf dem eingeschlagenen Weg.

Der große Teilnehmerkreis von etwa 100 Experten widerspiegelt das breite Interesse aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Planungsbüros, Verbänden und Vereinen sowie an Radverkehr interessierten Bürgern.

Organisation

Landeshauptstadt Dresden
 Landeshauptstadt Dresden
 Geschäftsbereich Stadtentwicklung
 Hauptabteilung Mobilität
 Herr Gerhard Ritscher

Ansprechpartner
 Frau Dr. Kerstin Burggraf
 Tel: +49 (0) 351 488-3448
 Fax: +49 (0) 351 488-3275
 e-mail: KBurggraf@dresden.de

TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN
 Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
 Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip)

Ansprechpartner
 Herr Thomas Böhmert
 Tel: +49 (0) 351 4633-66 91
 Fax: +49 (0) 351 4633-77 18
 e-mail: thomas.boehmer@mailbox.tu-dresden.de

Wir bitten um Anmeldung auf beiliegendem Formular!

URBIKE
 „Maximierung der städtischen Integration des Fahrrades“

gefördert durch:

Tagungsort

Festsaal im Dresdner Rathaus
 Dr.-Külz-Ring 19
 01067 Dresden

Wegbeschreibung
 Das Rathaus befindet sich im Stadtzentrum am Dr.-Külz-Ring. Bitte nutzen Sie den Eingang „Goldene Fronte“. Im Umfeld stehen gebührenpflichtige Parkplätze für Pkw und kostenlose Abstellplätze für Fahrräder zur Verfügung.

Die nächstgelegenen Haltestellen der Straßenbahn sind am Pirnaischen Platz (Haltestelle Pirnaischer Platz) und am Dr.-Külz-Ring (Haltestelle Prager Straße/Altmarkt). Diese Haltestellen sind vom Hauptbahnhof, Bahnhof Neustadt und Bahnhof Mitte direkt erreichbar. Bitte beachten Sie, dass es durch baubedingte Umleitungen zu abweichenden Linienführungen kommen kann.

Zu Fuß erreichen Sie das Rathaus vom Hauptbahnhof über die Prager Straße Richtung Elbe (ca. 10 min).

Landeshauptstadt Dresden

DRESDNER RADVERKEHR – AUS DER NICHE INS RAMPENLICHT

KONFERENZ IM RAHMEN DES EUROPÄISCHEN PROJEKTES

URBIKE

AM 23. MAI 2005
 IM DRESDNER RATHAUS

T A G U N G S P R O G R A M M

Vorwort

Das Projekt **URBIKE**, abgeleitet aus „urban“ und „bike“, zielt im Rahmen des europäischen Projektes Interreg IIC auf die Verbesserung der städtischen Integration des Fahrrades. Die Landeshauptstadt Dresden arbeitet gemeinsam mit den Städten Sevilla (SP), Frederiksberg (DK), Florenz (I), Tallinn (EST), Budapest (HU), Kielce (PL), Xanthi (GR) und Limassol (CY) bis Ende 2006 in diesem Netzwerk. Neben Erfahrungsaustausch und Aktionen auf europäischer Ebene sind vor allem lokale Projekte zur Fahrradförderung von Bedeutung.

Dresden will insbesondere über Sachaufklärung für mehr Akzeptanz, stärkere Wahrnehmung und Förderung des Radverkehrs auf vielen Ebenen in der Öffentlichkeit werben. „Runde Tische“ sollen verschiedene Akteure zusammenführen und den gegenseitigen Nutzen höherer Radverkehrsanteile und eines fahrradfreundlichen Klimas in der Stadt verdeutlichen.

Fachlich werden in Dresden drei Schwerpunkte gesetzt:

Rad fahren zur Schule. Ein spezieller Leitfaden unterstützt Schüler an weiterführenden Schulen dabei, weitestgehend selbstständig ihre Schulwege zu untersuchen und mit fachlicher Hilfe von Lehrern und Verkehrsexperten Radschulwegpläne zu erarbeiten.

Rad fahren zur Arbeit: Positive Radverkehrserfahrungen des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Dresden (u.a. Infineon) und anderswo werden in Pilotprojekten an Unternehmen weitergegeben.

Rad fahren zum Einkaufen und zur Erholung: Die Bedeutung des Radfahrens für Einzelhandel, Gastronomie und Tourismus wird aufgegriffen, mit medienwirksamen Aktionen und Events gestärkt und ein noch kooperatives Klima angestrebt.

Herbert Feßenmayr
 2. Bürgermeister und
 Beigeordneter für Stadtentwicklung

Programm

BEGRÜßUNG UND EINFÜHRUNG

9.00 Uhr Dipl.-Ing. Herbert Feßenmayr – 2. Bürgermeister Landeshauptstadt Dresden

9.15 Uhr **Wirtschaftliche Bedeutung des Radfahrens**
 Dr. oec. Detlef Hamann – Hauptgeschäftsführer der IHK Dresden

9.30 Uhr **Verbesserung des Fahrradklimas: Philosophie der Dresdner UrBIKE-Aktivitäten**
 Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens – Dekan der Fakultät Verkehrswissenschaften, TU Dresden

URBIKE - SCHWERPUNKTE

10.00 Uhr **Bike im Trend - Mobil und sicher mit dem Rad zur Schule**
 Dipl.-Biol. Jürgen Blum – Stadtschulamt Frankfurt am Main / Verein Umweltemen in Frankfurt e.V.

10.30 Uhr **Der Weg zur Arbeit, Beispiel Bremen**
 Dipl.-Ing. Michael Glotz-Richter – Senator für Bau und Umwelt, Freie Hansestadt Bremen

11.00 Uhr **Pause**

11.30 Uhr **Erfolgreiche kommunale Radverkehrsförderung in Kiel am Beispiel des Projektes „Einkaufen mit dem Fahrrad“**
 Dipl.-Ing. Uwe Redecker – Landeshauptstadt Kiel
 Susanne Heise M.A. – Bund-Kreisgruppe Kiel

12.00 Uhr **Staatliche Ziele und Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs**
 Peter London – Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen

12.30 Uhr **Mittagspause**

Programm

BEISPIELE ZUR INTEGRATION DES FAHRRADES IN DAS STÄDTISCHE LEBEN

14.00 Uhr **Radverkehrsstrategie der Stadt Berlin**
 Dr.-Ing. Friedemann Kunst – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

14.30 Uhr **Erfahrungen des Züricher Radverkehrs**
 Dipl.-Ing. Urs Walter – Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung

15.00 Uhr **Beispiele des Fahrradparkens und der Radverkehrsführung an Knotenpunkten der Stadt Münster**
 Dr.-Ing. Friedrich-Wilhelm Oellers – Stadt Münster, Stadtplanungsamt

15.30 Uhr **Pause**

PODIUMSDISKUSSION

15.45 Uhr **MODERATION:**
 Stefan Rössel - Redakteur Sächsische Zeitung

PODIUM:
 Dr.-Ing. Axel Friedrich – Umweltbundesamt Berlin

Ministerialdirigent Josef Simone – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Horst Hahn-Klöckner – Präsident der European Cyclists Federation (ECF) und Bundesgeschäftsführer des ADFC

Dipl.-Geogr. Ronald Winkler – ADAC München

Dipl.-Volkswirt Tilman Bracher – Deutsches Institut für Urbanistik

Dipl.-Ing. Gerhard Ritscher – Leiter Hauptabteilung Mobilität der Landeshauptstadt Dresden

16.45 Uhr **KONFERENZABSCHLUSS**

Abb. 9: Tagungsprogramm der UrBIKE-Konferenz „Aus der Nische ins Rampenlicht“ am 23. Mai 2005

Alle gezeigten Präsentationen sind unter www.dresden.de/urbike abrufbar.



Abb. 10: Impressionen von der Urbike-Konferenz „Aus der Nische ins Rampenlicht“



Abb. 11: Presseecho Sächsische Zeitung

3.3 Rad fahren zur Schule

Dieser Arbeitsschwerpunkt hatte die Verbesserung der Fahrraderreichbarkeit Dresdner weiterführender Schulen zur Aufgabe. Dazu wurde ein Leitfaden erarbeitet, mit dem Schüler höherer Klassenstufen weitgehend selbständig einen Radschulwegplan für ihre Schule erstellen können. Dieser Leitfaden wurde ergänzt durch ein Begleitmaterial für Lehrer und Projektleiter. Ein pilothafter Test brachte erste Erfahrungen, die in die Endfassung einfließen.

Der Erarbeitungsprozess wurde durch eine Arbeitsgruppe unter Leitung der TUD, Lehrstuhl für Verkehrspsychologie, begleitet. Es wirkten mit:

der ADFC, der ADAC, der Verkehrsclub Deutschland VCD, der Bund für Umwelt und Naturschutz BUND, die Verkehrswacht, die Polizeidirektion Dresden mit der Jugendverkehrsschule, das Regionalschulamt sowie das Schulverwaltungsamt, Lehrer der 121. Mittelschule und des Gymnasiums Plauen, die TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Prof. Voigt / Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden als externer Sachverständiger sowie das Straßen- und Tiefbauamt und die Hauptabteilung Mobilität.



