

BYPAD-Audit der Radverkehrs- politik der Stadt Dresden

Endbericht April 2012



This project is implemented through the CENTRAL EUROPE Programme co-financed by the ERDF

**BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik
der Stadt Dresden**

Endbericht

Projektleitung: Prof. Dr.-Ing Gerd-Axel-Ahrens, TU Dresden
Bearbeitung: Dipl.-Ing Dipl. Thomas Böhmer, TU Dresden

Dresden, April 2012

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	4
Vorbemerkungen zur Beschreibung und Einordnung des BYPAD-Verfahrens in Dresden	6
0 Zusammenfassung.....	10
1 Einführung	15
2 BYPAD in Kürze.....	17
2.1 Überblick	17
2.2 Die BYPAD-Methode.....	18
2.3 Module im Fragebogen und Bewertungsstufen	21
2.3.1 Rahmenbedingungen (Module 1 bis 4).....	22
2.3.2 Umsetzung (Module 5 bis 8).....	23
2.3.3 Überprüfung (Modul 9).....	24
2.3.4 Stufen der Entwicklung.....	24
3 Daten und Fakten zum Radverkehr in Dresden.....	29
3.1 Radverkehrsanteil / Modal Split	29
3.2 Infrastruktur	33
3.3 Unfallstatistik	35
3.4 Entwicklung beim Fahrraddiebstahl.....	39
3.5 Ergebnisse von Fahrradtests	39
3.5.1 Bewertungen durch die Nutzer: Fahrrad-Klimatest	39
3.5.2 ADFC-Fahrradklimatest und repräsentative Erhebung im Vergleich.....	42
3.5.3 ADFC-Fahrradklimatest im Städtevergleich	43
3.5.4 Bewertung durch Experten: ADAC-Test Radfahren in Städten 2004	44
3.5.5 Bewertungen durch Nutzer und Experten im Vergleich	44
3.5.6 Vom Stadtrat der LH Dresden am 24.3.2011 beschlossene Zielvorgaben mit Bedeutung für den Radverkehr	45
4 Ergebnisse des ersten Treffens: Bewertung und Handlungsansätze.....	48
4.1 Überblick	48
4.2 Erwartungen und Befürchtungen der Teilnehmer	49
4.3 Gesamtbewertung	50
4.4 Modul 1: Anforderungen von Radfahrerinnen und Radfahrern (Fragen 1 und 2)	52
4.5 Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung (Fragen 3 bis 6)	55

4.6	Modul 3: Strategien und Konzepte (Fragen 7 bis 8).....	58
4.7	Modul 4: Finanzen & Personal (Fragen 9 bis 11).....	59
4.8	Modul 5: Infrastruktur & Sicherheit (Fragen 12 bis 17).....	62
4.9	Modul 6: Information & Erziehung (Fragen 18 bis 20)	69
4.10	Modul 7: Kommunikation & Partnerschaften (Fragen 21 bis 26).....	71
4.11	Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 27 und 28)	77
4.12	Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Fragen 29 und 30).....	78
5	Stärken und Schwächen der Fahrradpolitik der Stadt Dresden.....	80
5.1.	Stärken.....	80
5.2	Schwächen	81
6	Dokumentation des zweiten Treffens: Ziele und Handlungsfelder	82
6.1	Überblick	82
6.2	Strategien und Konzepte	83
6.3	Information und Erziehung.....	85
6.4	Finanzen und Personal	86
6.5	Ziele, Politik und Koordination.....	88
6.6	Verkehrssicherheit	90
7	Feedback der Teilnehmer	92
8	Literatur und Quellen	93
Anhang 1	Fragebogen des ADFC-Klimatest 2005	96
Anhang 2	Bewertung des Fahrradklimas in Dresden nach Mäge (2006)	98
Anhang 3	Hinweise der Konrad-Adenauer-Stiftung zu Planungen.....	99
Anhang 4	Beschluss "Fahrradverkehrskonzept für Dresden"	100
Anhang 5	ADFC – Ergänzung der Verbesserungsvorschläge im BYPAD-Fragebogen	102
Anhang 6	VCD - Ergänzung der Verbesserungsvorschläge im BYPAD-Fragebogen....	109
Anhang 7	Handlungserfordernisse aus der Sicht der Auditoren (präsentiert auf dem 2. BYPAD-Treffen am 2.2.2012).....	112
Anhang 8	Beim zweiten Treffen benannte Handlungsfelder und von den Teilnehmern vergebene Punktzahlen	113
Anhang 9	Feedback der Teilnehmer nach den zweiten Treffen	116

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeine Deutsche Automobil-Club
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AG Rad	Arbeitsgemeinschaft Radverkehr
AGFS NRW.....	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
AOK	Allgemeine Ortskrankenkasse
ARAS	Aufgeweitete Radaufstellstreifen
BAB	Bundesautobahn
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BYPAD.....	Bicycle Policy Audit (dt. etwa: Radverkehrs-Politik-Überprüfung)
DVB	Dresdner Verkehrsbetriebe
EFQM	European Foundation for Quality Management
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (der FGSV)
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG.....	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
IHK	Industrie- und Handelskammer
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
LH	Landeshauptstadt
LKW	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr

NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖV, ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Pkw.....	Personenkraftwagen
QM	Qualitätsmanagement
RASSt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (der FGSV)
SPFV	schienengebundener Personenfernverkehr
SrV.....	System repräsentativer Verkehrserhebung („Mobilität in Städten“)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SZ	Sächsische Zeitung
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe
VWV	Verwaltungsvorschrift
WHO	Weltgesundheitsorganisation
Weitere Abkürzungen verweisen auf das Literaturverzeichnis.	

Vorbemerkungen zur Beschreibung und Einordnung des BYPAD-Verfahrens in Dresden

Das Ziel des BYPAD-Verfahrens in Dresden besteht darin, durch die Teilnehmer der Evaluationsgruppe Stärken und Schwächen der Radverkehrspolitik in Dresden zu konkretisieren und Handlungsempfehlungen abzuleiten.

In Dresden soll mit dem Ansatz vor allem folgendes erreicht werden:

- (1) Erleichterung und Vorbereitung einvernehmlicher Beschlüsse zur Integration des Radverkehrs in das Verkehrssystem von Dresden
- (2) Konkretisierung und Ergänzung der laufenden Arbeiten zum VEP Dresden 2025 Plus
- (3) Verbesserung der Vergleichbarkeit Dresdens mit anderen Städten, die sich um eine Integration des Radverkehrs bemühen, insbesondere als Partnerstadt im EU-Projekt Central Meet Bike
- (4) Aufzeigen der Zusammenhänge, Vernetzungen und damit sinnvoller Ansatzpunkte von Maßnahmen zur Integration und Verbesserung des Radverkehrs in Dresden
- (5) Verständnis und Kenntnisse über Zusammenhänge, Miteinander und Kooperation der Verkehrsmittel mehren und damit gegenseitiges Verständnis der Verkehrsteilnehmer und bessere Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure bei Verkehrsplanungsprozessen zu fördern.

Die zentrale Rolle im BYPAD-Audit spielt die Gruppe der Evaluatoren (BYPAD-Gruppe), zu der neben Fachleuten der Verwaltung, Vertreter aus unterschiedlichen Interessensgruppen und allen im Stadtrat vertretenden Parteien gehören. Damit wurde die Gruppe nach dem Prinzip des Runden Tisches besetzt, in dem unterschiedliche Auffassungen aufeinander treffen, diskutiert und womöglich angeglichen werden. Geleitet wird das Verfahren von externen Auditoren, im Fall der LH Dresden von

- a) Dipl.-Ing. Dipl. UWT Böhmer als zertifizierter BYPAD-Auditor und
- b) Prof. Dr. Ing. Ahrens als methodenkritischer wissenschaftlicher Begleiter und Projektleiter.

Wesentliche Elemente des Verfahrens sind der Fragebogen, 2 Treffen, eine Befahrung, der Bericht und das BYPAD-Zertifikat.

Der **Fragebogen** soll im Vorfeld von jedem Mitglied der BYPAD-Gruppe ausgefüllt werden. Er enthält Antworten, die nach Entwicklungsstufen (von Level 1 bis Level 4) geordnet sind und Aktivitäten und Maßnahmen enthalten, die bereits anderswo in Europa mit Erfolg durchgeführt werden. So gibt es für jeden Bereich bereits konkrete Anregungen für Zielsetzungen der Radverkehrspolitik.

Beim Konsensgespräch (**1. Treffen**) diskutiert die Gruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Radverkehrspolitik in der Stadt und versucht, zu einer gemeinsamen Beurteilung zu kommen. Der Fragebogen dient dabei als Leitfaden, um die Integrationsaspekte und Maßnahmenbereiche möglichst breit und vollständig anzusprechen. Aufgrund des breiten europäischen Ansatzes ist der Fragebogen nicht zielgenau auf jede Situation in Dresden zugeschnitten. Auch suggerieren die Einstufungen für die Beantwortung Ziele, die in Dresden so gar nicht explizit vorliegen oder beschlossen wurden. Wesentlicher als die genaue Einstufung und Bewertung ist aber für das Verfahren, dass die Teilnehmer die verschiedenen Aspekte einer Radverkehrspolitik in ihr Bewusstsein rufen und anhand der lokalen Bedingungen reflektieren.

Der **Zwischenbericht** fasst das Ergebnis des Konsensgespräches sowie weitere faktische Informationen zusammen, die von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt wurden oder im Fragebogen als Kommentar von den Teilnehmern der Evaluationsgruppe gegeben wurden. Ausgehend von der Einschätzung der Evaluationsgruppe zu den einzelnen Fragen werden bereits stichpunktartig Handlungsmöglichkeiten zusammengestellt. Diese enthalten Vorschläge sowie Hinweise nach dem Stand des Wissens, möglichst aus dem Kreis der Evaluationsgruppe sowie von den Auditoren aus dem Kontext abgeleitete Vorschläge, ohne die Vorschläge zu bewerten.

Die gemeinsame **Befahrung** dient dazu, dass die Beteiligten sich ein Bild von aktuellen Situationen vor Ort machen. Dabei werden mit dem Fahrrad ausgewählte Problempunkte, aber auch vorbildliche Radverkehrslösungen in Dresden besichtigt und ggf. kommentiert.

Das **2. Treffen** dient zur gemeinsamen Entwicklung von Ziel- und Maßnahmenvorschlägen. Nachdem zunächst die Auditoren aus ihrer Sicht die Stärken und Schwächen dargestellt haben, erarbeiten die Teilnehmer der Evaluationsgruppe im moderierten Verfahren zunächst wesentliche Handlungsfelder¹ und legen dann deren Priorität fest. Die wichtigsten Handlungsfelder werden vertieft hinsichtlich konkreter Maßnahmenempfehlungen diskutiert.

Der **Endbericht** fasst die Ergebnisse beider Treffen zusammen.

Das **BYPAD-Zertifikat** wird vom europäischen BYPAD-Konsortium verliehen und würde das Bestreben der Landeshauptstadt Dresden dokumentieren, die Qualität der Radverkehrspolitik langfristig zu verbessern. Dies ist wichtig, um im Wettbewerb europäischer Städte (u.a. auch um

¹ Unter Handlungsfelder werden zusammengefasste Maßnahmenbereiche verstanden, beispielsweise Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrssicherheit, Fahrradtourismus

Fördermittel) die Verfolgung einer auch an europäischen Zielen orientierten Verkehrspolitik zu dokumentieren.

Das jüngste **Weißbuch zum Verkehr der Europäischen Kommission²** setzt z.B. klare Akzente und Ziele für eine nachhaltige Verkehrspolitik für die Jahre 2030 und 2050. Im Rahmen einer „Vision Null“ für die Straßenverkehrssicherheit wird besonderes Augenmerk für die gefährdeten Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Rad- und Motorradfahrer u.a. durch sichere Infrastruktur und Fahrzeugtechnik gelegt (Initiative 16). Dies ist auch ein in Dresden unstrittiges Ziel mit einem Nachholbedarf zur Reduktion von Konflikten zwischen Rad- und Autoverkehr und auch mit dem Fußgängerverkehr.

Das Weißbuch zum Verkehr spricht sich ferner für ein nachhaltiges Verkehrsverhalten aus (Initiative 22). Es fordert geschärftes „Bewußtsein für Alternativen zum herkömmlichen Individualverkehr (seltener das Auto benutzen), häufiger zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, Fahrgemeinschaften, Park & Ride, intelligente Ticketausstellung usw.)“ (Initiative 27).

Vor allem sollen umweltbewusstes Fahren und Geschwindigkeitsbegrenzungen gefördert werden (Initiative 30). Weiter heißt es bezüglich einer integrierten und urbanen Mobilität, indem die methodischen Erfahrungen u.a. auch mit BYPAD-Audits auf den Gesamtverkehr ausgeweitet werden:

- „Schaffung von Verfahren und Finanzierungsinstrumenten auf EU-Ebene zur Vorbereitung von Audits und Plänen zur urbanen Mobilität sowie eines auf gemeinsamen Zielen gründenden europäischen Mobilitätsanzeigers. Prüfung der Möglichkeit, für Städte ab einer bestimmten Größe verbindliche Vorgaben einzuführen, denen an EU-Leitlinien ausgerichtete nationale Standards zu Grunde liegen.“
- Gewährung von Mitteln aus dem Fonds für regionale Entwicklung und dem Kohäsionsfonds unter der Voraussetzung, dass die betreffenden Städte und Regionen eine gültige, von unabhängiger Seite validierte Bescheinigung über ein Leistungs- und Nachhaltigkeitsaudit für urbane Mobilität vorgelegt haben.
- Prüfung eines europäischen Förderrahmens zur schrittweisen Umsetzung von Plänen für urbane Mobilität in europäischen Städten.
- Integrierte urbane Mobilität im Rahmen einer eventuellen Innovationspartnerschaft „Intelligente Städte“.

² Europäische Kommission (2011): Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einer wettbewerbsorientierten und resonanzschonenden Verkehrssystem. KOM(2011) 144 endgültig. Vom 28.03.2011.

- Anreize für große Arbeitgeber, Unternehmens-/Mobilitätsmanagementpläne zu entwickeln.“

Diese Grundsätze und Visionen des Weißbuches verdeutlichen, dass europäische Ziele und Vorgaben wahrscheinlich künftig sehr viel stärker die lokale Verkehrspolitik prägen werden und zur Fördervoraussetzung die Integration des Radverkehrs und ein an Nachhaltigkeitszielen orientiertes Gesamtverkehrssystem gehören werden.

0

Zusammenfassung

Das BYPAD-Audit in Dresden verfolgt das Ziel, die Radverkehrspolitik in Dresden einzuschätzen sowie Vorschläge und Ziele bzw. Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Bedingungen des Radverkehr zu entwickeln. Diese Aufgabe wurde von einer Evaluationsgruppe mit Vertretern der Politik, der Verwaltung sowie von Verbänden durchgeführt und von externen Moderatoren der TU Dresden vorbereitet und begleitet.

Zur Dokumentation des Zeit- und Arbeitsablaufs dient der folgende Ablaufplan.

Ablauf des Verfahrens in Dresden				
Schritt		Aktivität	Involvierte Akteure	OK
1	Sept + Okt 2011	Zusammenstellung der Evaluationsgruppe + Zusammenstellung und Aufbereitung der erforderlichen Unterlagen (Hintergrundinformationen)	Kontaktperson Stadtverwaltung, ggf. weitere Verwaltungsmitarbeiter + BYPAD-Auditoren	✓
2	2.11. 2011	Versand BYPAD-Fragebögen per E-mail	Mitglieder der Evaluationsgruppe	✓
3	bis 26.11. 2011	Individuelles Ausfüllen der BYPAD-Fragebögen	Mitglieder der Evaluationsgruppe	✓
4		Auswertung der Fragebögen	BYPAD-Auditoren	✓
5	28.11. 2011	1. Audit-Meeting (Konsensgespräch) komplizierter Fragebogen mit den Antworten der Mitglieder der Evaluationsgruppe	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditoren	✓
6		Auswertung des Konsensgesprächs, Auswertung Hintergrundinformationen, Erstellung Zwischenbericht	BYPAD-Auditoren	✓
7	5.1.. 2012	Versand Zwischenbericht an Mitglieder der Evaluationsgruppe per E-Mail	BYPAD-Auditoren	✓
8	27.1. 2012	Lesen und Stellungnahme Zwischenbericht	Evaluationsgruppe	✓

Tabelle 1: Ablaufplan des BYPAD-Verfahrens in Dresden (Teil 1)

Schritt		Aktivität	Involvierte Akteure	OK
9	2.2. 2012	2. Audit-Meeting (Ziele und Maßnahmen)	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditoren	✓
10	1.3. 2012	Versand Entwurf Schlussbericht	BYPAD-Auditoren	✓
11	22.3. 2012	Lesen und Stellungnahme Schlussbericht	Evaluationsgruppe	✓
12	7.5. 2012	Erstellung überarbeiteter Schlussbericht, Zertifikat	BYPAD-Auditoren	

Tabelle 1: Ablaufplan des BYPAD-Verfahrens in Dresden (Teil 2)

In einem ersten Schritt erfolgte mit Hilfe eines standardisierten Fragebogens eine Bewertung der Radverkehrspolitik in Dresden.

Die Inhalte der Bewertungsmodule und eine genaueren Definition der Bewertungsstufen wird in Kap. 2.3 beschrieben.

Bewertungsstufen

Als Bewertungsstufen mit steigender Qualität gelten folgende Beschreibungen und Punktzahlen

1. Ad-hoc orientiert 0,0-1,0
2. Isolierter Ansatz 1,1-2,0
3. System-orientiert 2,1-3,0
4. Integrierter Ansatz 3,1-4,0

Bewertungsergebnis Dresden

Abbildung 1 zeigt die Einzelergebnisse aller Fragen und Module des standardisierten BYPAD-Audits einschließlich der Gesamtbewertung.

Maximal erreichbar ist eine Bewertung von 4,0. **Dresden** wurde mit einer **Gesamtbewertung von 2,3 im Übergang von der Stufe 2: „Isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik)“ zur Stufe 3: „System-orientiert (systematische Radverkehrspolitik)“ eingestuft.**

Insgesamt ist eine verhältnismäßig homogene Bewertung in den Einzelfragen und Modulen zu verzeichnen.

Die Module 4 (Finanzen und Planung) sowie 9 (Evaluation und Wirksamkeit) enthalten die höchsten Bewertungen. Insbesondere werden in diesen Modulen die Datenerhebung und Datenauswertung zur Sicherheit des Radverkehrs sowie die Förderung radspezifischer Fortbildung von Verwaltungsfachleuten hoch bewertet.

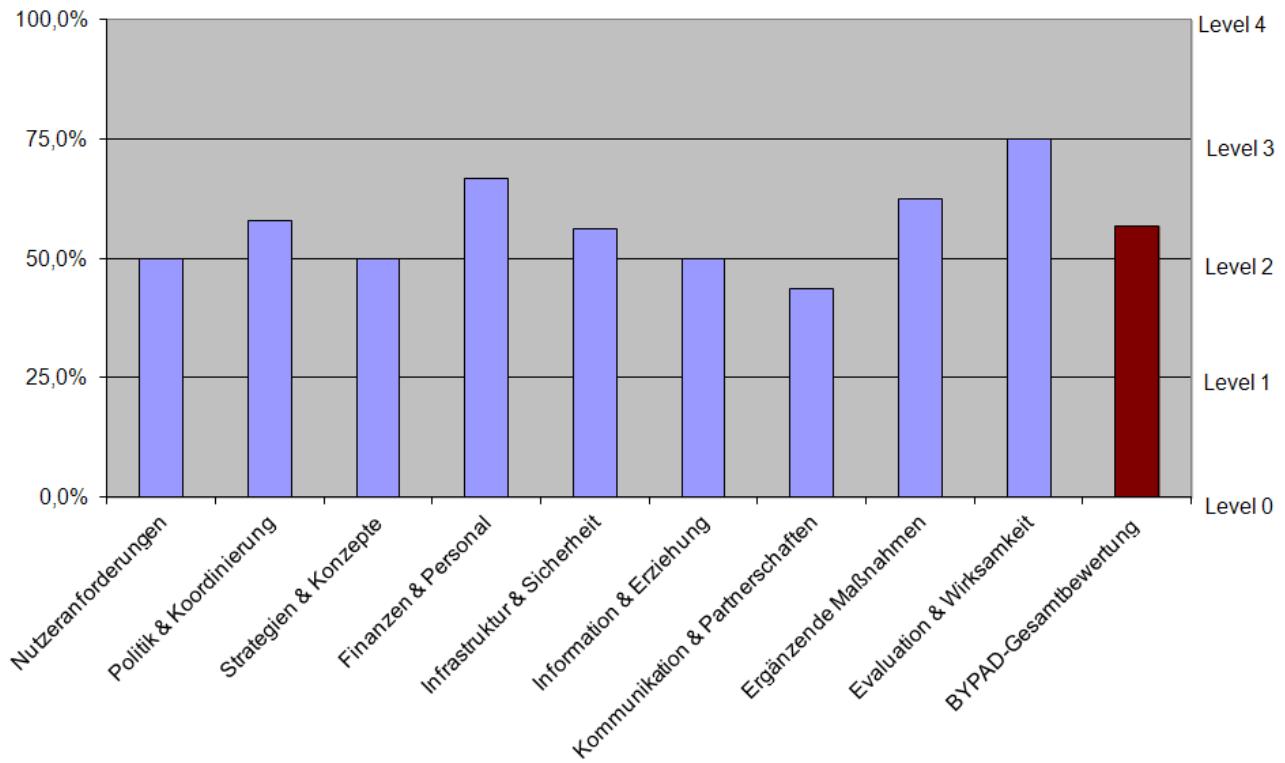


Abbildung 1: BYPAD-Bewertungsübersicht

Die Module 6 (Information und Erziehung) und 7 (Kommunikation und Partnerschaft) schneiden unterdurchschnittlich ab. Dabei erhielten die Fragen zur Förderung des lebenslangen Radfahrens, zur Erziehung und Radfahrttraining die geringsten Bewertungen. Positiv hervorgehoben werden jedoch die Information der Bürger zur Radverkehrspolitik sowie die Förderung des Radfahrens zur Arbeit als wesentlicher Bestandteil einer integrierten Radverkehrspolitik.

Handlungsbedarf

Die Inhalte des zweiten Treffens waren die Sammlung der wichtigsten Handlungsfelder der Radverkehrspolitik aus Sicht der Teilnehmer und eine Bewertung der Priorität der benannten Handlungsfelder auf der Grundlage der Kapitel 1-4, die als Zwischenbericht den Teilnehmern zur Verfügung standen. Für die wichtigsten Handlungsfelder wurden Punkte vergeben und mögliche Ziele und Maßnahmen besprochen. Alle benannten Themen mit der Punktbewertung sind dem Anhang 8 zu entnehmen.

Aus der Punktebewertung der Teilnehmer ist die folgende Rangfolge der Handlungsfelder abzuleiten:

- Strategien und Konzepte
- Information und Erziehung
- Finanzen und Personal
- Ziele, Politik und Koordinierung
- Sicherheit.
- Fahrrad und ÖV (Bike & Ride)
- Infrastruktur
- Evaluation und Wirksamkeit, Daten
- Ergänzende Maßnahmen, Details

Nur zu den ersten fünf Schwerpunkten konnte eine Diskussion erfolgen.

Beim Handlungsfeld Strategien und Konzepte wurde insbesondere das in Dresden noch fehlende gesamtstädtische Radverkehrskonzept hervorgehoben. Bei den Teilnehmern der Evaluationsgruppe stieß auf Zustimmung, dass sich das Radverkehrskonzept nicht nur auf Netzkonzeption und Infrastruktur beschränkt, sondern den Gedanken des Radverkehrs als System im Sinne des Nationalen Radverkehrsplans aufgreifen soll. Bezüglich der inhaltlichen Tiefe sollte das Konzept eine Strategieplanung mit einer konkreten maßnahmenorientierten Umsetzungsplanung verknüpfen. Erhöhter Handlungsbedarf wird auch hinsichtlich der Gestaltung des Übergangs zwischen verkehrserzeugenden Quell- und Zielräumen (Schule, Sportstätte etc.) in den öffentlichen Raum gesehen.

Beim Handlungsfeld Information und Erziehung wurde die im Rahmen der Präventionsarbeit der Polizei geleistete Radfahrausbildung und Verkehrssicherheitsarbeit gewürdigt. Polizei und Innenministerium in Kooperation mit dem Kultusministerium sollten deshalb stärkere Anerkennung für die derzeitige Arbeit erfahren. Eine kontinuierliche Weiterführung und gezielte Verbesserung ist nötig. Ein in vielerlei Hinsicht sinnvoller Landes-Radverkehrsbeauftragter sollte auch hinsichtlich der Verkehrssicherheitsarbeit bis hin zur Mobilitätsbildung an Schulen für Kontinuität und Koordination sorgen.

Schwerpunkt der Erörterung im Handlungsfeld Finanzen und Personal bildete die Stelle eines bzw. einer Radverkehrsbeauftragten, die über den derzeitigen Aufgabenbereich der Radverkehrsverantwortlichen hinausgeht.

Sie sollte mit finanziellen Mitteln für Aktivitäten und Maßnahmen ausgestattet und möglichst bei der Oberbürgermeisterin angesiedelt sein. Der Aufgabenbereich beinhaltet die Funktion eines ämterübergreifenden Fahrradadvokaten, Koordinators, Controllers sowie Initiators.

Wesentliche Punkte des Handlungsfeldes Ziele, Politik und Koordination wurden von den Teilnehmern in der Festlegung von quantitativen Zielvorgaben und einer „Entpolitisierung des Radverkehrs“ gesehen. Ein Monitoringsystem könnte helfen, die oft emotionalen Festlegungen, sektoralen und einseitigen Betrachtungen, die zu Parteienstreit führen, aufzubrechen. •Es sollte verstärkt um die Erreichung konkreter Ziele gehen, die von allen Seiten akzeptiert werden. Indikatoren könnten dabei Unfälle, Modal Split, Fahrleistung, Netzlänge von Radverkehrsanlagen gemäß Standard sowie Zahl und Qualität von Fahrradabstellanlagen sein.

Im Handlungsfeld Verkehrssicherheit wurden zunächst Möglichkeiten für eine verstärkte Kontrolltätigkeit thematisiert. Damit dies nicht nur der Polizei möglich ist, wäre eine Änderung des Polizeigesetztes nötig. Regelgetreues Verhalten wird bei Radfahrern und Autofahrern als besonders wichtig eingestuft. Kontrollkampagnen in Kooperation mit den Fahrradverbänden werden vorgeschlagen, um Unrechtsbewußtsein und zumindest defensives Verhalten bei Fehlverhalten zu erzeugen. Dabei ist der Sicherheitskontext mit u.a. verbesserter Infrastruktur, immer guten Sichtbeziehungen (Knotenpunktsgestaltung, widerrechtliches Parken) ebenfalls zu thematisieren.

1

Einführung

Die Stadt Dresden ist eine von 8 Städten³, die am EU-Förderprojekt „Central MeetBike“⁴ teilnimmt. Ziel des Projektes ist es, zur Stärkung von Wirtschaftskraft und Wettbewerb in Zentraleuropa den Stand des Wissens zu nachhaltiger und effektiver Verkehrsentwicklung am Beispiel integrierter Radverkehrsförderung aufzubereiten, zu vermitteln und in den Partnerstädten mit Modellprojekten umzusetzen.

BYPAD-Audits zu Beginn des Projektes sollen Impulse für die Schwerpunktsetzung und Effektivierung von Maßnahmen in den Städten setzen, indem Stärken und Schwächen der Radverkehrspolitik herausgestellt und wichtige Maßnahmenfelder abgeleitet werden. Gleichzeitig dienen die BYPAD-Audits dazu, die Partnerstädte zu vergleichen und als Grundlage für Vorher-Nachher-Betrachtungen.

Gegen Ende des dreijährigen Central MeetBike Projektes sollen über erneute BYPAD-Audits mögliche Veränderungen festgestellt werden. Im Ergebnis können Empfehlungen für die Fortschreibung von Strategien und Maßnahmen einer integrierten Radverkehrsförderung in Dresden auch nach Ende des Central MeetBike Projektes anfallen.

Für die Stadt Dresden bietet das im Rahmen von EU-Forschungsprojekten entwickelte BYPAD-Audit die Gelegenheit, den Status des Radverkehrs in einem zertifizierten Verfahren zu überprüfen sowie die verschiedenen Elemente der Radverkehrsförderung systematisch zu sichten und tragfähige Elemente konsensual auszuwählen.

Der vorliegende Bericht umfasst die Ergebnisse des moderierten Verfahrens zur Abstimmung eines zu empfehlenden Vorgehens bei der Weiterentwicklung des Radverkehrs in Dresden. Genutzt wurde das Verfahren „BYPAD“, für das Herr Böhmer von der TU Dresden vom europäischen BYPAD-Konsortium zertifiziert wurde.

Ziel ist die Einbeziehung unterschiedlicher Sichtweisen an der Radverkehrsplanung in Dresden. Dazu gehören insbesondere Personen aus den Fraktionen des Stadtrates, aus unterschiedlichen Ressorts der Stadtverwaltung sowie aus verschiedenen Nutzerverbänden und Interessenvertretungen. Mit dem Verfahren sollen konsensual erarbeitete Lösungsvorschläge zur integrierten Weiterentwicklung des Radverkehrs entwickelt und den Entscheidungsträgern vorgelegt werden.

³ weitere Städte sind Leipzig (Deutschland), Gdansk und Tczew (Republik Polen), Zilina und Presov (Slowakische Republik) sowie Uheriske Hradiste und Pardubice (Tschechische Republik)

⁴ siehe: <http://www.dresden.de/centralmeetbike>

Schwerpunkte des Berichtes sind zum einen die Auswertung der Antworten des BYPAD-Fragebogens und die Diskussion der Bewertungen beim ersten Treffen. Diese dienen zum anderen als Grundlage für die Diskussion von Vorschlägen für ein konsens- und umsetzungsfähiges Konzept zum Radverkehr beim zweiten Treffen. Die Vorschläge könnten als kompatibler und abgestimmter Bestandteil des VEP Dresden 2025 genutzt werden.

Das durchgeführte Arbeitsprogramm entspricht dem BYPAD-Verfahren, wie es vom europäischen BYPAD-Konsortium entwickelt wurde. Dieser Bericht dokumentiert wesentliche Inhalte der bisherigen Radverkehrspolitik in Dresden und die Ergebnisse des ersten Treffens am 28.11.2011.

Auf einen Überblick zu BYPAD als der methodischen Grundlage für das Verfahren in **Kapitel 2** folgt eine Vorstellung von Zahlen und Fakten zum Radverkehr in Dresden im **Kapitel 3**. Diese Darstellung basiert im Wesentlichen auf der Auswertung der von der Stadt zur Verfügung gestellten Informationen, der Website der Stadt sowie weiterer Literatur und Quellen und den Kenntnissen und Erfahrungen der Auditoren. **Kapitel 4** gibt einen Überblick über den Prozess und zeitlichen Ablauf des BYPAD-Audits in Dresden. Hier sind die Bewertungsergebnisse im Detail zu finden. Diese Ergebnisse beruhen auf der Diskussion beim ersten Treffen am 28.11.2011. Den Modulen zugeordnet werden in Dresden naheliegende Handlungsmöglichkeiten und Erfahrungen aus anderen Städten.

Kapitel 5 enthält eine Zusammenstellung der Stärken und Schwächen der Fahrradpolitik der Stadt Dresden aus der Sicht der Auditoren. Das **Kapitel 6** stellt die Handlungsfelder dar, die beim zweiten Treffen ausgewählt und vertieft besprochen wurden. **Kapitel 7** fasst das Feedback der Mitglieder der Teilnehmergruppe zum Auditprozess zusammen. **Kapitel 8** beinhaltet das Literatur- und Quellenverzeichnis.

2

BYPAD in Kürze

2.1

Überblick

BYPAD - Bicycle Policy Audit (dt. etwa: Radverkehrs-Politik-Überprüfung) – ist ein qualitatives Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung des kommunalen Radverkehrs. Es basiert auf internationalen Best Practices und gibt einen Überblick über die angewandten Maßnahmen und Strukturen in der lokalen Radverkehrspolitik. Ziel ist es, zur Qualitätsverbesserung der Radverkehrspolitik in europäischen Städten beizutragen, indem ausgehend von Problemursachen und Zusammenhängen Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

In den Jahren 1999 – 2001 wurde BYPAD von einem internationalen Konsortium innerhalb eines EU-Projektes entwickelt und in Nachfolgeprojekten (BYPAD+, BYPAD-Plattform) bis ins Jahr 2008 verbessert und auf neue Anwendungsfälle ausgedehnt. Bislang wurde das Verfahren in ca. 140 Städten bzw. Regionen in 22 Ländern Europas angewendet, darunter in 12 Städten⁵ und einem Landkreis in Deutschland.

Mit BYPAD können Kommunen und Regionen die Qualität ihrer Radverkehrspolitik in einer Stärken- und Schwächen-Analyse selbst auswerten. Gleichzeitig erhalten sie konkrete Hinweise dafür, wie sie ihre Radverkehrspolitik künftig verbessern können. Turnusmäßige Wiederholungen des BYPAD-Audits alle 3 bis 5 Jahre zeigen Veränderungen in der kommunalen Radverkehrspolitik. Somit kann BYPAD als ein Baustein der integrierten Gesamtverkehrsplanung genutzt werden.

Durch den Einsatz von BYPAD in vielen europäischen Städten und Regionen entsteht ein europaweites BYPAD-Netzwerk. Dies bietet die Möglichkeit, Erkenntnisse und Erfahrungen untereinander auszutauschen – und ermöglicht ein Benchmarking⁶ kommunaler und regionaler Radverkehrspolitik.

Weitere Details zu BYPAD sind auf der BYPAD-Website www.bypad.org zu finden. Dort gibt es u.a. einen Überblick über Partner im Projekt, zertifizierte Auditoren sowie andere beteiligte Städte.

⁵ Troisdorf, Marl, Unna, Köln, Bünde, Ettlingen, Kiel, Lüneburg, Rostock, Karlsruhe, Münster, Leipzig, Mannheim, Frankenthal

⁶ Benchmarking: Qualitätsmanagement-Methode, Schwächen und Stärken in einem bestimmten Handlungsfeld miteinander zu vergleichen, um die eigene Leistungsfähigkeit zu erhöhen.

2.2

Die BYPAD-Methode

Methodentransfer des Qualitätsmanagements auf den Radverkehr

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des Qualitätsmanagements, wie es in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Methoden des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung zu stärken. Ziele sind hier Produktqualität, höherer Ertrag und größerer Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking - Prozessen, in denen Unternehmen von anderen Unternehmen lernen und so ihre eigene Leistung verbessern. Beispiele für solche QM-Modelle sind z.B. die ISO-9000-Serie oder das EFQM-Modell (European Foundation for Quality Management).

In BYPAD wird der QM-Ansatz auf die Radverkehrspolitik übertragen, mit dem Ziel, den Radverkehr nach dem Stand der Technik auszubauen und seinen Anteil entsprechend der Ziele einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu stärken. Damit sollen die Bedingungen für den Radverkehr als wichtigen Baustein der integrierten Gesamtverkehrsplanung nachhaltig verbessert werden.

Radverkehrspolitik als dynamischer Prozess

BYPAD betrachtet die kommunale und regionale Verankerung der Radverkehrspolitik als dynamischen Prozess. Untersucht werden die Ergebnisse der Radverkehrspolitik und die Einbettung in die politischen und administrativen Strukturen. BYPAD unterscheidet neun Module, deren qualitative Einstufungen einzeln bestimmt werden. In Abbildung 2 sind die Module dargestellt.

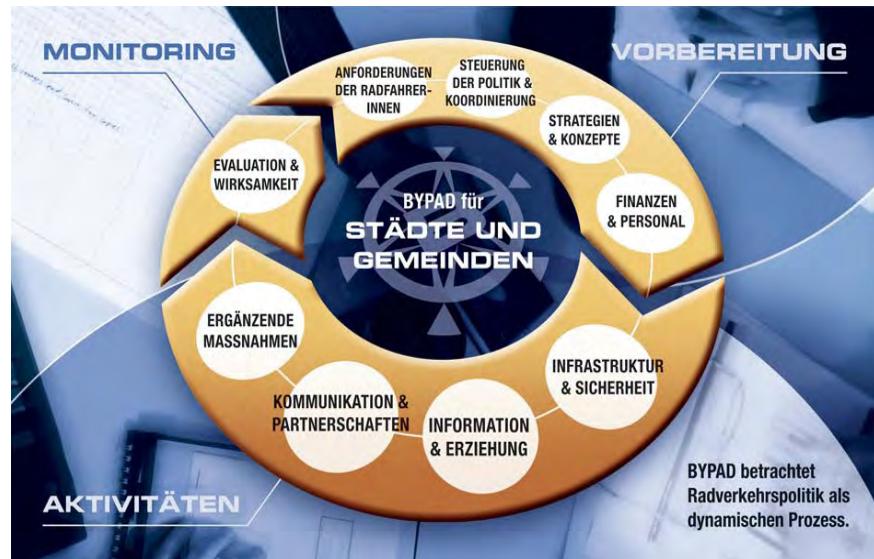


Abbildung 2: BYPAD Module für Städte und Gemeinden

Jedem Modul wird eine Entwicklungsstufe auf der vierstufigen BYPAD-Entwicklungsleiter zugeordnet. An Hand der Entwicklungsleiter können die Evaluatoren einer Stadt bzw. eine Region für jedes einzelne Modul ggf. verbindliche Qualitätsziele definieren. Dadurch wird es möglich, die Entwicklung in der Radverkehrspolitik systematisch zu beobachten und Veränderungen festzustellen.

