

Radwatch Dresden

Der [ADFC Dresden](#) hat November 2017 zusammen mit einer Gruppe engagierter Radfahrerinnen die Initiative "Radwatch Dresden" ins Leben gerufen. Das zentrale Ziel der Initiative ist die Umsetzung des Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Dresden bis 2025. Weitere [Forderungen](#) und Möglichkeiten, [aktiv](#) zu werden, sind unten nachzulesen. Zu Radwatch Dresden gehört eine [Visualisierung des Radverkehrskonzepts als Karte](#). Darüber hinaus veröffentlichen wir Geschichten von Menschen, deren tägliche Wege mit dem Rad an den erfassten Mängelstellen des Radverkehrskonzepts entlang führen. Sie fragen sich: Wann rollt's in Dresden?



"Radwatch Dresden"-Wheely

Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden

Wir begrüßen das umfassende Radverkehrskonzept, das am 23. März 2017 vom Stadtrat beschlossen wurde. Des- sen Umsetzung bis Jahr 2025 ist genau, was Dresden braucht, um die Lebensqualität in der wachsenden Stadt zu erhalten und sogar zu verbessern, sowie die Zahl der Verkehrsunfälle zumindest auf das Niveau von vergleich- baren Städten zu senken. Wir empfehlen, den im Konzept vergebenen Prioritäten zu folgen und gleich loszulegen. Zum Jahresanfang 2018 treten voraussichtlich sieben neue Radverkehrsplanerinnen und -planer ihren Dienst an. Der ADFC Dresden hatte erfolgreich bei den Stadtratsfrak- tionen dafür geworben, Mittel dafür im Haushalt 2017/2018 einzustellen. Wir heißen das neue Personal herzlich willkommen und sind zuversichtlich, dass sie die Umsetzung der etwa 450 offenen Maßnahmen vorantreiben werden. In den Jahren 2018- 2025 ist im Schnitt jede Woche eine neue Maßnahme abzuschließen, um die Umsetzung bis 2025 zu vollenden.



Link zur ["Radwatch Dresden" Karte](#)

Für den Beschlusstext des Stadtratsbeschlusses, siehe [hier](#) (3 Absätze). Zum zur [Umsetzung be- schlossenen Radverkehrskonzept](#) (88 Seiten, die eine Bestandsaufnahme, 84 nummerierte, allgemei- ne Empfehlungen und 447 Mängel enthalten) gehört auch [eine Karte](#). Der Stadtrat beauftragte die Stadtverwaltung ebenfalls, die von 1 bis 90 nummerierten [Beschlussergänzungen der Ortschaftsräte und Ortsbeiräte](#) bei der Umsetzung zu berücksichtigen.

Forderungen Radwatch Dresden

- **Zügige Umsetzung des beschlossenen Radverkehrskonzepts bis 2025:** Kurzfristig Vorlage eines Zeit- und Finanzierungsplans für alle Infrastrukturmaßnahmen der Priorität 1 sowie min- destens der Hälfte der anderen Maßnahmen inklusive der weitergehenden Untersuchungsauf- träge. Realisierung von mindestens 70 Maßnahmen bis Ende 2018 und weiteren 100 Maßnah- men bis Ende 2019 und personelle Absicherung der Umsetzung.
- **Systematische Reduzierung der Unfallhäufungsstellen:** Untersuchung von mindestens 150 Unfallhäufungsstellen 2018 und Entschärfung von mindestens 20 Stellen 2018 und weiteren 50 Stellen 2019. Ab 2020 jährliche Untersuchung aller Unfallhäufungsstellen und jährliche Ent-

Mittwoch, 28. März 2018

Abo & Leserservice Anzeigen aufgeben Newsletter [Login](#)

Stichwort eingeben

Suchen

TOSKANA THERME BAD SCHANDAU



Regen

 PARTNER IM
RND
 REDAKTIONSNETZWERK
 DEUTSCHLAND

[NACHRICHTEN](#) | [DRESDEN](#) | [REGION](#) | [SPORTBUZZER](#) | [THEMA](#) | [REISEREPORTER](#) | [MEHR](#) | [ANZEIGEN & MÄRKTE](#) | [SHOPS](#)
[Lokales](#) | [Polizeiticker](#) | [Stadtpolitik](#)

Dresden > Lokales > Abstellplätze für Fahrräder werden in Dresden Pflicht

[Baubürgermeister legt Satzung vor](#)[Kommentieren](#)[Drucken](#)[Text](#)

Abstellplätze für Fahrräder werden in Dresden Pflicht

Straßenbahnhaltestellen in der Nähe sind gut für Investoren. Dann können sie Parkplätze sparen. An Fahrradabstellplätzen darf dagegen nicht gespart werden. Das plant Baubürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain (Bündnis 90/Die Grünen) mit der neuen Stellplatzsatzung.

| Artikel veröffentlicht: 09. Februar 2018 18:20 Uhr | Artikel aktualisiert: 09. Februar 2018 18:27 Uhr

Investoren müssen künftig Fahrrad-Abstellplätze schaffen.

Investoren müssen künftig Fahrrad-Abstellplätze schaffen.

Quelle: Dietrich Flechtner

Dresden. Bauherren, die in Dresden Mehrfamilienhäuser errichten wollen, müssen pro Wohnung auch künftig einen Parkplatz nachweisen. Hinzu kommt pro 40 Quadratmeter Wohnfläche ein Fahrrad-Abstellplatz. Bei Sozialwohnungen müssen dagegen nur 0,6 Parkplätze pro Wohnung gebaut werden. In einem Gebäude mit zehn Sozialwohnungen sind also sechs Parkplätze Pflicht. Hinzu kommt ein Fahrrad-Abstellplatz pro 30 Quadratmeter Wohnfläche. Das steht in der neuen Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung, die Baubürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain (Bündnis 90/die Grünen) jetzt vorgelegt hat.

Ablöse für Fahrradstellplätze gibt es nicht

Können Investoren die geforderte Zahl an Stellplätzen nicht errichten, müssen sie einen Ablösebetrag zahlen. Dieser beträgt in den besten Innenstadtlagen 10 000 Euro pro Parkplatz und 750 Euro pro Fahrrad-Abstellplatz, in innerstädtischen Lagen 6500 Euro pro Parkplatz und 500 Euro pro Fahrrad-Abstellplatz, in den übrigen Lagen betragen die Ablösebeträge 3500 und 250 Euro.