Abb. 12: Elternabend 121. Mittelschule 2005 (Foto: Böhmer)



Abb. 13: Arbeitstreffen im Technischen Rathaus 2005 (Foto: Burggraf)



Abb. 14: Sächsische Zeitung 5. Dezember 2005

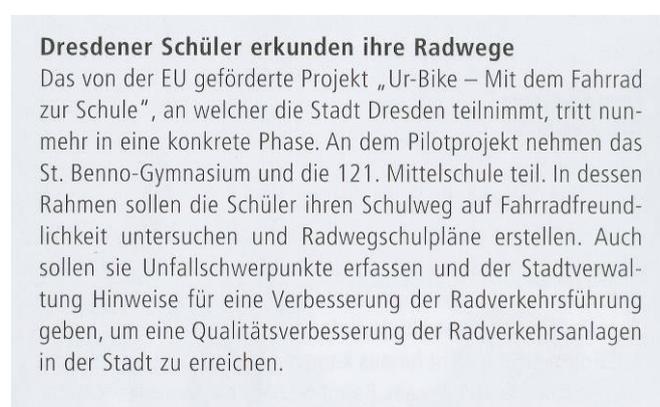


Abb. 15: VCD-Zeitschrift 03-2005

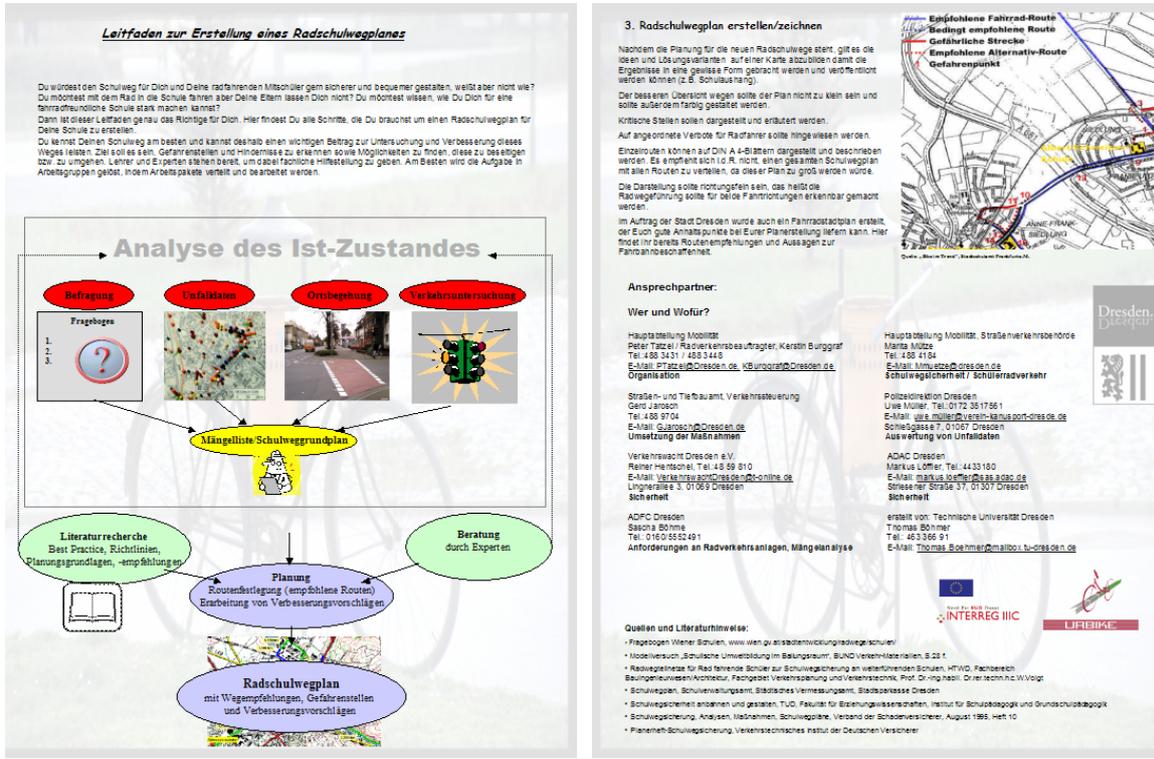


Abb. 16: Leitfaden zur Erstellung eines Radschulwegplanes für Schüler (Seite 1 und Seite 4)

	
Leitfaden zur Erstellung von Radschulwegplänen - Ausgabe für Lehrer und Projektleiter -	
Dresden, 2006 Bearbeiter: Prof. Dr.-Ing. habil. Dr. h. c. Werner Voigt / Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden Dipl.-Ing. Thomas Böhmer / Technische Universität Dresden	
2	
Inhaltsverzeichnis	
	Seite
1. Analyse des Ist-Zustandes im Schullerkehr der betrachteten Schule	2
1.1 Schülerbefragung	2
1.1.1 Inhalt und Gestaltung	2
1.1.2 Auswertung und Ergebnisse	3
1.1.2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	3
1.1.2.2 Erarbeitung des Routen- und Belegungsplanes	4
1.1.2.3 Gefahren-, Konflikt- und Mängelstellen	5
1.2 Unfallgeschehen	6
1.3 Verkehrserhebungen	9
1.4 Ortsbegehungen	11
2. Aufstellung und Bewertung des Radschulweggrundplanes	11
2.1 Aufstellung	11
2.2 Bewertung	12
3. Radschulwegplan	13
Literaturverzeichnis	15

Abb. 17: Leitfaden zur Erstellung eines Radschulwegplanes, Begleitmaterial für Lehrer und Projektleiter (Seiten 1 und 2)

Der pilothafte Test dieses Leitfadens erfolgte durch Abiturienten am Gymnasium Plauen und eine 9. Klasse der 121. Mittelschule. In der Mittelschule wurde die theoretische Beschäftigung mit dem Thema Fahrrad durch gemeinsame Fahrradtouren ergänzt. Um sicher unterwegs sein zu können, wurde der Schule ein Satz Fahrradhelme übergeben (siehe Punkt 3.6.8).

Der Leitfaden wurde durch die Hauptabteilung Mobilität über das Regionalschulamt an alle weiterführenden Dresdner Schulen verteilt und kann auch von www.dresden.de/urbike heruntergeladen werden.

Die Erstellung eines Radschulwegplanes nach der vorliegenden Konzeption eignet sich gut für Projekttag, besondere Lernleistungen, Neigungskurse, Arbeitsgruppen u. ä.. Die Beschäftigung mit dem Thema Mobilität, das Reflektieren eigener Wege mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie auch das Kartenlesen und –zeichnen erwiesen sich als wichtige Bildungsinhalte. Da das Fahrrad ein flexibles und kostengünstiges Fortbewegungsmittel insbesondere für Schüler ist, bewirkt die intensive Auseinandersetzung mit dem Thema Radfahren eine Motivation der Schüler, es intensiver bzw. überhaupt mal zu nutzen. Jedoch müssen als Initialzündung engagierte und begeisterte Lehrer dieses Thema aufgreifen, das nicht Bestandteil der Lehrpläne ist. Zudem haben die verkürzten Arbeitszeiten der Lehrer leider auch Auswirkungen auf zusätzliche Angebote für Schüler außerhalb des Lehrplanes.

Es besteht das Ziel, für alle Dresdner weiterführenden Schulen solche Radschulwegpläne anzubieten, an denen sich Schüler und Eltern orientieren können bei der Wahl von Radrouten zur Schule.

3.4 Rad fahren zur Arbeit

Die Förderung der Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg wurde im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements behandelt. In der Arbeitsgruppe „Rad zur Arbeit“ wurden Dresdner Unternehmen „best practices“ von Radverkehrsangeboten in bzw. von Unternehmen vorgestellt. Die positiven Erfahrungen insbesondere des Dresdner Unternehmens Infineon/ Qimonda wurden kommuniziert. Ziel war es, weitere Unternehmen zur Umsetzung von ähnlichen Maßnahmen zu motivieren. Dies sind vor allem neue, möglichst überdachte Fahrradabstellanlagen, Serviceangebote für Fahrradfahrer wie Duschen, Trockenschränke für Bekleidung und Fahrradreparaturmöglichkeiten.

Die Arbeitsgruppe wurde durch die Planungsgruppe Nord, PGN Kassel, geleitet. Beteiligt waren die Unternehmen Infineon Technologies, Solarwatt GmbH, die Verwaltungsberufsgenossenschaften, die Barmer Ersatzkasse und die DREWAG. Weiterhin arbeiteten neben der Hauptabteilung Mobilität das Straßen- und Tiefbauamt, das Umweltamt, der Geschäftsbereich Finanzen, die Industrie- und Handelskammer Dresden, der ADFC, der VCD und die TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung in diesem Gremium mit.

Die Beratungen eröffneten auch die Möglichkeit, über Aktionen Dritter, wie die AOK-Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ und die jährliche europäische Mobilitätswoche im September zu informieren und neue Teilnehmer zu finden.

Die Erfahrungen und Ergebnisse wurden von der PGN Kassel in zwei Faltschritten für Unternehmen veröffentlicht:

- „MobilitätsManagement. Projekte in Dresden“ und
- „MobilitätsManagement. Beispiele der kosteneffizienten und umweltschonenden Gestaltung des Berufsverkehrs für Betriebe in der Landeshauptstadt Dresden“.

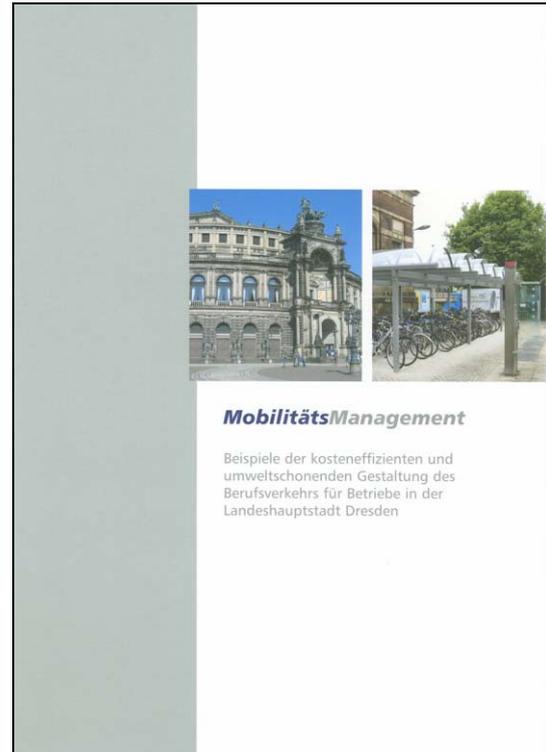
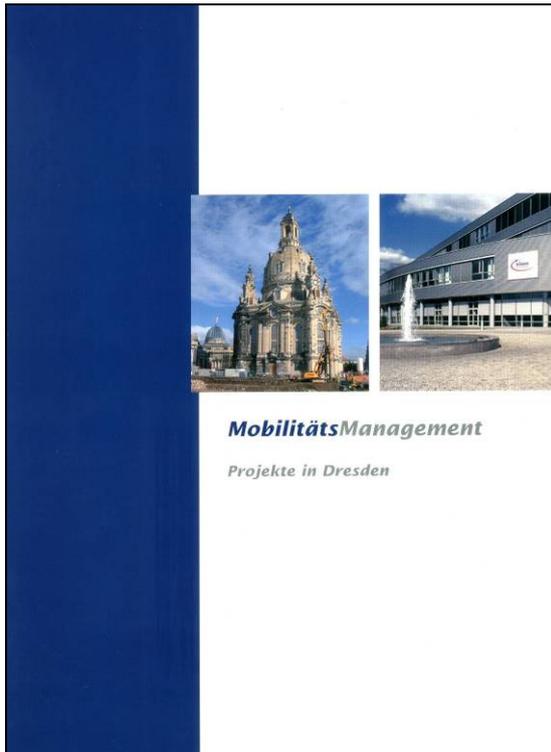


Abb. 18: Broschüren zum Mobilitätsmanagement in Dresden (Titelseiten)

Die an dem Klotzsch Gewerbestandort Grenzstraße/Maria-Reiche-Straße ansässigen Unternehmen Solarwatt, Fraunhofer und ZMD haben 2006 eine online-Mitarbeiterbefragung in Zusammenarbeit mit der Hauptabteilung Mobilität und der Dresdner Verkehrsbetriebe AG durchgeführt. Auf der Basis der umfangreichen Ergebnisdaten gibt es seit Mitte 2007 ein Job- bzw. Firmenticket für die Mitarbeiter von Solarwatt ebenso wie neue Fahrradabstellanlagen und Fahrradreparaturmöglichkeiten vor Ort. So konnten zahlreiche Hinweise und Wünsche der radfahrenden Belegschaft erfasst und schrittweise umgesetzt werden.