Den 9 Modulen sind jeweils 2 bis 6 (insgesamt 30) Fragen zugeordnet.

Qualitative Bewertung durch die Evaluationsgruppe

Der gesamte Bewertungs- und Verbesserungsprozess von BYPAD wird von einer Evaluationsgruppe (BYPAD-Gruppe) unter Begleitung von zwei externen Beratern, die Auditoren genannt werden, durchgeführt. Die Evaluationsgruppe sucht nach den schwächsten Gliedern der Qualitätsskette, um gemeinsam zu definieren, in welchen Bereichen Verbesserungen nötig und möglich sind. Die Evaluationsgruppe besteht aus Politikern, Mitarbeitern der Stadtverwaltung bzw. Verwaltungsspitze und Vertretern der örtlichen Nutzergruppen/Radfahrergruppen (z. B. Radfahrinitiativen). Sie sollten aussagefähig zu Fragen des lokalen Radverkehrs sein, um den Fragebogen ausfüllen zu können und wesentlich zur Diskussion beizutragen. Die Gruppengröße sollte ein intensives Arbeiten ermöglichen, ideal sind 8 -12 Personen.

Die Evaluation beginnt mit einer individuellen Beurteilung durch jedes Mitglied der Evaluationsgruppe, wobei eine Abstimmung innerhalb der Fraktion, des Verbandes oder Amtes möglich und wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich ist. Danach kommt die Gruppe zu einem Konsensgespräch (erstes Treffen) zusammen, wo die Mitglieder mit den unterschiedli-

chen Einschätzungen der anderen Gruppenmitglieder konfrontiert werden. Hier wird ein Konsens gesucht (und in der Regel auch gefunden), in welche Entwicklungsstufe bei den jeweiligen Fragen die eigene Stadt einzustufen ist. Auf Basis der in diesem Zwischenbericht dokumentierten Ergebnisse dieses Konsensgesprächs wird in einem zweiten Treffen ein Qualitätsplan für die künftige Radverkehrspolitik entwickelt, d.h. Ziele werden definiert, wichtige Handlungsfelder und deren Prioritäten abgeleitet und für diese erste Maßnahmen vorgeschlagen.

Die folgenden Instrumente gehören zu einer Anwendung von BYPAD:

Vorabinformationen

Die Auditoren holen Vorabinformationen ein, wie Verkehrs- und Radverkehrskonzepte, quantitative Daten zum Verkehr und insbesondere Radverkehr (Modal Split, Unfalldaten etc.), die von einem Mitglied der Evaluationsgruppe (z. B. Mitarbeiter der Stadtverwaltung) zusammengestellt werden.

BYPAD - Fragebogen

Dieser wird von jedem Mitglied der Evaluationsgruppe separat ausgefüllt und bildet die Grundlage für die Erarbeitung des Qualitätsplans. Der Fragebogen enthält Antworten, die nach Entwicklungsstufen (von Level 1 bis Level 4) geordnet sind und Aktivitäten und Maßnahmen enthalten, die bereits anderswo in Europa mit Erfolg durchgeführt werden. So gibt es für jeden Bereich konkrete Anregungen für Zielsetzungen zur Verbesserung der eigenen Radverkehrspolitik.

4 Entwicklungsstufen (4 Levels, siehe auch Kap. 2.3)

Level 1 – Ad hoc – Ansatz

Auf diesem Level wird nicht viel für den Radverkehr getan. Nur wenn es unbedingt sein muss werden Maßnahmen und Aktivitäten gesetzt.

Level 2 – Isolierter Ansatz

Auf diesem Level werden vereinzelte, sporadische, jedoch nicht regelmäßige oder systematische Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr gesetzt.

Level 3 – Systemorientierter Ansatz

Auf diesem Level werden regelmäßig und systematisch unterschiedliche Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr gesetzt.

Level 4 – Integrierter Ansatz

Auf diesem Level werden integrierte, regelmäßige und systematische Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr gesetzt, die auch andere Verkehrsarten betreffen. Der Radverkehrspolitik wird von anderen Politikbereichen als gleichwertig anerkannt und hat entsprechende Priorität innerhalb der Verkehrspolitik.

Befahrung

Mit dem Fahrrad erkunden die Auditoren gemeinsam mit einem oder mehreren Mitgliedern der Evaluationsgruppe die örtliche Radinfrastruktur, um einen persönlichen Eindruck zu erhalten und gegebenenfalls neue Planungsbereiche oder Schwachstellen im Radwegenetz aufzuspüren.

Drei Treffen mit der Evaluationsgruppe

Beim Konsensgespräch (1. Treffen) diskutiert die Evaluationsgruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Radverkehrspolitik in der Stadt und versucht, zu einer gemeinsamen Beurteilung zu kommen. Geleitet und moderiert wird das Treffen von den Auditoren, die die Ergebnisse zusammenfassen. Diese dienen im 2. Treffen als Grundlage zur gemeinsamen Entwicklung von Zielen und Maßnahmenvorschlägen (Qualitätsplan).

Endbericht: Bewertung der Fragen und Qualitätsplan

Der Endbericht besteht aus 2 Teilen: Der 1. Teil bewertet jede Frage und gibt somit Auskunft über Stärken und Schwachpunkte der bisherigen Radverkehrspolitik. Der 2. Teil enthält den Qualitätsplan, der als Arbeitsgrundlage dient und die Vorschläge für Zielvorstellungen für die nächsten Jahre darstellt.

BYPAD-Zertifikat

Am Ende des BYPAD-Prozesses erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat, in dem das aktive Bestreben bestätigt wird, die Qualität der Radverkehrspolitik langfristig zu verbessern.

BYPAD-Website: www.bypad.org

Die Website ist das Forum, in dem Städte und Regionen von den Erfahrungen anderer lernen können und sich miteinander austauschen können.

2.3

Module im Fragebogen und Bewertungsstufen

Innerhalb des Fragebogens sind die Themen zu 9 Modulen zusammenge stellt, die im Folgenden vorgestellt werden. Die Module lassen sich wiederum den Gruppen Rahmenbedingungen, Umsetzung und Überprüfung zuordnen.

2.3.1

Rahmenbedingungen (Module 1 bis 4)

Modul 1 Anforderungen der Radfahrerinnen und Radfahrer

Dieses Modul prüft, wie Anforderungen der Nutzer ermittelt und einbezogen werden. Die Aufmerksamkeit wird darauf gelenkt, wie die Kommune die Nutzer einbezieht und wie sichergestellt wird, dass die Nutzer im politischen Entscheidungsprozess beteiligt sind. Das Modul implementiert einen kundenorientierten Ansatz zur Radverkehrspolitik.

Modul 2 Steuerung der Politik und Koordinierung

Dieses Modul untersucht Einfluss und Engagement von Verwaltungsspitze und Politikern bezüglich der Qualität der Fahrradpolitik. Haben die Personen in Führungspositionen einen anregenden und motivierenden Einfluss? Sind sie willens, ihre Führungspositionen auch für Belange des Radverkehrs auszufüllen, sind sie engagiert bei der Sache, sind sie Manager für Änderungen oder stehen sie eher desinteressiert und isoliert und nehmen keinen großen Einfluss?

Geklärt werden soll, wer die Leitlinien der Verkehrspolitik maßgeblich initiiert und determiniert. In welchem Ausmaß üben führende Persönlichkeiten einen deutlichen Einfluss auf die (Verkehrs-)Politik aus? Auf der politischen Ebene ist es wichtig festzustellen, wer Verantwortung auf sich zieht (eine einzelne Person bzw. Einheiten oder der ganze Stadtrat). Aufmerksamkeit wird auch auf das Vorhandensein von Gremien zur Lenkung gelegt, sowohl internen als auch externen. Die Möglichkeiten, wie Nutzer und ihre Gruppen sich einbringen können, werden ebenfalls in diesem Modul behandelt.

Weiterhin untersucht das Modul, wie die Radverkehrspolitik mit Entscheidungsträgern kommuniziert wird. Besteht ein kontinuierlicher Austausch zwischen der für Radverkehr zuständigen Abteilung und den Stadträten? Bei Agglomerationen soll die Koordination und Kommunikation zwischen den Gemeinden untersucht werden. Besteht ein gegenseitiger Austausch zwischen den Gemeinden und Verwaltungen? Gibt es ein ständiges Abstimmungsgremium, das verkehrspolitische Entscheidungen zum Radverkehr vorbereitet und empfiehlt?

Modul 3 Strategie & Konzepte

Dieses Modul untersucht die vorhandene Strategie der Fahrradpolitik und die Schritte zur Umsetzung. Welche Inhalte hat die Fahrradpolitik und in welchem Ausmaß ist sie in den größeren Rahmen der städtischen Politik eingepasst? Andere wichtige Punkte sind der Stellenwert von Beschlüssen und (verpflichtenden) Vereinbarungen, Langzeitplanung, Dringlichkeits- und Prioritätenlisten und der Umgang mit fach- oder stadtgrenzenüberschreitenden Problemen.

Modul 4 Finanzen & Personal

Dieses Modul beschäftigt sich einerseits mit den finanziellen Aspekten der Politik, andererseits mit Personalstärke, Vorbildung und Fortbildungsmöglichkeiten derer, die mit Radverkehr zu tun haben. Welches sind die Quellen zur Finanzierung der Umsetzung der Radverkehrspolitik und was wird unternommen, um die Finanzen langfristig zu sichern? Gibt es finanzielle Incentives, um innovative Fahrradprojekte zu initiieren? Wie viele Anstrengungen werden unternommen, um Haushaltsmittel für eine bessere Radverkehrspolitik bereitzustellen?

2.3.2

Umsetzung (Module 5 bis 8)

Diese Module betrachten das tatsächliche Handeln der städtischen Fahrradpolitik. Wegen der Vielzahl an möglichen Maßnahmen werden vier unterschiedliche Module festgelegt.

Modul 5 Infrastruktur & Sicherheit

Welche Radverkehrs- bzw. radverkehrsfreundliche Infrastruktur ist vorhanden und wie wird ihre Unterhaltung organisiert? Weitere Themen sind die Verhinderung von Fahrraddiebstahl und die getroffenen Maßnahmen zum Fahrradparken.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein zentraler Bereich der Radverkehrspolitik, deshalb wird ihm in diesem Modul besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und zusätzliche Angebote wie Fahrradstationen o.ä. sind weitere Inhalte dieses Moduls.

Modul 6 Information & Erziehung

Das Modul untersucht, wie die Kommune die Bürger über ihre Radverkehrspolitik informiert. Es geht darum, Daten und Fakten bekannt zu machen sowie Argumente zu verbreiten, um neue Akteure zu finden und zu unterstützen, die eigene Beiträge zur Radverkehrspolitik liefern. Außerdem wird gefragt, was hinsichtlich (Verkehrs-) Erziehung und Radfahr-Training sowie zur Verbesserung der Orientierung der Radfahrer getan wird.

Modul 7 Kommunikation & Partnerschaften

In diesem Modul wird betrachtet, wie die kommunale Radverkehrspolitik Zielgruppen anspricht und erreicht sowie die Einbindung oder Zusammenarbeit der entsprechenden Partner. Welche Initiativen gibt es, um die Fahrradnutzung durch „Awareness-rising“ (Bewusstseinsbildung) zu steigern? Mit welchen Anreizen wird die Fahrt zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen mit dem Fahrrad gefördert, und wie sind örtliche Arbeitgeber, Schulen, Kindergärten, Einzelhändler, Gebäudeeigentümer und andere potentielle Radverkehrserzeuger (Tourismus, Sportstättenveranstalter etc.) beteiligt? Gibt

es Maßnahmen, um "lebenslanges Radfahren" zu fördern? Wichtig ist auch die Frage, wie das Image des Radfahrens gepflegt wird.

Modul 8 Ergänzende Maßnahmen

Dieses Modul behandelt Aktivitäten und Entscheidungen jenseits der engen Radverkehrspolitik, die aber einen Einfluss auf die Fahrradnutzung haben (können). Es gibt zwei Aspekte. Was wird getan, um auf unreflektierte Autonutzung hinzuweisen und um z. B. die Überschreitung von Immissionsgrenzwerten oder eingeschränkte Verkehrsqualität durch zu hohes Verkehrsaufkommen netzwerksam, d. h. insgesamt zu vermeiden? Wie weit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklungspolitik die Bemühungen um eine Verbesserung der Nahmobilität?

Es gibt unterschiedliche Politikbereiche, die indirekt den Modal Split und damit die Fahrradnutzung beeinflussen. Es ist wichtig, auch diese Bereiche zu betrachten, um Synergien zu erzeugen und kontraproduktive Wirkungen zu vermeiden. Weiterhin wird untersucht, wie die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens genutzt werden, um zur Radnutzung zu ermuntern.

2.3.3

Überprüfung (Modul 9)

Modul 9 Evaluation & Wirksamkeit

Dieses Modul konzentriert sich auf die tatsächlichen Wirkungen der Fahrradpolitik. Wie misst die Kommune die Wirkungen ihrer Politik? Wie wird die Qualität des Prozesses sichergestellt? Gibt es ein regelmäßiges Monitoring? Wie erfolgt die regelmäßige Erhebung der Verkehrskenndaten einschließlich der Fahrradnutzung und wie wird die Verkehrssicherheit gemessen?

2.3.4

Stufen der Entwicklung

Bei jeder Frage und jedem Modul wird eine Punktzahl ermittelt, die auf den Befragungsergebnissen basiert (siehe unten). BYPAD unterscheidet zwischen vier Qualitätsstufen. Jede Stufe stellt einen weiteren Schritt auf der Leiter der Entwicklung zur integrierten städtischen Fahrradpolitik dar. Qualitätsverbesserung stellt sich somit als schrittweises Erklimmen dieser Leiter dar. Das bedeutet, dass eine Stadt nicht von einem Tag auf den anderen die höchste Stufe erreichen kann.

Die Leiter der Entwicklung ist das Barometer der städtischen Fahrradpolitik. Hier kann die Stadt sehen, wo sie mit ihrer Fahrradpolitik zu einem bestimmten Zeitpunkt steht, und zwar für Fragen und Module getrennt voneinander. Die Stadt bekommt einen Überblick, welche Module schwerpunktmäßig verbessert werden müssen, um eine höhere Stufe zu erreichen. Natürlich sind Verbesserungen immer und auf jedem Niveau gefragt, um Stagnation oder gar Rückschritt zu vermeiden.

BYPAD weist der städtischen Fahrradpolitik auf der Entwicklungsleiter eine bestimmte Stufe von 0,0 bis 4,0 zu.

- | | |
|--|---------|
| 1. Ad-hoc orientiert (Feuerwehr-Prinzip) | 0,0-1,0 |
| 2. Isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik) | 1,1-2,0 |
| 3. System-orientiert (gesamtpolitischer Ansatz der Radverkehrsförderung) | 2,1-3,0 |
| 4. Integrierter Ansatz
(systematische Radverkehrspolitik) | 3,1-4,0 |

Die einzelnen Punktzahlen der Fragen ergeben zusammengerechnet die **Punktzahl der Module**. Die Punktzahl jedes einzelnen Moduls errechnet sich als nicht gewichteter Mittelwert aus der Summe der einzelnen Fragen, die dem Modul zugeordnet sind. Beispiel Frage 1 = 3,0, Frage 2 = 2,0 und Frage 3 = 4,0, die Gesamtpunktzahl des Moduls beträgt $3,0+2,0+4,0=9,0$, geteilt durch die Anzahl der Fragen (3): $9,0 / 3 = 3,0$. Das Ergebnis wird auf zwei Stellen hinter dem Komma gerundet.

Die Gesamtbewertung ergibt sich aus der gewichteten Mittelwert der einzelnen Module, wobei folgende Gewichtungen zunächst standardmäßig im BYPAD-Verfahren festgelegt sind:

Planung (35 %)

Modul 1:	0,05
Modul 2:	0,1
Modul 3:	0,1
Modul 4:	0,1

Umsetzung (60 %)

Modul 5:	0,2
Modul 6:	0,1
Modul 7:	0,1
Modul 8:	0,2

Evaluation (5 %)

Modul 9:	0,05
----------	------

Die folgende Beschreibung der Bewertungsstufen ist auf die Gesamtbewertung bezogen. Für die einzelnen Fragen und Module sind die Bewertungen entsprechend ihres Inhalts sinngemäß anzuwenden.

**Stufe 1: Ad hoc-orientiert
(Feuerwehr-Prinzip)****(0,0 bis 1,0)**

Auf dieser Stufe gibt es Radverkehrspolitik, aber nur in geringem Ausmaß. Sie ist begrenzt auf Lösungen an einzelnen, isolierten Problemstellungen. Wegen des engen Verständnisses der Radverkehrspolitik werden Maßnahmen ausschließlich bei der Infrastruktur oder wegen der Verkehrssicherheit an einzelnen Stellen getroffen. Damit ist eine niedrige Qualitätsstufe festzustellen, die charakterisiert wird durch:

- Geringe, nicht regelmäßig fließende Finanzmittel
- Kaum politisches Engagement
- Wenige zuständige Hauptamtliche (wenn überhaupt), mit eher geringem Ausbildungsgrad und an wenig einflussreicher Position
- Kaum Öffentlichkeitsarbeit
- Unverbindliche Strukturen und Vereinbarungen
- Qualität ist eher zufällig und nur das Ergebnis individuellen Engagements.

Für den Fall, dass einzelne Charakteristika für Stufe 1 nicht erfüllt werden, kann überhaupt keine Qualitätsstufe vergeben werden.

**Stufe 2: Isolierter Ansatz
(reine Radverkehrspolitik)****(1,1 bis 2,0)**

Auf der zweiten Stufe gibt es bereits eine Radverkehrspolitik, aber diese ist nicht in die allgemeine Verkehrsplanung integriert und von anderen Politikbereichen wie Flächennutzungsplanung, Gesundheit und Umwelt getrennt. Gute bauliche Infrastruktur ist das Hauptinteresse und es gibt nur wenige zusätzliche Aktivitäten. Die Radverkehrspolitik lässt sich charakterisieren durch:

- Gelegentliche Nutzung von Daten und Berücksichtigung von Anforderungen und Prioritäten seitens der Radfahrer
- Allgemeine Entscheidungen mit geringer Bindungskraft (Aufgabensetzung)
- Wegen geringer Abstimmung mit anderen Politikbereichen werden auch kontraproduktive Entscheidungen getroffen
- Die Kontinuität der Radverkehrspolitik ist nicht gewährleistet.

**Stufe 3: System-orientiert
(systematische Radverkehrspolitik) (2,1 bis 3,0)**

Radfahren wird als System gesehen, das in die allgemeine Verkehrspolitik integriert ist. Der politische Wille zur Radverkehrsförderung wird durch beständige Entscheidungen zugunsten einer Radverkehrspolitik sowie der Bereitstellung von genügenden personellen und finanziellen Mitteln demonstriert. Es gibt Unterstützung von verschiedenen Verantwortlichen in Politik und Verwaltungsspitze. Die Fahrradpolitik umfasst eine große Spanne unterschiedlicher Handlungsfelder (Mobilitätsmanagement, Dienstleistungen, Kampagnen, Erziehung, Infrastruktur). Verschiedene Partner beteiligen sich und arbeiten zusammen an der Umsetzung der Radverkehrspolitik. Charakteristika sind:

- Tendenzen zur langfristigen Planung, aber noch projektorientiert
- Die Nutzer-Anforderungen werden systematisch berücksichtigt
- Es gibt eine gute Datenverfügbarkeit als solide Grundlage der Radverkehrspolitik
- Es gibt erhebliche Finanzmittel, aber diese sind noch nicht langfristig abgesichert
- Gemeinsame Projekte generieren eine förmliche Partnerschaft zwischen verschiedenen Akteuren (z. B. anderen Verwaltungsstellen, Schulen, Arbeitgeber, Gesundheitsorganisationen)...

**Stufe 4: Integrierter Ansatz
(gesamtpolitischer Ansatz der Radverkehrsförderung) (3,1 bis 4,0)**

Fahrradpolitik wird als kontinuierliche Aufgabe mit enger Verbindung zu anderen Politikbereichen gesehen (Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft, Beschäftigung). Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden ergänzt durch Maßnahmen zur Minderung unreflektierter und substituierbarer Autonutzung. Qualitäts-Indikatoren werden als politische Instrumente wahrgenommen und verwendet. Neben politischer Unterstützung sind systematische Arbeit in Netzwerken und strategische Partnerschaften charakteristisch für die Fahrradpolitik. Dies hilft, Synergieeffekte durch den Austausch von Ideen, Wissen und Erfahrungen mit externen Partnern zu erzielen, sowohl auf der horizontalen Ebene (mit anderen Städten, Körperschaften und Privaten) als auch vertikal (mit höheren Verwaltungsebenen). Typisch sind:

- Sehr gute Datenverfügbarkeit und vertiefte Kenntnis der Nutzerbedürfnisse
- Maßnahmen nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik auf der Basis von abgestimmten Qualitätsstandards in jedem Maßnah-

menbereich (Belange des Radverkehrs werden bei jeder Maßnahme automatisch mitgedacht und abgewogen)

- Systematische Wirkungskontrollen (Evaluation und Monitoring von Strategien, Programmen und Projekten)
- Instrumente, die eine Kontinuität der Radverkehrspolitik sicher stellen.
- Eine hohe und langfristig abgesicherte Finanzausstattung
- Systematische Arbeit in Netzwerken, die das Umland einschließen
- Strategische Partnerschaften.

3

Daten und Fakten zum Radverkehr in Dresden

3.1

Radverkehrsanteil / Modal Split

Abbildung 3 zeigt die Entwicklung von relevanten Kenngrößen für die Beschreibung der Fahrradnutzung in Dresden.

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr der Stadt Dresden lag im Jahr 2008 bei 16,0 % (2003: 12,3 %, 1998: 9,7%). Die Fahrleistung im Radverkehr in Dresden hat sich ausgehend von 138 Mio. km/a im Jahr 1998 auf 368 Mio. km/a im Jahr 2008 fast verdreifacht. Dieser Befund verdeutlicht, dass zunehmend weitere Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies wurde u.a. auch dadurch befördert, dass das Geschwindigkeitsniveau des Radverkehrs angestiegen ist.

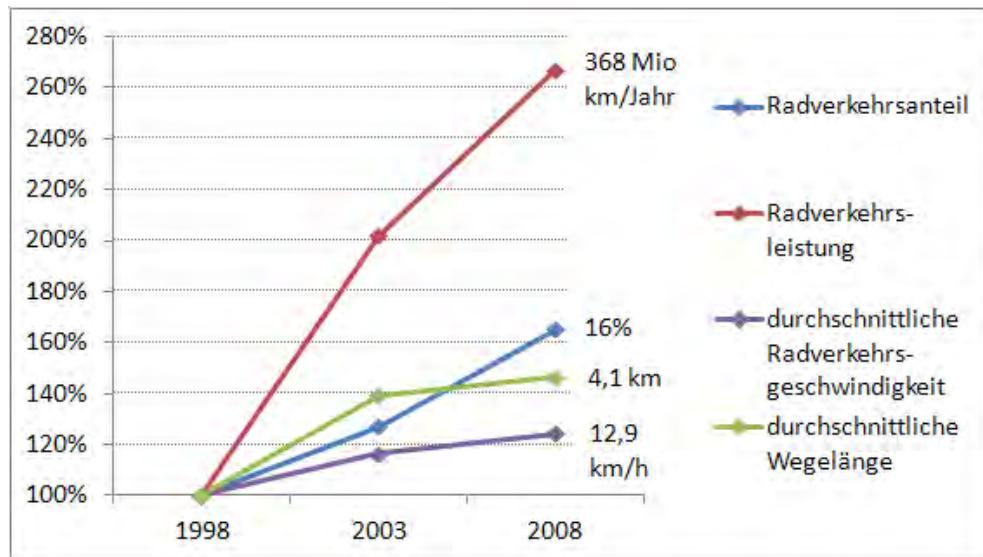


Abbildung 3: Veränderung von Kenngrößen der Fahrradnutzung in Dresden in Prozent basierend auf 1998, Quelle: System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen 1998 - 2008 (SrV)

Bei einem Vergleich der Radverkehrsanteile ostdeutscher Städte in den Jahren 2003 und 2008 liegt Dresden im oberen Mittelfeld, aber noch mit deutlichem Abstand zu den führenden Städten Cottbus und Potsdam (vgl. Abbildung 4). Dresden weist jedoch gemeinsam mit Halle die größten Steigerungsraten auf.

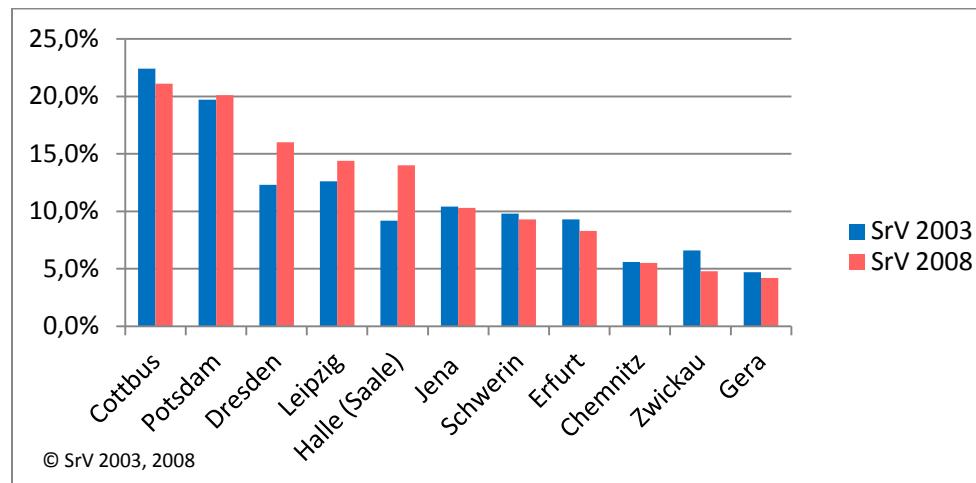


Abbildung 4: Radverkehrsanteile in ostdeutschen Städten am Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung an Werktagen

Eine Reduzierung der Betrachtungen des Modal Splits (d.h. der Verteilung der täglichen Wege auf die Verkehrsmittel) nur auf den Radverkehr, wäre allerdings eine verkürzte Sichtweise, die örtliche Verhältnisse wie Topographie, Dichte, Wegelängen etc. und das Ziel, den Gesamtverkehr mit seinen gegenseitigen Abhängigkeiten zu verbessern, außer Acht ließe. Bei einer integrierten Betrachtung geht es darum, aus Gründen des Umweltschutzes aber auch zur stäufreien Abwicklung des Kfz-Verkehrs, dessen Aufkommen und Fahrleistung so gering wie möglich zu halten. Die Anteile des sog. Umweltverbundes (zu Fuß Gehen, ÖPNV-Nutzung und Fahrradfahren) sollten möglichst groß sein. Diese Strategie trägt maßgeblich dazu bei, u.a. die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu verhindern, CO₂-Minderungsziele zu erreichen, die die Flächenbeanspruchung des ruhenden Verkehrs nicht ausufern zu lassen und vor allem die Qualität des Verkehrsflusses für den notwendigen Kfz-Verkehr netzweit zu gewährleisten. Es würde dem Umweltschutz und dem Verkehrsmanagement (Staubekämpfung) wenig nutzen, wenn die Steigerungsraten beim Radverkehr primär von den Fußwegen und dem ÖPNV kämen.

Bei Betrachtung der Anteile des Modal Splits für den MIV in Abbildung 5 wird deutlich, dass Dresden auch hier im Vergleich der ostdeutschen Städte 2003 und 2008 im Mittelfeld liegt. Zwischen 2003 und 2008 war eine geringe Senkung des MIV-Anteils zu verzeichnen.

Um netzweite Erfolge insbesondere der Luftreinhalteplanung zu dokumentieren, wäre es z. B. anzustreben, dass Dresden in die führende Gruppe der Städte gelangt und einen MIV-Anteil von unter 40 % erreicht. (Der Anteil des MIV am Modal Split variiert wegen der unterschiedlichen Anzahl von Auspendlern bei größeren und kleineren Städten z.T. erheblich.)

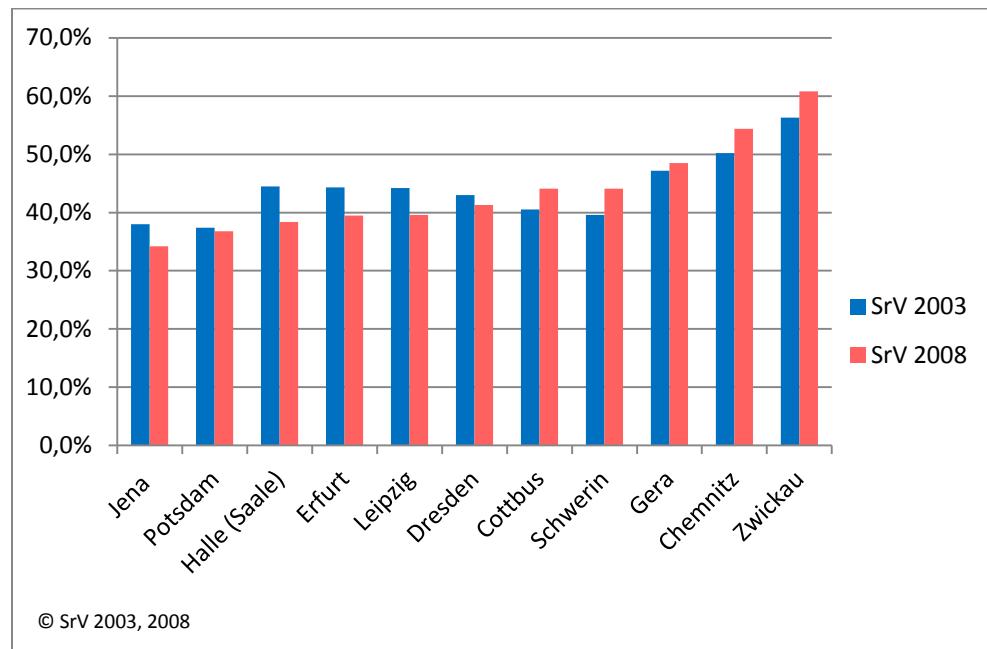


Abbildung 5: Anteile des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) in ostdeutschen Städten am Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung an Werktagen

Abbildung 6 zeigt die Modal Split Werte aller Verkehrsmittel in ostdeutschen und einigen westdeutschen Städten (sortiert nach Einwohnerzahl) im Vergleich in Prozent. Abgesehen von Dessau-Roßlau sowie Coswig/Radebeul liegen in Städten mit einem hohen Radverkehrsanteil die MIV - Anteile in der Regel auch zielgemäß niedrig. In diesen Städten liegt jedoch der ÖPNV-Anteil mit Werten unter 10% sehr niedrig. In Zwickau mit einem Rekord – MIV - Anteil von 61 % ist der Fußweg- als auch Radanteil sehr gering.

Je größer die Städte und je höher der Verkehrsdruck insbesondere auch durch Einpendler wird, umso größer wird der Anteil des ÖPNV mit ebenfalls nachlassenden MIV-Anteilen, wie z.B. in Frankfurt am Main oder Berlin. Mit der Größe der Stadt wächst in der Regel auch Qualität und Angebot des ÖPNV und die Kosten für das Parken.

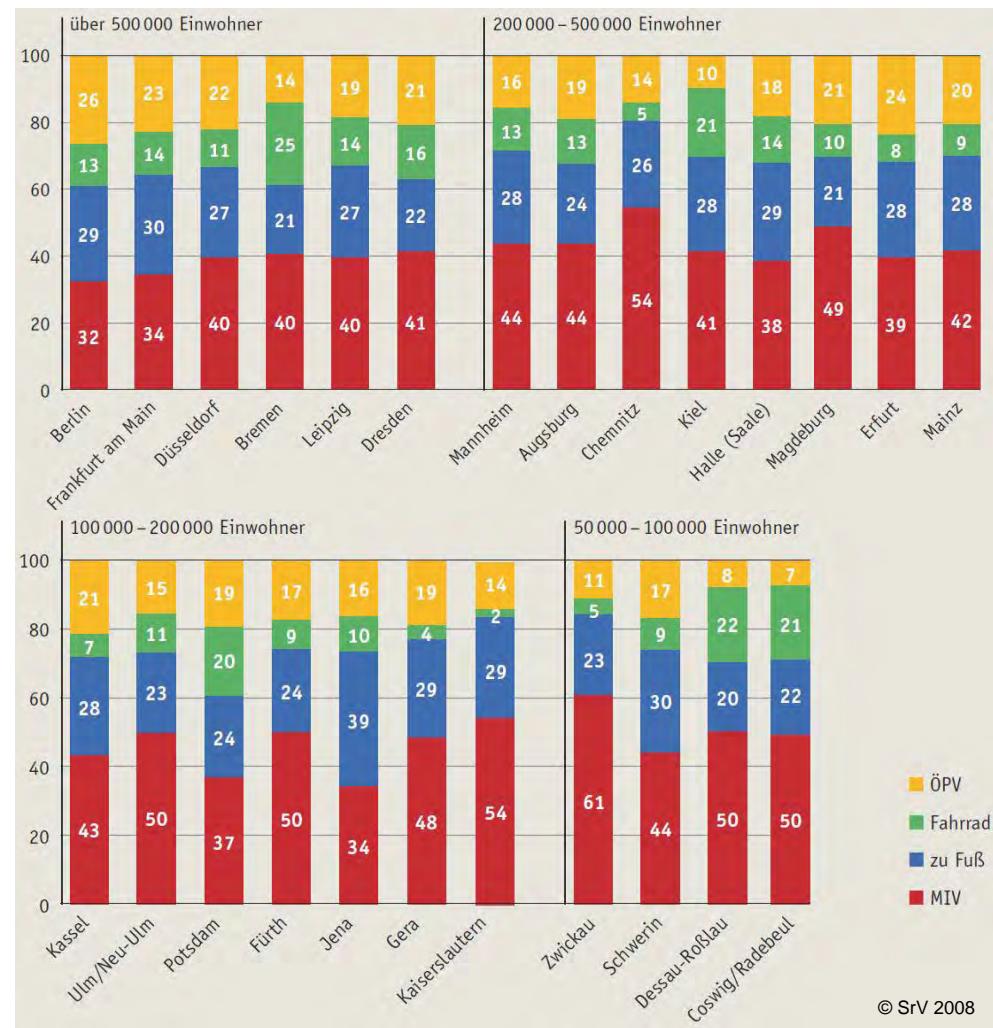


Abbildung 6: Dresden im Städtevergleich des SrV 2008 (Angaben des Gesamtverkehrs der Wohnbevölkerung an Werktagen in Prozent)

Die Verteilung des Modal Splits in Dresden nach Entfernungsklassen (Abbildung 7) zeigt ein durchaus sinnvolles Verlagerungspotential von Pkw-Fahrten auf. Bei Wegen unter 1 km werden 16 % mit dem Auto zurückgelegt. Bei bis zu 3 km liegt der Wert bei 34 % und für Fahrten zwischen 3 km und 5 km bei 47%. 64% der Wege der Wohnbevölkerung in Dresden sind kürzer als 5 km.

Betrachtet man bei diesen kurzen Wegen die sog. „komplexe Reisezeit“, das ist die Zeit inklusive Weg zum Auto, Parkplatzsuche und Weg zum Ziel, ist man bei Wegen bis 5 km meistens mit dem Fahrrad deutlich schneller und bei Wegen bis 1 km sogar zu Fuß schneller als mit dem Auto.