Die Zahl der nachzuweisenden Parkplätze kann sich reduzieren, wenn sich in fußläufiger Entfernung des Neubaus Haltepunkte oder Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs befinden. Gibt es eine S-Bahn-Station oder Straßenbahnhaltestelle mit Fünf-Minuten-Takt in 300 Meter Entfernung,

DNN RECHTSTIPP >

VERANSTALTUNGEN >

Disco oder Oper? Live-Konzert oder Comedy? Unser Veranstaltungskalender enthält die wichtigsten Termine in Dresden und Umgebung.

[mehr >](#)

KINO >

reduziert sich die Stellplatzzahl um 30 Prozent, bei einer Entfernung von 500 Metern um 20 Prozent. Bei Straßenbahnhaltestellen mit einem Takt von mehr als fünf Minuten, sind 20 Prozent bei 300 Metern Abstand möglich und zehn Prozent bei 500 Meter Entfernung. Bei Regionalbahnstationen oder Haltestellen einer 60er Buslinie mit einem Takt von zehn Minuten oder mehr sind zehn Prozent Abschlag vorgesehen. Eine Reduzierung der Abstellplätze für Fahrräder ist dagegen nicht zulässig.

Parkplatzangebot soll das Mobilitätsverhalten der Anwohner ändern

Kann der Investor einen Car-Sharing-Stellplatz eines zertifizierten Car-Sharing-Unternehmens nachweisen, wird ihm der Bau von fünf Pkw-Stellplätzen erlassen. Wer überdachte Fahrradabstellplätze errichtet, kann die Parkplatzquote um fünf Prozent verringern. Die Verwaltung wolle ein eindeutiges Signal an die Investoren senden, hatte Schmidt-Lamontain die Ideen der Satzung schon im vergangenen Jahr erklärt. Bauherren könnten Geld sparen, wenn sie den künftigen Bewohnern Angebote unterbreiten. „Wir wollen, dass sich das Mobilitätsverhalten verändert. Investoren können davon profitieren“, so der Baubürgermeister.

Die Satzung wird jetzt in den Ausschüssen, Ortschaftsräten und Ortsbeiräten debattiert und soll am 28. Juni vom Stadtrat beschlossen werden. Bis Ende 2015 war die Zahl der für ein Bauvorhaben erforderlichen Stellplätze von der Sächsischen Bauordnung reguliert worden. Diese schreibt einen Stellplatz pro Wohnung vor. Dann beschloss der Landtag eine Novelle und gestattete es den Kommunen, die Stellplatzpflicht selbst zu regeln. Solange vom Stadtrat keine Stellplatzsatzung beschlossen wird, gelten noch die Regeln der Bauordnung.

Von *Thomas Baumann-Hartwig*

VORIGER ARTIKEL

NÄCHSTER ARTIKEL

#0 anjo

10.02.2018, 13:32:00

Parkscheinautomaten

Hoffentlich vergisst unser grüner Baubürgermeister nicht die Parkautomaten. Das ist bestimmt eine zukunftsichere Einnahmequelle.

IHR KOMMENTAR ZUM THEMA

[Jetzt registrieren](#)

E-Mail Adresse

[Anmelden](#)

MEHR AUS LOKALES



Dresden rechnet durch Wohnsitzauflage mit geringerem Zuzug



In den Streit um die Unischule schalten sich jetzt die Eltern ein



Echtzeit-Tanz der Flüssigkeiten zum Forschertreffen

Ob Thriller, Drama, Komödie, Action oder Fantasy - hier finden Sie alle aktuellen Filme, die in Dresden und in der Region laufen. [mehr >](#)



GEWINNSPIELE - SPIEL & SPASS >

Die besten Spiele zum Zeitvertreib!



Ob zur Entspannung, in der Mittagspause oder zum Spaß mit Freunden. Probieren Sie es aus! [mehr >](#)

FUSSBALL IN DER REGION >

28.03.2018 - 10:51 Uhr

Chemnitzer FC verliert Nachholspiel gegen SV Wehen 1:4



Die Himmelblauen konnten kämpferisch überzeugen, doch mussten dann gegen spielstarke Gäste die nächste Heimleite hinnehmen.

[mehr >](#)

09:10 Uhr Marvin Stefaniak kehrt mit dem 1. FC Nürnberg zu Dynamo Dresden zurück

11:59 Uhr Dynamo Dresdens Koné bricht Training ab

13:59 Uhr Deutlicher Auswärtserfolg für Serkowitz an der Pillnitzer Landstraße!

DNN  **job**
Ein Angebot von LVZ-Online

Stellenangebote via Dresdner neueste Nachrichten

Stellenanzeigen in Dresden

[Bauüberwacher \(m/w\)](#) in Dresden

[Ausbildung ZMFA](#) in Dresden

[Projektmanager \(m/w\) Facility Management / Wohnungswirtschaft](#) in 04109 Leipzig, 01156 Dresden, 06528 Wallhausen Bei Sangerhausen, 06861 Dessau-Roßlau, 98590 Schwallungen, 06528 Wallhausen Bei Sangerhausen

[KEINE ZEITARBEIT! Karosseriebauer Dresden](#) in Dresden

[DIREKTVERMITTLUNG Lohnbuchhalter Teilzeit Dresden](#) in Dresden

[« zurück](#) | [weiter »](#)

STÄDTEWETTER >

Dresden 



Heute 7° / 3°

WETTERSPONSOR >

Das Wetter in und um Dresden präsentiert Ihnen

WirtschaftsWoche Green vom 23.07.2014 / Städte

Fahrradschlange: Kopenhagen baut die wohl schickste Radbrücke der Welt

Eine neue Fahrradbrücke soll in Kopenhagen den Verkehr entlasten. Mehr als 10.000 Radler sollen sie täglich nutzen.

Auch wenn aktuelle Rankings das niederländische Houten zur europäischen Fahrradhauptstadt küren, liegt für viele Radler und Stadtplaner die dänische Hauptstadt Kopenhagen in Sachen Fahrradfreundlichkeit weltweit an der Spitze. Das nicht ohne Grund.