Infineon/Qimonda hat eine zusätzliche mobile Fahrradabstellanlage gekauft und an der Parkplatzausfahrt Nord aufgestellt. Diese wird überwiegend im Sommer genutzt, wenn die vorhandenen überdachten Anlagen nicht ausreichen. Die Unternehmen haben Trockenschränke für Fahrradfahrer-Kleidung eingerichtet. Duschmöglichkeiten gibt es ohnehin im Werk, und auch Schließfächer für Motorradhelme.



Abb. 19: Zusätzliche Fahrradständer Infineon Nord, Januar 2007 (Foto: Burggraf)



Abb. 20: Infineon Nord, Winter 2005 (Foto: W. Nickel)



Abb. 21: Trockenschränke für Radfahrer-Kleidung (Foto: Qimonda/Infineon)

Infineon/Qimonda ist quasi das Vorzeigeunternehmen in Dresden in Sachen Mobilitätsmanagement. Im Unternehmen gibt es seit 1996 ein Mobilitätsteam. Etwa 10 Mitarbeiter aus unterschiedlichen Bereichen kümmern sich erfolgreich um die Mobilitätsbelange aller Kollegen. Zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Unternehmens wurden umgesetzt.

Dies bleibt nicht ohne Auswirkungen auf den Modal split:

Infineon/Qimonda Dresden - Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit

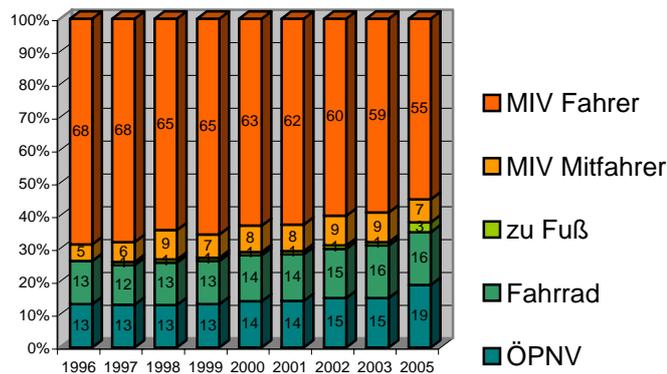


Abb. 22: Infineon/Qimonda Dresden, Verkehrsmittelnutzung der Beschäftigten auf dem Weg zur Arbeit im Zeitverlauf 1996 – 2005 (Anteile Modal split in %) (Differenz zu 100% rundungsbedingt)

Im November 2005 fand bei Infineon eine Mitarbeiter-Mobilitätsbefragung statt. Diese Erhebung der Landeshauptstadt Dresden, Hauptabteilung Mobilität und der DVB AG setzt die Zeitreihe zum Verkehrsmittelwahlverhalten der Beschäftigten von Infineon fort. Bei der differenzierten Auswertung fand große Beachtung, dass von den in Dresden wohnenden Beschäftigten, die in Gleizeit arbeiten, jeder Dritte mit dem Rad zur Arbeit fährt (Jahresdurchschnittswert!). Das ist umso bemerkenswerter, wenn man die Topografie berücksichtigt: wer von der Elbe zum Werk fährt, muss 105 Höhenmeter überwinden.

Seit über 10 Jahren wird in Dresden bereits Mobilitätsmanagement praktiziert, überwiegend mit großen Unternehmen. Ein Schwerpunkt dabei ist der Radverkehr. Die UrBike-Arbeit hat das Engagement dafür weiter befördert.

Die Landeshauptstadt Dresden hat aufgrund ihrer Aktivitäten beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement deutschlandweit und in Europa großes Interesse geweckt. Tschechische Kollegen informierten sich im Januar 2007 vor Ort. Auch in Spanien ist unser Tun bekannt – eine Exkursion aus der Region Barcelona besuchte deswegen im Juni 2007 Dresden. Fach-

informationen gibt es bereits in Englisch, Spanisch, Russisch und Ukrainisch.

3.5 Rad fahren zum Einkauf und zur Erholung

Unter diesem Fokus zielte die Arbeit auf die häufigere Nutzung des Fahrrades für Alltags- und Freizeitwege im Dresdner Stadtverkehr. Im Mittelpunkt stand Sachaufklärung für mehr Akzeptanz, stärkere Wahrnehmung und vielfältige Förderung des Radverkehrs gemeinsam mit Partnern.

In der gleichnamigen Arbeitsgruppe, die von der TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung fachlich geleitet wurde, waren vertreten:

die Dresden-Werbung und Tourismus GmbH, das City Management Dresden, der Verkehrsverbund Oberelbe, die projekt- und kulturmanagement GmbH, die Industrie- und Handelskammer Dresden, die ECE-Projektmanagement GmbH Altmarktgalerie Dresden, das Centermanagement Einkaufscenter O.D.C., der Gewerbeverein Kesselsdorfer Straße, die Sächsische Zeitung, der Tourismusverein Dresden, der Dresden Hotels e. V., AugustusTours Dresden, Agentur Engel Reisen Dresden, der Tourismusverband Sächsische Schweiz / Projektkoordination Elbradweg Süd, Velotaxi Dresden, nextbike GmbH, ADFC, VCD und der BUND sowie der Lehrstuhl für Verkehrspsychologie der TU Dresden, das Straßen- und Tiefbauamt und die Hauptabteilung Mobilität.

Es wurden Analysen zum Thema Radfahren und Einkauf in studentischen Arbeiten durchgeführt. So erfolgte eine Befragung von Einzelhändlern und eine Kundenbefragung zur Fahrradnutzung im August 2005. Die Ergebnisse sind in der Diplomarbeit "Fahrradnutzung im Einkaufsverkehr in Dresden" enthalten.

Ebenfalls in einer Diplomarbeit wurden Vorschläge für touristische Radrouten erarbeitet. Diese hat die Dresden-Werbung und Tourismus GmbH DWT aufgenommen in ihre touristischen Innenstadtpläne.



Abb. 23: Beratung am 10.11.2005 in der Altmarktgalerie (Fotos: Böhmer)

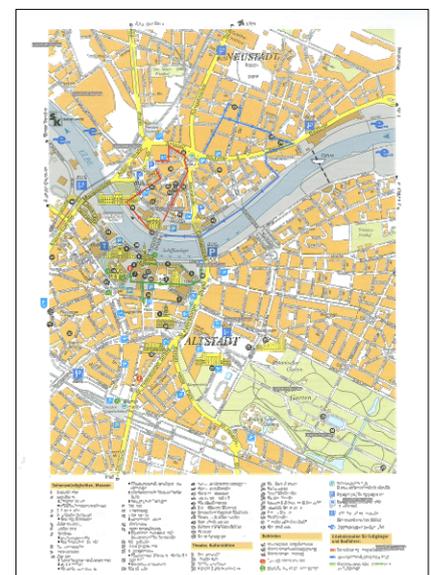


Abb. 24: DWT-Innenstadtplan

Die Zusammenarbeit machte viele Zusammenhänge und Synergien deutlich. So birgt der Elbradweg ein beachtliches Wirtschaftspotenzial. Allein im Sommer 2003 kamen 70.000 Radtouristen und gaben 28 Mio EURO aus.

Die Sächsische Zeitung als Projektpartner berichtete über vieles Interessantes und Wissenswertes.

Die Altmarktgalerie hat zusätzliche Fahrradbügel für ihre Kunden gebaut.

Es hat sich deutlich gezeigt, dass attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten an den Zielen der Kunden eine verstärkte Nutzung bewirken. In den Gesprächen wurden durch die Projektpartner eine ganze Reihe innerstädtischer Orte benannt, wo solche Anlagen noch fehlen. Daraufhin startete die Hauptabteilung Mobilität das Programm 1000 neue Fahrradbügel für die Dresdner Innenstadt. Gemeinsam mit den Projektpartnern, Bürgern und Fachkollegen wurden die Standorte von weiteren Fahrradbügeln aufgenommen und kartiert. Auf der Basis dieses wichtigen Inputs untersuchte ein Planungsbüro die Standorte und bereitete die bauliche Umsetzung planerisch vor. Weiteres dazu unter Punkt 4.



„1 000 Fahrradbügel für Dresden“
 Sie wählen die ersten zusätzlichen Stellplätze an... die Fahrradführer aus Übermünzberg...
Engagierte Biker
 Die ersten zusätzlichen Drahtesel-Stellplätze...
 Am 10. November stellte die EU-Projektgruppe „URBIKE“ die Ergebnisse...
 Die Touristenbranche und den Handel...
 Jeden Tag von Weisbach...
 David Pröbster vom City-Management...
 Axel Ahrens...
 In den Zentren...



Abb. 25: Aushang für Standortvorschläge für 1000 neue Fahrradbügel

SE 12.13. 05
Handel entdeckt Radler
 Mobilität. Geschäfte sind mit dem Auto schwer zu erreichen...
Stefan Rössel
 Die Altmarktgalerie lässt sich zusätzliche Fahrradstände anbringen...
 Das Fahrrad nimmt auch beim Einkaufsverkehr an Bedeutung zu...