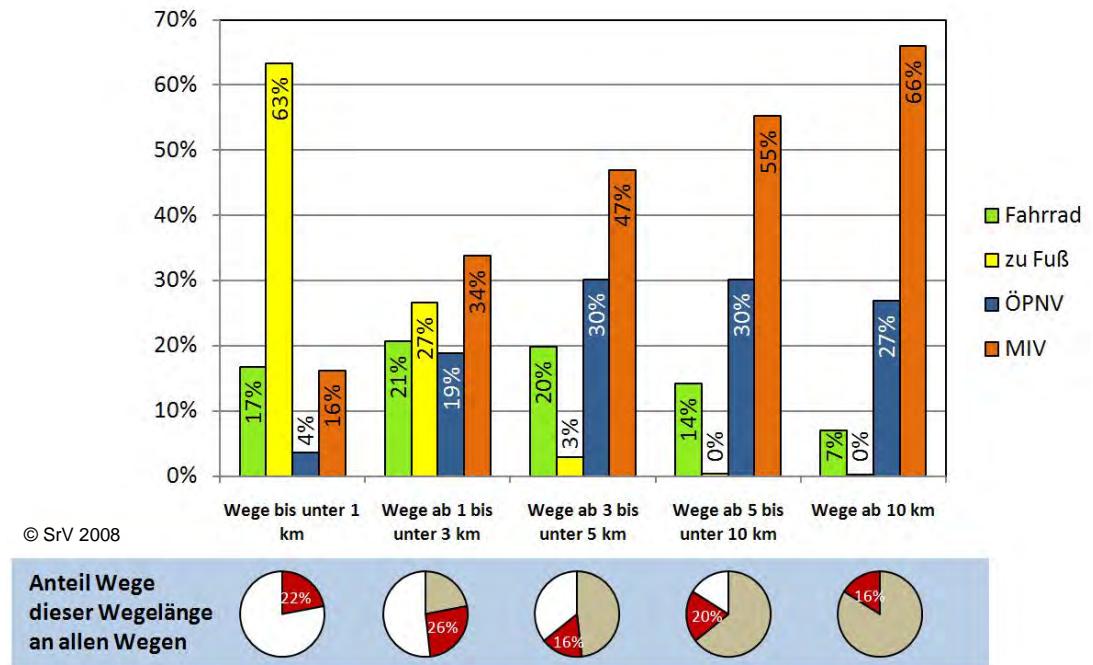


Abbildung 7: Modal Split der Wohnbevölkerung an Werktagen nach Weglängen in Dresden

3.2 Infrastruktur

Bei einer Gesamtstraßenennetzlänge (ohne BAB) von 1.465 km verfügt Dresden im Jahr 2011 über Radverkehrsanlagen im öffentlichen Raum mit einer Gesamtlänge von 377 km.

Dabei ist die Länge von Radverkehrsanlagen seit dem Jahr 1991 kontinuierlich gestiegen und hat sich seitdem fast verzehnfacht (Abbildung 8).

Das Radverkehrsnetz umfasst dabei Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege, Radfahr-, Angebots-, Schutzstreifen sowie Gehwege mit Benutzungsrecht für den Radverkehr (Abbildung 9). Während sich seit dem Jahr 2005 kaum Änderungen bei den (aufwändig zu bauenden) Radwegen ergeben haben, ist die Länge abmarkierter Radverkehrsanlagen auf Fahrbahniveau ebenso angestiegen wie die Strecken mit wahlfreier Radnutzung der Fahrbahn oder des Gehweges. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen gemäß den technischen Regelwerken (RASt06, ERA10) innerorts nur noch in Ausnahmefällen in Betracht. In Dresden nehmen sie den größten Teil der Radverkehrsanlagen ein, und ihre Länge ist weiterhin steigend. Allerdings ist ausgehend von den Mindestmaßen der StVO und den Empfehlungen der Technischen Regelwerke bei fast allen diesen Radverkehrsanlagen die Benutzungspflicht aufzuheben, so dass eilige Radfahrer legal die Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs benutzen können.

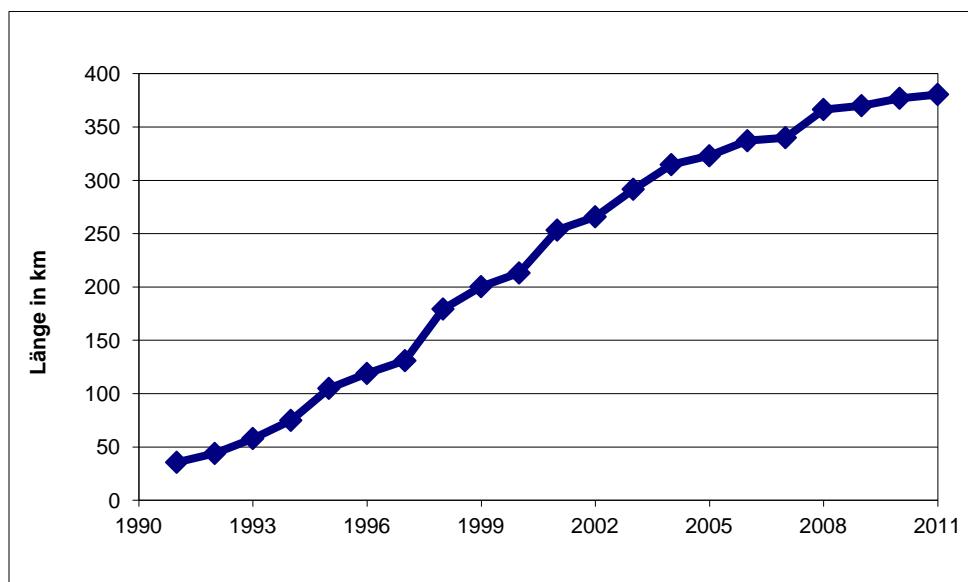


Abbildung 8: Entwicklung der Länge von Radverkehrsanlagen in Dresden

Quellen: Dude 2006, Straßen- und Tiefbauamt der Landeshauptstadt Dresden 2011

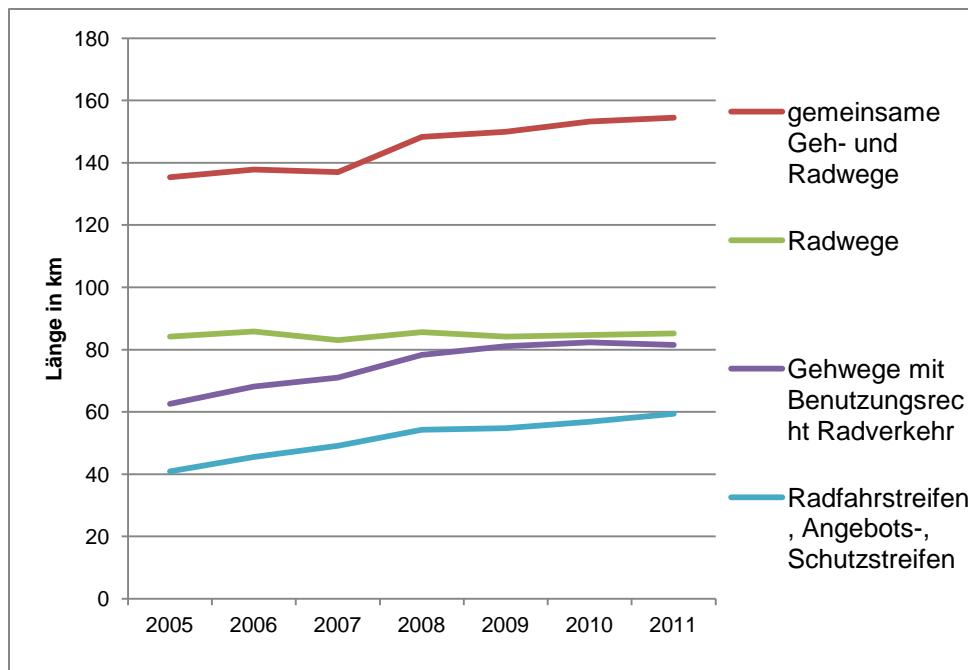


Abbildung 9: Entwicklung des Radverkehrsnetzes 2005-2011

Quelle: Straßen- und Tiefbauamt der Landeshauptstadt Dresden

Abstellanlagen

Insgesamt sind 2.306 öffentliche Fahrradstellplätze ohne Überdachung an 119 Standorten vorhanden.

Bike+Ride-Anlagen, die gezielt die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln ÖV und Fahrrad erleichtern, existieren zum einen an 13 Bahnhöfen und S-Bahn-Haltestellen mit 514 Einstellmöglichkeiten, die teilweise mit Überdachung ausgeführt sind. Zum anderen befinden sich 77 Abstellanlagen an 8 Straßenbahnhaltestellen (Stand: 31.12.2010, Auskunft Herr Järosch von der LH Dresden).

Ergänzt wird dieses Angebot durch nicht-öffentliche Abstellmöglichkeiten wie z. B. an Geschäften, über die keine Statistik vorliegt.

3.3

Unfallstatistik

Unfallzahlen

In den Jahren von 2002 bis 2008 wurden jährlich 1 bis 2 getötete Radfahrer verzeichnet; Während 2009 und 2010 kein Radfahrer auf Dresdens Straßen ums Leben kam, sind im Jahr 2011 vier Radfahrer tödlich verunglückt (ADFC Dresden 2011, Polizeidirektion Dresden 2011).

Die Zahl der polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung wie auch die Zahl der verletzten Radfahrer ist im Zeitraum von 2001 bis 2009 kontinuierlich angestiegen (Abbildung 10) und hat sich in dieser Zeit fast verdoppelt. Lediglich im Jahr 2010 war eine Verringerung zu verzeichnen, die sich aber laut Auskunft der Polizeidirektion Dresden voraussichtlich nicht als Tendenz im Jahr 2011 fortsetzt.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass sich im Zehnjahreszeitraum in Dresden der Modal Split Anteil des Radverkehrs um das 1,6-fache⁷ erhöht und die mit dem Fahrrad zurückgelegte Fahrleistung fast verdreifacht⁸ hat. Somit kann durchaus von einem relativen Rückgang der Unfallgefahr pro zurückgelegten Fahrrad-km ausgegangen werden.

⁷ von 10% im Jahr 1998 auf 16% im Jahr 2008; Quelle: SrV

⁸ von 137 Mio. km/a im Jahr 1998 auf 374 Mio. km/a im Jahr 2008; Quelle: SrV

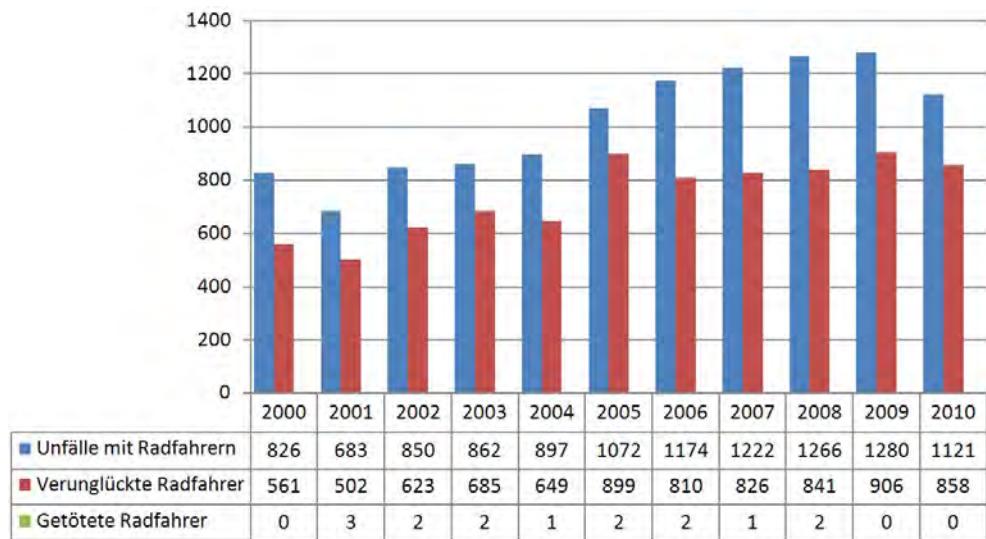


Abbildung 10: Verkehrsunfälle mit Radfahrern und Verletzte 2001 bis 2010

Quelle: *Unfallstatistik-Jahr-1990-2010_von_ADFC-Homepage.pdf; Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2010*⁹

Der an vielen Orten beobachtete Effekt, dass ab einer bestimmten Größenordnung mehr Radfahrer aufgrund ihrer Präsenz im Straßenraum einen Rückgang der spezifischen Unfallzahlen bewirken, kann auch aus Abbildung 11 abgelesen werden. Städte, in denen pro Einwohner mehr Kilometer Rad gefahren wird, weisen zwar absolut gesehen mehr Verunglückte Radfahrer pro 10.000 EW auf, der Anstieg der Regressionskurve ist jedoch degressiv: die Steigerung der Radverkehrsnutzung ist jeweils größer als die Steigerung der Verunglücktenzahlen. Die Autofahrer sind zunehmend gewöhnt an Radfahrer und rechnen deshalb eher mit ihnen an den besonders kritischen Stellen.

Im Vergleich mit den anderen Städten liegt der Wert für Dresden genau auf der Regressionskurve, entspricht also dem Erwartungswert für die größtenteils ostdeutschen Städte.

⁹ Die Zahlen können in geringem Umfang von den Daten des Statistischen Landesamtes Sachsen abweichen. Die Polizeiliche Unfallstatistik ordnet dem Unfall das Datum des Bearbeitungsabschlusses zu, während das Statistischen Landesamt Sachsen dem Unfall das exakte Unfalldatum zuweist.

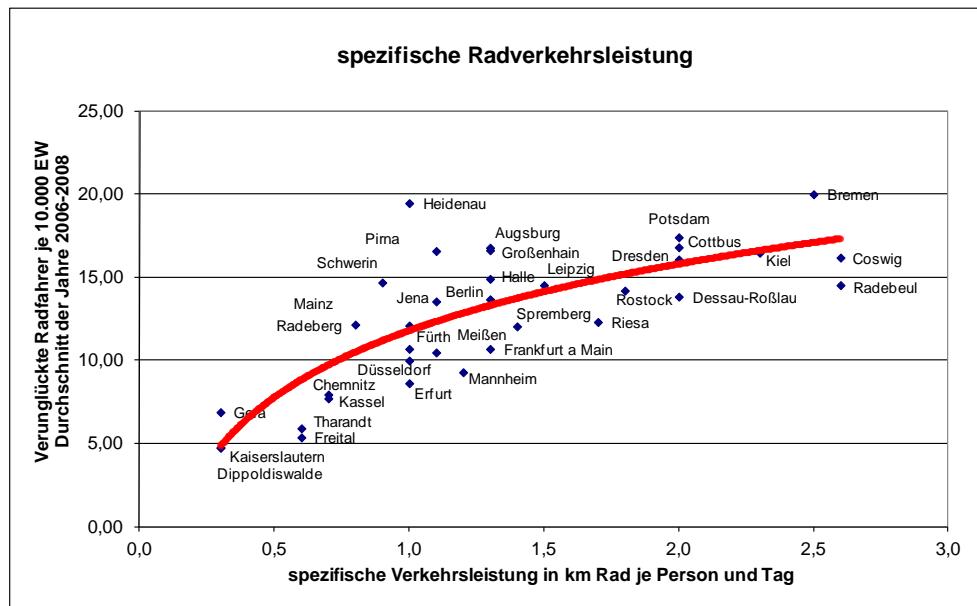


Abbildung 11: Spezifische Radverkehrsleistung und verunglückte Radfahrer pro Jahr bezogen auf die Einwohnerzahl in deutschen Städten (Spezifische Verkehrsleistung: SrV 2008, Unfalldaten: Mittelwert der Jahre 2006 bis 2008)

Unfallgegner und Unfallverursacher

Abbildung 12 zeigt Unfallgegner und Verursacher aller polizeilich gemeldeten Radverkehrsunfälle in den Jahren 2008 bis 2010. Die Verteilung der Unfallgegner ist für eine Großstadt nicht ungewöhnlich. Die meisten Unfälle ereignen sich demnach mit Pkw und anderen Kfz, Fußgänger und Radfahrer haben einen wesentlich geringeren Anteil.

Der Anteil der Radfahrer, die bei Unfällen als Hauptverursacher eingestuft werden, liegt bei etwa 49 %. Damit sind die Radfahrer – anders als subjektiv von vielen gedacht – selbst bei Hinzunahme der Alleinunfälle und Rad-Rad-Unfälle nicht die Hauptverursacher der Unfälle. Besonders auffällig ist die große Zahl der polizeilich gemeldeten Unfälle mit Pkw, bei denen zu 65% die Pkw-Fahrer Verursacher des Unfalles sind.

Die Konflikte zwischen zwei Radfahrern und zwischen Radfahrern und Fußgängern haben mit jeweils nur ca. 6% aller Radverkehrsunfälle und in der Regel unterdurchschnittlicher Unfallschwere eher geringe Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Hier muss allerdings von einer hohen Dunkelziffer solcher Unfälle ausgegangen werden, d.h. von einem hohen Anteil nicht polizeilich gemeldeter Unfälle.

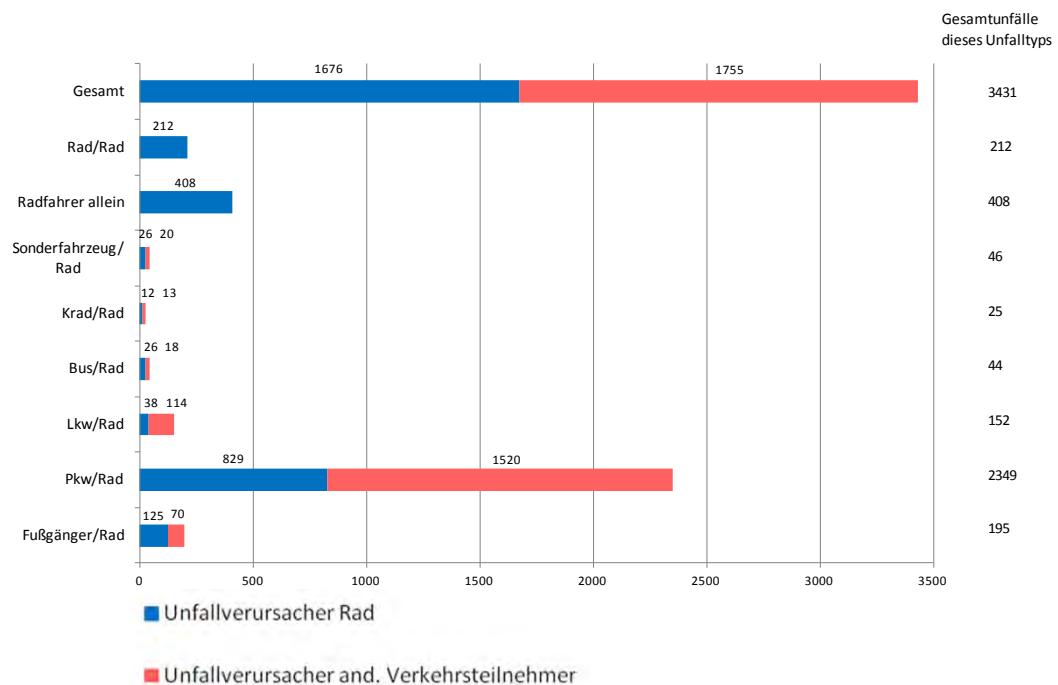


Abbildung 12: Anteil der Unfallverursacher an den Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung (2008 bis 2010)

Quelle: ADFC Dresden 2011

Mit der zunehmenden Anzahl von Pedelecs und den damit verbundenen höheren Geschwindigkeiten werden sich Verschiebungen im Unfallgeschehen ergeben und auch die sicherheitstechnischen Anforderungen an Radverkehrsanlagen werden steigen.

Unfallursachen

Hauptunfallursachen bei den durch Radfahrer verursachten Verkehrsunfällen sind das Fehlverhalten des Radfahrers an Lichtsignalanlagen sowie die Benutzung der falschen Fahrbahn. Zu einem geringen Teil gilt mangelnde technische Ausstattung von Fahrrädern, besonders fehlende lichttechnische Einrichtungen, als Unfallursache. (Sächsisches Staatsministerium des Innern 2009).

Die häufigsten Fehler der Kraftfahrer sind insbesondere die Missachtung der Vorfahrt von Radfahrern auf Radwegen, besonders beim Abbiegevorgang (Bergmann, Conrady 2010). In der Regel tragisch verlaufen die Unfälle, bei denen Radfahrer im toten Winkel unter abbiegende LKW geraten.

3.4

Entwicklung beim Fahrraddiebstahl

In Dresden sind im Jahr 2010 mit 2.713 polizeilich gemeldeten Fahrraddiebstählen rund 7 Fahrräder pro Tag gestohlen worden¹⁰. Dies ist gleichzeitig der höchste Wert seit 2006 (Abbildung 13). Mit 525 gestohlenen Fahrrädern pro 100.000 EW liegt Dresden im Mittelfeld deutscher Städte (Neubert 2011).

Die Aufklärungsquote lag im Jahr 2009 bei 5,3% und im Jahr 2010 bei 6,8 % (Abbildung 10) und unter dem deutschen Durchschnitt von 10%. Weitaus höhere Aufklärungsquoten werden aus Städten wie Chemnitz mit 21%, Erlangen mit 26% oder Magdeburg mit 30% gemeldet (Neubert 2011).

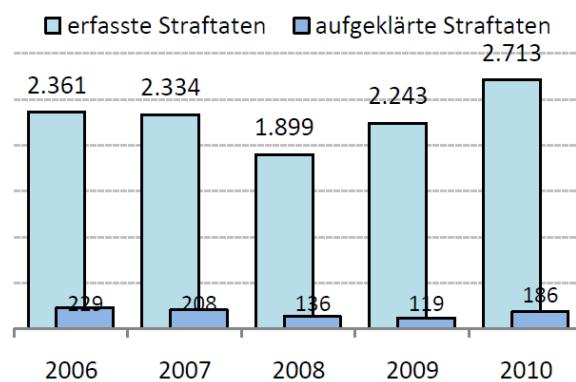


Abbildung 13: Entwicklung der Fahrraddiebstähle

Quelle: Geithner 2011 S. 4

3.5

Ergebnisse von Fahrradtests

3.5.1

Bewertungen durch die Nutzer: Fahrrad-Klimatest

Dresden war bei den bundesweiten Fahrrad-Klimatests von ADFC und BUND 2003 und 2005 beteiligt.

Ähnlich wie beim Kundenbarometer des ÖPNV werden beim Test nach einer festen Methode von Befragten Schulnoten zu bestimmten Merkmalen des Radverkehrs in Städten erhoben. Es ist damit eine Erfragung von Werturteilen und weniger von Sachverhalten. Die zu beurteilenden Kriterien sind der Tabelle 2 (S.41) sowie dem Fragebogen in Anlage 1 zu entneh-

¹⁰ Im Vergleich dazu wurden in Dresden 1081 Kfz im Jahr 2010 (2009: 893) gestohlen, d.h. ca. 3 Kfz/Tag; Quelle: Polizei Dresden

men. Ab einer bestimmten Stichprobengröße¹¹ werden die Bewertungen zusammengefasst und veröffentlicht.

Ein Nachteil aus wissenschaftlicher Sicht ist, dass vorrangig ADFC-Mitglieder und andere Fahrradinteressierte informiert werden und den Fragebogen ausfüllen, nicht der repräsentative Querschnitt der Bevölkerung. Es geht somit im Wesentlichen um Werturteile von ADFC-Mitgliedern und anderen engagierten Fahrradnutzern.

Beim ADFC-Test 2005 hat Dresden eine Gesamtbewertung von 4,08 (Bewertung nach Schulnotensystem) erhalten¹². Damit nimmt Dresden einen Platz im unteren Mittelfeld (Rang 19 von 28 bewerteten Städten mit über 200.000 Einwohnern) ein.

Münster ist in der Kategorie der Städte über 200.000 Einwohner mit einer 2,05 Testsieger, gefolgt von Kiel (2,82) und Oberhausen (2,98). Diese 3 Städte sind die einzigen mit einer 2 vor dem Komma, weitere 14 Städte haben eine 3 und die verbleibenden 11 haben eine 4.

Betrachtet man die Mittelwerte der Rückmeldungen zu den einzelnen abgefragten Kriterien, sind „sehr gut“ und „gut“ als Bewertungen in Dresden nicht aufgetreten.

Unterdurchschnittlich¹³ (also überdurchschnittlich gut) bewertet wurde, dass alle Bevölkerungsgruppen und Altersklassen das Rad benutzen, die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Rad, die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln sowie der Spaßfaktor des Radfahrens in Dresden, d.h. ein Fahren, dass wenig Stress verursacht.

Im Durchschnitt lagen die Schulnotenbewertungen für die Kriterien Häufigkeit der Konflikte mit Fußgängern (d.h. ob Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern selten oder häufig auftreten), Möglichkeit zum zügigen Radfahren (d.h. ob mit dem Rad zügig und direkt gefahren werden kann, oder ob es häufig zu Behinderungen und Umwegen kommt), die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung sowie Fahrraddiebstahl. Weiterhin durchschnittlich wurde u.a. die Akzeptanz des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel bewertet, d.h., ob Radfahrer als Ver-

¹¹ Erforderlich sind mindestens 100 Einsendungen eines im Internet sowie in ADFC-Mitgliederzeitschriften und anderen radfahreraffinen Publikationen veröffentlichten Fragebogens. Im Jahr 2005 lagen für Dresden 410 ausgefüllte Fragebögen vor.

¹² Die Werte des Fahrradklimatests von 2003 und 2005 unterscheiden sich nicht grundlegend. 2003 erhielt Dresden eine Durchschnittsnote von 4,42, so dass im Jahr 2005 eine Verbesserung zu verzeichnen war.

¹³ Unterdurchschnittlich wird hier definiert, dass der Wert um mindestens 1/2 Notenstufe besser ist als der Durchschnittswert von 4,08. Überdurchschnittlich sind alle Werte, die mindestens 1/2 Notenstufe schlechter sind als der Durchschnittswert.

kehrsteilnehmer akzeptiert werden oder nicht ernst genommen werden. Auch die Häufigkeit von Konflikten mit Kfz, die Breite der Radwege, das Ausreichen von Abstellanlagen, das Vorhandensein von Falschparkern auf Radwegen, die Reinigung der Radwege, die Abstimmung von Lichtsignalanlagen auf Radfahrer sowie die Wegweisung für Radfahrer, sind ebenfalls dieser Gruppe zuzuordnen.

	ADFC-Klimatest 2005	Klimatest unter Bürgern nach Mäge 2006
Stress oder Spaß	3,07	1,29
Akzeptanz	4,11	
Jeder fährt Rad	3,01	
Werbung für's Rad fahren	4,84	3,26
Sicherheit	4,56	2,78
Konflikte Rad/Fuß	3,77	Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern allgemein = 2,62
Konflikte Rad/Auto	4,46	
Hindernisse auf Radwegen	4,69	
Fahrraddiebstahl	3,78	2,70
Breite der Radverkehrsanlage	4,32	2,33
Abstellanlagen	4,42	2,24
Baustellen	5,21	
Radmitnahme im ÖPNV	3,06	1,70
Aktuelle Aktivitäten	4,16	2,34
Falschparken	4,50	
Reinigung der Radwege	4,20	1,86
Ampelschaltungen	4,42	2,14
Erreichbarkeit Stadtzentrum	3,14	1,56
Zügig Rad fahren	3,78	
Freigabe von Einbahnstraßen	3,83	
Wegweisung	4,41	2,66
Wege abseits von Hauptverkehrsstraßen	4,03	2,30
Mittelwert	<u>4,08</u>	<u>2,27</u>

Tabelle 2: Bewertung ADFC-Klimatest 2005 und Bürgerumfrage für Dresden im Vergleich

Quelle: ADFC-Fahrradklimatest 2005; Mäge 2006 S. 67

Überdurchschnittlich schlecht wurden die Kriterien Sicherheitsgefühl (ob man sich als Radfahrer sicher oder gefährdet fühlt), Werbung für Radfahren und das Vorhandensein von Hindernissen (z.B. Laternen auf Radwegen) bewertet. Ebenfalls unterdurchschnittlich schneidet das Kriterium Führung an Baustellen ab, für das die Note 5 vergeben wurde. Dieses Kriterium beschreibt, wie sicher Radfahrer an Baustellen geführt werden oder ob diese absteigen und ihr Rad schieben müssen. Die Einzelergebnisse sind der Tabelle 2 zu entnehmen (Quelle: ADFC-Fahrradklimatest 2005).

3.5.2

ADFC-Fahrradklimatest und repräsentative Erhebung im Vergleich

Tabelle 2 zeigt auf der linken Seite die Bewertung des ADFC-Klimatests 2005 für Dresden. Der ADFC-Klimatest schließt allerdings nur die durch die Mitgliederzeitschriften und andere „Radfahrerkanäle“ erreichbaren Werturteile von engagierten und kritischen Fahrradnutzern ein.

Um im Vergleich dazu die Meinung des „Durchschnittsbürgers“ zu den Radverkehrsbedingungen zu erfahren, wurde im Jahre 2006 im Rahmen einer Diplomarbeit eine Befragung von repräsentativ ausgewählten Bürgern der Stadt Dresden durchgeführt, die zum Teil über keine oder nur geringe Erfahrungen als Radfahrer verfügen.

Tabelle 2 zeigt auf der rechten Seite die Bewertung des Fahrradklimas in Dresden durch die Personenstichprobe aus der Grundgesamtheit der Bevölkerung Dresdens. Daraus ist ersichtlich, dass die „Durchschnittsbürger“ mit einem Mittelwert von 2,27 bzw. der Note „gut“ das Fahrradklima deutlich besser bewerten als die „engagierten“ Radfahrer. Besonders in den Bereichen Radfahren - Spaß, Sicherheit, Fahrraddiebstahl, Abstellanlagen sowie Reinigung der Radwege, Ampelschaltungen und Erreichbarkeit des Stadtzentrums ergeben sich z.T. signifikante Unterschiede zwischen „engagierten“ Radfahrern und der Bürgerbefragung.

Dem Kriterium „Radfahren macht mir Spaß“ gaben die Bürger erstaunlicherweise eine 1,29 während die „engagierten“ Radfahrer lediglich eine 3,07 vergaben. Auch bei der empfundenen Sicherheit ergibt sich zwischen den „engagierten“ Fahrradnutzern (4,56] und Bürgern (2,78) eine große Spanne. Mehr als 2 Notenstufen Unterschied lässt sich bei den Abstellanlagen erkennen: Erfahrene Fahrradnutzer bewerteten dieses Kriterium mit der durchschnittlichen Note 4,42, Bürger jedoch vergaben hierfür eine 2,24.

Ein noch deutlicher Unterschied ergibt sich bei der Reinigung der Radwege. „Engagierte“ Fahrradnutzer vergaben im Schnitt eine 4,20, Bürger der Stadt Dresden eine 1,86. Ampelschaltungen („engagierte“ Fahrradnutzer: 4,42, Bürger: 2,14) als auch die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Erfahrene Fahrradnutzer: 3,14, Bürger: 1,56) werden stark differenziert bewertet.

Somit ergibt sich auch der stark abweichende Mittelwert der Gesamtbewertung von 2,27 bei den Bürgern zu 4,08 bei den „engagierten“ Fahrradnutzern.

3.5.3

ADFC-Fahrradklimatest im Städtevergleich

Abbildung 14 zeigt die durchschnittliche Bewertung im ADFC-Fahrradklimatest 2005 sowie den Radverkehrsanteil in verschiedenen Städten. Im Rahmen eines gewissen Korridors korrespondiert die subjektive Einschätzung der Radverkehrsbedingungen mit der Radverkehrsnutzung: Mit steigender Bewertung des Fahrradklimas wächst auch der erhobene Radverkehrsanteil an den Wegen der Bevölkerung.

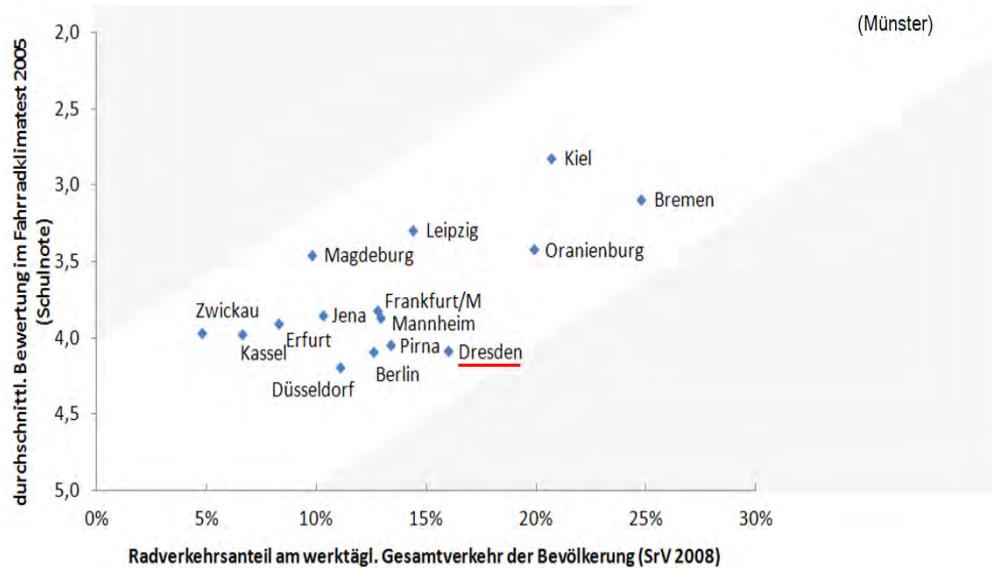


Abbildung 14: Bewertung ADFC-Fahrradklimatest 2005 und Radverkehrsanteil in deutschen Städten

Quelle: eigene Darstellung nach ADFC-Fahrradklimatest 2005, SrV 2008

Dresden wird dabei von den Teilnehmern des ADFC-Fahrradklimatestes im Vergleich zur tatsächlichen Fahrradnutzung relativ schlecht bewertet. Städte wie Zwickau, Kassel, Erfurt und Jena schneiden im Klimatest etwas besser ab, obwohl sie bedeutend geringere Radverkehrsanteile am Modal Split aufweisen. Dies lässt die Interpretation zu, dass in Dresden trotz eines noch ungünstigen Fahrradklimas relativ viel Fahrrad gefahren wird – oder dass die Radfahrer besonders kritisch gegenüber den Bedingungen in ihrer Stadt eingestellt sind.

3.5.4

Bewertung durch Experten: ADAC-Test Radfahren in Städten 2004

Die folgende Bewertung stammt aus der Untersuchung des ADAC „Radfahren in Städten“ (ADAC 2004), der den Status Quo des Jahres 2003 wiedergibt.¹⁴ Dabei wurden zur Einschätzung möglichst viele objektive Daten verwendet (Unfalldaten, Zahl in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffneter Einbahnstraßen, Länge Radverkehrsanlagen etc.)

Wie Abbildung 15 verdeutlicht, besteht auch hier ein Zusammenhang zwischen dem Bewertungsergebnis (in 4 Stufen: ++, +, 0, -) und dem Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr. Dieser ist umso höher, je besser die Qualität der umgesetzten Maßnahmen zu Gunsten des Radverkehrs ist. Dresden lag dabei 2003 im hinteren Feld, stach jedoch auch mit einem für die Bewertung überdurchschnittlichen Radverkehrsanteil heraus.

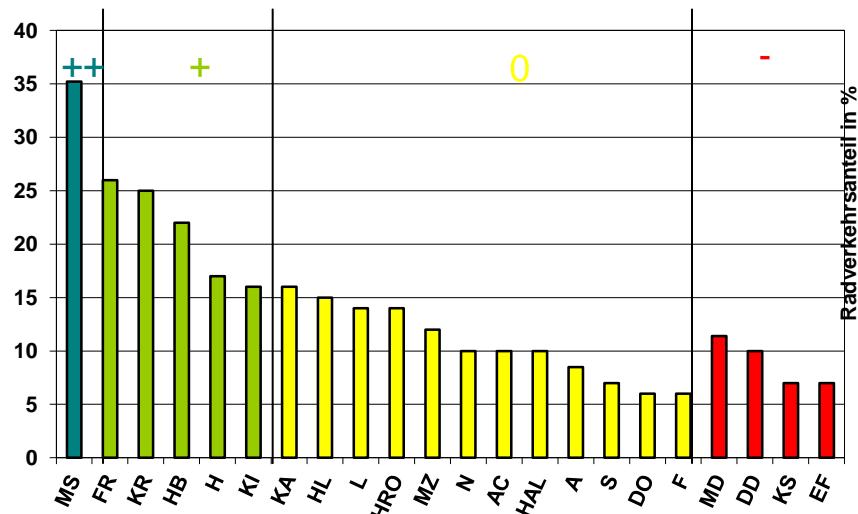


Abbildung 15: Radverkehrsanteil und Bewertungsergebnis „Radfahren in Städten 2003“ (Radverkehrsanteil nach Angaben der Städte)

Auch dieses Ergebnis unterstreicht einen offensichtlich bestehenden Nachholbedarf. Wäre Dresden im Benchmark „normal“ eingestuft worden, hätte die Stadt zumindest zu den gelben Städten mit neutraler Beurteilung „0“ gehört.