Nachdem die Dänen vor einiger Zeit erklärten, ihr Fahrradwegenetz bis 2025 auf mehr als 500 Kilometer ausbauen zu wollen und mit einem ausgeklügelten System Bikesharing in Kopenhagen superalltagstauglich werden soll, folgt jetzt der nächste Streich: Nach acht Jahren Bauzeit hat vor wenigen Tagen die Cykleslangen eröffnet, zu Deutsch die Fahrradschlange.

/// Nadelöhr entschärft// .

Der Name bezeichnet ein so einfaches wie geniales Infrastrukturprojekt für Fahrradfahrer: Ein Bike-Highway, der die Stadtteile Kalvebod Brygge und Islands Brygge miteinander verbindet. Die beiden Viertel befinden sich im Hafen der dänischen Hauptstadt und waren zuvor nur über eine Autobrücke mit seitlichen Bürgersteigen erreichbar.

Das führte bisher regelmäßig zu Staus, weil täglich mehr als 10.000 Fußgänger und Fahrradfahrer die Brücke überqueren mussten. Gleichzeitig mussten Radler entweder die nicht ungefährliche Autospur wählen oder heimsten sich Beschwerden von Fußgängern ein, wenn sie den Bürgersteig benutzten.

Ein weiteres Problem: Wer die Brücke überqueren will, muss auf beiden Seiten mehrere Treppenstufen überwinden mit einem Fahrrad unterm Arm nicht unbedingt ein Vergnügen.

Jetzt soll die Cykleslangen Abhilfe schaffen, indem der gesamte Fahrradverkehr von Islands Brygge nach Kalvebod Brygge oder zurück auf den 190 Meter langen Highway umgeleitet wird.

/// 12.500 Radler sollen jeden Tag die Brücke nutzen// .

An dessen beiden Enden sorgen 30 Meter lange Rampen für ein bequemes Auffahren auf den Highway, außerdem ist die Brücke mit vier Metern so breit, dass selbst das Überholen kein Problem ist. Eine Mittelstreifenmarkierung auf dem orange eingefärbten Fahrbahnbelag soll außerdem Zusammenstöße mit dem Gegenverkehr vermeiden. Rund 12.500 Fahrräder werden die Cykleslangen ab sofort jeden Tag benutzen, schätzt der Verkehrsexperte Martin Randelhoff auf seinem Blog Zukunft Mobilität.

Dadurch wird die bestehende, alte Brücke entlastet, Fußgänger haben mehr Platz auf den Bürgersteigen und Autofahrer müssen keine Fahrradcrashs mehr fürchten. Weiterer Vorteil: Das lästige Tragen des Fahrrads über die Treppenstufen an den Ende der alten Brücke entfällt.

Auch wenn der neue Fahrradhighway dabei teilweise sieben Meter über dem Hafenbecken verläuft, müssen Radler auch nachts keinen Absturz fürchten - eine integrierte Beleuchtung sorgt für Sicherheit im Dunkeln und lässt die Cykleslangen als schickes Designelement im Kopenhagener Hafenbecken aufleuchten. Ausgedacht hat sich das Konzept das dänische Architekturbüro Dissing+Weitling.

Die Baukosten des Projekts lagen laut dem Blog Copenhagenize bei rund 5.1 Millionen Euro. Auf den Meter gerechnet ergibt das Kosten von rund 27.000 Euro.

Damit liegt die Kopenhagener Fahrradschlange auf einem ähnlichen Preisniveau wie das ambitionierte Fahrradhighwayprojekt in London: Hier sind rund 30.000 Euro für jeden Meter Fahrradweg auf Stelzen veranschlagt.

Mit der Cykleslangen treffen Kopenhagens Stadtplaner den Zeitgeist vieler Fahrradfreunde: Den Radverkehr vom Fußgängerverkehr komplett zu trennen und so zu einer Entlastung auf beiden Seiten zu führen.

So sorgte erst kürzlich der niederländische Hovenring, ein Kreisverkehr für Radler, der über dem für Autos schwebt, in Fahrradforen für viel Begeisterung. In der deutschen Fahrradhochburg Münster hat es der schwebende Kreisverkehr sogar in die Lokalnachrichten als mögliche Lösung für einen viel befahrenen Autokreislauf gebracht. Das zeigt: Über eine Cykleslangen würden sich auch Radfahrer in deutschen Großstädten freuen.

Hier noch eine virtuelle Fahrt über die Cykleslangen:

Ehrenfried, Felix

Quelle: WirtschaftsWoche Green vom 23.07.2014

Dauerzählstellen für den Radverkehr

Zielstellung

In der Landeshauptstadt Dresden wird der Radverkehr seit dem Jahre 1990 im Rahmen der Kfz-Verkehrszählungen (Querschnitts- und Knotenpunktzählungen) mit erhoben. Insgesamt hatten die Erhebungen exemplarischen Charakter und ließen daher keine kontinuierliche und nachvollziehbare Betrachtung der Entwicklung des Radverkehrsaufkommens im Stadtgebiet zu. Aufgrund der häufig sehr langen Zeitabstände zwischen den Erhebungen waren auch die Ergebnisse an den Einzelstandorten zum Teil nur eingeschränkt verwendbar.

Mit dem Beschluss des Stadtrates für eine weitere Verbesserung der städtischen Radverkehrsbedingungen entstand die Anforderung einer dauerhaften Erhebung des Radverkehrs im Stadtgebiet Dresden.

Die Dauerzählstellen liefern Daten zum jahreszeitlichen Verlauf des Radverkehrsaufkommens, und gestatten damit Rückschlüsse auf das jährliche Radverkehrsaufkommen bei Stichprobenzählungen sowie die Ermittlung von Faktoren für Hochrechnungen bei Kurzzeitzählungen.

Die Radverkehrsdaten sollen im Wesentlichen folgenden Zwecken dienen:

- Fundierte Aussagen zur Entwicklung des Radverkehrsaufkommens im gesamten Stadtgebiet sowie in Teilbereichen als Grundlage für strategische Entscheidungen,
- Vorher-Nachher-Untersuchungen zur Wirkungsbeurteilung von Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs,
- Prognosen im Rahmen von Verkehrswegeplanungen und
- Die Bearbeitung spezieller Forschungsthemen

Messtechnik

Das Messsystem (siehe Bilder) wurde speziell für die Erkennung von Radfahrern in Bereichen mit hohem Radverkehrsaufkommen entwickelt, die auch von Fußgängern bzw. sonstigem „Langsamverkehr“ genutzt werden.