SE 5. Juli 05
Bürger können Fahrradbügel planen
 Radeln. Gerhard Ritscher, Leiter der Hauptabteilung Mobilität...
Gerhard Ritscher
 Sie haben ein Programm „Tausend Fahrradbügel für Dresden“ aufgelegt...
 Davon gehe ich fest aus...
 Wie planen Sie die Standorte?
 Wie wird sich das Programm auswirken?
 Die Deutsche Bahn ist bereit...
 Das Gespräch führte Stefan Rössel

Abb. 26: Presseecho Sächsische Zeitung

Die wesentlichen Ergebnisse dieser Projektgruppenarbeit für die Einzelhandelsbranche enthält das Falblatt „Kunde Radfahrer. Marketinghinweise für Einzelhändler in Dresden“, das von der TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung erarbeitet und von der Stadt in Zusammenarbeit mit der IHK veröffentlicht wurde.

Komfortable Abstellanlagen





www.dresden.de/urbike

Standort

Fahrradabstellplätze müssen schnell, sicher und leger erreichbar sein und so nahe wie möglich am Geschäftsbereich liegen. Nur diese werden vom Kunden angenommen. Diese sollten die Anlagen den Fußgänger:innen nicht behindern und sich vertikal in den Straßenzug einfügen. Gute Sichtbarkeit bei zur Nutzung ein und beugt Diebstahl oder Vandalismus vor.

Wahl geeigneter Fahrräder sind ein guter Indikator dafür, dass Abstellplätze fehlen. Nicht geeignete Abstellanlagen stecken auf einem leicht gewählten Standort hin.

Gestaltung

Stahlblech, verzinkt oder eloxiert und selbstverschraubt – Fahrradständer müssen zum jeweiligen Umfeld passen. Es werden pro Fahrrad 1,5-2 m² (ohne Fußgänger:innen) bzw. 3 m² (mit Fußgänger:innen) benötigt. Der mittlere Abstand zwischen den Ständerblöcken sollte

mindestens 60 Zentimeter betragen. Weiterhin genügt einstelliger Kundenhandlauf, dies ist jedoch insbesondere bei Nachtsicht überdurchschnittlich wichtig. Besonders in belebten Zentren sollte ein Wegstreifen auf der Fahrbahn nicht zu schmal sein.

Bedarf an Abstellplätzen für Fahrräder gemäß Sachverständigen-Bauordnung (Länder, Sachverständigen) ein Platz je 80-100 m², mindestens zwei Quadratmeter Einheitswert, ein Platz je 150 m² Einheitswert, ein Platz je 8-12 Quadratmeter.

Anforderungen an Abstellanlagen

Fahrradabstellanlagen sollen:

- III die Anordnungen des Bauvorschriften des Verkehrs- und Internates ermöglichen (Fahrradständer).
- III Fahrer:innen mit verschiedenen Abmessungen und Lenkerformen aufnehmen können (z. B. Kinderwagen, Kinderwagen).
- III das Einsteigen in Landebühnen und das Absteigen verhindern, damit Fahrer:innen beim Aufsteigen von Kindern und Gepäck auch unter Seitenwind- oder Gegenwindbelastung nicht kippen;
- III Passanten vor Verkehrsunfällen schützen; das Fahrrad nicht beschädigen (z. B. Beschädigung auf Felge, Gangschaltung, Lichtschalter etc.);
- III durch einen Standort eine gute soziale Kontrolle ermöglichen.

Die häufig im Stadtbild zu sehenden Vorderradhalter – sogenannte „Fahrgeländer“ – sind wegen der kurzen Einparklänge der Räder nicht zu empfehlen. Besonders in belebten Zentren können diese Räder auf den Fahrbahn zu liegen und ein Hindernis für die Fahrer:innen sein.

SO NICHT:



Fahrgeländer stehen auf und lassen

SO NICHT:



Anlagegröße wird bestimmt und bilden vieler Abstellplätze

Wie können stationäre Fahrradabstellanlagen benötigt werden?

Seit September 2006 ist die Genehmigung fest installierter Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßen- bzw. Verkehrsraum vor den Geschäftsbereichen gebührende. Solche diese Fahrradabstellanlagen sind mit Verkehrsschildern auszustatten, gilt zusätzlich die Verkehrsregelung, in dieser Fall können die Anlagen je nach Standort und Größe der Verkehrsfläche zwischen 3,00 Euro und 20,00 Euro im Monat.

Zur Antragstellung ist das Formular über die Sonderanordnung öffentlicher Verkehrsflächen im Straßen- und Teilbereich, Stadtgebiet, Stadtteilanordnung (Dresden 4.08.17.03) anzuwenden. Ein-Kosten der Formular für den Bereich Handel und Gastronomie unter www.dresden.de/urbike. Anlagen, Sonderanordnung öffentlicher Verkehrsflächen, beantragt werden.

URBIKE

INTERREG III C

Kunde Radfahrer Marketinghinweise für Einzelhändler in Dresden

Abb. 27: Faltblatt „Kunde Radfahrer“

Dieses Faltblatt wurde an Einzelhandelsvertretungen und -verbände, das City-Management, Einzelhändler und Centermanagements verteilt. Es gibt jedoch keinen Rücklauf, wie viele Fahrradständer daraufhin gebaut wurden; vermutlich eine ganze Menge und es sollen noch viele mehr werden.

Das Faltblatt gibt es auch in Englisch unter www.dresden.de/urbike. Es wurde von Studenten der TU Dresden übersetzt.

Die IHK Dresden hat in einer ihrer überregionalen Veranstaltungen und in ihren Kammermedien 2006 über die Fahrradförderung durch Einzelhändler, die gleichbedeutend ist mit dem Erschließen von neuen Kundenpotentialen, informiert.



Customer cyclist
Marketing information for retailers in Dresden

Abb. 28: Faltblatt „Customer Cyclist“

Als Ergebnis wird gesehen, dass Rad fahren stärker ins Bewusstsein der handelnden Akteure aus der Einzelhandels- und Tourismusbranche gerückt ist. Von einem wachsenden Fahrradverkehr profitieren alle. Einige Aktivitäten hatten Initialwirkung – sie waren Anstoß für weitere ähnliche Aktionen.

3.6 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

Da in UrBike keine Infrastrukturmaßnahmen gefördert wurden, hat Dresden neben der Netzwerkarbeit in den einzelnen Arbeitsebenen einen zweiten Schwerpunkt auf Öffentlichkeitsarbeit und Marketing gesetzt.

Zahlreiche Aktivitäten konnten in den 2 ½ Jahren Projektlaufzeit umgesetzt werden. Mehrere Maßnahmen wurden gemeinsam mit den UrBike-Partnern geplant und realisiert. Im Rahmen von UrBike konnte die Verwaltung eine Reihe von PR-Maßnahmen starten, die ohne Förderung nicht möglich gewesen wären. Die wesentlichen sind in chronologischer Reihenfolge im Folgenden kurz beschrieben.

3.6.1 Dienstfahrrad

Seit Sommer 2004 gibt es für die Mitarbeiter der Hauptabteilung Mobilität ein Fahrrad für dienstliche Wege. So können sie insbesondere kurze Wege kostengünstig und flexibel zurücklegen und die Radverkehrsbedingungen in der Stadt selbst „erfahren“.

Das Fahrrad wird in den Frühjahrs- und Sommermonaten gut genutzt und auch von anderen Ämtern nachgefragt.



Abb. 29: Bekanntmachung fürs Dienstfahrrad

3.6.2 Plakataktion „Fahrradfrühling – Dein Rad will raus“

Im April 2005 hingen 250 große Plakate für zwei Wochen im gesamten Stadtgebiet, die für Fahrrad fahren geworben haben. Die Aktion wurde im Frühling platziert, der Jahreszeit in der sich die Menschen wieder häufiger draußen aufhalten und mehr bewegen – auch mit dem Fahrrad. Und das Rad eignet sich für viele Wege in der Stadt, nicht nur in der Freizeit sondern auch für Wege zur Schule, zum Kindergarten, zur Arbeit oder zum Einkauf. Dies drückt das Plakat auf ansprechende Art aus. Gegenüber dem Auto hat das Rad auf kurzen Strecken entscheidende Vorteile: der Fahrer bewegt sich und kräftigt damit seine Gesundheit, er muss keinen Parkplatz suchen und bezahlen und tut obendrein noch was für die Umwelt. Und Spaß macht es auch. So sollte das Plakat ermuntern, mal wieder oder wieder öfter mit dem Rad zu fahren.

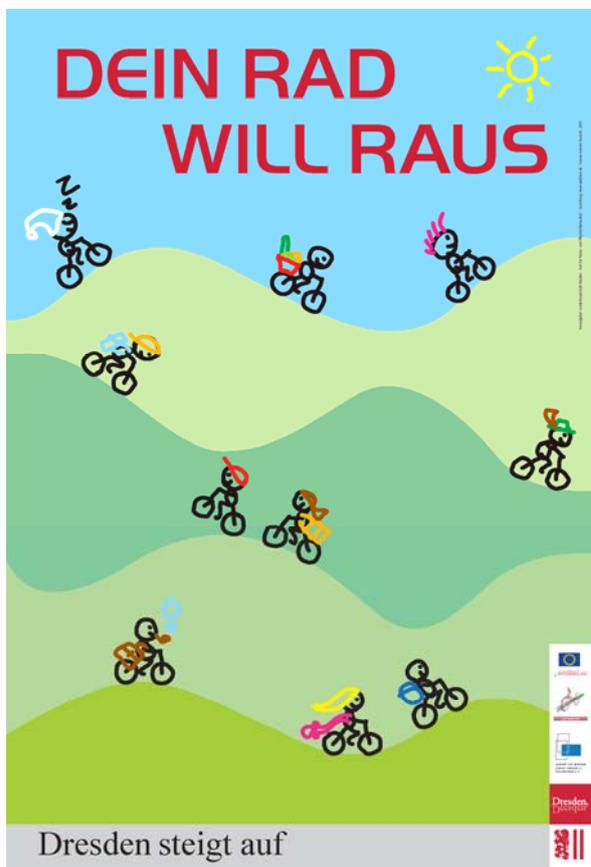


Abb. 30: Plakat „Dein Rad will raus“
Originalgröße: 118 cm x 175 cm



Abb. 31: Postplatz (Foto: Burggraf)



Abb. 32: Prager Straße (Foto: Burggraf)

Die Stadtverwaltung erhielt viele, überwiegend positive Reaktionen zu dieser Plakataktion. Auf mehrere Anfragen wurden Plakate nach der Hängung zur weiteren Präsentation verschenkt.

