

Vorlage

Drucksachen-Nr.:	DR/BV/339/2011/VI-66
Einreicher:	Tiefbauamt

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	19.09.2011				
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt	öffentlich	06.10.2011				
Stadtrat	öffentlich	26.10.2011				

Titel:

Radverkehrskonzept für die Stadt Dessau-Roßlau
Festlegungen zur Bearbeitung des Konzeptes

Beschlussvorschlag:

1. Die Stadt Dessau-Roßlau erarbeitet ein Radverkehrskonzept in zwei Bearbeitungsstufen. Die Aufgabenstellung wird bestätigt.
2. Die erste Stufe beinhaltet die Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse. Die Erarbeitung erfolgt innerhalb der Stadtverwaltung.
3. Die Konzeptentwicklung erfolgt in der zweiten Bearbeitungsstufe. Zur Bearbeitung ist externer Sachverstand einzubeziehen.
4. Stufe 1 und 2 werden mit aktiver Bürgerbeteiligung erarbeitet (eine öffentliche Veranstaltung je Stufe)

Gesetzliche Grundlagen:	Hauptsatzung der Stadt Dessau-Roßlau
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	Beschluss zum Radverkehrskonzept der Stadt Dessau-Roßlau (DR/BV/319/2011/BL/Gr) im Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt am 01.09.2011 und im Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Tourismus am 01.09.2011
Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen:	-
Hinweise zur Veröffentlichung:	-

Finanzbedarf/Finanzierung:

1. Bearbeitungsstufe: Kein zusätzlicher Finanzbedarf
2. Bearbeitungsstufe: Konkretisierung des Finanzbedarfes erfolgt in Auswertung der Zwischenergebnisse der 1. Bearbeitungsstufe in Vorbereitung auf die Anmeldung für den Haushalt 2013

Zusammenfassung/ Fazit:

Begründung: siehe Anlage 1

Für den Einreicher:

Beigeordneter

beschlossen im Stadtrat am:

Dr. Exner
Vorsitzender des Stadtrates

Hoffmann
1. Stellvertreter

Storz
2. Stellvertreter

Begründung:Ausgangssituation

Die Stadt Dessau genießt nach wie vor den Ruf der „Fahrradstadt“. Die topographischen Bedingungen und die verfügbare Infrastruktur hatten diese Entwicklung begünstigt. Die Stadt Dessau-Roßlau verfügt auch gegenwärtig über eine überdurchschnittlich hohe Radverkehrsmobilität. Etwa $\frac{1}{4}$ aller Ortsveränderungen wurden in Auswertung des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) im Jahr 2008 innerhalb der Stadt mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Diese hohe Akzeptanz des Verkehrsmittels Fahrrad bei der alltäglichen und touristischen Nutzung wurde durch die Stadt Dessau-Roßlau sowie die ehemaligen Städte Dessau und Roßlau aktiv unterstützt, in dem auf der Grundlage von Konzepten umfangreiche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs realisiert wurden.

Die bisherigen Radverkehrskonzepte waren Bestandteil der Verkehrsentwicklungspläne der Stadt Dessau (1999) und der Stadt Roßlau (2005) und damit Beschlusslagen der jeweiligen Stadträte. Hier wurden grundsätzliche Festlegungen zur zukünftigen Entwicklung des Radverkehrs als Bestandteil eines integrierten Verkehrskonzeptes und im Sinne der Radverkehrsförderung getroffen. An der Aufstellung des Landesradverkehrsplanes 2010 hat die Stadtverwaltung ebenfalls aktiv mitgewirkt.

Die Umsetzung der vorwiegend infrastrukturellen Maßnahmen war Gegenstand des Verwaltungshandels in enger Abstimmung mit der Kommunalpolitik. Die Realisierung eigenständiger oder in Straßenbauvorhaben integrierter Radverkehrsanlagen war abhängig von der Inanspruchnahme von Förderprogrammen, der Aufnahme in die jeweiligen Haushaltspläne und der Bestätigung von Maßnahmebeschlüssen. Auf diese Weise wurden seit 1990 ca. 89 km Radwege neugebaut und ca. 53 km Radwege grundhaft instandgesetzt. Eine erhebliche Zustandsverbesserung konnte auch bei den touristischen Wegen erreicht werden. Seit 2002 wurden ca. 60 km im Rahmen der Hochwasserschadensbeseitigung erneuert bzw. als multifunktionale Wege neu gebaut.