Raddauerzählstelle auf dem linkselbischen Elberadweg in Höhe Waldschlößchenbrücke

Die Dauerzählstelle besteht aus:

- einem fertig konfektionierten Sensor (faseroptischer Drucksensor), der niveaugleich in die Fahr-/Gehbahn eingearbeitet wird und
- einem dazugehörigen Controller (Auswertung, Aggregation, Datenübertragung)

Mit dem Sensor-Modul wird die Anzahl und Fahrtrichtung der Räder sicher erkannt, während Fußgänger, Kinderwagen, Inliner etc. ausgeblendet werden.

Standorte

St. Petersburger Straße in Höhe der Fußgängerquerung Kreuzstraße

Die Zählstelle befindet sich im Radfahrstreifen auf einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd-Richtung und liegt auf der studentischen Route zwischen der Technischen Universität und dem Wohnquartier Dresden-Neustadt.

Fußgängerquerung St. Petersburger Straße in Höhe Kreuzstraße

Dieser Standort befindet sich im Innenstadtbereich der Fuß- und Radwegquerung der St. Petersburger Straße. Diese Zählstelle erfasst den Radverkehr in Ost-West-Richtung, der durch Berufs- aber auch durch Einkaufsverkehr charakterisiert ist.

Winterbergstraße in Höhe Liebstädter Straße

Diese Zählstelle befindet sich im Radfahrstreifen auf einer Verkehrsstraße am Kernstadtrand in Ost-West-Richtung und liegt auf der Route zwischen Zentrum, Großer Garten und dem Wohnquartier Dresden-Leuben.

Tharandter Straße in Höhe Paschkystraße

Dieser Standort befindet sich auf einer Staatsstraße am Stadtrand mit Verbindungsfunktion zur benachbarten Großen Kreisstadt Freital in Nord-Süd-Richtung.

Waldschlößchenbrücke in Höhe Rampe Altstadt

Auf der Waldschlößchenbrücke wurde dieser Standort in Höhe Rampe Altstadt installiert.

Die Zählstelle erfasst den elbeüberquerenden Radverkehr zwischen den Ortsteilen Blasewitz und Radeberger Vorstadt.

Albertbrücke in Höhe Rosa-Luxemburg-Platz

Auf der Albertbrücke wurde dieser Standort in Höhe Rampe Rosa-Luxemburg-Platz installiert.

Die Zählstelle erfasst den elbeüberquerenden Radverkehr zwischen den Ortsteilen Johannstadt und Neustadt. Als sehr beliebte studentische Fahrradroute zwischen Universität und Wohnquartier Neustadt werden hier sehr hohe Belegungswerte erwartet.

Lennéstraße in Höhe Hauptallee

Die Zählstelle wurde im Radfahrstreifen auf dem inneren Erschließungsring in Nord-Süd-Richtung auf der studentischen Route zwischen der Technischen Universität und der Albertbrücke installiert.

Elberadweg in Höhe Waldschlößchenbrücke (links- und rechtselbisch)

Diese Dauerzählstellen wurden direkt auf dem links- und rechtselbischen Elberadweg in Höhe Waldschlößchenbrücke installiert. Die Zählstellen erfassen den Berufsverkehr Umland-Stadt an den Werktagen und am Wochenende den Ausflugs- und touristischen Radverkehr.

Um einen Überblick über die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens zu erhalten und Aussagen im Zusammenhang mit Planungen machen zu können, wurden möglichst unterschiedliche Standorte ausgewählt, die typische Situationen des Radverkehrs präsentieren. Für die Standortwahl wurden folgende Kriterien herangezogen:

- die Lage im Stadtgebiet (Innenstadt, äußere Stadtbereiche, Stadtteilzentrum)
- die Lage im Radverkehrsnetz (beschilderte Route, Hauptroute, Nebenroute)
- die Charakteristik der Radverkehrsverbindung (straßenbegleitender Radweg an einer Hauptverkehrsstraße, Mischverkehr, Straßenquerung)
- die Verkehrszwecke (Arbeit, Schule/Studium, Einkauf, Freizeit)

Darüber hinaus mussten die Standorte für den Einbau der Module geeignet sein. Wichtige Voraussetzungen sind ein ebener Oberflächenbelag, spurgetreues Fahren über den Sensor sowie die Möglichkeit der Stromversorgung für den Sensor, den Controller und die Übertragungseinheit. Für eine hohe Lebensdauer sollte der Sensor nach Möglichkeit nicht in Fahrbahnen mit Kfz-Verkehr verlegt werden.

Landeshauptstadt Dresden - www.dresden.de

**Adresse:**

https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilungen/archiv/2017/06/pm_018.php

letzte Änderung: 13.06.2017 16:56:50 Uhr

gedruckt am: 28.03.2018 21:58:40 Uhr

07.06.2017

Multimobil. Für Dich. Für Dresden.

Am Mittwoch, 7. Juni 2017 startet die Kampagne „Multimobil. Für Dich. Für Dresden.“ Es handelt sich um ein Mobilitätsprojekt der Landeshauptstadt Dresden mit den Partnern Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB), dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO), teilAuto, sz-bike und der DREWAG. Der Beigeordnete für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften Raoul Schmidt-Lamontain gab gemeinsam mit Andreas Hemmersbach, DVB-Vorstand für Finanzen und Technik sowie Burkhard Ehlen, Geschäftsführer des VVO, den Startschuss.

„Erstmalig können wir ein Mobilitätsprojekt in Dresden umsetzen, an dem so viele wichtige Partner des Umweltverbundes und Mitglieder unseres Mobilitätsteams beteiligt sind“, betont Bürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain das Besondere dieses Projekts.

Mit fünf original Dresdner Gesichtern und deren Mobilitätsgeschichten werben wir dafür, dass es bei vielen Gelegenheiten im Alltag nicht mehr nötig ist, einen eigenen Pkw zu nutzen. Stattdessen können andere, unterschiedliche Fortbewegungsmittel genutzt werden: Zu-Fuß-gehen, das eigene Rad, das Leihrad, den öffentlichen Nahverkehr oder das Carsharing. Diesen modernen Mobilitätsstil nennt die Kampagne „Multimobil“.