3.5.5

Bewertungen durch Nutzer und Experten im Vergleich

Ein Vergleich der Bewertungen des ADFC-Klimatests und der ADAC-Untersuchung ergibt, dass sich Dresden bei beiden Bewertungsverfahren

¹⁴ Bearbeitung durch PGV Hannover

jeweils im unteren Drittel befindet und besonders bei der Experten-Bewertung schlecht abschneidet (Abbildung 15)

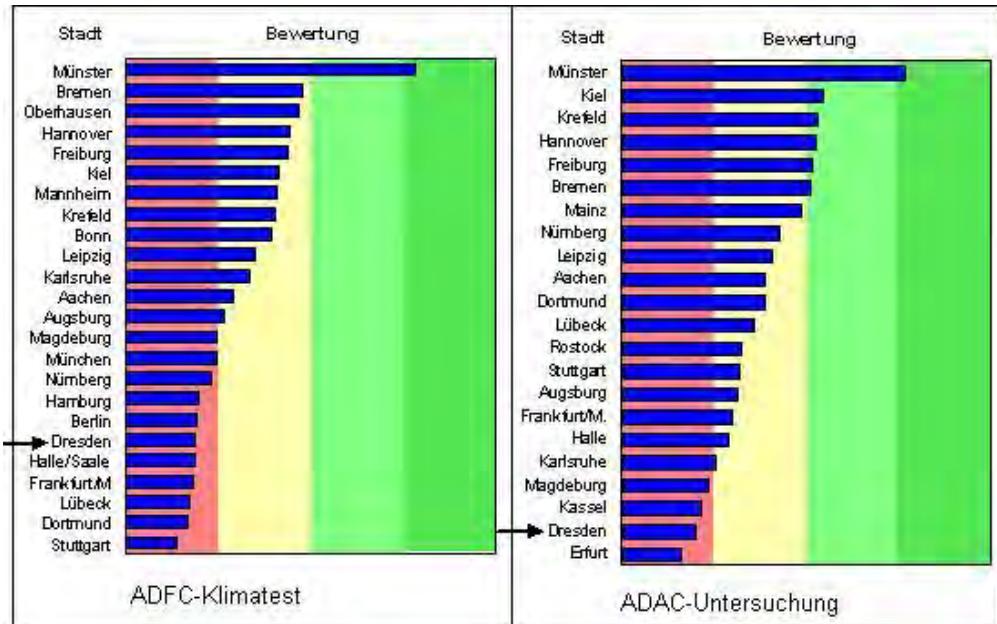


Abbildung 16: Ergebnisse des ADFC Klimatests 2003 für ausgewählte Städte (Nutzerbefragung, links) und der ADAC-Untersuchung „Radfahren in Städten 2003“ (Experten-Bewertung, rechts).

Die Städte Münster, Bremen, Kiel, Hannover und Freiburg wurden in beiden Untersuchungen gut bewertet.

3.5.6

Vom Stadtrat der LH Dresden am 24.3.2011 beschlossene Zielvorgaben mit Bedeutung für den Radverkehr

Im Rahmen des derzeitigen Prozesses zur Verkehrsentwicklungsplanung hat ein Runder Tisch Ziele für den VEP aus unterschiedlicher Sicht erarbeitet, die der Stadtrat mit einigen Ergänzungen beschlossen hat. Bereits in der Präambel wird unter Punkt 3 die besondere Bedeutung der Verkehrssicherheit als Abwägungsbelang herausgestellt:

„Das Recht auf körperliche Unversehrtheit sowie die Gleichstellung aller Menschen ist Verfassungsgrundsatz. Auch die Verpflichtung, auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse hinzuwirken ist in der Verfassung des Freistaates Sachsen verankert.“

Von den beschlossenen Zielen für die Verkehrsentwicklungsplanung, die den Radverkehr betreffen, sind die folgenden von Bedeutung:

- 1.1 Qualifizierung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteilebene
– hier vor allem der Ortsteilzentren – unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger
- 1.2 Sicherstellung einer qualitativ guten Erschließung und Erreichbarkeit durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds innerhalb des gesamten Stadtgebiets
- 1.5 Präferenz des Umweltverbunds in zentralen Bereichen
- 1.6 Verbesserung der Lage, Erreichbarkeit und Ausgestaltung von Schnittstellen zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Individualverkehr, ÖPNV und schienengebundenem Personen-Fernverkehr (SPFV)
- 1.7 Barrierefreier Ausbau der Verknüpfungsstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Rad-, Pkw-, Fußgänger-Verkehr) u. a. mit Blick auf die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen
- 1.8 Gewährleistung einer ausreichenden Zahl von Fahrradstell- und PKW-Kurzzeitstellplätzen an den Hauptzugangsstellen zum ÖPNV
- 1.11 Förderung innovativer Verkehrslösungen und -technologien, z.B. Elektromobilität
- 1.12 Verbesserung der Informations- und Wegeleitsysteme für den Umweltverbund und Tourismus in Kompatibilität im Ballungsraum Dresden
- 1.13 Aufbau und Sicherung eines qualitätsorientierten Verkehrsmanagements
- 2.3 Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern, Jugendlichen und alten Menschen
- 2.4 Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer durch Umbau bzw. Umgestaltung sicherheitskritischer Verkehrsanlagen (Anstreben der Halbierung der Zahl der Verletzten sowie der Vermeidung von Verkehrstoten)
- 3.1 Verbesserung der Lebensqualität in den Stadtquartieren durch Verringerung der verkehrsbedingten Belastungen unter anderem mittels Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- 3.2 Verbesserung der Stadtgestalt und Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen sowie bessere Nutzbarkeit des Wohnumfeldes

- 3.3 Engere Verzahnung von nachhaltiger Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung unter Berücksichtigung der lokalen Klimaziele
- 3.4 Präferenz von Innenentwicklung und 'Stadt der kurzen Wege'
- 3.7 Vernetzung von Individual- und öffentlichem Personenverkehr bei der Realisierung neuer Verkehrsvorhaben
- 3.8 Anstreben einer weiteren Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr).

4

Ergebnisse des ersten Treffens: Bewertung und Handlungsansätze

4.1

Überblick

Die Mitglieder der Evaluationsgruppe und ihre Funktionen in Dresden sowie ihre Teilnahme an den Treffen sind Tabelle 3 zu entnehmen. Während der ADAC Sachsen e.V. seine Beteiligung an der Evaluationsgruppe bedauerlicherweise bereits im Vorfeld abgesagt hat, wurde von den Teilnehmern des ersten Treffens die Einbeziehung von Vertretern der Dresdner Verkehrsbetriebe und der Straßenverkehrsbehörde als sinnvoll angesehen. Diese Institutionen erhielten eine zusätzliche Einladung zur Teilnahme am BYPAD-Verfahren.

In der folgenden Dokumentation des ersten Treffens werden zu jedem Modul die zur jeweiligen Bewertung führenden Sachverhalte und Argumente aufgeführt und daraus abgeleitete Handlungsansätze vorgeschlagen, z.T. durch die Auditoren. Basis dafür sind die Diskussionsergebnisse des ersten Treffens sowie die ausgefüllten Fragebögen (einschließlich der Bemerkungen und Vorschläge) der Evaluationsgruppe.

Oft wurden auch Ideen oder Ziele für die jeweilige Fragestellung von einzelnen Mitgliedern der Evaluationsgruppe geäußert, ohne dass diese direkt beraten oder ausdiskutiert werden konnten bzw. in allen Punkten ein Konsens der Gruppe erzielt werden konnte. Damit diese Gedanken nicht für die weitere Debatte verloren gehen, wurden sie jeweils mit dokumentiert.

Zusätzliche Informationen sowie Einschätzungen der BYPAD-Auditoren, die auf Grund der Auswertung der verfügbaren Hintergrundinformationen gewonnen wurden und die über Ergebnisse des Konsensgesprächs bzw. die ausgefüllten Fragebögen hinaus gehen, sind jeweils gesondert vermerkt. *Zur deutlichen Abhebung der Einschätzungen wurden die Hinweise der Auditoren kursiv gedruckt.*

Bei allen diskutierten Fragen wird vermerkt, auf welchen Konsens zur Bewertung sich die Gruppe geeinigt hat. Bei einzelnen Fragen ergaben sich in der Gruppe Einschätzungen wie z.B. „besser als 1, aber noch keine richtige 2“, die dann als 1,5 in die Berechnung eingehen. In den Ergebnissen können durch die Berechnung alle Punktzahlen zwischen 0,0 und 4,0 auftreten, wobei jeweils auf eine Stelle hinter dem Komma gerundet wird. Die Tabelle 5 (Seite 51) zeigt die Einzelergebnisse aller Fragen und Module

Einige Handlungsmöglichkeiten tauchen bei verschiedenen Modulen auf. Sie sind nicht nach Prioritäten o.ä., sondern nur grob thematisch sortiert.

Im Nachgang zum ersten Treffen sowie zur Erstellung des Kapitels 4 wurden von ADFC sowie VCD separate Listen mit Handlungsvorschlägen er-

stellt und verteilt, die zum Teil über die dargestellten Handlungsmöglichkeiten hinaus gehen. Diese Listen sind im Anhang 5 und 6 enthalten.

	Name	Funktion	Teilnahme Treffen	
<u>Fraktionen im Stadtrat</u>			<u>28.11.11.</u>	<u>2.2.12.</u>
CDU-Fraktion	Hans-Joachim Brauns	Stadtrat, Baupolitischer Sprecher	X	
	Gunter Thiele	Stadtrat		X
SPD-Fraktion	Axel Bergmann	Stadtrat, Baupolitischer Sprecher		
Fraktion DIE LINKE	Kris Kaufmann	Stadträtin	X	X
Bündnis 90/Die Grünen	Margit Haase	Stadträtin	X	X
Bürgerfraktion	Franz-Josef Fischer	Fraktionsvorsitzender		
FDP-Fraktion	Andre Schindler	Stadtrat		
<u>Verwaltung</u>				
Straßen- u. Tiefbauamt	Gerd Jarosch	Mitarbeiter	X	X
Stadtplanungsamt	Stefan Szuggat	Amtsleiter	X	X
Stadtplanungsamt	Joachim Rietschel	Mitarbeiter	X	X
Stadtplanungsamt	Nora Ludwig	Radverkehrs-verantwortliche	X	X
Umweltamt	Ingeborg Ulrich	Sachbearbeiterin	X	
Polizeidirektion Dresden	Joachim Kaube	Sachbearbeiter	X	X
Straßenverkehrsbehörde	Arne Rehse	Abteilungsleiter		X
<u>Verbände</u>				
City Management Dresden e.V.	Tanja Terruli	Geschäftsführerin	X	
Klimaschutzbüro	Ina Helzig	Leiterin	X	X
VCD Dresden	Karsten Imbrock / Andreas Heubner		X	X
ADFC Dresden e.V.	Birgit Seeber / Reinhard Brunner		X	X
DVB AG	Mirko Rüde	Gruppenleiter		X

Tabelle 3: Evaluationsgruppe

4.2

Erwartungen und Befürchtungen der Teilnehmer

Am Beginn des ersten Treffens sollten die Teilnehmer in einer schriftlichen Befragung ihre Erwartungen und Befürchtungen zum BYPAD-Prozess benennen. Auch im Nachgang bestand die Möglichkeit, weitere Punkte zu benennen. Die Ergebnisse sind in der folgenden Übersicht dargestellt.

<u>Erwartungen</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Hinweise zu notwendigen Änderungen bei der Radverkehrsförderung in Dresden, um selbige systematischer und zielgerichteter zu gestalten • Konkrete und praktische Ideen/Impulse/Verbesserungsvorschläge, um einzelne Projekte voranzubringen • Bündelung der unterschiedlichen (Verkehrs-)Teilnehmer • Ist-Zustand aufnehmen und als Grundlage für weitere Schritte schaffen
<u>Befürchtungen</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Es folgt aus dieser Diskussion zu wenig praktische und verbindlich umzusetzende Strategieansätze • Viel Netzwerkarbeit aber wenig konkrete Maßnahmen die heraus kommen • Wird nur zur Abrechnung bei der EU gemacht, findet aber keinen Rückhalt bei Politik und Verwaltung • Überzeugung von Entscheidungsträgern von Nöten • Verschiedenste Netzwerke bereits vorhanden (POLIS, BYPAD, Klima-Bündnis) • Methodik spricht vor allem Verbände und Verwaltung an, welche ständigen Kontakt mit dem Thema des Radverkehrs haben - dadurch erschwert die Einbindung weiterer Akteure • Ziel der Bewertung der IST-Situation greift meiner Ansicht zu kurz - Entwicklung gemeinsamer Handlungsfelder wäre sinnvoll

Tabelle 4: Erwartungen und Befürchtungen zum BYPAD-Verfahren

4.3

Gesamtbewertung

Tabelle 5 zeigt zunächst die vereinbarten Bewertungen für Fragen, Module und die Gesamtbewertung im Überblick.

Dresden liegt mit einer **Gesamtbewertung** von **2,3** im Übergang von der Stufe 2: „Isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik)“ zur Stufe 3: „Systemorientiert (systematische Radverkehrspolitik)“.

Insgesamt ergab sich eine verhältnismäßig homogene Bewertung bei den Einzelfragen und Modulen.

Die Module 4 (Finanzen und Planung) sowie 9 (Evaluation und Wirksamkeit) enthalten die höchsten Bewertungen. Insbesondere treten in diesen Modulen die Fragen 11, 29 und 30 mit einer 3,0 hervor. Dabei ging es um die Datenerhebung und Datenauswertung zur Sicherheit des Radverkehrs sowie um die Förderung radspezifischer Fortbildung von Verwaltungsfachleuten.

BYPAD-Audit zur Radverkehrspolitik und -planung in der Stadt Dresden BYPAD Bewertungen		Bewertung	%
M1: Anforderungen der RadfahrerInnen		2,0	50,0%
Frage 1: Wie ermittelt die Stadtverwaltung die wirklichen Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer?		2,0	50,0%
Frage 2: Wie werden die Rad Fahrenden in die Radverkehrspolitik eingebzogen?		2,0	50,0%
M2: Steuerung der Politik und Koordinierung		2,3	57,8%
Frage 3: Welchen Stellenwert hat der Radverkehr im Rahmen der städtischen Verkehrspolitik? (Dissens 2,5 - 3,0)		2,75	62,5%
Frage 4: Welche Lenkungsgremien/Arbeitsgruppen gibt es?		1,0	25,0%
Frage 5: Wie wird die Radverkehrspolitik an Entscheidungsträger kommuniziert? (Dissens 2,0 - 3,0)		2,5	62,5%
Frage 6: Wie sind Koordination und Kommunikation zwischen den Städten und Gemeinden der städtischen Agglomeration organisiert?		3,0	75,0%
M3: Strategien & Konzepte		2,0	50,0%
Frage 7: Was beinhaltet die städtische Radverkehrspolitik?		2,5	62,5%
Frage 8: Wie wird die Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie/im Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen sichergestellt?		1,5	37,5%
M4: Finanzen & Personal		2,7	66,8%
Frage 9: Wie wird die Finanzierung der Radverkehrspolitik sichergestellt?		2,5	62,5%
Frage 10: Durch wen wird die Radverkehrspolitik vorbereitet und umgesetzt?		2,5	62,5%
Frage 11: Was wird für die fachspezifische Fortbildung der Verwaltungsfachleute getan, die mit Radverkehrsangelegenheiten befasst sind?		3,0	75,0%
M5: Infrastruktur & Sicherheit		2,3	57,5%
Frage 12: Wie ausgedehnt und von welcher Qualität ist das bestehende Radverkehrsnetz?		2,5	62,5%
Frage 13: In welchem Umfang sind Kreuzungsbereiche mit Autoverkehr radverkehrsgerecht gestaltet worden und physische Barrieren für den Radverkehr beseitigt worden?		1,5	37,5%
Frage 14: Wie ist die Unterhaltung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur organisiert?		1,5	37,5%
Frage 15: Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Rad Fahrenden getan?		2,5	62,5%
Frage 16: Was wird zur Optimierung der Kombination von öffentlichem Verkehr und Radverkehr getan?		3,0	75,0%
Frage 17: Was wird zur Verbesserung des Fahrradparkens und gegen Fahrraddiebstahl getan?		2,5	62,5%
M6: Information & Erziehung		2,0	50,0%
Frage 18: Wie werden die Bürgerinnen und Bürger über die Radverkehrspolitik informiert?		2,5	62,5%
Frage 19: Was wird in den Bereichen Erziehung und Radfahrtraining getan?		1,0	25,0%
Frage 20: Was wird zur Verbesserung der Orientierung der Rad Fahrenden getan?		2,5	62,5%
M7: Kommunikation & Partnerschaften		1,8	43,8%
Frage 21: Was wird getan, um die Fahrradnutzung durch Bewusstseinsförderung zu steigern?		2,0	50,0%
Frage 22: Was wird zur Förderung des Rad Fahrens zur Arbeit getan?		2,5	62,5%
Frage 23: Was wird zur Förderung des Rad Fahrens zur Schule getan?		2,0	50,0%
Frage 24: Was wird getan, um Rad fahren zum Einkauf zu fördern?		2,0	50,0%
Frage 25: Welche Initiativen werden ergriffen, um lebenslanges Rad fahren zu fördern?		0,5	12,5%
Frage 26: Wie werden die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens für die Radverkehrspolitik nutzbar gemacht?		1,5	37,5%
M8: Ergänzende Maßnahmen		2,5	62,5%
Frage 27: Was wird zur Eingrenzung/Reduzierung der Autonutzung getan?		2,5	62,5%
Frage 28: In wie weit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklungspolitik die Radverkehrspolitik?		2,5	62,5%
M9: Evaluation & Wirksamkeit		3,0	75,0%
Frage 29: Wie werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben und genutzt?		3,0	75,0%
Frage 30: Wie erhebt bzw. nutzt die Gemeinde Daten zur Sicherheit des Radverkehrs?		3,0	75,0%
BYPAD-Gesamtbewertung		2,3	56,8%

Tabelle 5: Übersicht über die Bewertungen

Die Module 6 (Information und Erziehung) und 7 (Kommunikation und Partnerschaft) schneiden unterdurchschnittlich ab. Dabei wurde die Frage 25 (Initiativen zur Förderung des lebenslangen Radfahrens) im Modul 7 mit 0,5, der niedrigsten Bewertung des gesamten Fragebogens für Dresden bewertet. Auch die Frage 19 (Erziehung und Radfahrtraining) im Modul 6 schneidet mit einer Bewertung von 1,0 unterdurchschnittlich ab. Hervorzuheben ist hier jedoch die mit 2,5 bewerteten Fragen 18 (Information der Bürger zur Radverkehrspolitik) und 22 (Förderung des Radfahrens zur Arbeit) als wesentlicher Bestandteil einer integrierten Radverkehrspolitik.

Die Module werden im Folgenden differenziert dargestellt und inhaltlich unterlegt. Basis für die Ausführungen sind die Inhalte der Fragebogenrückläufe sowie die Diskussionsergebnisse des ersten Treffens. Weiterhin sind Informationen sowie Einschätzungen der Auditoren vermerkt, die über die Diskussionsergebnisse der Evaluationsgruppe bzw. die ausgefüllten Fragebögen hinaus gehen. *Zur deutlichen Abhebung dieser Einschätzungen sind die Hinweise der Auditoren kursiv gedruckt.*

Um die weitere Arbeit zur Ableitung von abgestimmten Maßnahmenempfehlungen zu unterstützen, sind zusätzlich zu jedem Modul Handlungsmöglichkeiten aufgelistet. Diese greifen die bisher von den Teilnehmern geäußerten Vorschläge auf und ergänzen Sie mit Maßnahmenvorschlägen und Beispielen aus der Sicht der Auditoren. Beispiele sind dabei in Kästchen gefasst.

4.4

Modul 1: Anforderungen von Radfahrerinnen und Radfahrern (Fragen 1 und 2)

Bewertung:	2,0 (50%)
------------	-----------

Verkehrsverhaltensdaten werden im Rahmen der repräsentativen Haushaltsbefragung Mobilität in Städten (SrV) in Dresden kontinuierlich seit 1972 erhoben, zuletzt für das Jahr 2008. Diese Daten bilden eine sehr gute Grundlage, um die Entwicklung des aufkommens- und fahrleistungsbezogenen Radverkehrs in Relation zu den anderen Verkehrsmitteln im langjährigen Vergleich abzulesen. Bei den standardmäßigen Verkehrszählungen werden Radfahrer mit erhoben. Hervorzuheben ist die seit über 10 Jahren bestehende Dauerzählstelle für Radfahrer am Elberadweg sowie vier weitere Dauerzählstellen im Stadtgebiet, die zwischen November 2009 bis April 2011 installiert worden sind. Radverkehrsrelevante Befragungen oder zielgruppenspezifische Untersuchungen finden jedoch nur vereinzelt und vorrangig im Zusammenhang mit konkreten Projekten statt, teilweise auch auf Initiative von Verbänden oder im Rahmen von Forschungs- und Studienarbeiten an den Hochschulen. Hervorzuheben sind Modellprojekte (z.B. Urbike

2004-2006, Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung 2007-2009 und die Qualifikation Dresdens für den Modellversuch „Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme“ des BMVBS 2010), die sich mit speziellen Fragen in beschränktem Zeitrahmen beschäftigten und deshalb nur begrenzt wirken konnten. Die Belange von spezifischen Nutzergruppen werden wo möglich (z.B. Seniorenbeirat) von der Verwaltung aufgenommen. Dies erfolgt jedoch noch nicht regelmäßig, sondern eher einzelfallbezogen. Meldungen für Probleme der Nutzer werden vom ADFC gesammelt und die Informationen an die Stadt weitergeleitet.

Die Radfahrer(organisationen) werden gelegentlich, nicht aber regelmäßig an konkreten Planungen beteiligt. Sie würden es begrüßen, schon zu einem früheren Zeitpunkt, z.B. im Rahmen eines informellen regelmäßigen Austauschs, beratend mit einbezogen zu werden. Insgesamt werden institutionalisierte Verfahren (wie Runder Tisch, AG Radverkehr, Arbeitskreis nachhaltige Verkehrsentwicklung) und eine breite Öffentlichkeitsarbeit vermisst, die Planungen informell konsensorientiert vorbereiten. Von Seiten der Verwaltung wird befürchtet, dass ein zu viel an Öffentlichkeitsarbeit zu reinen Beschwerderunden, frühzeitigem Zerreden und somit zu Planungshemmrisen führt.

Handlungsmöglichkeiten

1. Integration von radverkehrsrelevanten Fragen in die Kommunalbefragung, um auch die Bedürfnisse der Radfahrer systematisch mit zu erfassen
2. Nutzen der Kontakte in den Städtenetzwerken (insbes. Polis, Deutscher Städtetag), um Erfahrungen auszutauschen und positive Beispiele der Netzwerkpartner aufzugreifen
3. Durchführungen von Pendlerbefragungen; insbesondere Einpendler können nicht durch Bürgerbefragungen in Dresden erreicht werden
4. Prüfen, wie Zugriffsmöglichkeiten auf die vorhandenen Informationen (gemeldete Mängel, Anregungen, Hinweise) sowie auf die bei Projekten gewonnenen Ergebnisse verbessert werden können, so dass sie auch zu einem späteren Zeitpunkt nutzbar sind. Hier bietet sich die Ausweitung der Informationen über die Homepage der Stadt an
5. Entwicklung und Verbreitung von Mängelmeldebögen der Stadtverwaltung, z.B. im Internet, durch Verteilung an Schulen etc. Positive Erfahrungen zu gezieltem Einsatz liegen dazu u.a. aus Karlsruhe, Plauen und Lingen vor. Zur Umsetzung sollten vergleichbare Handhabungen mit anderen großen Städten abgeglichen werden

6. Regelmäßige Berichterstattung zu den durch Mängelmeldungen anzu-stoßenden Maßnahmen, z.B. im Ausschuss Stadtentwicklung und Bau und für die Öffentlichkeit (Pressemeldungen/Internet)
7. Durchführung von gemeinsamen Projekten der Stadtverwaltung und der Nutzerverbände (z.B. Kampagne zum Verhalten der Radfahrer in Fuß-gängerzonen), um das gegenseitige Verständnis und auch die Akzep-tanz der Empfehlungen zu verbessern
8. Weitere Maßnahmen, die auf eine vertrauensvolle und enge Zusam-menarbeit mit den Nutzerverbänden abzielen. Dies betrifft insbesondere das frühzeitige informelle Einbeziehen der Verbände, auch um eine bessere Akzeptanz der Maßnahmen in der Öffentlichkeit zu fördern. Grundsätzlich sollte eine möglichst frühzeitige Beteiligung von Betroffe-nen und Erfahrungsträgern an Planungs- und Entscheidungsprozessen erfolgen

U.a. verfahren (oder verfuhrn zeitweise) das Land Niedersachsen, die Städte Aachen, Hannover und Minden bei Straßenbaumaßnahmen so, dass sie die Nutzerverbände in frühen Planungsphasen wie Träger öffentlicher Belange beteiligen („anhören“). Sie haben gute Erfahrungen damit gesammelt. Anregungen und Hinweise können auf diese Weise wie die anderen Stellungnahmen frühzeitig in die weitere Planung einfließen. Der ADFC wird z.T. bereits bei der Problemanalyse, d.h. im Anfangsstadium der Planung hinzugezogen und kann so die Problem-analyse anreichern und ggf. auch ergänzende Lösungsansätze zur Diskussion stellen. Das hat auch kostenmindernd gewirkt. (vgl. dazu auch Anhang 3, zur Kostenwirksamkeit von Einflussnahme in Abhängigkeit vom Planungsstand).

9. Gründung einer AG Rad unter Leitung der Radverkehrsverantwortlichen als verwaltungsinterne Abstimmungs- und Koordinationsgruppe unter Beteiligung der Nutzerverbände, die in regelmäßigm Abstand zusam-men kommt und radverkehrsrelevante Planungen in frühen Planungs-phasen und darüber hinaus gehende Strategie- und Grundsatzfragen einer integrierten Radverkehrsförderung diskutiert.

In Kiel wird die Beteiligung der Nutzergruppen über ein Fahrradforum (mit ähnlicher Zusammensetzung wie die Evaluationsgruppe in Dresden, das auch strategische Themen der Radverkehrsförderung behandelt), von Verwaltung, Politik und Verbän-den, als erfolgreich bewertet. Dort werden alle Planungen diskutiert, bevor sie in den zuständigen Ausschuss oder die Ortsräte gehen (also kurz vor Abschluss der Pla-nungsverfahren). Alle das Fahrrad berührenden Fragen werden dabei so intensiv diskutiert, dass diese Punkte in den anschließenden Gremiensitzungen kaum mehr angesprochen werden.

In Bremen wurde mit der Arbeitsgruppe ÖPNV (AGÖV) schon vor mehr als 20 Jahren ein Gremium der Verwaltung mit den Verkehrsbetrieben eingerichtet, dessen Teil-

nehmer Planungen verbindlich abstimmen. Nach Umlauf des Protokolls war keine Mitzeichnung oder kein schriftliches Umlaufverfahren mehr nötig, so dass über die AGÖV wirkungsvoll für eine schnelle Umsetzung aller verkehrsbezogenen Maßnahmen gesorgt wurde. Dazu parallel arbeitet eine AG Radverkehr.

4.5

Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung (Fragen 3 bis 6)

Bewertung:	2,3 (57,8%)
------------	-------------

Einigkeit herrschte dahingehend, dass der Stellenwert des Radverkehrs im Kontext von Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsförderung, Ressourcenschonung und urbaner Lebensqualität in Dresden in den letzten Jahren zugenommen hat.

Im Weiteren divergieren jedoch die Positionen der Evaluationsgruppe zum Stellenwert des Radverkehrs im Rahmen der städtischen Verkehrspolitik. Ein Teil der Evaluationsgruppe sieht den Radverkehr insbesondere bei Nutzungskonflikten zum Teil immer noch als nachrangig behandelt an. Als Beispiel dafür wird u.a. der Winterdienst auf Radwegen angeführt. Radverkehrsmaßnahmen werden aus dieser Sicht teilweise nur dann unterstützt, wenn keine anderen Interessen berührt werden.

Ein anderer Teil der Evaluationsgruppe schätzt ein, dass der Radverkehr bereits als gleichwertige Verkehrsart angesehen wird, die systematisch berücksichtigt und deren Belange gegenüber anderen Belangen mit abgewogen werden. Als Beispiel wurde angeführt, dass Radverkehrsprojekte oder Radverkehrsanlagen bei der Diskussion im Stadtrat bisher nie zur Disposition standen. Vermisst wurde allerdings, dass dies zu wenig kommuniziert wird. Es wurde auch in Frage gestellt, ob eine weitere Steigerung des Stellenwertes des Radverkehrs überhaupt angebracht und im Rahmen einer fairen Abwägung aller Verkehrsmittel überhaupt als Ziel zu akzeptieren sei. Das Erreichen des BYPAD-Levels 4 führe möglicherweise zu einer Überbetonung und einseitigen Bevorzugung von Radfahrern, was einer Verbesserung des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten im Wege stehen und zu Unausgewogenheiten u.a. gegenüber Fußgängern führen kann.

Im Ergebnis der Diskussion konnte zur betreffenden Frage 3 kein Konsens erzielt werden. Es muss deshalb ein Dissens zwischen den Bewertungsstufen 2,5 und 3,0 festgestellt werden¹⁵.

¹⁵ Für die Ermittlung der Modulbewertung sowie der BYPAD-Gesamtbewertung wurde mit dem arithmetischen Mittel der Werte gerechnet, d.h mit 2,75

Eine kleine Arbeitsgruppe zwischen Straßen- und Tiefbauamt sowie Stadtplanungsamt tauscht sich auf Sachbearbeiterebene über die jeweiligen Arbeitsstände aus und koordiniert ein einheitliches Auftreten nach außen, trifft jedoch keine Entscheidungen. Darüber hinaus gibt es in Dresden abgesehen vom laufenden VEP-Verfahren keine festen Arbeitsgruppen oder Lenkungsgruppen zum Radverkehr bzw. auch keine ämterübergreifende AG zur Verkehrsentwicklung, die die einzelnen Fachplanungen (v.a. Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung) mit den Verkehrsaufgaben des Stadtplanungsamtes sowie Straßen- und Tiefbauamtes koordiniert. Beratung mit externen Partnern (ÖV-Betreiber, übergeordneten Behörden, etc.) finden demzufolge jeweils problem- und aufgabenbezogen statt bzw. werden amtsübergreifende Probleme in Amtsleiter- oder Bürgermeisterbesprechungen geklärt.

Im Rahmen der Überarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes in Dresden wurden temporär verwaltungsinterne Lenkungsgremien mit politischen Entscheidungsträgern und Verwaltungsfachleuten verschiedener Ressorts sowie ein „Runder Tisch“ mit Vertretern der Fraktionen und allen relevanten Interessengruppen gebildet, die den politischen Entscheidungsprozess zur Verkehrs- und Stadtentwicklung vorbereiten. Zusätzlich wird der Prozess von einem Wissenschaftlichen Beirat begleitet. Die laufende Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden kann bezüglich des methodischen Ansatzes und des grundsätzlichen Vorgehens als vorbildlich angesehen werden.

Es besteht Konsens, dass die Ziele der Dresdner Radverkehrspolitik innerhalb der Verwaltung und im Stadtrat deutlich dargestellt werden. Die Kommunikation innerhalb der Stadtverwaltung wird als ausreichend eingeschätzt und der vertrauensvolle Austausch zwischen Politik und Verwaltung hervorgehoben. Es gibt jedoch noch keine systematische Kommunikation, z.B. ein Berichtswesen auf der Grundlage von Datenbanken, die neben Zielen und Strategien auch Projekte und deren Erfüllungsstand veröffentlichen.

Die Frage 5 zur Kommunikation der Radverkehrspolitik an die Entscheidungsträger wurde auf unterschiedliche Weise interpretiert, so dass auch zu dieser Frage keine Einigung zur Bewertung erzielt werden konnte und ein Dissens zwischen dem Level 2,0 und 3,0 festgestellt werden musste¹⁶. Für die Vertreter der einen Seite erscheint kommunikationsseitig kaum eine Verbesserung denkbar; eventuelle Misstöne müssen der politischen Prioritätenreihung, nicht aber der Kommunikation zugerechnet werden. Die andere Seite vermisst die Kommunikation strategischer Inhalte, die Integra-

¹⁶ Für die Ermittlung der Modulbewertung sowie der BYPAD-Gesamtbewertung wurde mit dem arithmetischen Mittel der Werte gerechnet, d.h mit 2,5

tion der Radverkehrspolitik in Stadtteilkonzepte und Sanierungsgebietssat-zungen sowie den konkreten Umsetzungsbezug der Informationen.

Es erfolgt eine gelegentliche Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden und wichtigen Partnern der Region. So finden beispielsweise Treffen mit anderen Städten und Gemeinden statt, wenn es um die Vernetzung von Rad-wegen in der Region geht. Im Stadtplanungsamt ist das Büro der Stadt-Umland-Region Dresden angesiedelt, welches regelmäßige Kontakte pflegt.

Handlungsmöglichkeiten

1. Starkes Engagement für eine Vernetzung zum Erfahrungsaustausch mit anderen sächsischen Kommunen. Vorbild könnte dabei die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ oder das Landesbündnis ProRad - Runder Tisch Radverkehr in Baden-Württemberg sein. Durch das Projekt Central Meetbike besteht die Möglichkeit für die Stadt Dresden, sich aktiv an der Bildung und Gestaltung eines mitteldeutschen¹⁷ Städtenetzwerkes speziell zum Radverkehr mitzuwirken
2. Die Veranstaltungen der Fahrradakademie sollten weiter genutzt und ausgewertet werden
3. Intensivierung der Kommunikation zwischen Verwaltung, Politik und Nutzerverbänden, um Vertrauen zu bilden und die Orientierung auf das politisch Machbare zu stärken. Grundlage dafür könnten beispielsweise die bestehenden Kontakte innerhalb der Evaluationsgruppe werden, die mit festen Kommunikationsstrukturen (Treffen, Mailingliste etc.) unterstellt werden
4. Politische Beschlüsse zu messbaren Zielen (Unfallentwicklung, Zahl Abstellanlagen, Modal Split etc.) mit Maßnahmenprogramm und verbindlich definierten Zeithorizonten, beispielsweise im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes
5. Bildung einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe Verkehr für die kontinuierliche Umsetzung und Fortschreibung der integrierten Verkehrspla-nung in Dresden.

¹⁷ Die Aktivitäten der im Dezember 2008 vom Freistaat Sachsen initiierten „Arbeitsgemein-schaft Radverkehr sächsischer Kommunen (AG RsK) ruhen zur Zeit.

4.6

Modul 3: Strategien und Konzepte (Fragen 7 bis 8)

Bewertung:	2,0 (50%)
------------	-----------

Die konzeptionelle Grundlage der Radverkehrspolitik fußt in Teilen noch immer das Verkehrskonzept von 1994 und dessen Fortschreibung im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK 2002). Im Rahmen der grundlegenden Neufassung des Verkehrsentwicklungsplanung wurde bereits im März 2011 vom Stadtrat ein Zielkatalog beschlossen, der eine weitere Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) sowie die Sicherstellung einer qualitativ guten Erschließung und Erreichbarkeit für diese Verkehrsmittel anstrebt.

Ausgehend von einem Stadtratsbeschluss aus dem Jahre 2005 (vgl. Anhang 4) wurde ein Radverkehrskonzept für die Dresdner Innenstadt („26er Ring“) erarbeitet und im Jahr 2010 beschlossen. Bemängelt wurde, dass das Konzept wenig kommuniziert wurde und aufgrund der zeitlichen Verzögerung durch den Verwaltungsdurchlauf teilweise schon nicht mehr aktuell ist. Der 2005 beschlossene zweite Teil, die Erweiterung des Radverkehrskonzeptes auf die gesamte Stadt, sowie dessen strategische Ausrichtung und Detaillierung auf Stadtteilebene steht noch aus. *Bislang existieren auch noch keine konkretisierten Zielvorgaben zur Entwicklung des Radverkehrs sowie der Indikatoren des Qualitätsmanagements. Diese Aufgaben werden im Kontext der integrierten Verkehrssystembetrachtung im derzeitigen Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung sicher aufgegriffen bzw. als Auftrag oder Maßnahme formuliert.* Vorschläge zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit liegen mit dem Entwurf des Verkehrssicherheitskonzeptes der Landeshauptstadt vor.