Eine Grundlage für das Radverkehrskonzept bildet auch das am 02. Februar 2011 vom Stadtrat beschlossene Leitbild der Stadt Dessau Roßlau, welches im Handlungsfeld Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, die für den Radverkehr nachfolgend aufgezeigten, relevanten Ziele benennt.

1. Das breit gefächerte Tourismusangebot der Stadt wird bedarfsgerecht erhalten und entwickelt. Besonderheiten in und um Dessau-Roßlau werden gezielt und intensiv vermarktet. Dazu kooperieren Kultur- und Tourismuseinrichtungen, die Wirtschaft und die Stadtverwaltung auch mit benachbarten Gemeinden.
2. Als Knotenpunkt internationaler Radwanderwege wird in Dessau-Roßlau die radtouristische Infrastruktur weiter ausgebaut. Die Stadt vermarktet sich im Marktsegment Aktivtourismus als „Radwegekreuz Dessau-Roßlau“.

Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes

Nach bereits mehr als vier Jahren der Fusion der Städte Dessau und Roßlau zur Doppelstadt sind die geltenden Beschlusslagen zum Radverkehr zu überprüfen und zu einem einheitlichen Radverkehrskonzept weiterzuentwickeln. Die inzwischen veränderten rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen sind dabei zu berücksichtigen.

Geänderte Rahmenbedingungen:

- Fusion der Städte Dessau und Roßlau,
- veränderte Stadtstrukturen, insbesondere Auswirkungen des Stadtumbaus,
- demographischer Wandel der Bevölkerung,
- veränderte straßenverkehrsrechtliche Vorschriften (46. Verordnung),
- aktuelle Planungsstandards (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010) und
- aktuelle Standards für den Fahrradtourismus (Landesradverkehrsplan 2010)

Mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wird das Ziel verfolgt, den Radverkehr als umweltgerechten und stadtverträglichen Verkehrsträger zu stärken und die Bedingungen zur Fahrradnutzung schrittweise zu verbessern. Folgende verkehrspolitische Zielstellungen sollten dem Planungsprozess vorangestellt werden:

Allgemeine Ziele:

- Stärkung des Fahrradtourismus in der Stadt Dessau-Roßlau bezüglich Infrastruktur und Vermarktung (Leitbild der Stadt Dessau-Roßlau, Handlungsfeld Wirtschaft, Tourismus, Bildung und Wissenschaft),
- Radverkehr ist ein integrierter Bestandteil der Stadtentwicklungs- und Verkehrsentwicklungsplanung,
- Entwicklung der Stadt Dessau-Roßlau zu einer fahrradfreundlichen Stadt (ausgehend von der Fahrradstadt Dessau),
- Förderung des Radverkehrs in Anpassung an den städtebaulichen und demographischen Wandel,
- Verbesserung des Radverkehrsklimas unter Einbeziehung aller Bevölkerungsgruppen,

Konkrete Ziele:

- Stabilisierung des hohen Radverkehrsanteils bei einem Viertel aller Wege im Binnenverkehr,
- Schaffung eines nutzerfreundlichen und verkehrssicheren Radverkehrsnetzes durch Überprüfung der Erschließungsfunktion, Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht und eine Zustandsanalyse der Radverkehrsanlagen,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Anzahl der Unfälle mit Fahrradbeteiligung,
- Ausbau praktikabler und diebstahlsicherer Abstellanlagen,
- Förderung der Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV,
- Prüfung der Wegweisung von Fahrradrouten für den Alltagsradverkehr,
- Prüfung der touristischen Radrouten hinsichtlich des Zustandes und des Routenverlaufes,
- Erarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes zur Förderung des Radverkehrs mit Prioritätensetzungen,
- Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradnutzung

Zweistufige Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes

Die Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes soll in zwei Stufen erfolgen. Die erste Stufe ist durch die Analysetätigkeit gekennzeichnet, die zweite Stufe durch die daraus resultierenden konzeptionellen Festlegungen.