Anja, Jörg, Katharina, Kathrin und Andy heißen die fünf Gesichter der Kampagne. Sie erzählen ihre individuelle „multimobile“ Geschichte. „Dadurch sollen möglichst viele Dresdnerinnen und Dresdner angeregt werden, über ihre eigenen Mobilitätsgewohnheiten nachzudenken. Mit mehr Wegen zu Fuß oder per Rad, mit ÖPNV, mit Leihrad oder Carsharing ist in vielen Stadtbereichen eine bequeme, gleichzeitig gesunde und umweltschonende Mobilität ohne Auto möglich. So ist auch die Luft sauberer und Dresden lebenswerter“, erläutert Schmidt-Lamontain.

Gleichzeitig startet die Landeshauptstadt Dresden unter www.dresden.de/multimobil eine Internetseite, die alle erforderlichen Informationen bündelt und vertieft. Dazu gehören Informationen zum Fuß- und Radverkehr, zum Jobticket sowie zu Radverleih und Carsharing. Jeder, der selbst eine multimobile Geschichte erzählen will, kann diese im August an die Stadt Dresden senden. Eine Jury wird die spannendsten und interessantesten Geschichten auswählen und prämiieren. Die Geschichten der Preisträger werden unter dresden.de/multimobil veröffentlicht.

Es ist bundesweit ein Novum, dass die Verkehrsträger des Umweltverbundes gemeinsam eine Kampagne starten. Aber auch alle weiteren Akteure aus dem Verkehrsbereich, von Verbänden und Vereinen, können kostenlos die Motive nutzen. Die Kampagne startet am 7. Juni und dauert bis zur Europäischen Mobilitätswoche vom 16. bis 22. September 2017.

Die Motive der Kampagne sind in den nächsten Monaten auf einer Straßenbahn zu sehen. Die Carsharingflotte in Dresden wird ebenfalls im Kampagnenlook auftreten. 100 sz-bikes wurden umgestaltet. Umgesetzt wird die Kampagne auch im Fahrgastfernsehen, auf Plakaten, im Verkehrsleitsystem, Artikeln in Zeitungen sowie auf vielen Social-Media-Kanälen aller Partner.

Alle Partner finanzieren "Multimobil" gemeinsam durch die Nutzung ihrer Medienkanäle. Die Erstellung und Umsetzung der Kampagne wurde durch die Landeshauptstadt Dresden finanziert. Dafür wurden circa 60 000 Euro eingesetzt, die die Stadt durch die aktive Mitarbeit am EU-Projekt „CH4LLENGE“ als Fördermittel erhielt. Die zusätzlichen Werbeleistungen der Netzwerkpartner an Fahrzeugen, Haltestellen, Plakatwänden oder Fahrgastanzeigen belaufen sich auf 200 000 Euro.



© Jan Gutzeit, Gestaltung: Heimrich und Hannot



© Jan Gutzeit, Gestaltung: Heimrich und Hannot



© Jan Gutzeit, Gestaltung: Heimrich und Hannot



© Jan Gutzeit, Gestaltung: Heimrich und Hannot



© Jan Gutzeit, Gestaltung: Heimrich und Hannot

Landeshauptstadt Dresden - www.dresden.de

**Adresse:**

https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilungen/2018/02/pm_047.php

letzte Änderung: 16.02.2018 11:11:07 Uhr

gedruckt am: 28.03.2018 21:54:18 Uhr

16.02.2018

Neue Fahrradbügel an der Annenstraße

Weitere Abstellmöglichkeiten in Planung

Wer vor der Volkshochschule in der Annenstraße sein Fahrrad abstellen möchte, kann seit kurzem neue Fahrradbügel dafür nutzen. Acht Bügel bieten für 16 Räder eine Abstellmöglichkeit. Die Gesamtkosten betragen rund 1 500 Euro. Die Fahrradbügel sind so montiert, dass sie den Gehweg nur wenig einschränken. Eine Sitzbank auf der Annenstraße wurde versetzt.

Weitere 48 Einstellplätze für Fahrräder und drei Motorradstellplätze entstehen bis Ende April auf der Sebnitzer Straße. Die vorhandenen Fahrradbügel werden ersetzt und durch weitere ergänzt, um dem wachsenden Bedarf zu entsprechen.

Rückblickend entstanden im Jahr 2017 Fahrradabstellanlagen beispielsweise auf dem Dr.-Külz-Ring, der Canalettostraße, am Ostra-Ufer, der Friedensstraße, der Hechtstraße, dem Carusufer, dem Fährplatz Loschwitz und der Schützengasse.

Mit Beschluss des Radverkehrskonzeptes im März 2017 hat sich die Landeshauptstadt Dresden das Ziel gesetzt, anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Bügelhaltern zu installieren. Sie sorgen für Standsicherheit, Sicherung vor Diebstahl und Vandalismus.

Auch in Zukunft installiert die Landeshauptstadt Dresden weitere Fahrradbügel, um den Radverkehr zu fördern. Dabei steht die Schaffung neuer Abstelleinrichtungen sowie der Austausch nicht anforderungsgerechter Anlagen im Fokus.

 *Radverkehrskonzept 2017*

[Zielnetz im Themenstadtplan](#)

Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte

Tab. 2: Verunglückte Verkehrsteilnehmer nach Alter und Verkehrsbeteiligung

Jahr	Art der Verkehrsbeteiligung (mit/als)	Leichtverletzte					Schwerverletzte					Getötete				
		insgesamt	im Alter von ... bis ... Jahren				insgesamt	im Alter von ... bis ... Jahren				insgesamt	im Alter von ... bis ... Jahren			
			0-14	15-24	25-64	65 und älter		0-14	15-24	25-64	65 und älter		0-14	15-24	25-64	65 und älter
2013	Pkw	882	40	153	602	87	106	5	25	57	19	2	-	-	1	1
2014		890	44	114	618	114	115	8	21	65	21	9	-	1	8	-
2015		883	36	113	635	99	107	9	15	63	20	-	-	-	-	-
2016		949	57	119	684	89	122	7	17	76	22	2	-	-	1	1
2017		872	35	116	628	93	113	8	15	59	31	1	-	-	1	-
2013	Krafträder	187	1	41	140	5	54	-	7	44	3	3	-	1	2	-
2014	(einschließlich E-Bikes und	183	2	42	136	3	61	-	13	47	1	2	-	1	1	-
2015	drei- u. leichten vierrädrigen Kfz)	166	2	38	119	7	50	-	10	37	3	1	-	-	1	-
2016		177	-	49	123	5	44	-	4	39	1	1	-	-	1	-
2017		141	3	38	97	3	55	-	7	41	7	1	-	-	1	-
2013	Fahrräder	696	56	112	468	60	135	7	25	88	15	2	-	-	2	-
2014	(einschließlich Pedelecs)	841	64	137	572	68	179	7	21	126	25	2	-	1	-	1
2015		843	44	149	593	57	143	12	14	97	20	3	1	1	1	-
2016		800	73	128	528	71	149	5	18	103	23	3	-	-	2	1
2017		860	75	120	589	76	174	10	19	121	24	1	-	-	-	1
2013	Fußgänger	206	47	28	91	40	96	29	9	38	20	7	-	-	3	4
2014	(einschließlich Fußgänger	202	43	31	87	41	82	22	11	25	24	1	-	-	-	1
2015	mit Sport- oder Spielgeräten)	221	40	34	98	49	71	10	15	20	26	9	-	1	1	7
2016		196	32	33	92	39	92	18	14	34	26	3	-	-	1	2
2017		166	35	21	78	32	87	25	10	28	24	1	-	-	1	-
2013	sonstige Kfz	159	13	9	96	41	13	-	-	6	7	-	-	-	-	-
2014		196	18	15	122	41	75	5	9	49	12	2	-	-	1	1
2015		100	8	7	62	23	23	-	-	10	13	-	-	-	-	-
2016		129	15	11	74	29	20	-	1	10	9	2	-	-	2	-
2017		140	14	12	82	32	13	1	1	6	5	-	-	-	-	-
2013		2 130	157	343	1 397	233	404	41	66	233	64	14	-	1	8	5
2014		2 312	171	339	1 535	267	512	42	75	312	83	16	-	3	10	3
2015		2 213	130	341	1 507	235	394	31	54	227	82	13	1	2	3	7
2016		2 251	177	340	1 501	233	427	30	54	262	81	11	-	-	7	4
2017		2 179	162	307	1 474	236	442	44	52	255	91	4	-	-	3	1

Verkehrsnetze

Tab 1: Autobahnen, Straßen, Wege, Brücken und Tunnel

	Einheit	Jahr															
		1990	1995	2000	2001	2002	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bundesautobahnen ¹⁾	km	.	.	21	22	22	.	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
darunter Tunnelstrecken	km	.	.	.	.	.	.	3,7	.	.	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7
Straßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt	km	.	.	227	240	243	246	246	246	246	245	245	246	246	243	243	243
davon Bundesstraßen	km	.	.	72	75	77	79	80	80	81	81	80	81	81	70	70	70
Staatsstraßen	km	.	.	75	85	86	87	86	86	85	85	86	86	86	94	94	94
Kreisstraßen	km	.	.	80	80	80	80	80	80	80	79	79	79	79	79	79	79
darunter in Baulast der Stadt																	
Bundesstraßen	km	54	54	61	62	64	65	66	68	68	68	68	69	70	59	59	59
Staatsstraßen	km	36	38	53	58	60	60	55	55	55	55	55	55	55	63	63	63
Kreisstraßen	km	28	26	78	80	80	80	80	80	79	79	79	79	79	79	79	79
darunter Tunnelstrecken	m	.	121	592	592	592	1 259	1 259	1 259	1 259	1 259	1 259	1 259	2 084	2 084	2 084	2 084
Gemeindestraßen	km	940	989	1 189	1 183	1 193	1 205	1 211	1 215	1 217	1 220	1 222	1 219	1 222	1 227	1 227	1 231
Radwege/kombinierte Rad-Gehwege	km	14	105	200	213	266	337	340	366	370	377	381	391	402	409	409	411
Gehwege (selbstständige)	km	73	101	123	114	115	162	165	168	126	127	128	125	125	125	125	125
Straßenbrücken	Anzahl	167	176	212	225	223	230	242		240	247	249	249	250	250	250	250
Straßentunnel	Anzahl	-	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4

Anmerkung: ¹⁾ ohne Auffahrten

Quellen: Straßen- und Tiefbauamt
Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Sächsisches Landesinstitut für Straßenbau

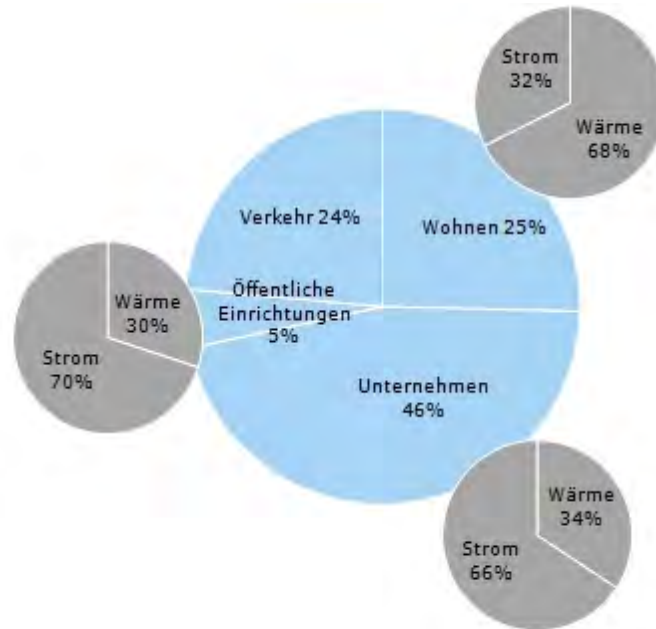
Pressekonferenz Treibhausgasbilanz, 10. Oktober 2016

Pressematerialien

1. CO₂-Bilanzierung für das Jahr 2014
- 2. CO₂-Emissionen, verteilt nach Verbrauchssektoren (Auszug IEuKK, Seite 101)
3. Pfade der Reduktion von Treibhausgasen sowie zugehörige Daten
 - Pfade der Treibhausgas-Emissionsreduktion - relativ
 - Pfade der Treibhausgas-Emissionsreduktion - absolut in Mio Tonnen
 - Pfade der Treibhausgas-Emissionsreduktion - absolut in t/EW
4. Klimaschutzmaßnahmen (Auszug Kurzfassung IEuKK)
- 5. Dachmarke
6. Dresden-Nordwest, Fernwärmetrasse
7. Bericht an den Stadtrat zur Umsetzung des Beschlusses zum Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept, Stand Februar 2016
8. Klimaschutz als kommunale Querschnittsaufgabe: Maßnahmen an städtischen Gebäuden
- 9. Pressemitteilung