Mit dem Radverkehrskonzept für die Dresdner Innenstadt liegt für diesen Bereich ein Maßnahmenkatalog mit entsprechend abzuarbeitenden Bauprojekten vor. Die darin enthaltenen umsetzbaren Maßnahmen sind realisiert. Bemängelt wurde, dass auch nicht umsetzbare Maßnahmen Eingang in den Maßnahmenkatalog gefunden haben. Darüber hinaus existiert derzeit kein Sofortprogramm für Radverkehrsmaßnahmen in Dresden. Erst nach der Verabschiedung des VEP und des Verkehrssicherheitskonzeptes soll ein solches Programm aufgestellt werden. Gesamtstädtisch gesehen werden damit in Dresden bislang andere Prioritäten gesetzt, wie zum Beispiel Schulen und Kindertagesstätten. *Die Zeiträume, die in Dresden für radverkehrsbezogene Planungen benötigt werden, verstärken den Eindruck geringer Priorität.*

Handlungsmöglichkeiten

1. Klare Kommunikation der gültigen Beschlüsse und Handlungsempfehlungen zum Radverkehr in Dresden innerhalb und außerhalb der Ver-

- waltung (u.a. Konzept „Fahrradfreundliche Innenstadt“, Radverkehrskonzeption Sachsen)
2. Vollständige und zeitnahe Umsetzung des Stadtratsbeschlusses von 2005 in allen Teilen (siehe Anlage 4). Analyse, warum welche Teile noch nicht umgesetzt worden sind, um Hindernisse gezielt aus dem Weg zu räumen. Erarbeitung eines Zeitablaufplanes zur Umsetzung und regelmäßige Berichte zum Stand der Umsetzung.
 3. Einbeziehung nichtinvestiver Maßnahmen (Werbekampagne, Wettbewerbe etc.) in Beschlüsse, Pläne und Budgets
 4. Sicherstellung der Einhaltung von Vorschriften bzgl. nachzuweisender Fahrradstellplätze bei Neubauten und Nutzungsänderungen (Landesbauordnung).

4.7

Modul 4: Finanzen & Personal (Fragen 9 bis 11)

Bewertung:	2,67 (66,75%)
------------	---------------

Ein Großteil der für den Radverkehr ausgegebenen Mittel wird ohne eigenes Budget als integraler Bestandteil von Straßenbauprojekten für die dazu gehörenden Radverkehrsanlagen verwendet. Auch bei ÖPNV-Maßnahmen, der Wohnumfeldverbesserung (Stadtbauförderung, Stadtumbau-Ost etc. und anderen Maßnahmen kommen Investitionen in erheblichem Umfang ebenfalls dem Radverkehr zugute.

Darüber hinaus gibt es in Dresden ein jährliches Budget für den Radverkehr. Die Mittel sind für spezifische Radverkehrsmaßnahmen (vorwiegend Infrastruktur) vorgesehen.

Für das Personal, das für den Radverkehr in Dresden zur Verfügung steht, gilt ähnliches. Im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung erfolgen anteilige Planungsleistungen zum Radverkehr als Teil der Gesamtentwürfe, ohne dass Planstellen etc. direkt zugeordnet werden müssten. Es gibt in Dresden bewusst keinen Radverkehrsbeauftragten im engeren Sinne, d. h. eine mit entsprechenden Kompetenzen und ggf. Budget ausgestattete Stelle, die Konzeption und Umsetzung einer „Radverkehrspolitik“ betreiben soll. *Eine sektorale Planung nur für ein Verkehrsmittel wäre gegenüber einer integrierten Gesamtplanung als Rückschritt der Planungsmethodik einzustufen.* Die städtische Radverkehrsverantwortliche ist in erster Linie als Verkehrsanlagenplanerin tätig und nimmt an Abstimmungen zu aktuellen Planungen teil. Sie ist zentrale Ansprechpartnerin zum Radverkehr nach innen und außen.

Für die städtischen Mitarbeiter besteht regelmäßig die Möglichkeit zur Teilnahme an regionalen und nationalen Veranstaltungen zum Thema Radver-

kehr, beispielsweise Tagungen (MeetBike in Dresden), Veranstaltungen der Fahrradakademie oder an der TU Dresden. Sie nehmen gelegentlich verwaltungsintern an Fortbildungsveranstaltungen und themenspezifischen Veranstaltungen im Zusammenhang mit der Einführung neuer Richtlinien (z. B. ERA, StVO) sowie Workshops mit Radverkehrsbeauftragten bzw. Mitarbeitern anderer städtische Verwaltungen (z. B. Hannover, Leipzig) teil. Ein weitreichendes Fortbildungsprogramm ist somit vorhanden. Ein eigenes Fortbildungsbudget zum Thema Radverkehr wird verwaltungsseitig nicht als nötig erachtet. Ein Selbststudium ist gewünscht und möglich. Dazu gibt es aber keine geblockten Zeitfenster o.ä., so dass angesichts der allgemein hohen Arbeitsbelastung die Fortbildung meist „direkt mit der Aufgabe“ oder in der Freizeit erfolgt. Dabei wird zur regelgerechten Ausführung von Plänen Entwürfen und Baumaßnahmen die Kenntnis aller wichtigen DIN-Normen, Richtlinien und Vorschriften – auch zum Radverkehr – als notwendig vorausgesetzt.

Trotz der dargestellten Möglichkeiten wurden von Seiten der Nutzerverbände Vertreter der Stadtverwaltung bei der Einführung der ERA im Dezember 2010 oder beim Nationalen Radverkehrskongress vermisst.

Handlungsmöglichkeiten

1. Sicherung und Ausweitung des Budgets für Radverkehrsmaßnahmen, damit z. B. auch unabhängig von Straßenbaumaßnahmen Netzschlüsse realisiert, kurzfristig dringende Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt sowie Sicherheit und Komfort für den Radverkehr weiter verbessert werden können. Ein eigener Radverkehrstitel wird als Beleg gewertet, eine fahrradfreundliche Stadt zu sein. Er stärkt die verwaltungsinterne Wahrnehmung und Umsetzung zentraler Maßnahmen
2. Ein angemessenes Budget für Radverkehrsmaßnahmen (s.u.). Richtschnur für die Höhe des Budgets könnte der angestrebte Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr sein

In Deutschland belaufen sich die Ausgaben für den Radverkehr auf Werte bis zu 8,5 EUR/EW/Jahr in Münster (Friedrich 2007). In niederländischen Städten sind Ausgaben von 10-20 EUR/EW/Jahr für den Radverkehr keine Seltenheit, Amsterdam kommt auf einen Wert von 27 EUR/EW/Jahr (Quelle: Cycling in the Netherlands 2007 in: Meschik 2008)

3. Überprüfung und anforderungsgerechte personelle Ausstattung des Aufgabengebietes der Radverkehrsverantwortlichen und der radverkehrsbezogenen Aufgaben im Rahmen der Planung, des Baus und des Betriebes von Verkehrsanlagen

Die Stadt Köln verfügt über 3 bis 4 Planstellen, die sich speziell um die Förderung des Radverkehrs kümmern. Darüber hinaus besteht dort die Möglichkeit, Ressourcen anderer Stellen für Zuarbeiten zu nutzen (z.B. für Öffentlichkeitsarbeit, Statistik etc.)

4. Bereitstellung von finanziellen und zeitlichen Ressourcen, damit Mitarbeiter an Tagungen und anderen Weiterbildungen teilnehmen können bzw. durch Leistungsanreize oder ein Qualitätsmanagement für Pläne (Planaudits durch externe Evaluatoren) zur Weiterbildung motiviert werden und/oder definierte Zeitfenster zum Selbststudium nutzen können
5. Überprüfung der einfachen Verfügbarkeit von Fachliteratur inkl. Fachzeitschriften für das Fachpersonal
6. Nutzung der Möglichkeiten des Angebotes für Fachinformationen und Exkursionen innerhalb des Central MeetBike Projektes sowie der Fahrradakademie
7. Nutzung von Mitteln aus der Stellplatzablöse für Fahrradmaßnahmen (Umsetzung des Stadtratsbeschlusses¹⁸ der eine adäquate Verwendung der Stellplatzablöse für alle Verkehrsmittel entsprechend den Wegeanteilen vorsieht)
8. Systemtische Analyse der in der Förderfibel des NRVP aufgeführten Fördermöglichkeiten für Radverkehrsprojekte, z. B. Nutzung der Möglichkeiten der GVFG-Nachfolgemittel gemäß EntflechtG z. B. für Veloroutenausbau und Fahrrad-Wegweisung. Die Förderung von Velorouten ist in anderen Bundesländern wie z. B. Hessen möglich. (vgl. Förderfibel¹⁹, Regelung im Land Hessen²⁰). In Sachsen können gemäß RL-KStB²¹ bis zu 90% der zuwendungsfähigen Kosten für den Bau selbstständiger oder im Zuge von kommunalen Straßen geführter wichtiger Radverkehrsanlagen mit den dazugehörigen Einrichtungen gefördert werden. Weiterhin sind Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) im Vorhabensbereich „Umweltfreundliche Verkehrsträger“ verfügbar.

¹⁸ Beschluss V 4018-94-99 vom Juni 1999

¹⁹ <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/>

²⁰ <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige-foerderfibel.phtml?id=2021>

²¹ Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger vom 24. August 2010

9. Workshops zu „brisanten“ oder stark umstrittenen Themen, unter Berücksichtigung der Erfahrungen in anderen Städten (z. B. Führungen des Radverkehrs an Knotenpunkten, aus Anlass einer konkreten Planung)
10. Fachliche Einflussnahme bei Fortschreibung von Förderrichtlinien des Bundes und des Freistaates zur adäquaten Berücksichtigung kommunaler Belange.

4.8

Modul 5: Infrastruktur & Sicherheit (Fragen 12 bis 17)

Bewertung:	2,3 (57,5%)
------------	-------------

Da in Dresden bisher noch kein flächendeckendes Radverkehrskonzept aufgestellt wurde, existiert kein entsprechender Radverkehrsnetzplan. Dennoch wurden seit 1991 das Radwegenetz kontinuierlich erweitert und Netzlücken geschlossen (vgl. Kap. 3.2.). Einige Hauptrad Routen, insbesondere in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung sind bereits durchgeplant und ausgeschildert. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes 26er Ring wurden 51 km Hauptrouten, Verbindungs Routen und Ergänzungsrouten vorgeschlagen und im Sinne eines Sofortmaßnahmenprogrammes teilweise umgesetzt.

Von Verwaltungsseite wurde darauf verwiesen, dass verbindliche lokale Ausbau standards für die Radverkehrsinfrastruktur im Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum in Dresden festgelegt sind. Diese beschränken sich jedoch auf die Oberflächengestaltung von Radwegen (zumeist ungefahres Betonpflaster). Die RAST 06 und die weitergehende Beachtung der ERA wurden in Dresden als Stand der Technik verbindlich eingeführt.

Einige komplexe, aus Sicht der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit bedeutende Kreuzungen wurden radverkehrsgerechter umgestaltet bzw. es wurden physische Barrieren beseitigt. Bei der Planung von Straßenverkehrsanlagen wird insgesamt Sicherheitsaspekte eine besondere Bedeutung beigemessen. Diesem Sachverhalt wird z.B. mit der regelmäßigen Sicherheitsauditierung von Straßenplanungen sowie der Durchführung von Verkehrsschauen (nach Anweisung der Fachaufsichtsbehörde auf der Grundlage eines 4-Jahresplans) Rechnung getragen. Weiterhin erfolgt eine regelmäßige Auswertung der Unfalldaten, aus denen Handlungserfordernisse abgeleitet und ggf. in die Bauplanung aufgenommen werden (vgl. Modul 9). Das Straßen- und Tiefbauamt weist darauf hin, dass bei allen seinen Maßnahmen alle Vorschriften und der Stand der Technik gundsätzlich beachtet werden.

Die Auditoren machen deutlich, dass die Vorschriften Spielräume eröffnen, die unterschiedlich ausgefüllt werden können. So gibt es noch immer für

den Kfz-Verkehr viele freie nach fahrdynamischen Gesichtspunkten gestaltete Rechtsabbieger, die hohe Abbiegegeschwindigkeiten ermöglichen. Zumeist sind sie ein Erbe aus früheren Zeiten (z. B. Große Meissner Straße, Rechtsabbieger in Palaisplatz). Aber auch neu gebaute bzw. umgebau te Knoten (z. B. Nürnberger Platz; Dohnaeer Straße, Rechtsabbieger in Tschirnhaussstraße) verfügen teilweise noch über diese Merkmale aus der Vergangenheit.

Grundsätzlich könnten die Einmündungsbereiche von Nebenstraßen deutlich sicherer gestaltet werden, wenn das Mittel der Aufpflasterung bei Erneuerungsmaßnahmen systematisch eingesetzt und nachgerüstet würde sowie das widerrechtliche Parken in den Sichtdreiecken physisch verhindert würde. Auch wenn bei Umbaumaßnahmen wie in der Anton- oder Leipziger Straße mit genügend Fläche für den Kfz- und Radverkehr dieser aber auf dem Gehweg untergebracht wird, entspricht das noch nicht dem Stand der Technik der RAST und ERA.

Die Unterhaltung der bestehenden Radverkehrsanlagen erfolgt im Rahmen der Aufgaben des Straßenbaulastträgers und auf der Grundlage des Straßengesetzes für den Freistaat Sachsen (SächsStrG). Sie wird jedoch von den Teilnehmern der Evaluationsgruppe mehrheitlich als unzureichend wahrgenommen (z. B. Oberflächenschäden, Grünbewuchs, Furtmarkierungen). Vor dem Hintergrund der knappen Finanzmittel der Kommunen gibt es für die Unterhaltung der Straßenverkehrsinfrastruktur (im Gegensatz zum Ausbau, der mit Fördermitteln unterstützt werden kann) eine große Unterdeckung. Bürger melden Schäden, jedoch ohne Unterstützung durch eine Service-Hotline oder durch entsprechende, die Kommunikation unterstützende Formulare auf der städtischen Webseite.

Auch der Winterdienst erfolgt entsprechend dem SächsStrG. Eine Schneeberäumung der Radverkehrsanlagen erfolgt dabei entsprechend der Leistungsfähigkeit der Gemeinde nur vereinzelt an wichtigen Hauptverkehrsstraßen.

Die Anordnung von Maßnahmen und Beschilderungen zur Sicherung von Baustellen erfolgt entsprechend der Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA-95).

Gleichwohl wird die Führung von Fußgängern und Radfahrern an Baustellen von den Teilnehmern der Evaluationsgruppe mehrheitlich oft als unzureichend wahrgenommen (insbes. Umwege, ungenügende Breite, teilweise Split als Oberflächenbelag). Das Schild „Radfahrer absteigen“ als Form der Überführung eines Radweges in einen Fußweg wird von der Straßenverkehrsbehörde schon seit längerem nicht mehr angewendet. Die (RSA-95), die eine solche Regelung zwar zulassen, sehen als Regelmaß innerörtlich

0,8 m Breite für einen Radweg ohne Gegenverkehr und 1,60 m Breite für einen gemeinsamen Geh- und Radweg vor.

Baustellenpläne laufen in der Regel nicht über den Tisch der Radverkehrsverantwortlichen.

Wesentlich für sicheren Radverkehr ist das umfangreiche Netz der Tempo-30-Zonen in Dresden. *Dies ermöglicht eine sichere Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Einbahnstraßen sind in diesen Zonen in der Regel entfallen, so dass auch hier keine besonderen Regelungen für die Radfahrer getroffen werden müssen. Problematisch ist jedoch in Teilen die Erkennbarkeit, ob es sich um eine Tempo-30-Zone oder das Vorbehaltensnetz handelt, sowie die Akzeptanz des Tempolimits.* Tempo-30-Zonen werden deshalb auch regelmäßig polizeilich überwacht.

Durch den relativ hohen Anteil an Öffentlichem Verkehr spielt die Vernetzung mit dem Radverkehr über Bike&Ride Anlagen eine besondere Rolle. An Bahnhöfen und S-Bahn-Haltepunkten im Stadtgebiet gibt es größtenteils Abstellanlagen mit Überdachung, auch ausgewählte Straßenbahnhaltstellen, insbesondere ÖPNV-Schnittstellen und Endhaltestellen, sind mit Bike&Ride Anlagen ausgestattet.

Erweiterungsbedarf besteht an den großen Verknüpfungspunkten, insbesondere Hauptbahnhof und Neustädter Bahnhof. *Nachfrageseitig kämen an beiden Bahnhöfen Fahrradstationen in Betracht.* Weitere Abstellanlagen an den großen Bahnhöfen sind derzeit allerdings nicht geplant. Ein Antrag zur "Errichtung von Fahrradstationen an den beiden Dresdner Fernbahnhöfen" wurde am 25.02.2010 vom Stadtrat aus Kostengründen²² und insbesondere auch wegen zu geringem Engagement der Deutschen Bahn abgelehnt.

Auch die Implementierung eines Fahrradverleihsystems in den ÖPNV wird nach Ablehnung durch den Fachausschuss des Stadtrates nicht weiter verfolgt, obwohl die Stadt im Jahr 2009 in einem Wettbewerbsverfahren gewonnen und den Zuschlag für entsprechende Fördergelder des Bundes erhalten hatte.

Im Stadtverkehr der DVB sowie im VVO-Gebiet ist die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen ganztägig erlaubt. Die Fahrradmitnahme ist kosten-günstig zum Preis eines ermäßigten Tickets möglich und bei der Nutzung von Zeitkarten kostenlos. *Insbesondere im S-Bahn-Verkehr sind starke Steigerungsraten der Fahrradmitnahme zu verzeichnen.*

²² Eine kostendeckende Betreibung der Fahrradstationen ist laut einer konzeptionellen Untersuchung des Stadtplanungsamtes unter den derzeitig vorhandenen Rahmenbedingungen unrealistisch

Es wird eingeschätzt, dass an den wichtigsten Zielen des Radverkehrs Fahrradabstellanlagen existieren. Im Rahmen des Programms „1000 Fahrradbügel“, das innerhalb des EU-Projektes UrBike initiiert wurde, wurden viele Fahrradbügel aufgestellt. Die Aufstellung erfolgte vor allem in der Innenstadt. In der Abwägung mit stadtgestalterischen Aspekten wurden dabei die Nutzeransprüche allerdings nicht immer befriedigend berücksichtigt. *Hierdurch sind einige Ständer gering ausgenutzt und die Fahrräder werden weiterhin frei abgestellt.* Bewachte Fahrradparkmöglichkeiten existieren in Dresden kaum, vor allem fehlen Abstellmöglichkeiten mit Fach für die wachsende Zahl von Fahrradtouristen.

Die Aufklärungsrate beim Fahrraddiebstahl beträgt derzeit nur ca. 7 %. Um die Rückgabe aufgefunder Fahrräder zu verbessern, besteht die Möglichkeit zur polizeilichen Registrierung von Rädern (Fahrradcodierung). Dazu bietet die Verkehrswacht Dresden kostenlose Codieraktionen an. Im Jahr 2011 wurden 30 Termine angeboten, so dass derzeit ca. 40.000 Fahrräder in Dresden codiert sind. Weitere Codieraktionen finden beispielsweise am Mobilitätstag statt.

Die Straßenverkehrsbehörde wendet die aktuellen Regelungen zur Öffnung von Einbahnstraßen (VwV-StVO 2009) an, wobei aus personellen Gründen kein eigenes Arbeitsprogramm für diesen Punkt aufgelegt wurde.

Handlungsmöglichkeiten

1. Verbindliche Einhaltung der Ausbaustandards hinsichtlich Sicherheit, Komfort Direktheit auf der Grundlage von StVO, RASt und ERA; u.a. für Hauptadrouten festlegen und kommunizieren; zeitnahe Umsetzung des entsprechenden Stadtratsbeschlusses (vgl. Anhang 4)
2. Anpassung vorhandener Radverkehrsanlagen an aktuelle Anforderungen, konsequente Anwendung gültiger Richtlinien und Empfehlungen (StVO 2009²³, RASt 2006, ERA 2010)²⁴

23 Generell muss auf die aktuelle Situation hingewiesen werden, dass die StVO 2009 vom BMVBS aufgrund eines Zitierfehlers als nichtig angesehen wird und auch die Straßenverkehrsbehörden im Freistaat Sachsen nach derzeitiger Erlasslage die StVO 2009 nicht anwenden. Vom Zitiergebot und damit vom Anwendungsverbot nicht betroffen ist die ebenfalls 2009 überarbeitete Verwaltungsvorschrift zur StVO. Damit besteht derzeit die rechtliche Situation, dass die VwV-StVO 2009 in Verbindung mit der Fassung der StVO vor dem 01.09.2009 angewendet wird, obwohl die VwV-StVO auf einen geänderten Verordnungstext zugeschnitten ist. Somit ergeben sich teilweise Vollzugsprobleme der Straßenverkehrsbehörde, beispielsweise hinsichtlich der Ausschilderung des Parkverbots auf Schutzstreifen für Radfahrer (Für Schutzstreifen legte die VwV-StVO vor dem 01.09.2009 fest, dass der ruhende Verkehr durch das Zeichen 283 auszuschließen ist. Die StVO 2009 sieht für Schutzstreifen ein gesetzliches Parkverbot auf dem Schutzstreifen vor. Dementsprechend verlangt die VwV-StVO 2009 kein Zeichen 283 für Schutzstreifen)

24 Zu den Gefahren der Nichtbeachtung von Empfehlungen, hier recht drastisch formuliert: „Dort, wo Radwege netze geplant und umgesetzt werden, müssen die jeweiligen Infra-

3. Sofortmaßnahmenprogramm für den Radverkehr mit kleinen, wenig aufwändigen Maßnahmen (Markierungen kleinere Umbauten u.a.)
4. Schwerpunktprogramm zur Erhöhung der Sicherheit (insbes. Radverkehrssicherheit) in Kreuzungsbereichen und anderen Unfallschwerpunkten sowie dessen systematische Umsetzung (Sichtbeziehungen verbessern, Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung etc.), Erfahrungsaustausch dazu mit der Stadt Leipzig (Partner im Central MeetBike Projekt), die ein solches Programm erfolgreich umsetzt
5. Gemeinsame Geh- und Radwege (Alternative: „Rad frei“) nur in Ausnahmefällen ausweisen oder planen, da dies nicht nur einen Attraktivitätsverlust sowohl für den Fuß- wie auch für den Radverkehr bedeutet, sondern auch ein zunehmendes Sicherheitsrisiko insbesondere für Kinder und ältere Menschen vor dem Hintergrund der Pedelecrtisierung bedeutet
6. Weitere Ausweitung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten nach klarem Konzept
7. Verzicht auf Absenkung der Radverkehrsanlagen an privaten Grundstückszufahrten und Nutzung steilerer Formsteine an Ausfahrt
8. Regelmäßige Aufpflasterung der Einmündungen von Nebenstraßen (Tempo 30 – Zone) an Vorbehaltssstraßen
9. Systematische Überprüfung der noch nicht geöffneten Einbahnstraßen nach den Anforderungen der StVO-Novelle 2009
10. Einrichtung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) an signalisierten Knotenpunkten, insbesondere an den Hauptradrouten und in Bereichen mit erhöhtem Radverkehrsaufkommen (kurzfristig bei Schutzstreifen und Radfahrstreifen, längerfristig auch bei geeigneten Radwegen, die vor den Knotenpunkten wegen der Verbesserung der Sichtbarkeit an die Fahrbahn gezogen werden sollten)
11. Sonderprogramme, z.B. Bordsteinkanten mit Bitumenkeilen abflachen, andere typische Konfliktlagen überprüfen, Gründe für häufige Nutzung linker Radwege und Gegenmaßnahmen, wie zusätzliche Überquerungshilfen anlegen

strukturen unbedingt den sicherheitstechnischen Aspekten der VSS-Normen entsprechen [auf die Schweiz bezogen, wo der VSS Normen setzt, analog den Richtlinien und Empfehlungen der FGSV in Deutschland, der Auditor]. Ansonsten besteht nicht nur die Gefahr, dass die erhoffte Sicherheitssteigerung ausbleibt, sondern dass das Unfall- und Verletzungsrisiko sogar steigt.“ (BFU 2005, S. 10). Ähnliches ist für die bisherige Planungspraxis in Deutschland zu vermuten, und zwar insbesondere in Bezug auf den Fuß- und Radverkehr. So sind bei 493 festgestellten Sicherheitsdefiziten bei 46 Planungen weit mehr als die Hälfte bei den Anforderungen von Fußgängern und Radfahrern aufgetreten, mehr als ein Drittel aller Defizite betreffen den Radverkehr (BAIER et al. 2005, S. 60).

12. Einführung eines Mängelmeldesystems (Mängelmeldebogen). Weiterentwickeln zu einem Beschwerdemanagement, als Datengrundlage für verbesserte Unterhaltung
13. Einführen von Dienstanweisungen zur integrierten Kontrolle der Straßen, Wege und Plätze und eines Säuberungs-, Räum- und Streuplans (vgl. ROTERMUND 2001)
14. Adäquate Berücksichtigung der Radfahrer und Fußgänger bei der Anwendung von Richtlinien für die Gestaltung und Beschilderung im Zusammenhang mit der Genehmigung von Baustellenführungen des Fuß- und Radverkehrs (Beispiele NRW, Halle/Saale)
15. Regelmäßig gezielte Überprüfung der Einrichtung von Baustellen in Hinblick auf die Anforderungen des Radverkehrs (Übereinstimmung von Baustellenregelungen mit den Genehmigungsanordnungen), Überprüfung von Hinweisen aus der Bevölkerung, Information der Baufirmen mit Merkblättern durch die Straßenverkehrsbehörde
16. Abnahme bei der Wiederherstellung der Oberflächen nach der Durchführung von Baumaßnahmen unter Berücksichtigung der Qualitätsansprüche des Radverkehrs
17. Informationsbesuche der Partnerbehörden in Fahrradstädten (z. B. Bremen, Oldenburg oder Münster) hinsichtlich der strassenverkehrsbehördlichen Genehmigung und der Überwachung der Baustellen
18. Durchsetzung der Bauordnung hinsichtlich zu installierender Fahrradabstellanlagen
19. Beratung von Hausbesitzern bei der Planung von Abstellplätzen auf dem eigenen Grundstück, z. B. durch die Fahrradbevollmächtigte
20. Angebote zur Einrichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum mit privater Unterstützung schaffen (Public-Private-Partnership). Wenn Hauseigentümer oder Geschäftsleute bereit sind, Kosten für Fahrradstellplätze zu tragen, können diese beispielsweise die Ausstattung stiften und Patenschaften für die Pflege übernehmen. (erfolgreich in Münster, Bremen, Kiel, Hannover; rechtliche Grundlagen und Gerichtsurteile sind zu beachten)
21. Aufbau einer nutzergerechten Fahrradstation am Hauptbahnhof bzw. Neustädter Bahnhof
22. Testweise Installation von abschließbaren Fahrradboxen an Haltestellen mit großem Fahrrad-Einzugsbereich (Endhaltestellen) bzw. großen Knotenpunkten. Insbesondere die Zunahme intermodaler Wege und die erwartete Zunahme (teurer und empfindlicher) Pedelecs, die auch zum Pendeln verwendet werden, vergrößert den Markt für solche Angebote

23. Angebot von Fahrradboxen und/oder Gepäckfächern für Fahrradtouristen, wo das Rad samt Gepäck sicher abgestellt werden kann, ggf. in zentral gelegenen Parkhäusern
24. Erstellung von Fahrradparkkonzepten für Einkaufsgebiete und sonstige Ziele mit hohem Radverkehrsaufkommen (insbes. Sportstätten)
25. Berücksichtigung von Vorrangflächen für Bike&Ride-Anlagen an existierenden und geplanten ÖPNV-Haltestellen. Optionen für sukzessiven weiteren Ausbau bei überfüllten Bike&Ride-Stationen vorsehen (möglichst wettergeschützte Anlagen)
26. Standardverfahren zur Behandlung aufgefunder Räder (Diebstahl, Eigentumssicherung etc.) einführen, um Schrotträder zu entsorgen²⁵. Aufgabe für Stadtreinigung in Zusammenarbeit mit Ordnungsbehörden
27. Thematisierung Fahrraddiebstahl als Anhörung im zuständigen Ausschuss des Stadtrates und/oder Präventionsrat. Erfahrungsaustausch mit Polizisten in bei der Aufklärung erfolgreichen Städten (z.B. Magdeburg, Chemnitz); Erarbeitung konkreter Handlungsansätze
28. Sonderprogramm gegen Fahrraddiebstahl: Förderung von sicheren Abstellanlagen, Codierung auch an publikumswirksamen Standorten mit mobilen Einrichtungen, Fahrrad-Registrierung sofort beim Fahrradkauf anstreben, Infokampagne über Qualitätsanforderungen an Fahrradschlösser sowie gezielte und verstärkte Bekämpfung des Fahrraddiebstahls seitens der Polizei: Analyse Häufungspunkte von Fahrraddiebstählen über mehrere Jahre, gezielte Gegenmaßnahmen (Beispiele Potsdam, Magdeburg: deutlich höhere Aufklärungsquoten, vgl. BKA 2003). Falls dies Fahrrad-Diebstahl-Schwerpunkte sind: an einzelnen Schulen, Freibädern, ... Videokameras installieren, regelmäßige Überprüfung von großen Abstellanlagen nach gestohlenen Fahrrädern
29. Prüfung der Verknüpfung von ÖPNV und Fahrradverleihsystemen (tarifliche Integration, Werbepartnerschaft, Standortkonzept) sowie weiteren individualisierten Fahrzeugverleihsystemen (Drive-Now, car2go, Car-Sharing)
30. Überprüfung der Fahrradmitnahmeregelungen im VVO, ggf. Abgleich/Austausch mit umliegenden Verkehrsverbünden; Überprüfung der Option „generell kostenlose Fahrradmitnahme“ und deren Finanzierungsmöglichkeiten (z. B. Bestellung durch Aufgabenträger/Stadt)
31. Häufigere Geschwindigkeitskontrollen: Berücksichtigung der Empfehlungen von MEEWES 1993: Erfolge bei Geschwindigkeitsverhalten und

²⁵ Vgl. KETTLER, D.: Das Abschleppen von Fahrrädern. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, 5/2003

Unfallentwicklung nur durch häufige, langfristige und anhaltende Arbeit möglich (langandauernde Geschwindigkeitskontrollen und begleitende Öffentlichkeitsarbeit).

Osnabrück wurde früher als „Unfallhauptstadt“ bezeichnet. U.a. durch die signifikante Erhöhung der Häufigkeit von Geschwindigkeitskontrollen konnten beträchtliche Senkungen der Unfallzahlen erreicht werden. Osnabrück erhielt eine Auszeichnung bei „runter mit den Unfallzahlen“ des Landes Niedersachsen im Jahr 2000. Tempokontrollen wurden selbst von Autofahrern als gut bewertet

(Ruhr-UniBochum/Zeus 1999)

4.9

Modul 6: Information & Erziehung (Fragen 18 bis 20)

Bewertung:	2,0 (50,0%)
------------	-------------

Für die Bildung eines positiven kommunalen Fahrradklimas ist eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit nötig. *Der Internetauftritt (zum Rad- und Fußverkehr gemeinsam) ist im Umfang noch sehr beschränkt und vor allem touristisch orientiert.* Die Information der Bevölkerung über Neuigkeiten der kommunalen Radverkehrspolitik erfolgt regelmäßig über die Pressemitteilungen des Presseamtes, die auch im Internet zu finden sind. *Dies betrifft vor allem geplante oder umgesetzte Maßnahmen, aber auch die vielfältigen Forschungs- und Kommunikationsaktivitäten im Rahmen von Radverkehrspräventionen auf Bundes- und Europäischer Ebene (z.B. Urbike 2004-2006²⁶, Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung 2007-2009, Central MeetBike 2011-2014).* Aufgrund fehlender finanzieller Mittel kann die darüber hinaus gehende Öffentlichkeitsarbeit zumeist nur über derartige nationale und europäische Förderprojekte realisiert werden.

Dass die Dresdner Bevölkerung für öffentlichkeitswirksame Aktionen zum Radverkehr zu begeistern ist, zeigen das Fahrradfest der SZ mit nahezu 10.000 Teilnehmern und die mehr als 2000 Teilnehmer bei der diesjährigen Aktion „Stadtradeln“ des Städtenetzwerks Klima-Bündnis²⁷. Dresden erzielte in dem deutschlandweiten Wettbewerb den Titel als „Fahrradaktivste

²⁶ Mit Unterstützung des EU-Projektes UrBike wurden in Dresden beispielhafte Aktionen durchgeführt, um das Radfahren stärker positiv in der öffentlichen Wahrnehmung zu rücken. U.a. wurde eine ca. 20-seitige Amtsblatt-Beilage zum Radverkehr in Dresden erstellt, eine sehr erfolgreiche nationale Konferenz „Dresdner Radverkehr – aus der Nische ins Rampenlicht“ organisiert und mehrere Plakataktionen mit City Light Plakaten im Stadtgebiet durchgeführt („Fahrradfrühling“ zum Umsteigen auf das Rad sowie „Abstand halten“ für mehr Rücksichtnahme der Autofahrer). Thematische Runde Tische zu den Themen „Rad zur Arbeit“, „Rad zur Schule“ und „Rad zum Einkaufen und zur Erholung“ bildeten den Kern für eine Reihe von zielgruppenspezifische Aktionen.

²⁷ Informationen zur Aktion „Stadtradeln“ unter www.dresden.de/stadtradeln

Stadt“ mit den meisten Radkilometern. Die Teilnahme war erstmals vom Klimabüro der Landeshauptstadt mit entsprechendem Aufwand organisiert worden und auf große Medienresonanz gestoßen.

Regelmäßig große Aufmerksamkeit und Wirksamkeit erzeugt in Dresden auch das jährliche Fahrradfest der Sächsischen Zeitung, bei dem im Gegensatz zu sonstiger Presseberichterstattung über Wochen ein positives Image des Radfahrens gepflegt wird, wodurch auch maßgeblich die Wachstumsraten des Radverkehrs mit beeinflusst werden.

Um die Orientierung der Rad fahrenden zu verbessern, wurden einige Hauptradrouten ausgeschildert. Ein stadtweites Wegweisungssystem wurde bislang noch nicht umgesetzt, da noch kein entsprechendes Radverkehrskonzept existiert. Die vorhandenen Wegweisungen wie auch der Fahrradstadtplan werden regelmäßig aktualisiert. Zur Erstellung des Fahrradstadtplans gibt es über mehrere Auflagen eine langjährige Zusammenarbeit zwischen der Stadt Dresden und dem ADFC. Die letzte Aktualisierung aus dem Jahr 2005 ist allerdings schon seit einigen Jahren vergriffen. Im Frühjahr 2011 soll eine Neuauflage des Fahrradstadtplans mit Hinweisen auf Umlandrouten herausgegeben werden.

Im Bereich Erziehung und Radfahrtraining wird die Verkehrserziehung in Dresden für Primarschulkinder nur entsprechend den vorgeschriebenen Minimalanforderungen auf dem Schulhof angeboten. Schwerpunkt der Verkehrserziehung ist dabei das Lernen der Verkehrsregeln. Angebote für weiterführende Schulen existieren nicht.

Handlungsmöglichkeiten

1. Jährlicher, öffentlicher Bericht der Radverkehrsverantwortlichen zum Radverkehr, der den Stand und das weitere Vorgehen der Radverkehrsförderung und dessen Vernetzung mit der Mobilitätsstrategie im Rahmen des VEP Dresden 2025 plus darstellt
2. Einrichtung einer Webseite, die über die Pressemitteilungen der Stadt hinausgehend systematisch die konzeptionellen Grundlagen der Radverkehrsplanung bzw. einer integrierten Gesamtplanung, Ansprechpartner und Verwaltungsabläufe erläutert sowie Bürgeranliegen sammelt. Hier sollte auch das Datenmaterial zum Radverkehr in Dresden einfach zugänglich sein. Es dient in Ergänzung zu den MIV- und ÖPNV-Informationen bzgl. des Rad- und Fußgängerverkehrs als zusätzliche Information und als Argumentationshilfe für Entscheidungsträger, Akteure sowie die (Fach-) Öffentlichkeit.