1. Bearbeitungsstufe:

- Aufgabenstellungen:
- Überprüfung der Erschließungsfunktion am bestehenden Radverkehrsnetz,
 - Erarbeitung von Vorschlägen zur Netzoptimierung,

- Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht gemäß 46. VO straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften,
- Schrittweise Umsetzung der Vorgaben der 46. VO,
- Ableitung von Vorschlägen zur zukünftigen Netzstruktur,
- Zustandsanalyse Radverkehr (Radverkehrsanlagen und -führung, Fahrradparken, Wegweisung, Fahrradtourismus),
- Bewertung des Systems Radverkehr – ÖPNV,
- Bewertung der Verkehrssicherheit (Schwerpunkt Ausbildungsverkehr),
- Bewertung des Serviceangebotes

Aus den Analysen sind Vorschläge zur Zustandsverbesserung und Förderung des Radverkehrs abzuleiten.

Bearbeitung: Stadtverwaltung Dessau-Roßlau

Bearbeitungszeitraum: ab IV. Quartal 2011 bis ca. IV. Quartal 2012 (Abschätzung)

Das Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung und das Tiefbauamt tragen die Hauptlast der Bearbeitung. Da kein zusätzliches Personal zur Verfügung steht und die Pflichtaufgaben uneingeschränkt erfüllt werden müssen, hat das Auswirkungen auf den Bearbeitungszeitraum, der gegenwärtig mit etwa einem Jahr abgeschätzt werden kann.

Die Stadtverwaltung stellt einen Zwischenbericht zur Bearbeitungsstufe 1 auf der Sitzung des Ausschusses für Bauwesen, Verkehr und Umwelt im Dezember 2012 vor.

2. Bearbeitungsstufe:

- Aufgabenstellungen:
- Abstimmung der verkehrspolitischen Zielstellungen im Kontext des Verkehrsentwicklungsplanes,
 - Festlegung der Prognosen der Radverkehrsmobilität unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten,
 - Festlegung der Zielplanung des Radverkehrsnetzes,
 - Festlegung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung im Alltags- und touristischen Radverkehr,
 - Investitionsprogramm Radverkehr mit Dringlichkeitsstufen in Abstimmung mit der städtischen Prioritätenliste,
 - Vorbereitung der Beschlussfassung

Bearbeitung: Externes Fachplanungsbüro

Bearbeitungszeitraum: ab 2013, nach Abschluss der 1. Bearbeitungsstufe

Die Einbeziehung eines Fachplanungsbüros wird für erforderlich erachtet, weil dadurch auf Erfahrungen bei der Entwicklung von Radverkehrskonzepten zurückgegriffen werden kann. Das führt zu einer höheren Akzeptanz bei der Überführung der Analyseergebnisse in die Konzeptphase. Außerdem wird die Sicht von außen auf die Radverkehrsproblematik der Stadt Dessau-Roßlau ermöglicht. Bei unterschiedlichen Interpretationen straßenverkehrsrechtlicher Vorgaben und planerischer Regelwerke könne externe Fachplaner die Moderation übernehmen.

Anlage A) enthält ergänzende Informationen zu den Aufgabenstellungen.

Die Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes wird durch eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe begleitet, die sich aus dem Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung, dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Denkmalpflege, dem Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus und Marketing und dem Tiefbauamt zusammensetzt. Das Tiefbauamt besitzt die Fe-

derführung. Je nach Abstimmungsbedarf wird der Teilnehmerkreis erweitert.

Die IG „Fahrradfreundliche Stadt“ soll als externe Arbeitsgruppe dazu genutzt werden, Interessenverbänden und Bürgern Arbeitsstände der Analysetätigkeit und Konzeptentwicklung vorzustellen. Bei Bedarf werden auch weitere Interessenvertreter (z. B. Senioren-Beirat, ÖPNV-Beirat) einbezogen.

Ergänzende Informationen

Durch die regelmäßige Teilnahme der Stadt Dessau und der Stadt Dessau-Roßlau seit 2008 am System repräsentativer Verkehrsbefragungen sind Kennziffern zum städtischen Radverkehr verfügbar. Anlage B) enthält Mobilitäts- und Netzkennziffern.

Auf dem Territorium der Stadt Dessau-Roßlau konzentrieren sich viele touristische Radrouten mit zum Teil erheblicher überregionaler Bedeutung. Der Bestand an Radrouten und die bereits abgeschlossenen Vorhaben zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur sind in Anlage C) dargestellt.

Anlage 2:

- A) Arbeitsschwerpunkten zur Analyse des Systems Radverkehr
- B) Mobilitäts- und Netzkennziffern zum Radverkehr
- C) Übersicht touristischer Radrouten und Infrastrukturmaßnahmen