3.6.3 Neuauflage Fahrrad-Stadtplan Dresden

Der Dresdner Fahrrad-Stadtplan wurde 2005 in 2. Auflage vom städtischen Vermessungsamt herausgegeben. Die Erarbeitung erfolgte in Zusammenarbeit mit dem ADFC und der Hauptabteilung Mobilität. Dank der UrBike-Projektpartner, die durch Anzeigen den Plan unterstützten, und finanzieller Förderung der EU kostet der Fahrrad-Stadtplan nur 3 Euro und die Auflage wurde auf 8.000 Stück erhöht.

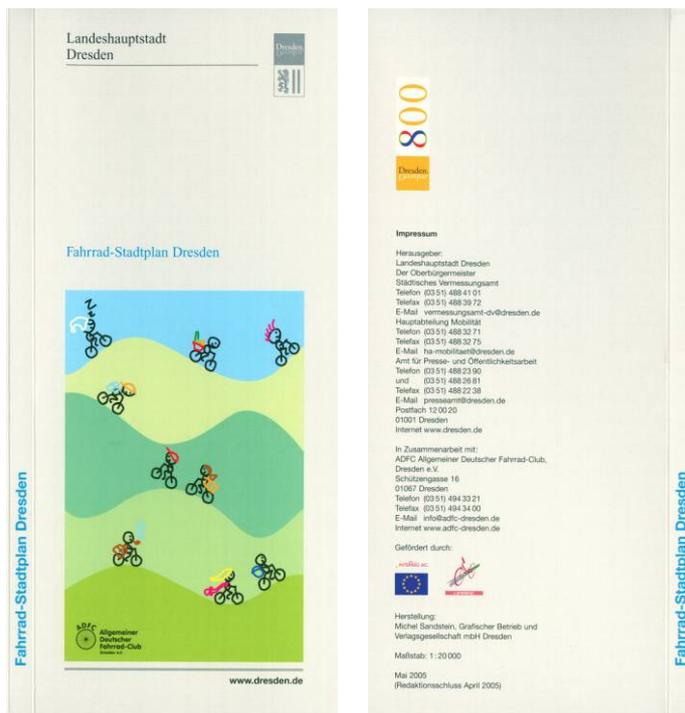


Abb. 33: Fahrrad-Stadtplan Umschlagseite außen

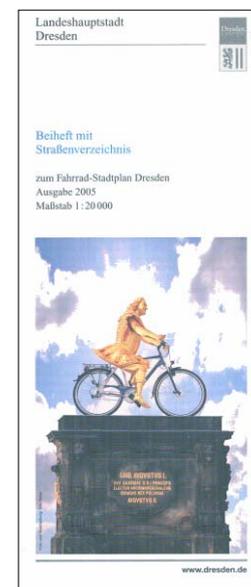


Abb. 34: Beiheft Titelseite



Abb. 35: Beispiel für Anzeigen der UrBike-Partner



Abb. 36: Auszug Fahrrad-Stadtplan Dresden

Die 2005er Auflage des Fahrrad-Stadtplans wird in 60 Verkaufsstellen vertrieben. Sie ist stark nachgefragt und Mitte 2007 bereits zu über 90 % verkauft.

3.6.4 Fahrradfest 2005

Alljährlich veranstaltet die Sächsische Zeitung das SZ-Fahrradfest, die größte Fahrradveranstaltung in Dresden. Im Jahr 2005 beteiligte sich die Stadtverwaltung mit einem Stand an diesem Fest, gemeinsam mit ADFC und TUD. Die aktiven Teilnehmer und die Besucher konnten sich am 24. Juli 2005 rund um das Thema Fahrradfahren und UrBike informieren, den neuen Fahrrad-Stadtplan kaufen und ihre Wünsche und Anregungen der Hauptabteilung Mobilität mitteilen.

Viele der fast 10.000 aktiven Radler auf den Touren zwischen 10 und 160 km und zahlreiche Gäste kamen und informierten sich. Der neue Fahrrad-Stadtplan fand reißenden Absatz.



Abb. 37: Impressionen vom SZ-Fahrradfest 2005 (Fotos: Burggraf/Böhmer)



Abb. 38: Presseecho Sächsische Zeitung

3.6.5 Radverkehrsbeauftragter

Seit Juli 2005 gibt es in der Landeshauptstadt einen Verantwortlichen für Radverkehrsangelegenheiten.

Die Aufgaben des städtischen Radverkehrsbeauftragten nimmt Herr Dipl.-Ing. Peter Tatzel, Verkehrsplaner in der Hauptabteilung Mobilität wahr.

DIENSTAG, 26. JULI 2005



Wer ist Peter T.?

Runde Brille, lockiger Kopf, Fretzlehm und gutgelaunt. Das war unser erster Eindruck von Peter Tatzel, Dresdens neuem Radverkehrsbeauftragten. Die ADFC-Ortsgruppe hatte zum gegenseitigen Kennenlernen eingeladen und der rote Salon des Umweltzentrums war randvoll mit Interessierten gefüllt.

Wir hatten viele Fragen, manchmal wirkte das Gespräch wie ein Kreuzverhör. Die Skepsis war groß, ob die jüngsten Stadtratsbeschlüsse zum Radverkehr auch wirklich etwas verändern. Bisher hatten wir zu oft das Gefühl, dass die Ver-

waltung das Fahrrad gegenüber dem Auto nicht als gleichwertiges Verkehrsmittel betrachtet.

Nicht alle Antworten gefielen uns: Die Mitarbeiter der Stadt leiden unter chronischer Überlastung, das hat natürlich Auswirkungen. Angedachte Verbesserungen stoßen oft auf Gegenwehr, sobald auch nur ein Parkplatz gefährdet ist. Auch die Haltung der Polizei oder des Regierungspräsidiums zu Verkehrsführungen ist nicht immer förderlich für das Radfahren. Viele Bürger beschwerten sich zudem über rücksichtslose Radfahrer auf den Gehwegen der Prager Straße.

Trotz aller angesprochenen Probleme schaffte es Herr Tatzel, uns zu überzeugen, dass das Radfahren endlich einen höheren Stellenwert bekommt. Erste Maßnahmen wie die Freigabe von Einbahnstraßen werden bereits vorbereitet. Nicht zuletzt aber ist es er selber, der Hoffnung verbreitet - Peter Tatzel erschien hoch motiviert, ehrgeizig und kompetent. Alles im allen ein sehr aufschlussreicher und Optimismus stiftender Abend, der im Biergarten des Umweltzentrums einen entspannten Ausklang fand.
 + Mehr dazu auf Seite 2

Jochen Böttcher

Peter Tatzel ist Beauftragter für Radverkehr

Die Stadt Dresden hat das Amt eines Radverkehrsbeauftragten eingerichtet. Mit der Aufgabe wurde Peter Tatzel (51) in der Hauptabteilung Mobilität betraut. Seine Ernennung wurde im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau bekannt gegeben. Nach außen hin ist Tatzel Ansprechpartner für Bürger, Wirtschaft und Verbände zum Thema Radfahren. Innerhalb der Verwaltung soll er Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs koordinieren. Er ist bei der Bearbeitung des geplanten Radverkehrskonzepts sowie bei der Planung von Radwegen und Abstellanlagen zu beteiligen. Tatzel leitet bei der Stadtverwaltung auch die Planung von Verkehrsanlagen im Bereich südlich der Elbe.



P. Tatzel Foto: Füssel

Die Einrichtung geht auf einen Stadtratsbeschluss vom März zurück, den die Fraktionen von PDS, Grünen, SPD und Bürgern herbeigeführt hatten. Danach hat die Stadt auch ein Fahrradverkehrskonzept zu entwickeln. (SZ/öse)

Abb. 39: Presseecho in der ADFC-Zeitschrift „Speiche“ und in der Sächsischen Zeitung

3.6.6 Plakataktion zur Verkehrssicherheit mit Postkarten

Aufgrund der erfolgreichen Plakataktion 2005 wurde eine Weitere im Frühling 2006 gestartet. Gemeinsam mit dem ADFC wurde die Verkehrssicherheit thematisiert, genauer: der Abstand der Kraftfahrzeuge beim Überholen von Radfahrern. 250 Großplakate hingen zwei Wochen in der gesamten Stadt und zogen die Blicke auf sich.

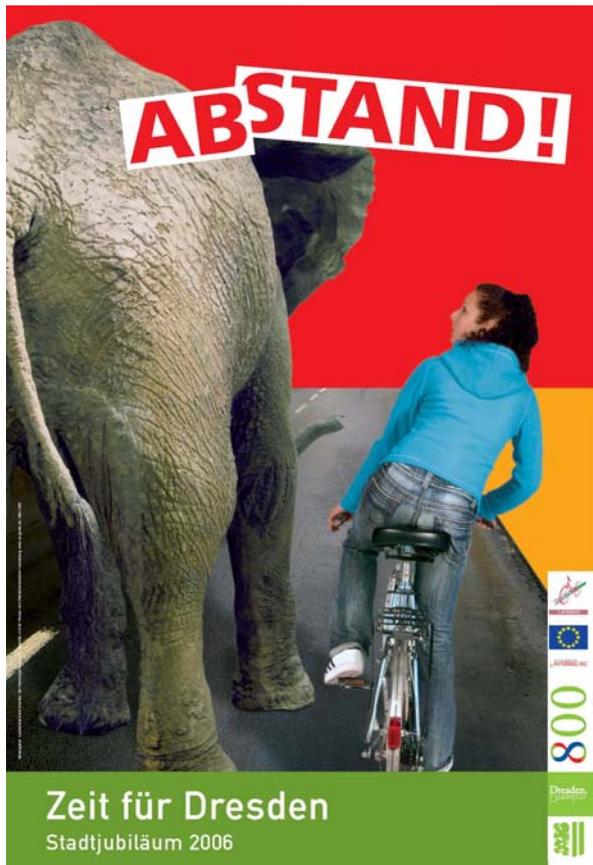


Abb. 40: Plakat zur Verkehrssicherheit
Originalgröße: 118 cm x 175 cm



Abb. 41: Stübelallee (Foto: Burggraf)



Abb. 42: Prager Straße (Foto: Burggraf)

Häufig werden Radfahrer durch Autos ohne ausreichenden Abstand überholt. Dies erzeugt Unsicherheit, Stress und Angsterlebnisse bei Radfahrern. Diese Aktion zielte darauf, in Dresden mit  sicherer und entspannter zu fahren.