3. Einrichtung einer Online-Version des Fahrradstadtplans bzw. Integration eines Fahrrad-Routenplaners, der auch die Kombination mit dem ÖPNV einschließt.
4. Materielle und personelle Aufstockung zur Vorbereitung und Umsetzung „integrierter“ weicher Maßnahmen. (Nutzung des Radverkehrs-budgets, um Projekte der Öffentlichkeitsarbeit auch extern vergeben zu können)
5. Nutzung der Mitarbeit in Städtenetzwerken, um Aktivitäten für die Erstellung von Faltblättern, Konzepten oder Veranstaltungen zu bündeln und zu effektiveren
6. Bericht über Dresdner Bürger, die in Sachen Radverkehr besonders bemerkenswert erscheinen oder ganz normal per Rad unterwegs sind (Postbote, Fahrradkurier, Student, Schüler, Hausfrau..., z. B. als Kinowerbespot, im Amtsblatt o.ä.)
7. Bündelung der Kräfte in gemeinsamen Werbeaktionen für nachhaltiges und gesundes Verkehrsverhalten unter Einbeziehung von ADFC, ADAC, VCD, Krankenkassen, Sportvereine, Fahrradhandel und –industrie, Tourismusbranche, Einzelhandel oder Verbraucherzentralen
8. Prüfung der Möglichkeiten, um Radfahrtrainingskurse in der realen Verkehrsumgebung durchzuführen bzw. zu fördern; Erfahrungsaustausch mit Leipzig und anderen Städten, die dieses Konzept erfolgreich umgesetzt haben
9. Kommunikation der Arbeit der Polizei, insbesondere zur Unfallverhütung, zu Schülerprogrammen und zur Prävention von Fahrraddiebstählen
10. Verkehrsteilnehmerschulungen speziell zur StVO für Radfahrer / -innen (vorwiegend Senioren / -innen) durch Polizei, Verkehrswacht, ADFC etc. fördern
11. Jährliche Radtour zu Problemstellen und umgesetzten Maßnahmen mit zuständigen Ausschüssen, Vertretern der Verwaltung und unter Beteiligung der Verbände

4.10

Modul 7: Kommunikation & Partnerschaften (Fragen 21 bis 26)

Bewertung:	1,75 (43,75%)
------------	---------------

Das Modul überschneidet sich im Bereich Öffentlichkeitsarbeit mit dem Modul 6 Information & Erziehung. Deshalb sind Inhalte dazu in beiden Modulen zu finden. Generell wurde in beiden Modulen angesprochen, inwie weit die thematisierten Punkte überhaupt als Aufgaben der Stadtverwaltung

anzusehen sind. *Das ist eine fachliche Frage, die je nach Kenntnis und Verständnis der Zusammenhänge von Ursachen, Wirkungen, Maßnahmenbereichen und Maßnahmenkosten unterschiedlich beurteilt wird. Allgemein werden integrierte Betrachtungen und Lösungsstrategien gefordert, die oft haushaltstechnisch kaum zu finanzieren sind, weil die Verwaltung und Haushaltstitel streng sektorale gegliedert sind. Gleichwohl spricht die Verkehrsplanung von einer breiten Maßnahmenpalette der Bereiche Siedlungsstruktur, Infrastruktur/Technik, Preispolitik, Ordnungspolitik, Information/Öffentlichkeitsarbeit und Organisation/Logistik. Um die gewünschten Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer zu erreichen, sind die sogenannten „weichen Maßnahmen“ des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements oder der Preispolitik oft deutlich kostengünstiger und wirksamer, als teure Infrastrukturmaßnahmen, um einer unbeeinflussten Verkehrsnachfrage mit entsprechenden Angeboten gerecht zu werden. Die „weichen Maßnahmen“, setzen bei den Verkehrsursachen, damit in Schulen, Betrieben, am Wohnort mit entsprechenden Informationen an. So helfen z. B. gestaffelte Arbeitszeiten, verlängerte Ladenöffnungszeiten und gezielte Informationen, Spitzenstundenbelastungen und Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen und damit ggf. teure Infrastrukturen im Bauhaushalt einzusparen. Damit wird Radverkehrsförderung auf allen Ebenen ein wichtiges kostengünstiges Element zur Sicherung von Mobilität und Lebensqualität.*

Bei den Aktivitäten, die das Radfahren stärker positiv ins Bewusstsein der Öffentlichkeit bringen und die für mehr Radnutzung werben sollen, kooperiert die Stadt zumeist mit externen Partnern oder nutzt Fördermittel aus europäischen Projekten. Die Einrichtung des Dresdner Klimaschutzbüros Ende 2010 ermöglicht es, projektbezogen zeitliche und finanzielle Mittel auch für den Verkehrsbereich einzusetzen. Es fehlt jedoch Geld und Personal z. B. für die eigene Auslobung von Wettbewerben durch die Stadt.

Herausragende Beispiele für Fahrrad-Events sind das Fahrradfest der Sächsischen Zeitung sowie der bundesweite Wettbewerb „Stadtradeln“. Bei vielen Veranstaltungen und Aktivitäten ist die Fahrradverantwortliche als Repräsentantin und Wissensträger der Verwaltung präsent. Im Rahmen des Förderprojektes Central MeetBike soll die Öffentlichkeitsarbeit erneut nach dem EU-Projekt UrBike intensiviert werden.

Ausgehend von der Beteiligung der Stadt an einem Modellvorhaben des Bundes²⁸ sowie einem EU-Projekt²⁹ hat sich Dresden zu einer Vorbildstadt

²⁸ „Betriebliches Mobilitätsmanagement und Stadtentwicklung Dresden“ im Rahmen des „Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus(ExWoSt)“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBBW) und des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR)

²⁹ Interreg III C – Projekt „Urbike – Maximierung der städtischen Integration des Fahrrades“, Teilprojekt „Mit dem Rad zur Arbeit“

für die Implementierung des Mobilitätsmanagements in Unternehmen entwickelt, bei denen Radverkehrsaspekte integraler Bestandteil sind. An den Pilotaktivitäten waren auch die Standorte der Stadtverwaltung beteiligt, wo beispielsweise Diensträder angeschafft wurden.

Hinsichtlich der Infrastruktur zur Förderung des Radfahrens zur Arbeit bietet die Verwaltung den Mitarbeitern durchweg geeignete Abstellanlagen. Überdachte Abstellmöglichkeiten oder Fahrradräume fehlen jedoch noch weitgehend. Auch Duschen und Trockenschränke sowie Umkleidekabinen sind nur einzeln und zufällig vorhanden. Teilweise sind auch Fahrradabstellmöglichkeiten für Besucher der Verwaltung nicht ausreichend vorhanden (zum Beispiel vor der städtischen Bibliothek).

Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, welche von der AOK und dem ADFC ins Leben gerufen wurde, wird durch interne und externe Informationen, wie sie z. B. auch im Projekt UrBike erarbeitet wurden, unterstützt.

Die Förderung des Radfahrens zur Schule wird in Dresden zum großen Teil auf die Verkehrserziehung, technische Fahrradüberprüfungen und das Radfahrtraining im Rahmen der Grundschulausbildung konzentriert. Dafür stehen der stationären und mobilen Jugendverkehrsschule der Polizei sowie der Verkehrswacht sechs kommunale Verkehrsgärten zur Verfügung. Die Stadt erarbeitet pflichtgemäß Schulwegpläne für die Dresdner Grundschulen. Diese konzentrieren sich allerdings auf den Fußgängerverkehr, denn an den Grundschulen ist das Radfahren zur Schule für die unter zehnjährigen Kinder zumeist aus Sicherheitsgründen nicht erwünscht.

Im Rahmen des EU-Projektes Urbike sind in der Arbeitsgruppe „Radfahren zur Schule“ 2004 bis 2006 beispielhaft Radschulwegpläne³⁰ maßgeblich durch Schüler der oberen Klassenstufen an weiterführenden Schulen erstellt worden. Mit der entwickelten Methodik und Unterstützung des Zweiten Arbeitsmarktes³¹ wurden im Jahr 2007 Radschulwegpläne für die Mittelschulen in Dresden entwickelt, die auf den Internetseiten der Verkehrswacht Dresden³² verfügbar sind. Durch die große Verbreitung von Tempo 30 Zonen und andere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wird dafür gesorgt, dass Schulen relativ verkehrssicher und attraktiv mit dem Rad erreichbar sind.

Das Radfahren zum Einkauf wird durch das Vorhandensein von Radabstellanlagen an wichtigen Einkaufsgebieten und deren gute Anbindung gefördert.

³⁰ 121. Mittelschule, Gymnasium Plauen, Freie Waldorfschule

³¹ z. B. Arbeitsbeschaffungs- oder Strukturanpassungsmaßnahmen (ABM, SAM)

³² <http://verkehrswacht-dresden.de/schulwege.html>

Im Rahmen des EU-Projektes Urbike sind in der Arbeitsgruppe „Radfahren zum Einkauf und Tourismus“ u. a. Einzelhändler für die Kundengruppe der Radfahrer sensibilisiert worden (Böhmer und Tatzel 2005). Das Potenzial für eine spezielle Ansprache dieser Gruppe ist allerdings noch wenig ausgeschöpft (Herrmann 2006). Aktuell soll im Rahmen des EU-Projektes Central MeetBike ein Faltblatt zum Radfahren in der Innenstadt aufgelegt werden.

Ein generelles Defizit, das auch in Dresden das Einkaufen mit dem Fahrrad alles andere als fördert, ist die mangelnde Qualität von Abstellanlagen an Supermärkten.

Bezüglich einer Unterstützung von Initiativen, die z. B. lebenslanges Radfahren fördern oder die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens für die Radverkehrspolitik nutzbar zu machen, ist die Stadt wenig aktiv. Durch Dritte werden vereinzelt Informationen, praktische Hinweise oder Werbematerial zum Fahrradfahren mit Kindern veröffentlicht. Hier kann und sollte das städtische Mobilitätsmanagement weitgehende Aktivitäten entfalten.

Innerhalb von Initiativen zur Sport- und Gesundheitsförderung werden in Dresden die positiven Effekte des Radfahrens durch externe Akteure herausgestellt, beispielsweise von AOK und ADFC oder beim SZ-Fahrradfest. Stadtverwaltung und Polizei wirken dabei durch großzügige Genehmigungen, Absperrungen und organisatorische Unterstützung katalytisch mit.

Auf die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ wurde u. a. in den Fahrradsonderveröffentlichungen des Dresdner Amtsblattes in den Jahren 2006 und 2008 hingewiesen. Im Rahmen des WHO-Projektes „Gesunde Städte“ existiert in Dresden ein Projektbüro, das u. a. Radfahren unter den Schwerpunkten körperliche Aktivität und gesunde Stadtplanung thematisiert. Auch zum Gesundheitstag und zum Mobilitätstag wird auf die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens hingewiesen.

Handlungsmöglichkeiten

1. Budget für eigene Aktivitäten wie Informationskampagnen, Auslobung von Wettbewerben oder sonstige Aktionen durch die Stadt, um das Thema Radfahren als nachhaltiges, gesundes und förderwürdiges Verkehrsmittel – auch zur Verbesserung des Kfz-Verkehrs – öffentlich darzustellen (Koordination von Mobilitätsmanagement, Radverkehrsbeauftragte und Pressestelle u. a. mit Klimaschutzbüro, Projektbüro „Gesunde Städte“, Arbeitgebern, Veranstaltern etc.) (vgl. Modul 4, Handlungsempfehlung 1)
2. Beteiligung an bundesweiten Kampagnen (z. B. des Nationalen Radverkehrsplanes des BMVBS, Aktivitäten des Landes, etc.)

3. Programme zur schrittweisen Heranführen an die Fahrt zur Schule am Ende der Grundschulzeit, z. B. als „Belohnung“ für die erfolgreiche Teilnahme an der Verkehrssicherheits- und Radfahrausbildung, fördern

Unter dem Stichwort Bicycle Pooling bzw Cycle Trains werden europaweit verschiedene Programme angewandt, die organisiertes Fahren in Gruppen nach Fahrplan unter Begleitung erwachsener Radfahrer beinhalten. Z. B. alle Schüler, die von Grundschulen auf weiterführende Schulen wechseln, fahren in den ersten drei Wochen an der neuen Schule in einem Verband auf dem Schulweg (hin und zurück, mit „Fahrplänen“ und „Haltestellen“, Beispiel Marl). Der Übergang zur weiterführenden Schule ist im Regelfall mit deutlich längeren Wegen und stärker problembehafteten Strecken verbunden.

4. Aktionen unter dem Titel: „Eltern entlasten durch sichere Schulwege“ als Teil des Mobilitätsmanagements an Schulen. An den weiterführenden Schulen intensiviertes Radfahrtraining. Das Hauptproblem für Schüler dieser Altersgruppe scheint das Linksabbiegen zu sein. Mobilitätsbefragungen, Radschulwegpläne, Ganztagschulangebote zum Radverkehr etc., auch Thematisierung der Vorbildwirkung der Lehrer

Im Rahmen des Projektes UrBike wurde in Dresden ein Leitfaden zur Radschulwegplanung mit Unterstützung der relevanten Ämter (Hauptabteilung Mobilität, Straßenverkehrsbehörde, Polizei) entwickelt und angewandt, um Radschulwegpläne an allen weiterführenden Schulen in Dresden zu erstellen. Der Leitfaden strebt weitgehende Integration und somit Identifikation der Schüler mit dem Thema Radfahren an.

vgl. Voigt und Böhmer (2005), www.dresden.de/urbike

5. Programm zum Feststellen und Beheben von Defiziten des Fahrradparkens an Schulen
6. Schulnetzplanung mit Berücksichtigung möglichst kurzer und sicherer Wege
7. Aktion „Kunde Radfahrer“ in Zusammenarbeit mit dem City Management, um u. a. Einzelhändler auf den Anteil ihrer Kunden mit Fahrrad hinzuweisen und auch ihren Nutzen durch fahrradfreundlicher Maßnahmen zu verdeutlichen. Dazu gehören z. B. Informationen zur Einrichtung von Fahrradparkern (Erfahrungen und Beispiele u. a. BUND 2008: www.einkaufen-mit-dem-rad.de, Böhmer und Tatzel (2005): Faltblatt „Kunde Radfahrer“ Marketinghinweise für Einzelhändler in Dresden“), auch zur Entlastung der öffentlichen Stellplatzangebote
8. Spezielle Gespräche mit Lebensmitteldiscountern führen und Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation ausloten. Da für die Filialen derartige Entscheidungen zentral getroffen werden, sind Änderungen in

der Unternehmenspolitik bezüglich Rad fahrender Kunden nur zentral zu erreichen und damit ausgesprochen breitenwirksam

9. Modellhafte Gestaltung einer fahrradfreundlichen Einkaufsstraße in der Dresdner Innenstadt, Auszeichnung von fahrradfreundlichen Geschäften
10. Kommunikation des Merkblattes zu den Anforderungen funktionsrechter Abstellanlagen sowie der Anforderungen der Sächsischen Bauordnung
11. Gemeinsame Aktionen von Polizei, Stadtverwaltung, mit ADAC, ADFC und City Management, Fahrradkurierdienste, um mehr Verständnis und Toleranz zwischen Radfahrern und Fußgängern in der Innenstadt zu erzeugen (z. B. Faltblätter, Pressekampagnen, Runder Tisch)
12. Prominente und Presse einbeziehen, um das positivere Image des Radfahrens weiter zu verbessern
13. Durchführung von Informationsveranstaltungen bzw. Tagungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement mit expliziter Einbeziehung der Radverkehrsförderung. Zum Beispiel wären mit der IHK Dresden – vor allem anhand praktischer Beispiele – Vorteile für die Unternehmen und möglichen Maßnahmen vorzustellen (vgl. Kongressreihe „Wirtschaft in Bewegung“: www.wirtschaftinbewegung.com)
14. „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ systematisch und kontinuierlich insbesondere für die Standorte der Stadtverwaltung vorbildhaft betreiben und finanzieren. Im Rahmen des „öffentlichen Mobilitätsmanagements“ mit VVO, DVB, DBAG, ADFC, ADAC und Verbänden, sonstige Firmenstandorte ideell und organisatorisch unterstützen, z. B. durch Koordination von Mitarbeiterbefragungen, Anleitung betrieblicher Mobilitäts-Arbeitsgruppen etc.

Systematisches Betriebliches Mobilitätsmanagement beginnt in der Regel mit einer Mobilitätsbefragung der Mitarbeiter zum aktuellen Mobilitätsverhalten und wahrgenommenen Defiziten. Daran schließt sich in Abhängigkeit von den Ergebnissen das Ausloten eines umfangreichen betrieblichen Maßnahmenspektrums an, beispielsweise Jobtickets, Mitfahrzentralen, arbeitsplatznahe Radabstellanlagen, Duschen, Diensträder, Prämien, Zuschüsse/Gutscheine für Fahrradkauf, betriebliche Parkraumbewirtschaftung, interne Wettbewerbe. Bei sinkendem Modal-Split mit Kfz kann den Betrieben bei baulichen Maßnahmen die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze reduziert werden. Weitere Anregungen, Leitfäden etc. sind zu finden unter:
<http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de>

15. Unterstützung der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“

16. Wegen verstärkter Nutzung von Fahrradanhangern und Dreirädern Aufstelllänge und -breite bei Kreuzungen und Fußgängerüberwegen überprüften
17. Wettbewerbe „Fahrradfreundliche Schule“ und „Fahrradfreundlicher Einzelhändler“ in Anlehnung an den „fahrradfreundlichen Arbeitgeber“ fördern.

4.11

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 27 und 28)

Bewertung:	2,5 (62,5%)
------------	-------------

Die Teilnehmer bewerten die Eingrenzung der unreflektierten Autonutzung in Dresden mit 2,5, wobei die Diskussion sich auf das Stadtzentrum und insbesondere den inneren Ring (Promenadenring) konzentrierte.

Während in vielen Städten angestrebt und zum großen Teil auch umgesetzt wurde, die Innenstadt weitestgehend verkehrsberuhigt bzw. als Fußgängerzone auszuführen ist, die dann peripher oder über ein Zellsystem ohne Durchfahrmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr erschlossen wird, wurde bei der Diskussion für Dresden die besondere Stadtstruktur herausgestellt. Die Fußgängerzonen um Neumarkt, Altmarkt und Prager Straße werden durch die Wilsdruffer Straße und den Dr.-Külz-Ring getrennt, so dass von einer der Not gehorchen bestandsorientierten Erschließung gesprochen werden kann. Die Innenstadt ist für die Autofahrer gut erreichbar. Im Rahmen einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung sind ausreichend Stellplätze vorhanden. Bewusste weitere Einschränkungen der Erreichbarkeit mit dem Auto, um ggf. den Parkdruck und Emissionen zu senken und den Modal Split des Umweltverbundes zu heben, sind zurzeit politisch mehrheitlich nicht gewollt, um keine evtl. Nachteile bzgl. Zentralität, Gesamterreichbarkeit und Innenstadtumsätze in Kauf zu nehmen.

Hervorzuheben ist die besonders gute Erreichbarkeit der Innenstadtgeschäfte mit dem Fahrrad, da die Fußgängerzonen auch in Geschäftszeiten für den Radverkehr zugelassen sind.

Die aktuelle Stadtentwicklungsrichtlinie unterstützt die Radverkehrspolitik, indem bei strategischen Projekten alle Verkehrsarten gleichermaßen berücksichtigt werden. Bei der Entwicklung der Leipziger Vorstadt wurde die Siedlungsentwicklung speziell für den Fahrradverkehr angepasst. Eine flächen sparende Siedlungspolitik ist auch in den Leitlinien des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) verankert. Die Erfolge zeigen sich u. a. in einer erhöhten Nachfrage nach integrierten Standorten in der Innenstadt und an Nebenzentren.

Die Sächsische Bauordnung regelt die Stellplatznachweispflicht von Fahrradabstellanlagen bei Neubauten. Darin gibt es aber noch keine Festlegungen über die nutzergerechte Ausführung von Abstellanlagen.

Handlungsmöglichkeiten

1. Innenentwicklung und Planung neuer Wohngebiete nur an integrierten, d. h. vom ÖPNV erschlossenen Standorten mit genügend Versorgungsangeboten in der Nähe. MIV-Zwangsmobilitäten abbauen und Nahmobilität verbessern
2. Kartierung integrierter Lagen in Dresden als Entscheidungshilfe für Wohn- und Betriebsstandorte mit guter Nahversorgung und guten Möglichkeiten einer emissionsarmen Erreichbarkeit
3. Mindestqualität für Abstellanlagen bei Investoren (z. B. Anlehnbügel) durch Fahrrad-Abstell-Satzung vorgeben und fachliche Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellplätzen bereitstellen.

4.12

Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Fragen 29 und 30)

Bewertung:	3,0 (75%)
------------	-----------

Daten zu Fahrradbesitz, Fahrradnutzung sowie zum Zusammenhang mit dem gesamten Verkehrsverhalten der Dresdner Bevölkerung liegen aus der Erhebung „Mobilität in Städten“ (SrV) vor. Die Erhebung findet kontinuierlich ca. alle fünf Jahre statt und bildet somit eine sehr gute Planungsgrundlage, um auch Entwicklungen darzustellen.

Radverkehrszählungen im Straßenraum finden im Zusammenhang mit regelmäßig stattfindenden regulären Straßenverkehrszählungen statt und sind für jeden gezählten Knoten verfügbar. Zudem gibt es mittlerweile fünf automatische Dauerzählstellen für den Radverkehr (vgl. Kap 4.4). Auch auf der Albertbrücke und der Waldschlösschenbrücke sollen in naher Zukunft solche Zählstellen installiert werden.

Für Planungs- und Dimensionierungsaufgaben sind Radverkehrszählungen noch weniger relevant, da auch für das Radfahren in der Regel die „Erschließung“ zu sichern und eine „Angebotsplanung“ zu erstellen ist. Zählstellen sind aber sinnvoll und erforderlich um Effekte von Maßnahmen zu beurteilen oder auch um tageszeitliche, jahreszeitliche und wetterbedingte Variationsbreiten oder andere Zusammenhänge besser berücksichtigen zu können.

Darüber hinaus erfolgen gelegentliche Radverkehrserhebungen vor allem Dritter (ad-hoc Erhebungen im Zusammenhang mit Studentenarbeiten, Praktikanten, Zählungen des ADFC etc.).

Die Unfallkommission führt regelmäßig mehrjährige Unfallanalysen mit Vor- und Nachbetrachtung durch. Sie nutzt dazu das Programmsystem EUSKA. Unfallschwerpunkte werden analysiert und entsprechend z. B. Bau-, Markierungs- oder Kontrollmaßnahmen festgelegt. Die Analysen der Polizei werden von Seiten der Stadt für die Planung von Maßnahmen regelmäßig angefordert und berücksichtigt. Da die Unfallanalysen verkehrsmittelübergreifend erfolgen, wird eine Schwerpunktsetzung auf den Radverkehr über eine Arbeitsgruppe Radfahrerunfälle o. ä. nicht als notwendig bzw. zielführend erachtet.

Handlungsmöglichkeiten

1. Durchführen von Erfolgskontrollen und Vorher-Nachher-Untersuchungen
2. Festlegung von messbaren Zielwerten, insbesondere bzgl. Modal-Split-Anteil und Unfallgeschehen sowie bzgl. Länge bestimmter Radverkehrsanlagen
3. Dauerzählstellen ausbauen und Zählergebnisse vor Ort visualisieren z. B. Albertbrücke
4. Systematische Auswertung vorliegender Daten aus Zählungen zum Radverkehr, z. B. in Form einer „Belastungskarte“ und von Zeitreihen kompatibel mit Fahrgastzählungen und Zählungen des Kfz-Verkehrs
5. Bei der polizeilichen Unfallberichterstattung sollten grundsätzlich die Schwererverunglückten und die Leichtverletzten jeweils gesondert betrachtet werden, um nicht diesbezügliche strukturelle Unterschiede in der Unfallentwicklung von vornherein zu verwischen (vgl. Becker et. al. 1992)
6. Benchmarking zur Unfallentwicklung, ggf. nur mit besonderem Bezug zu den Unfällen der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer, mit anderen Städten. Vertiefter Datenabgleich, Feststellung von Besonderheiten (z.B. über- oder unterdurchschnittliche Zahl von Radfahrer-Unfällen mit Schwerverkehr oder zwischen Fußgängern und Radfahrern, ...)
7. Benchmarking auch zu anderen Aspekten der Radverkehrsförderung wie Fahrraddiebstahl, Ausbauzustand von Radverkehrsanlagen, Fahrradbesitz, Fahrradnutzung (auch nach bestimmten Personengruppen), um Ansatzpunkte für Handlungsschwerpunkte zu identifizieren.

5

Stärken und Schwächen der Fahrradpolitik der Stadt Dresden

Nachfolgend werden Stärken und Schwächen der Fahrradpolitik der Stadt Dresden aus der Sicht der Auditoren stichpunktartig aufgeführt

5.1. Stärken

Begünstigende Faktoren für die Fahrradnutzung

- Kompakte Stadtteile mit flacher Topographie im Talverlauf, für viele Wege kommt das Fahrrad in Frage
- Hohe Zahl an Studenten
- Elberadweg als Motor des Radtourismus sowie des Alltagsradfahrens
- Relativ hohes und steigendes Radverkehrsaufkommen, Berücksichtigung des Radverkehrs wird zunehmend selbstverständlich

Rechtlich-organisatorische und strukturelle Voraussetzungen

- Eigenständiger Radverkehrstitel (im Haushalt des Straßen- und Tiefbauamtes, jedoch nicht für Planungen und Aufklärungsarbeit im Stadtplanungsamt)
- Fahrraderreichbarkeit von Zielen in Fußgängerzonen
- Hoher Anteil von Tempo 30-Zonen
- Monitoring des Radverkehrs (SrV, Dauerzählstellen)

Engagement auch Dritter

- Mediale Präsenz (insb. SZ-Fahrradfest, auch Aktion „Stadtradeln“)
- Engagement von VVO und DVB (B+R, Fahrradmitnahme etc.)

Beste Bewertungen bei ADFC-Klimatest:

- Radfahren für Jedermann und mit Spaß
- Fahrradmitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln
- Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Rad

5.2

Schwächen

Infrastruktur & Sicherheit

- Fehlverhalten von Radfahrern und Autofahrern (v.a. beim Abbiegen)
- noch z.T. hohes Konfliktpotential an Knoten (Sichtbeziehungen, hohe Abbiegegeschwindigkeiten)
- Hoher Anteil gemeinsamer Rad- und Gehwege (richtliniengemäße Standards werden an vielen Stellen nicht eingehalten)
- Fehlende Integration des Radverkehrs nach Stand der Technik bei vielen früheren Planungen
- Öffentliche Wahrnehmung der Qualität des Radverkehrs gering
- Fahrradtourismus als Wirtschaftsfaktor noch nicht voll erkannt (fehlende Wegweisung)
- Führung Radfahrer und Fußgänger in Baustellen
- Fahrradparken an den zentralen Bahnhöfen
- Tempo-30-Zonen z. T. uneinheitlich (z. B. mit Tempo-50-Inseln)

Strategien und Konzepte

- Umsetzungshemmnisse der Radverkehrspolitik (Fehleinschätzung von Nutzen des Radverkehrs und Stellenwert im Stadtverkehr)
- Noch kein flächendeckendes Radverkehrskonzept vorhanden (politisch verabschiedet und in Umsetzung befindlich)
- Keine Zielwerte (z.B. Radverkehrsanteil und Minderung der Verkehrsunfälle für das Zieljahr)
- Beteiligung von Nutzern und Öffentlichkeit an Planungen

Schlechteste Bewertungen bei ADFC-Klimatest:

- Baustellenführung
- Werbung für das Radfahren
- Sicherheitsgefühl, Hindernisse auf Radwegen

6

Dokumentation des zweiten Treffens: Ziele und Handlungsfelder

6.1

Überblick

Die zum Zwischenbericht, der die Kapitel 1-4 umfasste, eingegangenen Ergänzungen und Korrekturwünsche wurden beim zweiten Treffen am 02. Februar 2012 teilweise besprochen und ergänzt. Sie wurden in diesen Schlussbericht weitgehend eingearbeitet.

Der Bericht über Stärken und Schwächen aus Sicht der Auditoren (vgl. Kap 5) sowie erste abgeleitete Handlungserfordernisse wurden vorgestellt. Die dargestellten Punkte zu den Handlungserfordernissen enthält Anhang 7.

Wesentliche Inhalte des zweiten Treffens waren die Sammlung der wichtigsten Handlungsoptionen der Radverkehrspolitik aus Sicht der Teilnehmer und die Bewertung der vom Auditor daraus zusammengestellten Handlungsfelder an Hand einer Punktevergabe durch die Teilnehmer. Für die höchstbewerteten Handlungsfelder wurden Inhalte diskutiert und das weitere Vorgehen für die Stadt besprochen. Alle benannten Themen sowie deren Punktewertung sind dem Anhang 8 zu entnehmen. **Grundsätzlich ist anzumerken, dass die bisherigen Aktivitäten in den Bereichen, bei denen die Wirkungen als positiv zu bewerten sind, beibehalten werden sollen.** Hier geht es vorrangig um die nächsten Schritte oder um neue ergänzende Handlungsfelder.

Aus der Punktebewertung der Teilnehmer wurde die folgende Rangfolge der Bereiche (für die nachfolgende Diskussion) abgeleitet:

- Strategien und Konzepte
- Information und Erziehung
- Finanzen und Personal
- Ziele, Politik und Koordinierung
- Sicherheit.

Aus Zeitgründen konnten nicht mehr umfassend behandelt werden: Infrastruktur, speziell zum Thema Fahrrad und ÖV (Bike & Ride) und die mit wenigen Punkten bewerteten Handlungsfelder Nutzeranforderungen, ergänzende Maßnahmen, Evaluation und Wirksamkeit. Die dokumentierten schriftlichen Vorschläge zu diesen Handlungsbereichen sind dem Anhang 8 zu entnehmen.

Zum Abschluss werden die Zufriedenheit der Teilnehmer sowie die Reflexion der zu Beginn des ersten Treffens geäußerten Erwartungen und Befürchtungen erfragt. Die Ergebnisse sind in Kapitel 7 dokumentiert.

6.2

Strategien und Konzepte

In diesem Handlungsfeld zielte die Diskussion vorrangig auf das Radverkehrskonzept ab. Herr Szuggat zählt in diesem Zusammenhang die Punkte Routenfestlegung im Stadtgebiet, Bau von Hauptrouten, Vereinheitlichung der Anlagengestaltung sowie Minderung von Sicherheitsdefiziten auf.

Herr Imbrock ist der Ansicht, dass ein Ausbau der Routen Priorität hat, d.h. Ausschilderung, Zuwegung zu Stadtteilen bzw. Einkaufszentren, Verbesserung der Wegequalität (z.B. Oberfläche der RVA, Vereinheitlichung der Radwege an Grundstückseinfahrten). Im Innenstadtbereich sollten zur Reduzierung der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern die Kreuzungen an Hauptverkehrsstraßen fahrradfreundlicher gestaltet werden, wogegen er sich in peripheren Gebieten keine gemeinsamen Rad- und Fußgängeranlagen wünscht. Seiner Meinung nach müssen außerdem Touristenbedürfnisse bereits in der Planung berücksichtigt und mit eingeschlossen werden.

Herr Brunner schlägt Quelle-Ziel-Untersuchungen vor, z.B. Dresdner Neustadt – Universität, um den Bedarf zu decken und Schwerpunkte zu treffen. Er merkt an, dass die RVA nicht unbedingt an einer großen Hauptverkehrsstraße geführt werden muss. Diesem Punkt stimmt auch Frau Haase zu, welche ein Routennetz mit Alternativrouten fordert. Sie erwartet vom Radverkehrskonzept eine Lagedefinition, d.h. wo liegen zukünftig die Haupt- und wo die Nebenrouten, eine Prioritätensetzung, eine Sicherung vorhandener Radrouten sowie grundlegende Aussagen zu Baustandards (z.B. radverkehrsfreundliche Grundstückseinfahrten) für mehr Verkehrssicherheit.

Herr Thiele befürwortet ebenfalls eine Umsetzung der Prioritäten vom Radverkehrskonzept sowie eine Ausweitung des Radverkehrskonzeptes auf die gesamte Stadt. Dies erfordert die Einbeziehung von Quelle-Ziel-Beziehungen, die über das Zentrum hinausgehen.

Frau Haase plädiert für eine schnellstmögliche Erstellung des Gesamtstadtkonzeptes. Haupt- und Nebenradrouten müssen klar definiert und vor alternativen Nutzungen gesichert werden. Weiterhin ist die Festlegung von Baustandards (z.B. kein Großpflaster an Grundstückszufahrten, Verkehrssicherheitsfragen) notwendig.

Ab diesem Punkt weist Herr Ahrens auf unterschiedliche Deutungsmöglichkeiten für den Begriff Radverkehrskonzept(ion) hin. Er kann im engeren Sinne auf das physisches Netz (verbindliche Festlegung von Hauptrouten-

netz und Nebenroutennetz sowie deren Priorität) beschränkt sein oder zusätzlich analog zum Nationalen Radverkehrsplan Entwicklungsvorgaben zum Radverkehr als System (Serviceeinrichtungen, fahrradfreundliches Klima, Pädagogik, Radfahrschulen etc.) beinhalten. Die Teilnehmer sprechen sich für den erweiterten Blickwinkel bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes für Dresden aus.

Herr Rehse warnt davor, ein zu detailliertes und maßnahmenorientiertes Konzept aufzustellen, das dann z. B. von Seiten der Straßenverkehrsbehörde nicht umgesetzt werden kann. Konkrete Maßnahmen sollten erst auf der nächsten Ebene auftauchen und einer Strategieebene (Standards und Vorgaben setzen, Ziele ausformulieren) untergeordnet sein. Frau Seeber und Frau Haase relativierte dieses Argument. Ihrer Ansicht nach gehört zum Radverkehrskonzept auch ein starker Maßnahmenbezug, d.h. ein Maßnahmenkatalog mit entsprechenden Prioritäten. Konkrete Umsetzungen - wie z. B. zur genauen Radverkehrsführung im Straßenraum - können ggf. noch offen gelassen werden. Frau Kaufmann fordert für das Konzept neben leitbildartigen Vorgaben auch eine raum- und zielorientierte Untersetzung bis auf Maßnahmenebene. VEP und Radverkehrskonzept dürfen dabei nicht separat gesehen werden. Das Rad sollte sowohl integriert im Zusammenhang mit anderen Verkehrsmittel gesehen werden, aber auch vertiefend als Fachplan. Frau Kaufmann plädiert für eine schnelle Erarbeitung der Konzeption.

Frau Ludwig, erwartet vom Konzept, dass entsprechend der Quelle-Ziel-Beziehungen Hauptrouten und Erschließungen festgelegt werden.

Herr Zschoge äußert die Meinung, dass Führung, Oberfläche und räumliche Prioritäten im Radverkehrskonzept verankert sein sollten. Wenn jedoch in die Objektplanung eingegriffen würde, wären lange Planungszeiten nicht zu vermeiden.

Ein weiterer Diskussionspunkt mit hoher Priorität für die Teilnehmer war der Übergang zwischen Schule/Sportstätte und öffentlichen Räumen. Herr Szuggat spricht sich für die Bereitstellung von Finanzmitteln aus, um diese Übergänge im Rahmen des Bildungspaketes insbesondere auch hinsichtlich des Fahrradverkehrs anforderungsgerecht zu gestalten.

Folgerungen und Empfehlungen der Auditoren

Das Radverkehrskonzept sollte den integrierten Radverkehr als umfassendes Teilsystem des Verkehrs behandeln und als Rahmen- und Maßnahmenplan des VEP erarbeitet werden. Es sollte sich nicht nur auf Netzkonzeption und Infrastruktur beschränken, sondern den Gedanken des Radverkehrs als System aufgreifen. Bezuglich der inhaltlichen Tiefe sollte eine

Strategie- und Rahmenplanung Radverkehr mit einer umsetzungsorientierten Maßnahmenplanung konkretisiert werden.

Im Sinne einer schnellen Umsetzung des Radverkehrskonzeptes sollte ein prioritäres Sofortmaßnahmenprogramm Bestandteil des Maßnahmenplans sein.

Übergänge von verkehrserzeugenden Quell- und Zielräumen in den öffentlichen Raum sollten kompatibel mitgestaltet werden. Dies ist insbesondere relevant bei Schulen, Sportstätten etc., die von Kindern stark genutzt werden.

6.3

Information und Erziehung

In diesem Handlungsfeld wurde von Herrn Szuggat der Fahrradverkehr zur Schule sowie dessen Finanzierung angesprochen. Herr Kaube gibt einen kurzen Überblick über die Aufgaben der Polizei. Die Verkehrserziehung an Schulen ist Bestandteil der polizeilichen Präventionsarbeit und wird von den zuständigen Mitarbeitern an Grundschulen in der Jahrgangsstufe 4 durchgeführt.

Herr Ahrens weist auf die Bedeutung der polizeilichen Verkehrserziehung für die Verkehrssicherheit hin und empfiehlt Bildungsmaßnahmen in der Sekundarstufe II sowie mindestens der Erhaltung des Status Quo der Verkehrserziehung an Grundschulen. Er begrüßt eine Verstärkung der Fahrradausbildung insbesondere in der 3. und 4. Klasse, um die Grundschüler für den Verkehr fit zu machen und damit sicheres Fahrradfahren an den weiterführenden Schulen zu gewährleisten.