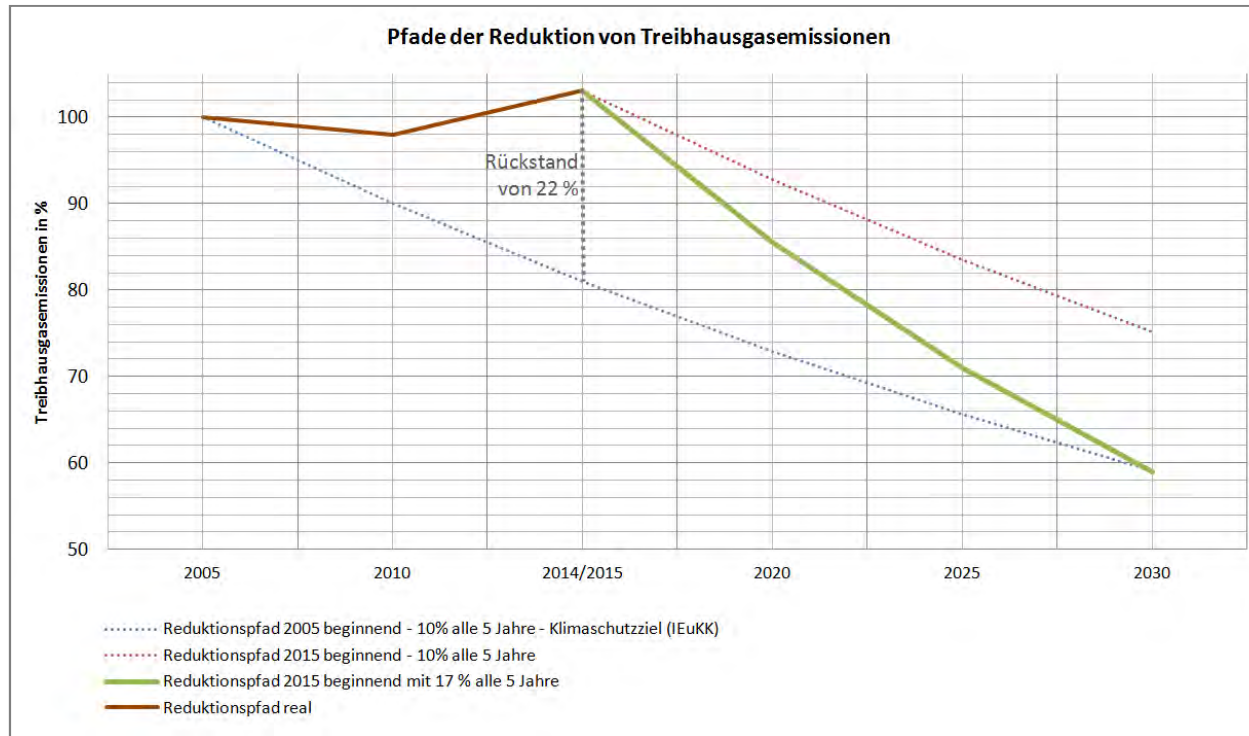
2. CO₂-Emissionen, verteilt nach Verbrauchssektoren (Auszug IEuKK, Seite 101)

Abbildung 4 - 31: CO₂-Emissionen, verteilt nach Verbrauchssektoren, Dresden 2005 (in Prozent)



Quelle: Landeshauptstadt Dresden 2011c, eigene Berechnungen Rambøll-KEEA, Umweltamt

3. Pfade der Reduktion von Treibhausgasen sowie zugehörige Daten



Quelle: LHD, Stand 10/2016

Pfade der Treibhausgas-Emissionsreduktion - relativ						
	2005	2010	2014/2015	2020	2025	2030
Reduktionspfad 2005 beginnend - 10% alle 5 Jahre - Klimaschutzziel (IEuKK)	100,0	90,0	81,0	72,9	65,6	59,0
Reduktionspfad real	100,0	98,0	103,0			
Reduktionspfad 2015 beginnend - 10% alle 5 Jahre			103,0	92,7	83,5	75,1
Reduktionspfad 2015 beginnend mit 17 % alle 5 Jahre			103,0	85,5	71,0	58,9

Pfade der Treibhausgas-Emissionsreduktion - absolut in Mio Tonnen						
	2005	2010	2014/2015	2020	2025	2030
Reduktionspfad 2005 beginnend - 10% alle 5 Jahre - Klimaschutzziel (IEuKK)	5,1	4,6	4,1	3,7	3,3	3,0
Reduktionspfad real	5,1	0,0	5,5			
Reduktionspfad 2015 beginnend - 10% alle 5 Jahre			5,5	5,0	4,5	4,0
Reduktionspfad 2015 beginnend mit 17 % alle 5 Jahre			5,5	4,6	3,8	3,2

Pfade der Treibhausgas-Emissionsreduktion - absolut in t/EW						
	2005	2010	2014/2015	2020	2025	2030
Reduktionspfad 2005 beginnend - 10% alle 5 Jahre - Klimaschutzziel (IEuKK)	9,9	8,9	8,0	7,2	6,5	5,8
Reduktionspfad real	9,9	9,7	10,2			
Reduktionspfad 2015 beginnend - 10% alle 5 Jahre			10,2	9,2	8,3	7,4
Reduktionspfad 2015 beginnend mit 17 % alle 5 Jahre			10,2	8,5	7,0	5,8

	2014/2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Klimaschutzziel - maximaler Gesamtausstoß von Treibhausgasen	5,54	5,32	5,11	4,90	4,71	4,52	4,34	4,16	4,00	3,84	3,68	3,54	3,39	3,26	3,13	3,00
zu vermindernde Menge an Treibhausgasen jeweils zum Jahr		0,22	0,21	0,20	0,20	0,19	0,18	0,17	0,17	0,16	0,15	0,15	0,14	0,14	0,13	0,13

4. Klimaschutzmaßnahmen

siehe hierzu auch „Bericht an den Stadtrat zur Umsetzung des Beschlusses zum Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept vom“, Seite 2 bis 4