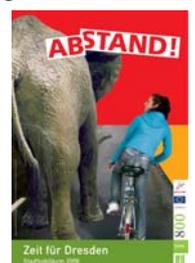
Eine Postkarte mit dem gleichen Motiv informierte auf der Rückseite über den richtigen Überholabstand:

§ 5 (4) StVO – Überholen

In der Straßenverkehrsordnung – StVO ist das Überholen in § 5 geregelt. Im Absatz 4 heißt es dazu: „Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu Fußgängern und Radfahrern, eingehalten werden.“

Und was ist so ein „ausreichender Seitenabstand“?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sagt dazu: Tempo drosseln beim Überholen von Radfahrern und mit ausreichend Abstand vorbeifahren: mindestens 1,5 bis 2 Meter müssen zwischen der Beifahrtür und dem linken Ende des Fahrradlenkers liegen.



3.6.7 Amtsblattbeilage Radverkehr

Zu Beginn der Fahrradsaison 2006 und zeitgleich zur laufenden Plakatkampagne wurde mit dem Amtsblatt die Extrabeilage „Mit dem Fahrrad unterwegs in Dresden und Umgebung“ am 30. März 2006 veröffentlicht. Die Hauptabteilung Mobilität informierte zu Erreichtem und laufenden Aktivitäten.

Folgende Schwerpunkte bestimmten dieses Heft:

- Entwicklung des Radverkehrs
- Dresdens europäisches Engagement
- Interview mit dem Radverkehrsbeauftragten
- Mit dem Rad zur Arbeit
- Öffnung von Sackgassen und Einbahnstraßen für Radfahrer
- Fahrrad-Stadtplan
- Wo dürfen Fahrradfahrer eigentlich überall fahren?
- Elbradweg-Informationen
- Fahrradmitnahme in Bus und Bahn
- Innovative Lösung angehobene Fahrbahn im Haltestellenbereich
- Planung Lückenschluss St. Petersburger Straße
- Bike and Ride an der S-Bahn
- Informationen des ADFC



Abb. 43: Titelseite der Amtsblattbeilage 2006

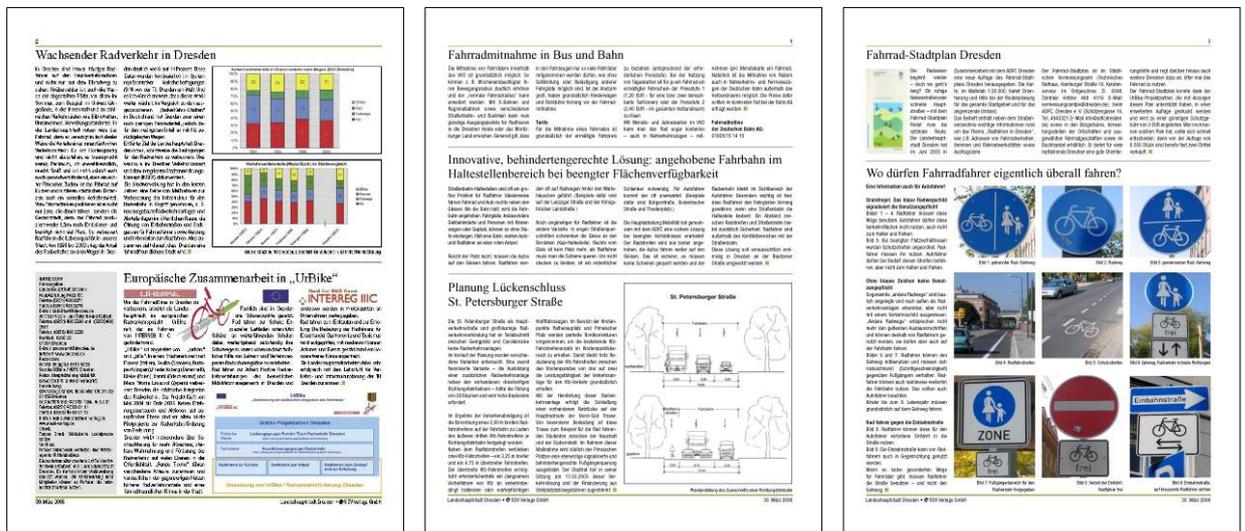


Abb. 44: Inhaltsseiten der Amtsblattbeilage 2006

3.6.8 Fahrradhelme für die 121. Mittelschule

Die 121. Mittelschule in Dresden-Prohlis hat den von der TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung in Zusammenarbeit mit Herrn Prof. Voigt, Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden, erarbeiteten Leitfaden zur Erstellung von Radschulwegplänen pilothaft getestet. Die Bearbeitung erfolgte von Schülern der 9. Klasse im Rahmen eines ganzjährigen Neigungskurses. Dieser Kurs wurde von einem engagierten Sportlehrer geleitet, der die Erstellung eines Radschulwegplanes mit praktischem Radfahren in der Stadt und im Gelände verbunden hat.

Leider hatten nicht alle Schüler einen eigenen Fahrradhelm. Aus Sicherheitsgründen darf ein Lehrer aber nur mit den Schülern Fahrrad fahren, wenn diese einen Helm tragen. So wurde aus den Projektmitteln UrBike ein Schulsatz von zwölf Helmen gekauft und im Mai 2006 dem Direktor der Schule übergeben.



Abb. 45: Arbeit mit den Schülern (Foto: Böhmer)



Abb. 46: Arbeit mit den Schülern (Foto: Böhmer)

Schulweg per Rad

Stefan Adler schnallt sich einen neuen Fahrradhelm auf. Er hat ihn wie alle anderen Schüler der Klasse 9b der 121. Mittelschule in der Prohliser Gamigstraße von einer Fahrrad-Arbeitsgruppe der Stadt geschenkt bekommen. Unter Anleitung ihres Lehrers H. Helm hat sich die Klasse in einem Projekt daran gemacht, für Radfahrer einen Plan der sinnvollen Schulwege zu erstellen.

Die erste Phase haben sie geschafft: Eine Umfrage, wer überhaupt mit dem Rad zur Schule kommt. Nur 24 von 92 Schülern nutzen es fast täglich, ein gutes Viertel. Die Gründe der anderen sind vielfältig: Für die meisten lohnt es sich nicht, weil sie zu nah an der Schule wohnen. 31 antworteten aber auch, sie hätten bei schlechtem Wetter keine Lust aufs Rad. Und 25 haben Angst, dass es gestohlen oder beschädigt werden könnte.

Die wichtigsten Wünsche der Mittelschüler zum Radfahren sind übrigens mehr Radwege (61) und mehr Abstellanlagen (55). (SZ/öse)



Stefan Adler aus der 9b Foto: Füssel

Abb. 47: Sächsische Zeitung 31.05.2006

3.6.9 800jähriges Stadtjubiläum: Ausstellung „Zukunft für Dresden“

Die Ausstellung der Lokalen Agenda für Dresden e. V. im September 2006 im Lichthof des Rathauses vermittelte UrBike-Ergebnisse.

In der Eröffnung wurde hervorgehoben, dass Fahrradfahren einen nicht unwesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung leisten kann.



Abb. 48: Ausstellung „Zukunft für Dresden“ (Fotos: Burggraf)

Es gab dazu zwei Infoblätter für die Besucher der Ausstellung.

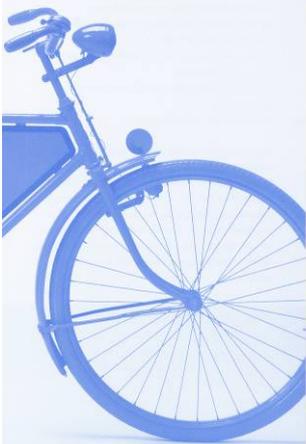
<p>Landeshauptstadt Dresden UrBike Leitfaden für Rad-schulwegpläne</p> 	<p>Landeshauptstadt Dresden UrBike Leitfaden für Radschulweg-pläne</p> <p>Die Erarbeitung von Radschulwegplänen dient der Schulwegsicherung, insbesondere für die mit dem Rad zur Schule fahrenden Schüler der Sekundarstufe. Sie erfolgt zweckmäßigerweise in den im Folgenden erläuterten Arbeitsschritten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Analyse des Ist-Zustandes im Schüllerradverkehr der betrachteten Schule 2. Aufstellung und Bewertung des Radschulweggrundplanes 3. Fertigstellung Radschulwegplan <p>Bei der Erarbeitung eines Radschulwegplanes sollte immer von den im Ist-Zustand genutzten Routen im Schüllerradverkehr der jeweils betrachteten Schule ausgegangen werden. Die erforderlichen Informationen über diese Routen sind über diesbezügliche schriftliche Schüllerbefragungen zu gewinnen. So können sich auch Schüler, die bisher noch nicht mit dem Rad in die Schule fahren, in Zukunft ihren Schulweg mit dem Fahrrad erschließen.</p> <p>Kontakt • Kerstin Burggraf Landeshauptstadt Dresden Geschäftsbereich Stadtentwicklung Hauptabt. Mobilität - Abt. Verkehrsentwicklungsplanung Telefon: (03 51) 488 34 48 - Fax: (03 51) 488 32 75 E-Mail: KBurggraf@dresden.de www.dresden.de</p>	<p>Infineon Technologies Dresden Qimonda Dresden Betriebliches Mobilitätsmanagement</p> 	<p>Infineon Technologies Dresden Qimonda Dresden Betriebliches Mobilitätsmanagement</p> <p>Durch das dynamische Wachstum des Standortes, die zusätzliche Nachfrage nach Stellplätzen für den Individualverkehr sowie nach besserer Anbindung an den ÖPNV hat sich 1996 bei Infineon Technologies Dresden ein Mobilitätsmanagement-Team gebildet. Es besteht aus etwa zehn Mitarbeitern unterschiedlicher Bereiche, die von der Betriebsleitung unterstützt werden. Ziel des Teams war und ist die Erhaltung und Verbesserung der Mobilität aller Mitarbeiter von Infineon Technologies Dresden und Qimonda Dresden. Der Arbeitsschwerpunkt besteht darin, die Nutzung öffentlicher bzw. umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu fördern und Individualverkehr zu vermeiden. Im Vergleich zu den Mobilitätskennwerten von 1996 wurden 2005 rechnerisch über 400 kg CO₂ pro Mitarbeiter eingespart. Der Anteil der ÖPNV-Nutzer wurde von 1996 bis 2005 um 49 Prozent gesteigert, der Anteil der Radfahrer in diesem Zeitraum um 25 Prozent. Der Anteil der Fahrgemeinschaften stieg um 35 Prozent und der Anteil der Pkw-Nutzer sank um 19 Prozent.</p> <p>Kontakt • Gernot Loibnegger (Sprecher des Mobilitätsteams) Infineon Technologies Dresden - Qimonda Dresden Königsbrücker Straße 180 - 01099 Dresden Telefon: (03 51) 886-0 E-Mail: gernot.loibnegger@infineon.com www.infineon.com</p>
---	--	--	--

Abb. 49: Flyer zu UrBike-Aktivitäten

3.6.10 Planerworkshop in Berlin

Ein wichtiger Erfahrungsaustausch und Erkenntniszugewinn für die Dresdner Verkehrsplaner war der Workshop zur Verkehrsentwicklung und Radverkehrsplanung bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin am 22. September 2006.