In der Diskussion wurde ein wünschenswerter Ausbau der polizeilichen Präventivarbeit deutlich. Als möglicher Kandidat für die Verstärkung der Verkehrserziehung an Schulen wird von Herrn Thiele der ADFC genannt, der damit eine Chance zur Professionalisierung und Ausweitung seines Einflusses bekommen könnte. Sowohl Frau Seeber als auch Frau Haase kritisieren diesen Vorschlag mit der Begründung, dass der ehrenamtlicher Verein zwar die Interessen der Radfahrer vertritt und die Ausbildung der eigenen Mitglieder betreibt, aber nicht über ausreichende Kapazitäten verfügt, in 200 Klassen Verkehrserziehung durchzuführen. Frau Haase und Frau Seeber weisen außerdem darauf hin, dass die Verkehrssicherheitsarbeit primäre Aufgabe des Staats ist. Denkbar ist auch die Schulung von Sportlehrern für den Radfahrunterricht.

Herr Szuggat regt an, einen Radverkehrsbeauftragten auf Freistaatebene zu berufen, der unter anderem die schulische Verkehrserziehung weiter verbessern sollte.

Frau Haase merkt an, dass der Kontakt Schule Polizei für die Schulkinder aus erziehungspädagogischer Sicht förderlich ist.

Folgerungen und Empfehlungen der Auditoren

Für die Verkehrserziehung an Grundschulen in Sachsen wird eine positive Bilanz gezogen. Die Verkehrserziehung findet in der 3. oder 4. Jahrgangsstufe durch die Polizei erfolgreich statt. Der Kontakt der Schulkinder mit der Polizei ist erziehungspädagogisch wichtig. Der positive Weg der Verkehrserziehung sollte weiter so beschritten und intensiviert werden.

Um die Verkehrssicherheit nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer in Sachsen zu verbessern und ein fahrradfreundliches Klima zu erzeugen, werden der Einsatz eines Landes-Radverkehrsbeauftragten und die Konkretisierung des Radverkehrskonzeptes des Freistaates angeregt.

Die Grundschulausbildung läuft gut und wird als sehr erfolgreich eingeschätzt. Sie ist von zentraler Bedeutung für die Verkehrssicherheitsarbeit. Prävention heißt gezielt und wirksam bei den Ursachen anzusetzen. Sie noch gezielt zu verbessern bringt hohen Nutzen und macht Sinn. Auch der frühe positive Kontakt zwischen Kindern und Polizei ist von großem Wert. An Polizei und Innenministerium in Kooperation mit dem Kultusministerium sollten deshalb die Anerkennung der derzeitigen Arbeit und ggf. Vorschläge zur Intensivierung übermittelt werden.

Verkehrserziehung in der Sekundarstufe II und auch für bestimmte Erwachsenengruppen ist unterentwickelt und sollte verstärkt angeboten werden. Synergetische Effekte können erzielt werden, wenn die Radfahrausbildung bzw. Verkehrserziehung in den Rahmen einer Mobilitätsbildung integriert werden, die umfassende Kompetenzen für eine rationale Verkehrsmittelwahl und sichere Nutzung vermittelt. Ein in vielerlei Hinsicht sinnvoller Landes-Radverkehrsbeauftragter sollte auch hier für Kontinuität und Koordination sorgen.

6.4

Finanzen und Personal

Schwerpunkt der Erörterung im Handlungsfeld Finanzen und Personal bildete der Aufgabenbereich der Radverkehrsverantwortlichen bei der Landeshauptstadt Dresden und die materielle Ausstattung des Aufgabenbereiches.

Bereits in der einführenden Diskussion zur Kommentierung des Zwischenberichtes war darauf verwiesen worden, dass die Radverkehrsverantwortliche in Dresden derzeit in erster Linie als allgemeine Verkehrsanlagenplanerin tätig ist. Sie nimmt an Abstimmungen zu aktuellen Planungen teil, hat aber keine Koordinierungsfunktion. Die Radverkehrsverantwortliche, Frau

Ludwig, betont, den Radverkehr nicht losgelöst von anderen Verkehrsarten zu sehen.

Sowohl Frau Haase als auch Herr Szuggat befürworteten bereits in der ein-führenden Diskussion die Benennung eines/einer stärker mit Kompetenzen ausgestatteten Radverkehrsbeauftragten mit Koordinierungsfunktion. Frau Haase verweist dabei auf den Stadtratsbeschluss zur Schaffung einer Vollzeitstelle für einen Radverkehrsbeauftragten. Frau Helzig berichtet von den Möglichkeiten, die ihr die strukturelle Einordnung, Kompetenzen und Handlungsspielräume als Beauftragte (für Klimaschutz) ermöglichen. Es wird angeregt an, eine Stelle des Radverkehrsbeauftragten möglichst beim Oberbürgermeister anzubinden

Herr Ahrens gibt einen kurzen zusammenfassenden Überblick über die Diskussion zur wünschenswerten Stellung des bzw. der Radverkehrsbeauftragten. Solange die Integration des Radverkehrs noch nicht vollständig erreicht ist, nimmt die Radverkehrsbeauftragte innerhalb der Verwaltung die Rolle des Advokaten für Radverkehrsangelegenheiten wahr. Sie sollte mit Koordinierungskompetenz und mit Gremien ausgestattet werden, die über Befugnisse zum Reviewen von Plänen verfügen. Des Weiteren sollte die Radverkehrsbeauftragte eine jährliche Berichtspflicht haben, so dass die zunehmende Integration des Radverkehrs besser beurteilt werden kann.

Die Teilnehmer befürworten ein separates Budget für Radverkehrsmaßnahmen, das explizit auch „weiche“ Maßnahmen umfasst und auf der Ebene der Oberbürgermeisterin angesiedelt sein könnte.

Frau Kaufmann regt an, dass die Radverkehrsbeauftragte nicht nur fachplanerisch tätig sein sollte, sondern darüber hinaus auch „inspirierend“ für integrierte, integrative und sektorübergreifende Maßnahmen, die mit dem Fahrradverkehr im Zusammenhang stehen, zuständig sein sollte (z. B. Schulnetzplanung).

Herr Szuggat erläutert, dass die Finanzausstattung der Stelle des Radverkehrsbeauftragten essentiell für dessen Handlungsspielräume ist. Wichtiger als die Höhe des Budgets ist zunächst dessen Existenz. Frau Helzig betont ebenfalls die Notwendigkeit eines eigenen Budgets für zum Beispiel Öffentlichkeitsarbeit, verweist aber auch auf die Möglichkeit der Zusammenarbeit mit anderen Ämtern, um deren Budgets mit zu nutzen. Herr Rehse weist darauf hin, dass ein Zugriffsrecht eines Radverkehrsverantwortlichen auf das Budget anderer Ämter die Akzeptanz des Radverkehrsverantwortlichen in den betroffenen Ämtern nicht erhöhen dürfte.

Für die gesamten Radverkehrsausgaben in Dresden wurde ein Budgetansatz in der Größenordnung von 10 EUR/EW genannt.

Folgerungen und Empfehlungen der Auditoren

Die Stelle eines bzw. einer Radverkehrsbeauftragten mit eigenem Budget für Aktivitäten und Maßnahmen möglichst bei der Oberbürgermeisterin wäre ein wichtiger und richtiger Schritt, um in Dresden eine aktive Förderung einer integrierten Radverkehrsentwicklung zu betreiben. Der Aufgabenbereich sollte die Funktion eines ämterübergreifenden Fahrradadvokaten, Koordinators, Controllers sowie Initiators beinhalten.

Zur Unterstreichung der integrativen Bedeutung des Radverkehrs könnten die Aufgaben eines Fahrradbeauftragten auch als Beauftragter für „Nahmobilität“ wahrgenommen werden.

Im Sinne der in vielen Bereichen noch zu leistenden Angebotsplanung für den Radverkehr sollte das Finanzbudget für den Radverkehr nicht am Modal Split des Radverkehrs orientiert werden. Es sollten ausreichende Finanzmittel für eine Angebotsqualität zur Verfügung stehen, die auch im Sinne einer Entlastungswirkung einen breit angelegten Modal Shift vom Autoverkehr zum Radverkehr ermöglichen. Dabei liegen Aufwendungen für den Radverkehr in einer deutlich geringeren Größenordnung als für MIV- oder ÖPNV-Infrastruktur.

6.5

Ziele, Politik und Koordination

Wesentliche Punkte des Handlungsfeldes Ziele, Politik und Koordination wurden von den Teilnehmern in der Festlegung von quantitativen Zielvorgaben und einer „Entpolitisierung des Radverkehrs“ gesehen. Radverkehrsförderung dürfe nicht als ideologisches Thema eines bestimmten politischen Lagers mit entsprechenden Gegenreflexen im anderen Lager gesehen werden, sondern als gemeinsame Aufgabe, die Vorteile und Spielräume für alle Akteure eröffnet. Herr Ahrens und Herr Böhmer führen aus, dass dies in vielen Städten und Bundesländern mittlerweile der Fall ist. Sie sprechen sich gegen polarisierende verkehrspolitische Strategien aus.

Auch Frau Kaufmann befürwortet diese Aussage und wirbt für das Verständnis, dass die Förderung von ÖV, Rad- und Fußgängerverkehr auch dem MIV zugutekommt, z.B. im Hinblick auf weniger Staus und höhere Geschwindigkeiten. Einzelne Verkehrsteilnehmer sollten gleichberechtigt wahrgenommen werden.

Zum Thema Ziele wurde zunächst die Festlegung von Modal-Split-Zielen diskutiert, die beispielsweise Eingang in die Radverkehrskonzeption finden könnten. Herr Ahrens erklärt, dass für die Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans beim Modal Split Zielwerte mit einer durchschnittlichen Steigerung des Modal Split um 5 % diskutiert werden.

Herr Szuggat befürwortet als Zielgröße eine Erhöhung der Fläche für Radverkehrsanlagen. So könne wirksam zusätzliche Nachfrage generiert werden. Er verweist darauf, dass es beim ruhenden Kfz-Verkehr zu Einschränkungen kommen könne, wenn ausreichende Angebote für Fußgänger und Radverkehr geschaffen werden. Ein Ausweichen des ruhenden Verkehrs auf Parkhäuser und Tiefgaragen ist in größerem Umfang möglich.

Herr Ahrens nennt Münster und Berlin-Mitte als Beispiele für Städte, in denen aufgrund von Kapazitätsengpässen mittlerweile eine Flächenumverteilung zu Gunsten des Radverkehrs diskutiert wird.

Herr Zschoge schlägt vor, Zielvorgaben eher an den Indikatoren Verkehrssicherheit sowie Verkehrsmenge zu fixieren. Bei ausreichender Verkehrssicherheit könnte beispielsweise verstärkt das Mischprinzip für die Radverkehrsführung angewendet werden, so dass trotz Verbesserung die gemessene Fläche an Radverkehrsanlagen sinkt.

Herr Kaube spricht hinsichtlich einer Zielgröße Verkehrssicherheit die hohe Dunkelziffer bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung an. Diskutiert wurde, dass eine Aufklärung der Dunkelziffer durch Nutzung anderer Datenquellen (Krankenhäuser, Versicherungsträger, Schulverwaltungsamt etc.) oder ein eigenständiges Meldesystem auf der Basis von Konfliktbeobachtungen (zusätzlich zur polizeilichen Unfallstatistik) ggf. hilfreich sein kann.

Folgerungen und Empfehlungen der Auditoren

Eine Aufnahme von Zielwerten nach Maß und Zahl in das Radverkehrskonzept erleichtert den Umsetzungsbezug und das Qualitätsmanagement (Erfolgskontrolle). Das damit im Zusammenhang stehende Monitoringsystem könnte helfen, die oft emotionalen Festlegungen, sektoralen und einseitigen Betrachtungen ganzheitlich zu ersetzen.

Es sollte verstärkt um die Definition und Umsetzung quantitativer Ziele gehen, die von allen Seiten akzeptiert werden. Indikatoren könnten sein:

- Unfälle (Wege nutzen, die Dunkelziffern aufzuklären)
- Modal Split (ohne Kannibalisierung innerhalb des Mobilitätsverbundes)
- Fahrleistung nach Verkehrsmitteln
- Netzlänge von Radverkehrsanlagen gemäß Standard
- Zahl und Qualität von Fahrradabstellanlagen

Erforderliche Flächen für den fließenden und ruhenden Radverkehr könnten in der Innenstadt bei besserer Auslastung der Stellplätze in Tiefgaragen und Parkhäusern durchaus im Straßenland geschaffen werden.

6.6

Verkehrssicherheit

Im Handlungsfeld Verkehrssicherheit ging es neben der schon im vorhergehenden Kapitel diskutierten Frage der Dunkelziffer bei Radverkehrsunfällen zunächst um die Kontrolltätigkeit der Polizei, die Herr Kaube erläuterte. Entweder erfolgt sie durch die in nicht regelmäßigen Abständen kontrollierende Radfahrgruppe der Polizei oder im Rahmen der polizeilichen Streifentätigkeit. Die Polizei ist nach dem Gesetz die einzige Institution, die Kontrollen durchführen darf.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit wäre eine gesetzliche Änderung des Polizeigesetzes vorteilhaft, die auch beispielsweise dem gemeindlichen Vollzugsdienst Kontrollen ermöglicht. Geschwindigkeitskontrollen für Radfahrer finden nicht statt. Da in verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen kein bedeutendes Unfallgeschehen zu verzeichnen ist, wird auch hier relativ wenig kontrolliert. Problem- und Kontrollscherpunkt sind Stellen, an denen Radfahrer auf der verkehrten Straßenseite fahren. Herr Rehse weist auf die Sachzwänge bei der Polizei und den damit verbundenen unregelmäßigen Einsatz der polizeilichen Fahrradgruppe hin. Er würde hauptamtliche Kontrolleure (wie z. B. in Hamburg) begrüßen.

Frau Haase gibt zu bedenken, dass Verkehrssicherheit nicht nur unter dem Aspekt Kontrolle diskutiert werden kann. Wesentlich sind die Interaktionen der Infrastruktur mit dem Faktor Mensch. Radverkehrsanlagen müssen zuerst verkehrssicherer gestaltet werden und z. B. gute Sichtbeziehungen beim Abbiegen ermöglichen oder durch geeignete Wasserführung Glatteisbildung verhindern. Auch die hohe Trennwirkung mancher Straßengestaltungen führt zu Sicherheitseinbußen und verleitet zum regelwidrigen Benutzen der falschen Straßenseite.

Herr Szuggat merkt an, dass bei der Planung von Radverkehrsanlagen oftmals durch die Berücksichtigung vorhandener Vegetation (Sträucher und Bäume) ungünstige Lösungen für den Radverkehr entstehen. Herr Brunner entgegnet, dass bei Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau oder direkt neben der Straße das Problem in geringem Maße bestehen würde. Aus ADFC-Sicht sind Verschwenkungen des Radweges um Bäume durchaus tolerabel. Prof. Ahrens sieht die Notwendigkeit von Einzelfallprüfungen.

Herr Heubner sieht das größere Problem in zugeparkten Kreuzungsbereichen. Er wünscht sich in dieser Hinsicht mehr Kontrollen.

Folgerungen und Empfehlungen der Auditoren

Infrastrukturgestaltung, fehlabgestellte Fahrzeuge und das Fehlverhalten von Radfahrern sowie Autofahrern sind Sicherheitskomponenten, die es in Dresden vor allem zu verbessern gilt. Auffälligkeiten in der Unfallstatistik

müssen neben der intensivierten Kontrolltätigkeit auch zu beispielsweise infrastrukturellen Änderungen am Ort der Unfallhäufungen führen.

Regelgetreues Verhalten ist bei Radfahrern und Autofahrern besonders wichtig. Kontrollkampagnen in Kooperation mit den Fahrradverbänden werden vorgeschlagen, um Unrechtsbewusstsein und zumindest defensives Verhalten bei Fehlverhalten zu erzeugen.

Dabei ist der Sicherheitskontext mit u.a. verbesserter Infrastruktur, immer guten Sichtbeziehungen (Knotenpunktgestaltung, widerrechtliches Parken) zu verbessern.

Die nähere Beleuchtung der Dunkelziffer bei Radverkehrsunfällen in Zusammenarbeit mit Krankenhäusern, Versicherungsträger und Schulverwaltungsamt ermöglicht ggf. die Identifikation von Unfallschwerpunkten, die in der polizeilichen Unfallstatistik bisher nicht auffällig sind. Hier ist allerdings Verhältnismäßigkeit von Erhebungsaufwand und Erkenntnisgewinn ein zu beachtender Gesichtspunkt.

7

Feedback der Teilnehmer

Am Ende des zweiten Treffens erfolgte eine schriftliche Kurzumfrage zum bisherigen Verlauf (Allgemeine Zufriedenheit mit Verfahren und Ergebnissen, Erwartungen erfüllt?). Die Antworten sind im Anhang 9 aufgeführt.

Aus den schriftlichen und mündlichen Rückmeldungen geht hervor, dass das erstes Treffen weniger gut bewertet wurde. Zum einen konnte bis dahin kein ausreichendes Verständnis für den Ablauf des BYPAD-Verfahren insgesamt erzielt werden, zum anderen wurden von den Teilnehmern die Bewertungsmethodik (Fragebogen) und deren Umsetzung kritisiert. Dies betrifft die Tatsache, dass das Zielsystem nicht vereinbart wurde, sondern implizit (vom EU-Projekt BYPAD) vorgegeben ist, zum anderen Interpretationsspielräume beim Fragebogeninhalt und der Festlegung der Bewertungsstufen. Ein zusätzliches, vorangestelltes Treffen, das sich explizit der methodischen Einführung widmet, wurde für zukünftige Audits angeregt.

Das zweite Treffen wurde von der Mehrzahl als produktiv und konstruktiv empfunden. Geäußert wurden Erwartungen an die Umsetzung der erarbeiteten Vorschläge.

8**Literatur und Quellen**

ADAC (2004) Allgemeiner Deutscher Automobil-Club 2004: ADAC-Test 2004.
Radfahren in Städten 2004

ADFC (2004) Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: Fahrradfreundliche Städte.
PrimaKlima!? In: Radwelt 2/04.

ADFC (2005): Ergebnisse Fahrradklimatest 2005. ADFC, 2005

ADFC (2011): Zahl der Radunfälle in Dresden sinkt. 22.04.2011 In:
[http://www.adfc-dresden.de/adfc/materialien/Unfallstatistik_Jahr-1990-2010.pdf](http://www.adfc-dresden.de/adfc/materialien/Unfallstatistik-Jahr-1990-2010.pdf) am 08.11.2011

ADFC DRESDEN (2011): Unfallstatistik Verursacher. In: http://www.adfc-dresden.de/adfc/materialien/unfallstatistik_verursacher_2008-2010.pdf am 13.12.2011

BECKER, U. et al. (1992) Vergleich der Verkehrssicherheit von Städten. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 250. Bergisch Gladbach

BERGMANN, M.; CONRADY, P. (2010): Verkehrsunfallstatistik vorgestellt.
20.04.2011 In: <http://www.addn.me/freiraeume/verkehrsunfallstatistik-vorgestellt/> abgerufen am: 01.11.2011

BERLIN (2005) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Radverkehrsstrategie für Berlin. Auf dem Weg zur FahrRadStadt. Broschüre, Berlin

BÖHMER und TATZEL (2005) Kunde Radfahrer, Marketinghinweise für Einzelhändler in Dresden, Faltblatt im Rahmen der EU-Projektes UrBike
http://www.dresden.de/media/pdf/infoblaetter/FB_Kunde_Radfahrer.pdf

BUND (2008) Bund für Umwelt und Naturschutz, Internetangebot des vom BMVBS geförderten Projektes „Einkaufen mit dem Rad“, <http://www.einkaufen-mit-dem-rad.de>

BFU (2005) Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung: Sicherheitsdosier Fahrradverkehr. Bern

BKA (2007) Bundeskriminalamt: Polizeiliche Kriminalstatistik 2007 Bundesrepublik Deutschland. http://www.bka.de/pks/pks2007/download/pks-jb_2007_bka.pdf

BYPAD (2003): BYPAD – More quality for bicycle traffic. www.bypad.org

DIFU (2008) Deutsches Institut für Urbanistik: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de>; u.a. Neuigkeiten, Termine, aufbereitete Praxisbeispiele, Newsletter, Förderfibel

DUDE, I (2006): Fahrradindex Dresden Fortschreibbare Bestandsaufnahme zur Fahrradsituation in Dresden. Diplomarbeit an der Hochschule Zittau.

FGSV (2010) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 1995 (ERA 10). Köln

FGSV (2006) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06). Köln

FIEDLER, F.L.; OHM, D.; SCHÜFFLER, M. (2007): „Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden“ – Radverkehrskonzept 26er Ring. Dresden.

FRIEDRICH, A. (2007): Verkehrsverlagerung- Ziel oder Folge einer nachhaltigen Verkehrspolitik/Umweltbundesamt Dessau, Berlin, 2007 - Präsentation zu Herausforderungen Nachhaltiger Verkehrspolitik

GEITHNER, T. (2011): Polizeiliche Kriminalstatistik 2010. 13.04.2011 In:
http://www.polizei.sachsen.de/pd_dresden/dokumente/20110413X139XpksX2010XanlagenXinternet4149325.pdf am 08.11.2011

HERRMANN, C.(2006): Fahrradnutzung im Einkaufsverkehr in Dresden. Diplomarbeit an der Technischen Universität Dresden, Professur für Verkehrs- und Infrastrukturplanung

KETTLER, D. (2003): Das Abschleppen von Fahrrädern. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, 5/2003

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN (Hrsg.) (2010): Verkehrsentwicklungsplanung Dresden VEP 2025plus Öffentliche Podiumsdiskussion am 12. Oktober 2010. Dresden. In:
http://www.dresden.de/media/pdf/mobilitaet/VEP_Podiumsdiskussion_2010_10_12.pdf am: 08.11.2011

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN (2008): Sachstandsbericht P+R / B+R. März 2008. In: http://www.dresden.de/media/pdf/mobilitaet/P__R__B__R_-Sachstandsbericht_2008.pdf am: 13.12.2011

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN (2011): Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus, Beschluss des Stadtrates vom 24.03.2011

LASKE, M. (2011): Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2010 - Dresdner Polizei stellt Verkehrsunfallstatistik 2010 vor. 13.04.2011. In:
http://www.polizei.sachsen.de/pd_dresden/6007.htm abgerufen am 01.11.2011

MÄGE, H. (2006): Repräsentative Radverkehrserhebung Dresden. Diplomarbeit an der Technischen Universität Dresden, Professur für Verkehrs- und Infrastrukturplanung

- MESCHIK, M.: Planungshandbuch Radverkehr. Wien/New York: Springer, 2008
- MEEWES (1993) V.: Mobile und ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung. Auswirkungen auf Verhalten und Verkehrssicherheit. Mitteilungen Nr. 34 der Beratungsstelle für Schadenverhütung. Köln
- NEUBERT, T. et al (2011): 2. Große Fahrraddiebstahlstudie. geld.de / Reihe Verbraucherstudien http://blog.geld.de/wp-content/uploads/2011/11/Presse-geld-Fahrr%C3%A4der_Deck_Inh_Zus.pdf abgerufen am 13.12.2011
- POLIZEI DRESDEN (2009): Unfallstatistische Daten von Unfällen mit Radfahrern in Dresden, sortiert nach Verkehrsart. In: <http://www.adfc-dresden.de/adfc/materialien/Unfallstatistik-Jahr-2009.pdf> abgerufen am 01.11.2011
- POLIZEIDIREKTION DRESDEN (2010): Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2010. 13.04.2011. In: http://www.polizei.sachsen.de/pd_dresden/dokumente/20110413X140XpvsXanlage41667875.pdf abgerufen am: 01.11.2011
- ROTERMUND, C. (2001): Die Haftung der Kommunen für die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht. Leitfaden mit Musteranweisungen zur Organisation der Haftungsvermeidung. 33. Aufl. Berlin
- RUHR-UNI BOCHUM/ZEUS (1999): Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung in der Stadt Krefeld. Kurzfassung. 1999. Zur Wirksamkeit: http://www.institut.de/pdf/evalu_kr_99_00.pdf
- SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM DES INNERN, Abteilung 3, Öffentliche Ordnung und Sicherheit, Landespolizeipräsidium (Hrsg.) (2009): Polizei-Fahrradgruppe on Tour. In: <http://www.polizei.sachsen.de/zentral/5423.htm> abgerufen am 01.11.2011
- SAUTER, R. (2004) Radfahren in Großstädten. ADAC-motorwelt 4/2004
- VOIGT und BÖHMER (2005) Leitfaden zur Erstellung eines Radschulwegplanes, (Schülerversion, Ausgabe für Lehrer und Projektleiter) Materialien im Rahmen der EU-Projektes UrBike
http://www.dresden.de/media/pdf/mobilitaet/urbike_leitfaden_fuer_schueler.pdf, http://www.dresden.de/media/pdf/mobilitaet/urbike_leitfaden_fuer_lehrer.pdf
- VERKEHRSWACHT DRESDEN e. V. (2008): Sicherer Schulweg
<http://verkehrswacht-dresden.de/schulwege.html>

Anhang 1 Fragebogen des ADFC-Klimatest 2005

 **ADFC-Fahrradklimatest 2005**

Wie wohl fühlen Sie sich als Radfahrer in Ihrer Stadt und Gemeinde? Wo gibt es die größten Probleme? Vergeben Sie in 22 Kategorien gute oder schlechte Noten für das Fahrrad-Engagement Ihrer Kommune – und tragen Sie damit zur Verbesserung der Situation vor Ort bei. Denn mit dem erhobenen Datenbestand ist der Fahrradklimatest von ADFC, BUND und Umweltbundesamt nicht nur die größte Umfrage dieser Art – sondern auch ein wichtiger Bestandteil des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) der Bundesregierung. Und eine wichtige Argumentationshilfe für die verkehrspolitische Arbeit vor Ort.

Wie fahrradfreundlich ist Ihre Stadt/Gemeinde?

Meine Antworten betreffen die Stadt/den Ort

PLZ	Stadt	Land
-----	-------	------

Bitte bewerten Sie auf einer Skala von 1 bis 6, welche Aussage auf Ihre Gemeinde/ Stadt am ehesten zutrifft.

A. Fahrrad- und Verkehrsklima

- | | | |
|--|--------------------|--|
| 1. Radfahren macht Spaß | 1 2 3 4 5 6 | Radfahren ist Stress |
| 2. Radfahrer/innen werden bei uns als Verkehrsteilnehmer akzeptiert | 1 2 3 4 5 6 | Radfahrer/innen werden bei uns nicht ernst genommen |
| 3. Bei uns fahren alle Bevölkerungs- und Altersgruppen mit dem Fahrrad | 1 2 3 4 5 6 | Bei uns ist das Fahrrad eher Fahrzeug für Kinder oder Sportgerät |
| 4. Bei uns wird viel für das Radfahren geworben | 1 2 3 4 5 6 | Bei uns findet keine Werbung für das Radfahren statt |

B. Sicherheit beim Radfahren

- | | | |
|--|--------------------|---|
| 5. Als Radfahrer/in fühlt man sich sicher | 1 2 3 4 5 6 | Als Radfahrer/in fühlt man sich gefährdet |
| 6. Konflikte zwischen Radfahrern/innen und Fußgängern/innen sind selten | 1 2 3 4 5 6 | Konflikte zwischen Radfahrern/innen und Fußgängern/innen sind häufig |
| 7. Konflikte zwischen Radfahrern/innen und Autofahrern/innen sind selten | 1 2 3 4 5 6 | Konflikte zwischen Radfahrern/innen und Autofahrern/innen sind häufig |
| 8. Bei uns gibt es keine Hindernisse auf Radwegen | 1 2 3 4 5 6 | Bei uns gibt es viele Hindernisse für Radfahrer/innen (z.B. Drängelgitter, Laternen auf Radwegen) |
| 9. Fahrraddiebstahl kommt bei uns selten vor | 1 2 3 4 5 6 | Fahrräder werden bei uns oft gestohlen |

C. Komfort des Radfahrens

- | | | |
|--|--------------------|--|
| 10. Radwege und Radfahrstreifen sind in unserer/m Stadt/Ort angenehm breit | 1 2 3 4 5 6 | Radwege und Radfahrstreifen sind in unserer/m Stadt/Ort oft zu schmal |
| 11. Bei uns findet man überall an der Straße geeignete Abstellanlagen | 1 2 3 4 5 6 | Bei uns findet man an der Straße kaum geeignete Abstellanlagen |
| 12. An Baustellen werden Radfahrer/innen bequem und sicher vorbeigeführt | 1 2 3 4 5 6 | An Baustellen werden Radfahrer/innen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen |
| 13. Fahrräder kann man einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen | 1 2 3 4 5 6 | Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen ist schwierig und/oder teuer |

[weiter auf nächster Seite...](#)

D) Stellenwert des Radverkehrs

14. In jüngster Zeit wurde bei uns besonders viel für den Radverkehr getan
 1 2 3 4 5 6 7
 In jüngster Zeit wurde bei uns kaum etwas für den Radverkehr getan
15. Die Stadt/Gemeinde überwacht streng, dass Autos nicht auf Radwegen parken
 1 2 3 4 5 6
 Die Stadt duldet es großzügig, wenn Autofahrer/innen auf Radwegen parken
16. Radwege werden regelmäßig gereinigt
 1 2 3 4 5 6
 Radwege werden selten gereinigt
17. Die Ampelschaltungen sind gut auf Radfahrer/innen abgestimmt
 1 2 3 4 5 6
 Die Ampelschaltungen sind nicht gut auf Radfahrer/innen abgestimmt

E) Infrastruktur/Radverkehrsnetze

18. Bei uns ist das Stadtzentrum gut mit dem Fahrrad zu erreichen
 1 2 3 4 5 6
 Bei uns ist das Stadtzentrum schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen
19. Bei uns kann man zügig und direkt Rad fahren
 1 2 3 4 5 6
 Bei uns wird man behindert und muß Umwege fahren
20. Die meisten Einbahnstraßen sind in der Gegenrichtung für Radfahrer/innen offen
 1 2 3 4 5 6
 Bei den meisten Einbahnstraßen ist das Fahren in Gegenrichtung für Radfahrer/innen nicht erlaubt
21. Radfahrer/innen können sich an eigenen Wegweisern gut orientieren
 1 2 3 4 5 6
 Es gibt keine (oder nur sehr schlechte) Wegweiser für Radfahrer/innen
22. Auch für die täglichen Wege mit dem Rad gibt es angenehme Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen
 1 2 3 4 5 6
 Bei uns gibt es nur Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen für meine täglichen Wege mit dem Fahrrad

Damit wir die Antworten für verschiedene Personen- und Altersgruppen getrennt auswerten können, bitten wir Sie noch um die folgenden Angaben:

- | | | | | | |
|--|--|--------------------------------|------------------------------------|------------------------------|---|
| ● Alter | Geburtsjahr 19_____ | | | | |
| ● Geschlecht | <input type="radio"/> weiblich | <input type="radio"/> männlich | | | |
| ● Wie groß ist der Haushalt? | _____ Personen darunter _____ Kind(er) unter 14 Jahren | | | | |
| ● Haben Sie einen Pkw-Führerschein? | <input type="radio"/> Ja | <input type="radio"/> Nein | | | |
| ● Steht Ihnen ein Auto zur Verfügung? | <input type="radio"/> Ja | <input type="radio"/> Nein | | | |
| ● Haben Sie in der Regel eine Zeitkarte (Monats-, Umweltkarte oder ähnliches) für Bus und/oder Bahn? | <input type="radio"/> Ja | <input type="radio"/> Nein | | | |
| ● Wie oft fahren Sie mit dem Fahrrad? | <input type="radio"/> täglich | <input type="radio"/> häufig | <input type="radio"/> gelegentlich | <input type="radio"/> selten | |
| ● Mitglied beim | <input type="radio"/> ADFC | <input type="radio"/> BUND | <input type="radio"/> VCD | <input type="radio"/> ADAC | <input type="radio"/> sonstiger Automobilclub |

Senden Sie bitte den ausgefüllten Fragebogen in einem mit 0,55 € frankierten Briefumschlag bis spätestens Donnerstag, 30. Juni 2005 an:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
 Kreisverband Stuttgart e.V.
 - Stichwort „Fahrradklimatest“ -
 Postfach 15 02 51
 70075 Stuttgart

Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

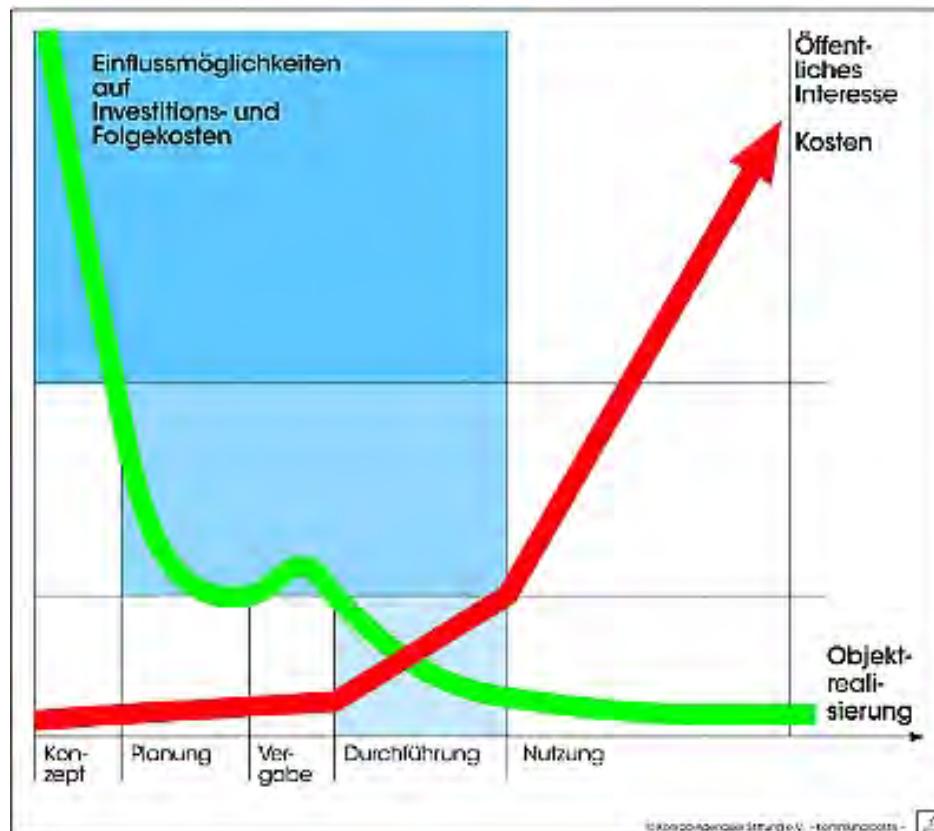
Anhang 2 Bewertung des Fahrradklimas in Dresden nach Mäge (2006)

Rubrik	Frage	Bewertung
Fahrrad- und Verkehrsklima	Radfahren macht mir Spaß	1,29
	In Dresden wird viel für das Radfahren geworben	3,26
	<i>Mittelwert</i>	2,28
Sicherheit beim Radfahren	Als Radfahrer fühlt man sich sicher	2,78
	Es gibt selten Unfälle oder Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern	2,62
	Fahrraddiebstahl kommt in Dresden selten vor	2,70
	<i>Mittelwert</i>	2,70
Komfort des Radfahrens	Radwege und Radfahrstreifen sind in Dresden angenehm breit	2,33
	Man findet überall an der Straße geeignete Abstellanlagen für Fahrräder	2,24
	Fahrräder kann man einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen	1,70
	<i>Mittelwert</i>	2,09
Stellenwert des Radverkehrs	In jüngster Zeit wurde bei uns besonders viel für den Radverkehr getan	2,34
	Radwege werden regelmäßig gereinigt	1,86
	Die Ampelschaltungen sind gut auf Radfahrer abgestimmt	2,14
	<i>Mittelwert</i>	2,11
Infrastruktur / Radverkehrsnetze	Das Stadtzentrum ist gut mit dem Fahrrad zu erreichen	1,56
	Radfahrer können sich an eigenen Wegweisern gut orientieren	2,66
	Auch für die täglichen Wege mit dem Rad gibt es angenehme Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen	2,30
	<i>Mittelwert</i>	2,17
<i>Mittelwert</i>		2,27

Quelle: Mäge 2006 S. 52

Anhang 3

Hinweise der Konrad-Adenauer-Stiftung zu Planungen



“Der Zeitpunkt, zu dem die *Beteiligten* am Planen und Bauen ihre Ziele und Vorstellungen einbringen sollten, ist je nach Stadium unterschiedlich. Für das Planungs- und Baugenehmigungsverfahren gilt, dass am Beginn die Beeinflussungs- und Steuermöglichkeiten am größten sind. Mit fortschreitender Objektrealisierung nehmen die Mitsprache- und Einflußmöglichkeiten schnell ab. Das **öffentliche Interesse** an Planungs- und Bauaufgaben verhält sich meist *entgegengesetzt* dazu: Der Planungsbeginn wird nur schwach wahrgenommen. Erst eine fortgeschrittene Planung bzw. Ausführung weckt zunehmend das öffentliche Interesse und wirkt u.U. über politische Einflußnahme kostentreibend.“

Quelle: eLearning Kommunalpolitik der Konrad-Adenauer-Stiftung (<http://www.kas.de/kommunal/e-learning/detail.php?graf=57>, 5.1.2012)
Hervorhebungen **Fett** und *kursiv* im Original; unterstrichen durch Auditoren

Anhang 4 Beschluss "Fahrradverkehrskonzept für Dresden"

Beschluss Nummer A0049-SR10-05 der Stadtratssitzung vom 17. März 2005

Der Stadtrat beschließt:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, ein Fahrradverkehrskonzept mit folgenden Teilen für die Landeshauptstadt Dresden zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen:

1. Konzept "Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden - Gebiet innerhalb des 26iger Ringes" (Mindestanforderungen bzw. -inhalte - siehe Anlage I des Antrages).
2. Gesamtkonzept Radverkehr für die Landeshauptstadt (Mindestanforderungen bzw. -inhalte siehe Anlage II des Antrages).
3. Einheitliche Standards zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit (Hinweise siehe Anlage III des Antrages).