Die Berliner Kollegen zeigten vor Ort verschiedene Radverkehrslösungen und berichteten über ihre Planungen, Strategien und den Umgang mit Konflikten. Es wurden viele Fachgespräche geführt und Radverkehrslösungen diskutiert.

Program für die Fachexkursion der HA Mobilität nach Berlin am 22.09.2006

Workshop zum Thema Verkehrsentwicklung und Radverkehrsplanung bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

7:30 Uhr **Busabfahrt** Hamburger Str. 19, vor dem Technischen Rathaus

8:30 Uhr **Ankunft** am Flughafen Tempelhof

9:40 Uhr **Empfang und Begrüßung** im Empfangsgebäude des Flughafens an den Anzeigebildern der Flughafenführung durch Hr. Dieter Wagner und Fr. Brigitt Grünert (Beide Sen Stadt VII B) und Anlieferung in zwei Gruppen

9:50 Uhr bis 11:50 Uhr
 1. Gruppe: **Besichtigung der Verkehrsregulierungszentrale (VKRZ)** (Ermittlung, Vortrag und Diskussion zur Arbeit und den Aufgaben der VKRZ) Vortrag: Hr. Boerndt Rüdiger Seebach VLB C (POP/Platz), Hr. Torsten Klein, SenStadt VLB C 1 (Beide VKRZ)
 2. Gruppe: **Besichtigung der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ)** Vortrag zu Aufgaben, Arbeitsweise und Wechselwirkungen zum Senat, Berliner Verkehrsdirektion Vortrag: Herr Dr.-Ing. Ralfstanz Gehler (VMZ Berlin) wechselnd

12:00 Uhr **Mittagspause** im Castro des Flughafens Tempelhof Fortsetzung der Diskussion bei einem warmen Mittagessen

13:00 Uhr **Radtour** mit begrenzter Teilnehmerzahl: mit 22 Dresdner Kollegen werden auf einer ca. 10 km langen Tour Berliner Beispiele der Radwegplanung abgerastet und diskutiert (Route siehe Anlage 1) Leitung bzw. Begleitung durch Sen Stadt VII B: Hr. Herbert Guggenbauer, Hr. Dr. Dieter Zwick, Hr. Dieter Wagner, Hr. Roland Jannemann, Hr. Rüdiger Schwedick, Fr. Brigitt Grünert
Sollte das Radfahren aus gesundheitlichen Gründen nicht möglich sein, werden wir alle mit dem Bus zum Köthischen Park fahren und die Diskussion im Ritzsaal weiter fortführen.

Spaziergang: Die anderen Kollegen fahren mit dem eigenen Bus nach B-Mitte, zum Dienstgebäude Am Köthischen Park 3 und unternehmen einen fachlichen, von Herrn Böhmer geführten Spaziergang.

2

14:30 Uhr **Vorträge und Diskussion** im Ritzsaal (3. Stock)

15:00 Uhr **Thema: Radverkehrsplanung** Vortrag: Hr. Herbert Guggenbauer (Sen Stadt VII B)

15:30 Uhr **Thema: Verkehrsentwicklungsplanung** Vortrag: Hr. Dr. Jürgen Murrach (Sen Stadt VII A 1)
Thema: Vorstellung besonderer Verkehrsprojekte des Zentralen Bereichs, die bei der nachgelagerten Bauarbeit beachtet werden Vortrag: Hr. Dr. Dieter Zwick (Sen Stadt VII B 1)

16:30 Uhr **Rundfahrt** mit dem Dresdner Bus (Bismarck Str., Invalidenstr., Tiergartenpark, Potsdamer Platz, Regierungsmarkt, Hauptbahnhof) Begleitung von Sen Stadt VII B: Hr. Dr. Dieter Zwick, Hr. Wolfgang Burge

17:30 Uhr **Ankunft** am Hauptbahnhof, Verabschiedung
Möglichkeit einer individuellen Bestätigung anderer Zeit für C-Abreiseschluss gegen 18:30 / 19:00 Uhr Rückfahrt per Bus zum Technischen Rathaus, Hamburger Str. 19



Abb. 50: Programm des Workshop



Abb. 51: Fotos vom Workshop (HA Mobilität)

3.6.11 Gelbe Rucksäcke für radfahrende Schüler

Aus zusätzlichen Projektmitteln konnten 1.000 Starterpakete für Schüler in der Radfahrausbildung gepackt werden. Die Landeshauptstadt unterstützt damit die Polizei und die Verkehrswacht bei der Radfahrausbildung in den vierten Klassen.

Der Rucksack ist gefüllt mit einer Trinkflasche, Hosensband, Reflektor und zwei Fahrradkarten, dem Dresdner Fahrrad-Stadtplan und der ADFC-Entdeckerkarte.

Die Verteilung der gelben Fahrrad-Rucksäcke erfolgt während des Stadt Wettbewerbes „Super-Fahrer“.

Gemeinsam engagieren sich viele Partner, damit die Dresdner Kids sicher, oft und selbstständig mit dem Fahrrad unterwegs sein können.

Bei der Ermittlung der besten Radfahrer 2007 überreichte Herr Bürgermeister Feßenmayr allen Teilnehmern des stadtweiten Wettkampfes der Dresdner vierten Klassen einen Rucksack.



Abb. 52: Rucksack
(Foto: dresdensouvenir gbr)

3.7 Nationale und internationale Beachtung

■ Nationaler Runder Tisch Radverkehr des ADFC

Die Landeshauptstadt Dresden beteiligte sich am Nationalen Runden Tisch des ADFC, einem Projekt des Umweltbundesamtes. Zehn deutsche Städte kooperierten bei der lokalen Umsetzung der Ziele des Nationalen Radverkehrsplanes (NRVP).

Dresden war aufgrund seiner vielfältigen UrBike-Aktivitäten eine der aktivsten Städte bei diesem Nationalen Runden Tisch, einem Bundesprojekt.

■ VeloCity-Konferenz

Auf der VeloCity-Konferenz, dem größten europäischen Treffen der Radverkehrsplaner, informierte die TU Dresden über die Dresdner UrBike-Aktivitäten im Juni 2005.

■ VeloMondial-Konferenz

Die Weltfahrrad-Konferenz VeloMondial fand im März 2006 in Johannesburg statt. Auch dort wurde UrBike und das Dresdner Geschehen durch die TU Dresden übermittelt.

■ UrBike-Partnermeeting und Technical Seminar in Dresden

Dresden war im Juni 2006 Tagungsort der UrBike-Partner. Am 22. Juni 2006 trafen sich die UrBike-Städte zu einem Meeting im Dresdner Rathaus.

Auf dem „UrBike First European Technical Seminar“ am 23. Juni 2006 präsentierten die Netzwerkpartner ihre Projekte, Ergebnisse und Erfahrungen einer über zweijährigen Zusammenarbeit vor über 50 Fachleuten aus England, Schottland, Belgien, Polen, Tschechien und Deutschland.



Abb. 53: UrBike First European Technical Seminar im Festsaal des Dresdner Rathauses (Fotos: Burggraf)

Es wurde einstimmig eine Empfehlung zur stärkeren integrierten Radverkehrsförderung in europäischen Städten verabschiedet und nach Brüssel gesandt.



Abb. 54: Dresden UrBike Declaration

Auf einer vom Radverkehrsbeauftragten fachlich geführten Fahrradtour erhielten die europäischen Fachleute einen Eindruck von den Dresdner Radverkehrsbedingungen. Das Echo war positiv, die Teilnehmer konnten viele Anregungen mit in ihre Städte nehmen.



Abb. 55: Technische Fahrradtour der UrBike-Konferenzteilnehmer (Fotos: Böhmer)

4 Ausblick und Umsetzung

Die Dresdner Beteiligung am europäischen Projekt UrBike hat zahlreiche Impulse bei der Radverkehrsförderung gegeben und ausgelöst.

Radverkehrsförderung ist nicht alleiniges Anliegen der Stadtverwaltung. In vielen Bereichen können die Partner jeweils ihren spezifischen Beitrag leisten, seien es Wohnungsvermieter, Unternehmen, Verwaltungen, der Einzelhandel oder die Tourismusbranche. Profitieren werden aber alle davon. So hat die Stadt viele Partner in den UrBike-Arbeitsgruppen gefunden, mit denen gemeinsam und auch jeder auf seinem Gebiet viele Maßnahmen angeschoben und umgesetzt werden. Die zahlreichen Kontakte werden künftig verstärkt auf bilateraler Ebene genutzt.

Wie weiter?

■ Fahrradbügel

Das UrBike-initiierte Projekt „1000 neue Fahrradbügel für die Dresdner Innenstadt“ wurde fortgesetzt. Die Planung erfolgte in zwei Phasen: einer Analyse der Zielgebiete, Bedarfsabschätzung und konzeptioneller Auswahl geeigneter Standorte. Im weiteren Schritt erfolgte in einem intensiven Abstimmungsprozess mit den Verfahrensbeteiligten die konkrete Standortplanung.

Im Ergebnis der Planung konnten etwa 130 Standorte für ca. 1.500 neue Fahrradbügel zur Abstellung von ca. 3.000 Fahrrädern ausgewiesen werden. Dem zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau wurde ein Abschlussbericht vorgelegt.