Weiterhin wird der Oberbürgermeister beauftragt,

4. einen Verantwortlichen für Radverkehrsangelegenheiten zu benennen;
5. zum Stand der Umsetzung des Fahrradverkehrskonzepts im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau im Abstand von 6 - 9 Monaten zu berichten.

Anlage zu I. "Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden - Gebiet innerhalb des 26er Ringes"

Bearbeitungsgebiet: Gebiet innerhalb des 26er Ringes, inklusive aller Zufahrten an den begrenzenden Knoten

Definition von Zielen und Quellen des Radverkehrs im Bearbeitungsgebiet

Definition der Haupt- und Verbindungs Routen, aufbauend auf den Untersuchungen zum Hauptrad routennetz aus den Jahren 1997-1999

Darstellung des Ist-Zustandes, des Ziel-Zustandes und notwendiger Maßnahmen bei den Haupt- und Verbindungs Routen

Darstellung des Ist-Zustandes und notwendiger Maßnahmen im Nebennetz und der Erschließung wichtiger Ziele inklusive Kostenschätzung und Prioritätenreihung

Darstellung des Ist-Zustandes bei privaten und öffentlichen Abstellanlagen

Aufzeigen notwendiger Maßnahmen bei Abstellanlagen inklusive Kostenschätzung und Prioritätenreihung

Anlage zu II: Gesamtkonzept Radverkehr für die Landeshauptstadt

- Darstellung der straßenkonkreten Lage des bestehenden und geplanten Radverkehrsnetzes, also alle Hauptrouten des Radverkehrs sowie Verbindungs Routen als Zubringer und Ergänzungen (die Nutzung aller Straßen und Wege für den Radverkehr bleibt davon unberührt)
- Integration des Innenstadtkonzeptes (I.)

- Darstellung des Ist-Zustandes und des Handlungsbedarfes in diesem Netz (Herstellung oder Instandsetzung des Fahrweges, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Herstellung von Querungsbeziehungen und Durchlässen, Schließung von Netzlücken, Verbesserung der Knotenführung, Maßnahmen der Wegweisung, Abstellanlagen etc.)
- Darstellung des Finanzbedarfes für die einzelnen Maßnahmen
- Ableitung einer Prioritätenliste für die Maßnahmen sowie eines Vorschlags für einen Zeit- und Investitionsplan zu ihrer Umsetzung
- wirkungsvoller Vorschlag zur Qualitätssicherung der Maßnahmen und zu einheitlichen Standards im Gebiet der Landeshauptstadt
- maßnahmekonkretes Konzept zur besseren Verknüpfung des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Vorschläge für eine bessere Koordination der Aktivitäten der Verwaltung und ihrer Zusammenarbeit mit Dritten sowie des notwendigen Know-how-Transfers.

Anlage zu III: Konzept einheitliche Standards zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit

Neu- oder Umbauten städtischer Hauptverkehrsstraßen sind so zu planen,

1. dass von der Fahrbahn abmarkierte Radfahrstreifen gegenüber Bürgerteigrädern bevorzugt eingesetzt werden,
2. dass Radwege im Vorfeld von Kreuzungen in Radfahrstreifen übergehen,
3. dass benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege lediglich in Ausnahmefällen ausgewiesen werden, wenn Fußgänger sehr selten sind (anbaufreie Straßen),
4. dass Radverkehrsanlagen im Regelfall mit maschinengefertigtem Asphalt, mindestens jedoch mit einem Fahrbahnbelag in der gleichen Qualität der Kraftfahrbahnen zu versehen sind. Natursteingroßpflaster soll auf Verkehrsanlagen für Radfahrer nicht mehr verwendet werden.

Die Planungsstandards betreffend der Führung von Radfahrern an Knotenpunkten, Haltestellen, Grundstücksausfahrten, Radwegenden usw. sind dem aktuellen Wissensstand um die Sicherung von Radfahrern anzupassen und zu erweitern. Einheitliche Planungsstandards fördern die Verständlichkeit sowohl für Rad- als auch für Kraftfahrer und tragen somit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Dies hat in Abstimmung mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub Dresden zu erfolgen.

Alle laufenden Planungen sind auf diese Punkte hin zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten.

Anhang 5**ADFC – Ergänzung der Verbesserungsvorschläge im BYPAD-Fragebogen****Vorbemerkung:**

Anhand eines umfangreichen BYPAD-Fragebogens wurden zwischen den Teilnehmern aus Verwaltung, Stadtratsfraktionen und Verbänden der Status quo zu den verschiedenen Handlungsebenen (sog. Module) ermittelt. Grundsätzlich bemängelt der ADFC, dass die Fragen keine Schlüsse über die Häufigkeit bzw. Flächendeckung der abgefragten Sachverhalte zulassen. Daraus entstanden sehr kontroverse Auffassungen unter den teilnehmenden Institutionen. Das zu den einzelnen Fragen von den Teilnehmern bestimmte Antwortlevel - der gefundene Notenkonsens - ist methodisch nicht begründet und nachvollziehbar. Aus diesem Grunde lehnt der ADFC Vergleiche mit anderen BYPAD-Städten, die sich lediglich auf das Arbeitsergebnis in Form einer Endnote beziehen, ab.

Im BYPAD-Fragebogen können sowohl Kommentare als auch weitere Verbesserungsvorschläge vorgebracht werden. Die TU ermöglicht den teilnehmenden Institutionen Verbesserungsvorschläge in den Endbericht mit aufzunehmen. Der ADFC stellt im Folgenden seine wichtigsten Vorschläge zusammen:

Modul 1: Anforderungen der RadfahrerInnen

Frage 1: Wie ermittelt die Stadtverwaltung die wirklichen Bedürfnisse der Radfahrer?

Verbesserungsvorschläge:

- Befragung unterschiedlicher Zielgruppen (Pendler, Berufstätige, Männer/Frauen, Schüler) u.a. zur Routenwahl, Start-Ziel-Beziehung, Verkehrssicherheit, Schulwegsicherung (hierfür in allen Schulen befragen). Die Befragungen sollten sich regelmäßig wiederholen um Veränderungen zu erkennen (vgl. Kopenhagen).
- In Kommunalumfragen Aspekte des Radverkehrs integrieren
- Positive Beispiele der Netzwerkpartner aufgreifen, bewerten, auf örtliche Verhältnisse anpassen und umsetzen

Frage 2: Wie werden die Rad Fahrenden in die Radverkehrspolitik einbezogen?

Verbesserungsvorschläge:

- Intensivere Einbeziehung des ADFC bei der Erörterung der Planung relevanter Straßenverkehrs- und Radverkehrsanlagen in Form regelmäßiger stattfindender Gespräche, inklusive Dokumentation der Anregungen
- Schaffung der Voraussetzungen zur Abgabe einer Stellungnahme durch den ADFC zu radverkehrsrelevanten Planungsunterlagen
- Möglichkeit ADFC-Statement im Stadtrat abzugeben
- Ernsthafte Bürgerbeteiligung bei großen Planungen

Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung

Frage 3: Welchen Stellenwert hat der Radverkehr im Rahmen der städtischen Verkehrspolitik?

Verbesserungsvorschläge:

- Sicherstellung, dass Radverkehr gleichberechtigt und gleichwertig angesehen wird bei Bauleitplanung, Nahverkehrsplan, Verkehrsentwicklungsplan, Neu- Um- und Ausbau von Verkehrsanlagen
- Werbefaktor „Rad“ bei Eventplanung berücksichtigen
- Radverkehrskonzept und radtouristisches Konzept erstellen

Frage 4: Welche Lenkungsgremien/Arbeitsgruppen gibt es?

Verbesserungsvorschläge:

- Mindestens jährlich tagende Grundsatzgruppe der relevanten Ämter/Abteilungen und ADFC zur grundsätzlichen Klärung immer wieder auftretender Problemstellungen/Entwurfsfragen (z.B. zur Qualität der von der Stadt eingesetzten Fahrradständer, zu Standards der Wegweisung etc.)
- Regelmäßig tagende Arbeitsgruppe in der Verwaltung auf Arbeitsebene zur Radpolitik/Koordinierung
- Regelmäßig tagende Arbeitsgruppe in der Verwaltung abteilungsübergreifend zur Radpolitik/Koordinierung
- Regelmäßige Zusammenarbeit mit Landesbehörden, Städten und Gemeinden zur Radpolitik/Koordinierung

Frage 5: Wie wird die Radverkehrspolitik an Entscheidungsträger kommuniziert?

Frage richtet sich im Wesentlichen an die Stadtverwaltung

Frage 6: Wie sind Koordination und Kommunikation zwischen den Städten und Gemeinden der städtischen Agglomeration organisiert?

Frage richtet sich im Wesentlichen an die Stadtverwaltung

Modul 3. Strategien und Konzepte

Frage 7: Was beinhaltet die städtische Radverkehrspolitik

Verbesserungsvorschläge:

- Ergangene Stadtratsbeschlüsse sind in Gänze und 1:1 umzusetzen, z.B. Beispiel der Stadtratsbeschluss vom 17. März 2005 mit dem Auftrag ein Fahrradverkehrskonzept mit folgenden Teilen zu erarbeiten:
 1. Konzept fahrradfreundliche Innenstadt Dresden – Gebiet innerhalb des 26er Ringes, nach Anlage 1 des Beschlusses
 2. Gesamtkonzept Radverkehr für die Landeshauptstadt nach Anlage 2 des Beschlusses

3. Einheitliche Standards zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit nach Anlage 3 des Beschlusses
4. Benennung eines Verantwortlichen für Radverkehrsangelegenheiten
5. Berichterstattung zur Umsetzung im Abstand von 6-9 Monaten
 - o Berücksichtigung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, bei Planung und Betrieb von Radverkehrsanlagen.
 - o Entwicklung von Strategien, quantifizierbaren Leitzielen für Radverkehr im Kontext von Maßnahmen zur Luftreinhaltung, Nachhaltigkeit, Rohstoffknappheit.

Frage 8: Wie wird die Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie/im Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen sichergestellt?

Verbesserungsvorschläge siehe Frage 7, jährlicher Bericht der Radverkehrsbeauftragten an Stadtrat und Öffentlichkeit zu Erreichtem, Problemen und Vorschlägen für die Weiterentwicklung der Radverkehrspolitik

Modul 4: Finanzen und Personal

Frage 9: Wie wird die Finanzierung der Radverkehrspolitik sichergestellt

Verbesserungsvorschläge:

- o Stellplatzablöse (§ 49 Sächsische Bauordnung) ist proportional an die Verkehrsmittel zur Finanzierung von Vorhaben aufzuteilen
- o Einplanung von mindestens 10 Euro/EW/Jahr für eindeutig dem Radverkehr zuzuordnende Maßnahmen

Frage 10: Durch wen wird die Radverkehrspolitik vorbereitet und umgesetzt

Verbesserungsvorschläge:

- o Benennung einer/eines Radverkehrsbeauftragten bzw. Verantwortlichen für Radverkehrsangelegenheiten.
Fahrradbeauftragte mit klarem politischem Handlungsauftrag, abteilungsübergreifend arbeitend, Vollzeitstelle, Vertretungsregelung

Frage 11: Was wird für die fachspezifische Fortbildung der Verwaltungsfachleute getan, die mit Radverkehrsangelegenheiten befasst sind?

Verbesserungsvorschläge:

- o Verstärkte Teilnahme der Verwaltungsfachleute (SPA, STA, Öffentlichkeitsarbeit) bei einschlägigen Fachtagungen oder nationalen Kongressen, in denen neue Richtlinien (z.B. ERA 2010) oder nationale Verkehrsstrategien vorgestellt werden.

Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit

Frage 12: Wie ausgedehnt und von welcher Qualität ist das bestehende Radverkehrsnetz

Verbesserungsvorschläge:

- Straßenkonkrete öffentliche Darstellung des bestehenden und geplanten Radverkehrsnetzes, Planungsmethodik nach RIN
- Schließen bestehender Lücken im Radverkehrsnetz
- Abbau von überflüssigen Barrieren wie Umlaufschranken und Drängelgitter
- Einfärbung von Radwegen, die besondere Aufmerksamkeit bedürfen
- Ziel: Stadt der kurzen Fahrradwege
- Auswertung der im Rahmen des Wettbewerbes „Stadtradeln“ von den Bürgern ausgefüllten Mängelbögen und Abschaffung der aufgelisteten Mängel

Frage 13: In welchem Umfang sind Kreuzungsbereiche mit Autoverkehr radverkehrsgerecht gestaltet worden und physische Barrieren für den Radverkehr beseitigt worden?

Verbesserungsvorschläge:

- Das Abbiegen an Kreuzungen soll durch den Ausbau von Radfahrstreifen und Fahrradampeln erleichtert und sicherer werden.
- Überprüfung aller Knoten von Hauptverkehrsstraßen hinsichtlich Abbiegeverbote bzw. -erschwernissen für den Radverkehr, weitgehende Aufhebung/Beseitigung (unabhängig von Autoverkehr)
- Kritische Überprüfung der Grünpfeilregelungen

Frage 14: Wie ist die Unterhaltung bestehender Radverkehrsinfrastruktur organisiert?

Verbesserungsvorschläge:

- Ausweisung von beschilderten Umleitungen für den Radverkehr als fester Bestandteil von Bauplanungen (Beispiele: Bautznerstr. Elberadweg-Waldschlösschenbrücke, Pillnitzer Landstraße)

Frage 15: Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Rad Fahrenden getan?

Verbesserungsvorschläge:

- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Radfahrstreifen abmarkieren
- Schaffung weitere 30-km Zonen
- Beseitigung von Sichthindernissen an Kreuzungen
- Erhöhung der Anzahl Fahrradbügel im öffentlichen Raum (Rundrohr)
- „Licht an“- Kampagne in Zusammenarbeit mit der Polizei
- „Aktion sicherer Schulradweg“ - Anregung von Schulprojektwochen

Frage 16: Was wird zur Optimierung der Kombination von öffentlichem Verkehr und Radverkehr getan?

Verbesserungsvorschläge:

- Kostenlose Fahrradmitnahme in Zügen und Straßenbahnen bei VVO und ZVON, Beseitigung der Tarifbarrieren zwischen den Verbünden (DB-Tarifgrenzenregelung)
- Bessere Verknüpfung des Nahverkehrsplanes mit dem Radverkehr
- Bedarfsermittlung von Fahrradabstellanlagen (einstöckig, doppelstöckig) an Bahnhöfen und wichtigen, frequentierten Haltestellen.
- Einrichtung von Fahrradstationen an den Fernbahnhöfen

Frage 17: Was wird zur Verbesserung des Fahrradparkens und gegen Fahrraddiebstahl getan?

Verbesserungsvorschläge:

- Bei Neuerrichtung Rundrohrbügel statt Flachstahlbügel
- Pilotprojekt „Fahrradboxen“ z.B. am Neustädter Bahnhof

Modul 6: Information und Erziehung

Frage 18: Wie werden Bürgerinnen und Bürger über die Radverkehrspolitik informiert?

Verbesserungsvorschläge:

- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit in einschlägigen Medien
- Website unter DD
- Fahrradseite im Amtsblatt (u.a. Bekanntmachung von Maßnahmen)

Frage 19: Was wird in den Bereichen Erziehung und Radfahrtraining getan?

Frage 20: Was wird zur Verbesserung der Orientierung der Radfahrenden getan?

Verbesserungsvorschläge:

- Regelmäßige Aktualisierung des Radfahrstadtplanes (Projekt der Stadt mit dem ADFC)
- Erarbeitung eines Wegweisungsnetzes auf der Basis des Radverkehrsnetzes inklusive Zielortefestlegung, Komplettierung des stadtweiten Wegweisungssystems durch Schließung von Lücken (Beispiel Elberadweg: Albertbrücke, Neustädter Seite, keine durchgängig Beschilderung); Umrüstung auf den auch durch Sachsen eingeführten FGSV-Standard

Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften

Frage 21: Was wird getan, um die Fahrradnutzung durch Bewusstseinsförderung zu steigern?

Verbesserungsvorschläge:

- Initierung und stärkere Unterstützung von Events und Wettbewerben (Fahrradfest, Familientouren, Auszeichnung radfahrfreundlichster Betrieb)
- Ausbau des Internetangebotes für Radtouristen (Kombination von Routen, Sehenswürdigkeiten, Radservice, Übernachtungsangebote für Radler, Anknüpfung an Umlandrouten)

Frage 22: Was wird zur Förderung des Rad Fahrens zur Arbeit getan?

Verbesserungsvorschläge:

- Erstellung von Mobilitätsplänen in Zusammenarbeit mit größeren Firmen, Banken, Verwaltungen
- Aufnahme der Fahrradstadtplans in das Begrüßungspaket für Studenten
- Vorbildhafte Aktionen der Stadtverwaltung als großer Arbeitgeber

Frage 23: Was wird zur Förderung des Rad Fahrens zur Schule getan?

Verbesserungsvorschläge:

- Radschulwegpläne erarbeiten und aktualisieren

Frage 24: Was wird getan um Rad fahren zum Einkauf zu fördern?

Verbesserungsvorschläge:

- Überprüfung der Umsetzung der Sächsischen Bauordnung (§49): Schaffung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bei Wohngebäuden sowie für Sonderbauten, Nachrüstung bei engem Bestand im öffentlichen Straßenraum
- Überprüfung aller Supermärkte bezüglich fahrradfreundlicher Innenerschließung (z.B. kindersichere Überquerung Parkplatz)

Frage 25: Welche Initiativen werden ergriffen, um lebenslanges Radfahren zu fördern?

Frage 26: Wie werden die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens für die Radverkehrspolitik nutzbar gemacht?

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen

Frage 27: Was wird zur Eingrenzung/Reduzierung der Autonutzung getan?

Verbesserungsvorschläge:

- Keine Errichtung von Autoparkplätzen am Elbufer (Schillergarten, Körnergarten) stattdessen Erweiterung des Fahrradabstellanlagen
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung
- Umwandlung von Parkplätzen (auch in Parkhäusern) in Fahrradabstellanlagen

Frage 28. Inwieweit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklung die Radverkehrspolitik

Verbesserungsvorschläge:

- Schaffung von Anreizen zum Umstieg vom Auto aufs Rad durch kürzere Wegstrecken
- Verzicht auf Globus-Projekt am Güterbahnhof zugunsten der Nahversorgung in der Neustadt

Modul 9: Evaluation & Wirksamkeit

Frage 29: Wie werden die Daten zur Fahrradnutzung erhoben?

Verbesserungsvorschläge:

- Ausbau der Dauerzählstellen an frequentierten Wegen und Plätzen
- Visualisierung der Zählung an frequentierten Stellen („Fahrradbarometer“)

Frage 30. Wie erhebt bzw. nutzt die Gemeinde Daten zur Sicherheit des Radverkehrs?

Verbesserungsvorschläge:

- Systematische Aufarbeitung von Unfallschwerpunkten und Unfallursachen anhand polizeilicher Unfalldaten und Untersuchung der Möglichkeiten die Unfallschwerpunkte zu entschärfen, öffentliche Bekanntmachung.

Anhang 6 **VCD - Ergänzung der Verbesserungsvorschläge im BYPAD-Fragebogen**

Modul 1

Frage 1:

- Einrichten einer Internetseite, wo Radfahrer Wünsche, Mängel und Verbesserungsvorschläge mitteilen können und eine 14-tägige Antwortfrist

Frage 2:

- Internetseite: Radfahren in Dresden u.a. mit Baustelleninfo's ,Touristiktip's u.a.
- AG RAD - regelmäßige Treffen mit allen am Radverkehr interessierten Gruppen

Modul 2

Frage 3:

- Autoverkehr in der Planung nicht mehr bevorzugen, Planung Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer
- Radverkehrsgeauftragte einsetzen mit Kompetenzen

Modul 3

Frage 7:

- Radverkehrskonzept für ganze Stadt schnellstens entwickeln
- Radverkehr bei Planung und Bauausführung stärker berücksichtigen-auch wenn Kompromisse notwendig sind
- alle Radverkehrsanlagen auf aktuelle Gesetzeslage und Empfehlungen überprüfen

Frage 8:

- Stadtratsbeschlüsse zum Radverkehr endlich umsetzen mit Berichtsdatum
- Planungen mehr aus Sicht Fuß- und Radverkehr
- innerhalb bestimmter Zeit genaues Ziel setzen (Modalsplitanteil)

Modul 4

Frage 9:

- Festlegung der Budgethöhe nach dem Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr

Frage 10:

- bessere Vernetzung der Abteilungen der Stadtverwaltung in Sachen Radverkehr

Frage 11:

- bessere Schulung der an der Planung beteiligten Personen
- Überprüfung des Gestaltungshandbuches-Einarbeitung fortschrittlicher Gestaltungsvarianten
- Erfahrungsaustausch regelmäßig mit anderen Kommunen

Modul5

Frage 12:

- beschleunigte Oberflächenverbesserung im Nebenstraßennetz

Frage 13:

- gibt nur wenige radfreundliche Kreuzungen
- Aufstellbereiche für Radfahrer schaffen
- bei Umbauten von Kreuzungen Radverkehr immer berücksichtigen

Frage 15:

- keine Selektierung der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr
- Fortsetzung der Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Anerkennung der meisten Benutzungspflichtigen Gehwege und gemeinsame Rad-/Gehwege

Frage 16:

- generelle einheitliche Regelungen zum kostenlosen Mitnehmen von Rädern

Frage 17:

- Kodierung bei Neukauf im Radladen

Modul6

Frage 18:

- bessere Information und Mitnahme der Einwohner und der Einpendler in der Radpolitik

Frage 19:

- Initiierung von Radfahrkursen für Erwachsene und in mehreren Schuljahren

Frage 20:

- Erkennbarkeit von Schildern verbessern
- bessere Touristische Ausschilderung
- wichtige Radrouten ausschildern

Modul7

Frage 21:

- Durchführung und Beteiligung an entsprechenden Kampagnen(z.Bsp. Autofreier Tag)
- stärkere Vorbildwirkung von Persönlichkeiten in Politik und Verwaltung

Frage 22:

- Ablösung von Stellplätzen für PKW durch Fahrradabstellplätze
- ausreichende und sichere Abstellanlagen (auch Fahrradparkhäuser)
-siehe in NRW(Bsp.)
- Winterdienst auf Radwegen
- Sensibilisierung von Arbeitgebern für den Radverkehr

Frage 23:

- bessere und sichere Abstellanlagen an Schulen

- Vorbildwirkung der Lehrer stärken
- an jeder Schule Schulwegadpläne

Frage 24:

- bessere Abstellanlagen an Einkaufszentren
- kürzere Wege und bessere Zuwegung
- Bringservice für grössere Güter

Frage 25:

- Kampagnen zur Gesundheitsförderung des Radfahrens
- gefühlte Sicherheit durch sichere Radverkehrsanlagen sowie geren Führung
- mehr Kontrolle des KFZ-Verkehrs auf Regelkonformes Verhalten

Frage 26:

- Kampagnen ,welche die Effekte des Radfahren vermitteln (auch in Arztpraxen)
- Vermittlung eines besseren Lebensgefühls durch Radfahren

Modul8

Frage 27:

- Attraktivität des Radverkehrs steigern
- flächendeckende Tempo 30 -Zonen (auch überwachen)

Frage 28:

- keine isolierte Betrachtung einzelner Verkehrarten bei Planung und Bauausführung
- Schaffung von schnellen Radrouten

Modul 9

Frage 30:

- Verstetigung sporadischer Maßnahme.

Anhang 7**Handlungserfordernisse aus der Sicht der Auditoren
(präsentiert auf dem 2. BYPAD-Treffen am 2.2.2012)**

- Formulierung konkreter Ziele und einer Strategie zur integrierten Förderung des Radverkehrs
- Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept (Sofortmaßnahmen, mittel- und langfristige Maßnahmen)
- Mittelbereitstellung, Ausschöpfung der Fördermöglichkeiten des Landes
- Einrichtung einer AG Radverkehr
- Sofortprogramm Fahrradverkehrssicherheit prioritär umsetzen
- Radverkehrsanlagen schrittweise dem Stand der Anforderungen von StVO und technischen Regelwerken anpassen
- Ausschöpfen von Handlungsmöglichkeiten in engen Vorbehaltstraßen durch den Einsatz von Schutzstreifen
- Klares Netz von Vorbehaltstraßen mit Radverkehrsanlage und konsequent nachgeordneten Tempo-30-Zonen ohne besondere Radverkehrsanlagen als flächendeckendes Grundnetz
- Einrichtung eines Velo-Routen-Netzes vornehmlich in Tempo-30-Zonen mit Einrichtung auch von Fahrradstraßen
- Wegweisung
- Schüler als Zielgruppe
- Aktionen unter ADFC-Beteiligung gegen regelwidriges Radfahren zur Konfliktreduktion in Fußgängerzonen
- Öffentliche Fahrräder als Mobilitätsangebot für Touristen und die Tagesstadtbevölkerung möglichst als Teil des ÖPNV aufbauen
- Unterhaltung von Straßen- und Radverkehrsanlagen
- Verbesserung von Fahrraddienstleistungen und Serviceangeboten (u.a. Fahrradstation(en), Lösungen für Einkaufende und Touristen mit Fahrrad)
- Jährliche Fahrradberichte
- Internetpräsenz der Stadt verbessern (Kontakt Radverkehrsverantwortliche, Information für Alltagsradfahrer)
- Konferenzen, Exkursionen für Politiker und Verwaltungsmitarbeiter

Anhang 8**Beim zweiten Treffen benannte Handlungsfelder und von den Teilnehmern vergebene Punktzahlen**

Jeder Teilnehmer konnte 5 Karten mit aus seiner Sicht wichtigen Handlungsfeldern beschriften (von konzeptionell bis zum Detail). Jeder Teilnehmer konnte an allen Karten anschließend 5 Punkte dafür vergeben, was aus seiner Sicht die wichtigsten Handlungserfordernisse sind.

Die zusammenfassenden Begriffe stammen vom Auditor, der sie in der Sitzung benannt hat (abhängig von den erhaltenen Karten und in Anlehnung an die BYPAD-Module).

24 Punkte für (Strategien & Konzepte)

- Radverkehrskonzept (9 Punkte)
- Zusammenführung von Bildungspaket und standortbezogenem Radverkehrskonzept (5 Punkte)
- Radverkehrskonzept Gesamtstadt → Radrouten (1 Punkt)
- Umsetzung Radverkehrskonzept gemäß der formulierten Prioritäten inkl. finanzieller Untersetzung im städtischen Haushalt (1 Punkt)
- Radverkehrskonzept, Stadtratsbeschluss durchsetzen
- Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept
- Kontinuierliche Weiterentwicklung eines stadtweiten Radverkehrs-konzeptes
- Radverkehrsplan nach neuestem Stand der Technik und gleichbe-rechtigt gegenüber Straßen-MIV-Planung
- Öffentlichkeitsbeteiligung; frühzeitige Information (3 Punkte)
- ERA 2010 bei Planung verbindlich als Stand der Technik ansehen (2 Punkte)
- Konsequente Umsetzung bestehender Beschlüsse (1 Punkt)
- Frühzeitige Bürgerbeteiligung bei Planungen (1 Punkt)
- Zielgerichtete Mängelanalyse (1 Punkt)
- Grüne Welle: Radverkehr berücksichtigen
- Konzept: Kulturlandschaftsraum Elbe und Radverkehr
- Synergien zwischen Beteiligten der Radverkehrsförderung besser nutzen

14 Punkte für (Information & Erziehung)

- Radverkehrserziehung an Schulen (6 Punkte)
- Grundschulradausbildung (4 Punkte)
- Schüler Erziehung 10-15 Jahre: Aufklärung Schulen (1 Punkt)
- Öffentlichkeitsarbeit mit Vereinen, Polizeibehörde (1 Punkt)
- Internetseite Radfahren in Dresden (1 Punkt)
- Neue Webseite Dresden.de → Internetauftritt
- Öffentlichkeitsarbeit „Stadtradeln“ direkte Bürgerbeteiligung, klare Kommunikation von (Miss-/)Erfolgen (1 Punkt)
- Verbesserung der Informationspolitik über städtische Vorhaben

- Fahrradbarometer zur Visualisierung der Radlerzählung
- Aufklärung über sicherheitsrelevante Themen aller Verkehrsteilnehmer

13 Punkte für (Finanzen & Personal)

- Sicherstellung der Finanzierung von Öffentlichkeitsarbeit und Radverkehr aus städtischen Finanztöpfen (5 Punkte)
- Finanzbudget für Radverkehr auf OB-Ebene (1 Punkt)
- Radverkehrsbeauftragte(r) (4 Punkte)
- Radverkehrsbeauftragte analog anderer Beauftragter (1 Punkt)
- Berücksichtigung von Öffentlichkeitsarbeit (Finanzmittel/Kooperationen) (1 Punkt)
- Finanzen ausreichend am Anteil Modal Split (1 Punkt)
- 10 €/Einwohner und Jahr für Radverkehrsmaßnahmen

9 Punkte für (Ziele, Politik & Koordinierung)

- Festlegung von Modal Split-Zielen (4 Punkte)
- Entpolitisierung des Radverkehrs (3 Punkte)
- Gemeinsame AG Radverkehr (1 Punkt)
- Aufnahme des Schutzbutes „Mensch“ bei der Abwägung von Umweltbelangen (UVP) (1 Punkt)
- Neufassung der StVO wegen Nichtigkeit
- Anpassung RSA (Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen)

9 Punkte für (Sicherheit)

- Stärkere Kontrollen von (Rad)verkehrssündern (4 Punkte)
- Gemeinsame Kontrollen (1 Punkt)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit (viele kleine + große Maßnahmen) (2 Punkte)
- Sofortprogramm Verkehrssicherheit (kleine, schnell umsetzbare Maßnahmen)
- Priorisierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (1 Punkt)
- Gemeinsame Aktionen von ADFC und Polizei zur Erhöhung von Radverkehrssicherheit + Radverkehrserziehung (1 Punkt)
- Durchgehende Anwendung von ERA und VwV-StVO

8 Punkte für (Fahrrad + ÖV [Bike+Ride])

- Bike+Ride-Konzept (3 Punkte)
- Radabstellanlagen an Bahnhöfen B+R(2 Punkte)
- Überdachte Abstellanlagen (2 Punkte)
- Fahrradstationen Bahnhof Neustadt und Hauptbahnhof
- Kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV (in VVO und ZVON) (2 Punkte)

5 Punkte für (Infrastruktur)

- „Schwellenarme“ Radwege; abgesenkte Bordsteine (3 Punkte)

- Konsequente Sicherstellung von hohem Fahrkomfort für Radfahrer (Bordsteine im Bereich von Radwegen)
- Räumliche Trennung Rad und Fußverkehr (1 Punkt)
- Straßenerneuerung im Umfang deutlich erhöhen, um Basis-Rad-Netz zu verbessern (1 Punkt)
- Radrouten ins Umland, Verbesserung Zusammenarbeit mit Landkreisen
- Kein Rückbau von Radwegen (Kesselsdorfer Straße)
- Hochgeschwindigkeitsnetz für Radfahrer Nord-Süd und Ost-West
- Lückenloses Angebot an Radverkehrsanlagen auf Hauptrouten
- Fahrradschnellwege

2 Punkte für (Evaluation & Wirksamkeit, Daten)

- Bessere Erfassung des Radverkehrs (2 Punkte)
- Fortführung des SrV als hochwertige Planungsgrundlage

0 Punkte für (Ergänzende Maßnahmen, Details)

- Ladestationen E-Bikes
- Rechtliche Klärung Schrotträder

Anhang 9**Feedback der Teilnehmer nach den zweiten Treffen**

- 1. Treffen: Problematisch war in der 1. Sitzung, dass sehr lang über die Methodik diskutiert wird
- Fragebogen: Manche Module überschneiden sich sehr stark
- 2 Treffen sind zu wenig!
- Es wurden neue Kontakte ermöglicht und geknüpft → Austausch neuer Sichtweisen
- Der zeitliche Umfang lässt eine tiefgehende Diskussion kaum zu → viele Themen bleiben im Audit unangesprochen
- BYPAD-Fragebogen:
 - Bewertung in Zwischenbericht weicht stark von der individuellen Beantwortung ab (Note ADFC 1,3; Note Zwischenbericht 2,3)
 - Bewertung aus der Sicht der Nutzer (Radfahrer) fehlt
- Handlungsfelder: Diskussion teilweise nicht zielführend
- Präsentation zu Stärken und Schwächen – Inhalt teilweise nicht konsensfähig
- Starre Haltung unterschiedlicher Gruppen wurde aufgeweicht
- Keine Voreinstimmung auf Projekt
- Reflektion der eigenen subjektiven Ansichten in der Diskussion. Weiterentwicklung
- Deutlichere Erläuterung zum Zweck und Inhalt der Veranstaltung sowie Ablauf
- Kritik am Fragebogen:
 - abgefragte Sachverhalte gehen nicht ein auf Häufigkeit oder Quantität/Flächendeckung
 - Fragen die nur von Stadtverwaltung beantwortet werden können, sollten aus den Modulen gelöst und getrennt abgefragt werden
 - Reduktion des Ergebnisses auf Notenlevel
- Unklar ist wie es weitergeht nach Abschluss des BYPAD (Stichwort: Nachhaltigkeit) Was macht die Stadt daraus?
- BYPAD zeigt Stadtverwaltung die bislang noch von ihr vernachlässigten Handlungsfelder im Radverkehr auf
- Breites Teilnehmerspektrum mit kontroversen Diskussionen
- Visualisierung der Maßnahmen über Pinnwand war positiv
- 2. Treffen war atmosphärisch wesentlich besser:
 - klarere Definition im Vorfeld, was beim Treffen erzielt und durchgeführt werden soll
- Erwartung eher nicht erfüllt, da zu unkonkret
- Zweite Sitzung war ganz gut und durchaus konstruktiv/produktiv → insbesondere zunächst Themen formulieren und anschließend Schwerpunkte festlegen zu lassen
- Gesamtverfahren recht verworren/ Zielstellung kaum erkennbar
- Anfangsfragen waren zu vorgeprägt
- 1. Treffen war teilweise chaotisch
- Schwerer Einstieg → Prozess wurde erst am Ende durchschaut
- 3 Sitzungen vorteilhaft
- Kontrolle der vorgeschlagenen Maßnahmen angedacht? → Umsetzungskontrolle?
- Verwaltungsstrukturen stärker einbeziehen
- Bewertung mit + auf Skala: [++, +, 0, -, -]
- 1. Treffen: Extrem zäh, teils fehlende Sensibilisierung, stark bauch- und argumentationsstil-beeinflussender Meinungsbildungsprozess → Delphi-Verfahren wenig glücklich abgepackt
- 2. Treffen: weitaus entspannter, klarere Zielorientierung, stringenter im Aufbau des Diskurses, sehr konstruktiv

- Zwischenbericht sehr fleißig bearbeitet → gute Grundlage für zweites Treffen
- sofern Aspekte und angesprochene Gedanken sich wiederfinden in der Endbeurteilung: okay
- Wunsch: Nicht ganz so „verkrampt“ Moderation, Anglizismen ins Deutsche übersetzen