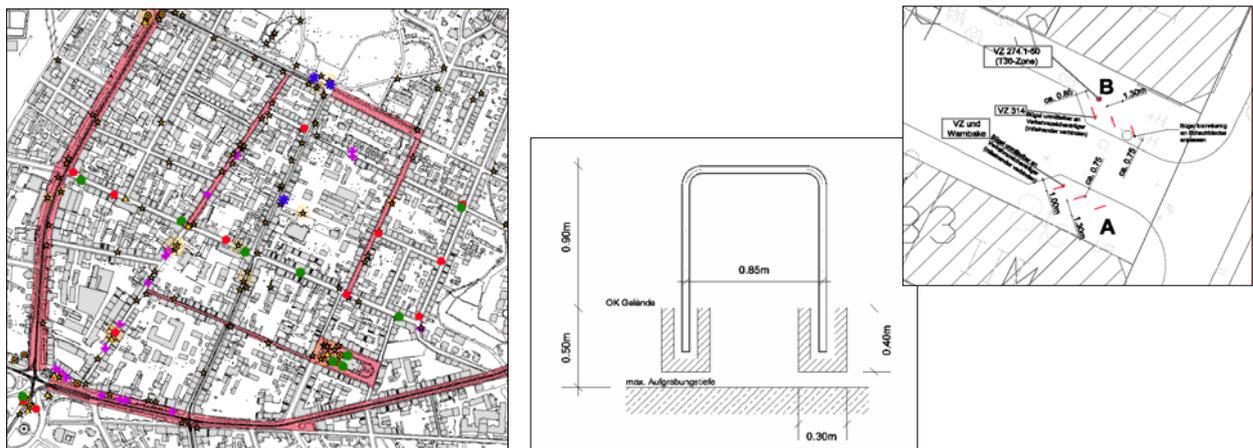


Abb. 56: Konzeption (Auszug)

Etwa 700 neue Bügel sind bis Mitte 2007 gebaut worden. Die Regellösung der Fahrradabstellanlage ist der Anlehnbügel (Rundrohr) zur Abstellung von zwei Fahrrädern im Abstand von 1,50 m zueinander.

Als Beispielstandorte seien hier benannt: Elbradweg Höhe Rosengarten, Rathaus Dr.-Külz-Ring am Eingang Goldene Pforte, Bahnhof Freiburger Straße/WTC, Bahnhof Neustadt/Schlesischer Platz, Neumarkt/Salzgasse, Ortsamt Blasewitz/Angelsteg.

 <p>Elbradweg / Höhe Rosengarten</p>	 <p>Rathaus / Eingang Goldene Pforte</p>
 <p>Bahnhof Freiburger Straße / WTC</p>	 <p>Bahnhof Neustadt / Schlesischer Platz</p>
 <p>Neumarkt / Salzgasse</p>	 <p>Ortsamt Blasewitz / Angelsteg</p>
 <p>Alaunstraße</p>	 <p>Albertplatz Nordseite</p>

Abb. 57: neue Fahrradbügel in Dresden

Der Bedarf ist immer noch groß, so dass sicher noch viele weitere Bügel folgen werden.



■ Radschulwegpläne

Der Leitfaden für Radschulwegpläne wird von weiteren Schulen genutzt.

Aufgegriffen wurde dieses Angebot im Frühjahr 2007 von der Waldorfschule Dresden. Schüler einer 12. Klasse erarbeiteten die Grundlagen für den Radschulwegplan ihrer Schule, der über Internet verfügbar ist und vervielfältigt verteilt werden kann.

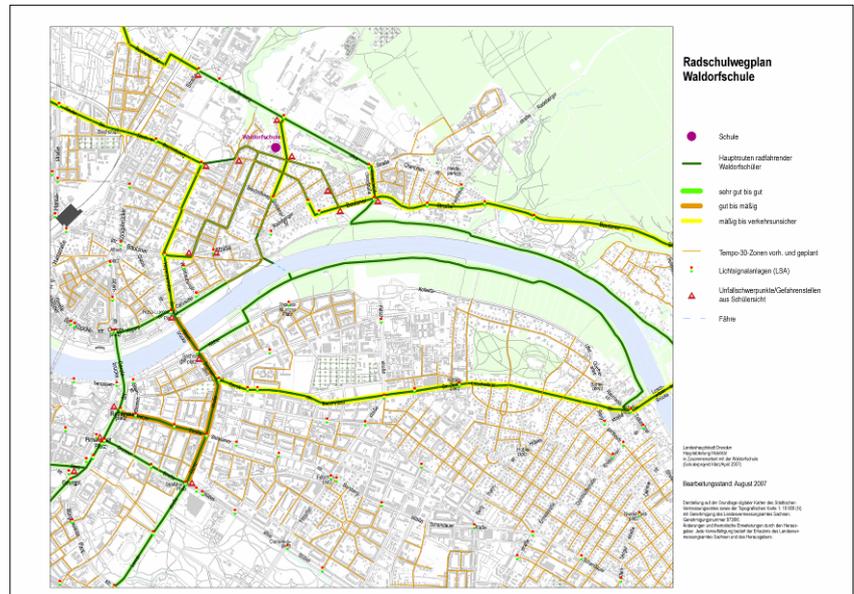


Abb. 58: Radschulwegplan Waldorfschule

Die Verkehrswacht Dresden erarbeitet mit Unterstützung der Hauptabteilung Mobilität beginnend im Sommer 2007 bis Frühjahr 2008 für Dresdner Mittelschulen Radschulwegpläne auf der Basis des Leitfadens.

■ Stadtra(t)deln 2007

Im Juli 2007 fand ein Fahrradwettkampf zwischen Dresdner und Nürnberger Stadträten statt. Die Stadträte sammelten vier Wochen lang so viele Radkilometer wie möglich, im Dienst und in der Freizeit. Auf diese Weise wollten sie den Dresdnerinnen und Dresdnern das Rad als Allroundtalent und Verkehrsmittel im Alltag schmackhaft machen. In unserer Stadt werden noch viele kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt, die ideal fürs Fahrrad wären.

Bei dieser Aktion traten die Dresdner Stadträte gegen die Nürnberger Räte an und schrieben „Fahrtenbücher“, die täglich auf www.dresden.de einsehbar waren. Das Ergebnis war knapp: die 19 Nürnberger Stadträte lagen beim Gesamtergebnis vorn, jedoch konnten die 12 Dresdner Stadträte mit der besseren Pro-Kopf-Leistung punkten.

■ Tätigkeit des Radverkehrsbeauftragten

Der Radverkehrsbeauftragte ist Ansprechpartner für die Bürgerinnen und Bürger sowie Verbände. Er plant und begutachtet Verkehrsbaumaßnahmen der Stadt Dresden unter Berücksichtigung der Belange und der Gleichbehandlung des Radverkehrs. Ein weiterer Tätigkeitsschwerpunkt ist die Mitwirkung in nationalen Gremien, wie z. B. der Fahrradakademie des Deutschen Institutes für Urbanistik DIFU, ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördertes Projekt.

Der Radverkehrsbeauftragte vertrat die Landeshauptstadt Dresden beim Nationalen Runden Tisch Radverkehr des ADFC und auf der Europäischen Fahrradkonferenz VeloCity in München im Juni 2007.

■ Fahrradverkehrskonzeption Innenstadt

Es wird ein Konzept für die Entwicklung des Radverkehrs in der Dresdner Innenstadt erarbeitet. In die Bearbeitung sind auch wichtige Impulse aus UrBike eingeflossen.

Aufbauend auf einer Bestandsaufnahme aller Radverkehrsanlagen im sogenannten „26er Ring“ wird ein den Anforderungen entsprechendes Radroutenkonzept hierarchisch entwickelt und dessen Umsetzung mit Maßnahmen und Kosten untersetzt. Diese auf einem Stadtratsbeschluss beruhende Konzeption wird nach Beschlussfassung durch die Stadträte schrittweise umgesetzt.



■ Weiterführende Projekte

Radfahren wird in Dresden immer beliebter – nicht nur in der Freizeit, auch zunehmend im Alltag. Immer mehr Dresdner nutzen das Fahrrad; es ist gerade in innerstädtischen Bereichen schnell, flexibel, kostengünstig, gesund und umweltschonend. Die Zunahme des Fahrradverkehrs bringt neben allen positiven Wirkungen jedoch auch Konflikte mit sich und wird in Teilen mit gewisser Sorge verfolgt. Radverkehr wird oft als Konkurrenz zum ÖPNV gesehen. Die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln kann zu Engpässen und Konflikten zwischen verschiedenen Nutzergruppen bzw. einzelnen Nutzern führen. Die Radverkehrsführung an Haltestellen und in Gleisbereichen ist nicht immer optimal und in zunehmender Anzahl wild abgestellte Fahrräder verlangen nach Lösungen.

Die Dresdner Probleme sind Anlass für eine von der TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung (TUD/vip) konzipierte umfassende wissenschaftliche Untersuchung der Abhängigkeiten zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung, deren Ergebnisse auch für andere deutsche Städte von Nutzen sein werden.

Dieses Projekt der Landeshauptstadt Dresden **„Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten“** wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans als nichtinvestive Maßnahme gefördert.

Die Bearbeitung läuft von Mai 2007 bis zum Frühjahr 2009 und wird durch eine projektbegleitende Arbeitsgruppe mit dem Auftraggeber BMVBS sowie lokalen und nationalen Experten koordiniert. Unter Federführung der Hauptabteilung Mobilität wird das gemeinsame Projekt von Landeshauptstadt Dresden, Verkehrsverbund Oberelbe GmbH und Dresdner Verkehrsbetrieben AG von der TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung, bearbeitet.

Aufbauend auf einer umfassenden wissenschaftlichen Untersuchung zu multi- und inter-modalen Zusammenhängen werden effiziente Maßnahmen einer koordinierten Förderung von ÖPNV und Radverkehr für Dresden entwickelt und pilothaft umgesetzt. Die Ergebnisse sollen für weitere Städte anwendbar sein. Ziel ist es, die Anteile des Radverkehrs und des ÖPNV am Modal split zu steigern. Mit den Ergebnissen sollen kontraproduktive Nebeneffekte bei einseitiger Förderung nur eines Verkehrsträgers vermieden werden.