Nicht bilanzierbare Maßnahmen

Verkehr

- Maßnahmenpaket V01 – Förderung des ÖPNV
 - V01-1: Realisierung des Stadtbahnprogramms 2020
 - V01-2: Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
 - V01-3: Ausbau und Modernisierung der S-Bahn
 - V01-4: Attraktives ÖPNV-Tarifsystem
 - V01-5: Nutzung regenerativer Energien für den ÖPNV
- Maßnahmenpaket V02 – Förderung des Fuß- und Radverkehrs
 - V02-1: Radverkehrsförderung – Bereich Radverkehrsinfrastruktur
 - V02-2: Radverkehrsförderung – Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit
 - V02-3: Förderung des Fußverkehrs
- Maßnahmenpaket V03 – Emissionsärmerer motorisierter Verkehr
 - V03-1: Förderung der Elektromobilität KaV
 - V03-2: Modernisierung der Fahrzeugflotten – ÖPNV, Fuhrparks der LH Dresden und Unternehmen mit städtischer Beteiligung KaV
 - V03-3: Emissionsärmerer Taxi, Tourismus- und Lieferverkehr KaV
- Maßnahmenpaket V04 – Mobilitätsmanagement
 - V04-1: Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements KaV
 - V04-2: Mobilitäts- und Verkehrsmanagement
 - V04-3: Vernetzung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr

Wärme

- Maßnahmenpaket W01 – Energieverbrauch reduzieren
 - W01-1: Energetische Sanierung von Gebäuden KaV
 - W01-2: Optimierung bestehender Heizungsanlagen KaV
- Maßnahmenpaket W02 – Nutzung erneuerbarer Energien
 - W02-1: Nutzung der Solarthermie
 - W02-2: Solarthermische Großanlage mit saisonalem Speicher
 - W02-3: Betrieb von Wärmepumpen
 - W02-4: Nutzung der Tiefengeothermie
 - W02-5: Nutzung von Bioenergie
 - W02-6: Betrieb von Elektrodenkesseln im Fernwärmenetz
- Maßnahmenpaket W03 – Optimierte Nutzung fossiler Energieträger
 - W03-1: Ausbau Fernwärmeversorgung
 - W03-2: Erhöhung der Fernwärmeversorgungssicherheit
 - W03-3: Steigerung des Fernwärmeabsatzes
 - W03-4: Senkung der Übertragungsverluste
 - W03-5: Lokale Wertschöpfung durch Betrieb und Ausbau von Wärmenetzen (Studie)
 - W03-6: Erneuerung dezentraler Heizungsanlagen

Strom

- Maßnahmenpaket S01 – Energieverbrauch reduzieren
 - S01-1: Energieberatung, Informations- und Messkampagnen KaV
 - S01-2: Förderung der Energieeffizienz bei kleinen und mittleren Unternehmen
 - S01-3: Erschließung von Einsparpotenzialen bei öffentlicher Beleuchtung und Verkehrsleittechnik KaV
 - S01-4: Erschließung von Einsparpotenzialen durch „smart metering“ und „smart grids“
- Maßnahmenpaket S02 – Nutzung erneuerbarer Energien
 - S02-1: Ausbau der PV KaV
- Maßnahmenpaket S03 – Optimierte Nutzung fossiler Energieträger
 - S03-1: Erhöhung des Anteils von Strom aus KWK

Querschnittsaktivitäten

- Maßnahmenpaket Q01 – Planung
 - Q01-1: Vorrang der Innenentwicklung vor Außenentwicklung KaV
 - Q01-2: Verknüpfung von Raum- und Verkehrsplanung KaV
 - Q01-3: Energetische Quartierskonzepte KaV
 - Q01-4: Klimaschutz in der Bauleitplanung KaV
 - Q01-5: Energetische Optimierung von Verwaltungs-, Schul- und Kita-Objekten (Neubau und Bestand) KaV
 - Q01-6: Mitwirkung der LH Dresden an Energiekonzept für die Planungsregion Obere Elbe-Osterzgebirge
- Maßnahmenpaket Q02 – Kommunikation und Kooperation¹
 - Q02-1: Publikationen, Internet-Auftritt, Veranstaltungen
 - Q02-2: Etablierung der Dachmarke für die Klimaschutzstrategie
 - Q02-3: Mitwirkung der LH Dresden in Facharbeitsgruppen
 - Q02-4: Regionale Kooperation
 - Q02-5: Unterstützung von Energiegenossenschaften
 - Q02-6: Energetische Stadtsanierung
- Maßnahmenpaket Q03 – Weitere Querschnittsaktivitäten
 - Q03-1: Arbeitsgruppe für die Umsetzung des IEuKK²
 - Q03-2: Einrichtung eines zentralen Liegenschaftsmanagements³ KaV
 - Q03-3: Fördermittelakquisition
 - Q03-4: Monitoring-Programm für die Umsetzung des IEuKK⁴
 - Q03-5: Erweiterung des Mietspiegels um ökologische und energetische Kriterien
 - Q03-6: Kooperation zwischen Stadt und Region Dresden bei Umsetzung des IEuKK⁵
 - Q03-7: Energieeffizienzsteigerung und Nutzung erneuerbarer Energien bei Wasserversorgung und Abwasserentsorgung
 - Q03-8: Umsetzung des Energiekonzepts für den Wissenschaftsstandort Dresden-Ost

5. Dachmarke



¹ Gemäß Stadtratsbeschluss zur Vorlage V2021/12 „IEuKK Dresden 2030“ vom 20. Juni 2013, Beschlusspunkt 5.

² Gemäß Stadtratsbeschluss zur Vorlage V2021/12 „IEuKK Dresden 2030“ vom 20. Juni 2013, Beschlusspunkt 4.

³ Gemäß Stadtratsbeschluss zur Vorlage V2021/12 „IEuKK Dresden 2030“ vom 20. Juni 2013, Beschlusspunkt 7.

⁴ Gemäß Stadtratsbeschluss zur Vorlage V2021/12 „IEuKK Dresden 2030“ vom 20. Juni 2013, Beschlusspunkt 3.

⁵ Gemäß Stadtratsbeschluss zur Vorlage V2021/12 „IEuKK Dresden 2030“ vom 20. Juni 2013, Beschlusspunkt 6.

Dresden Nordwest

Handlungsfeld Energieeffizienz

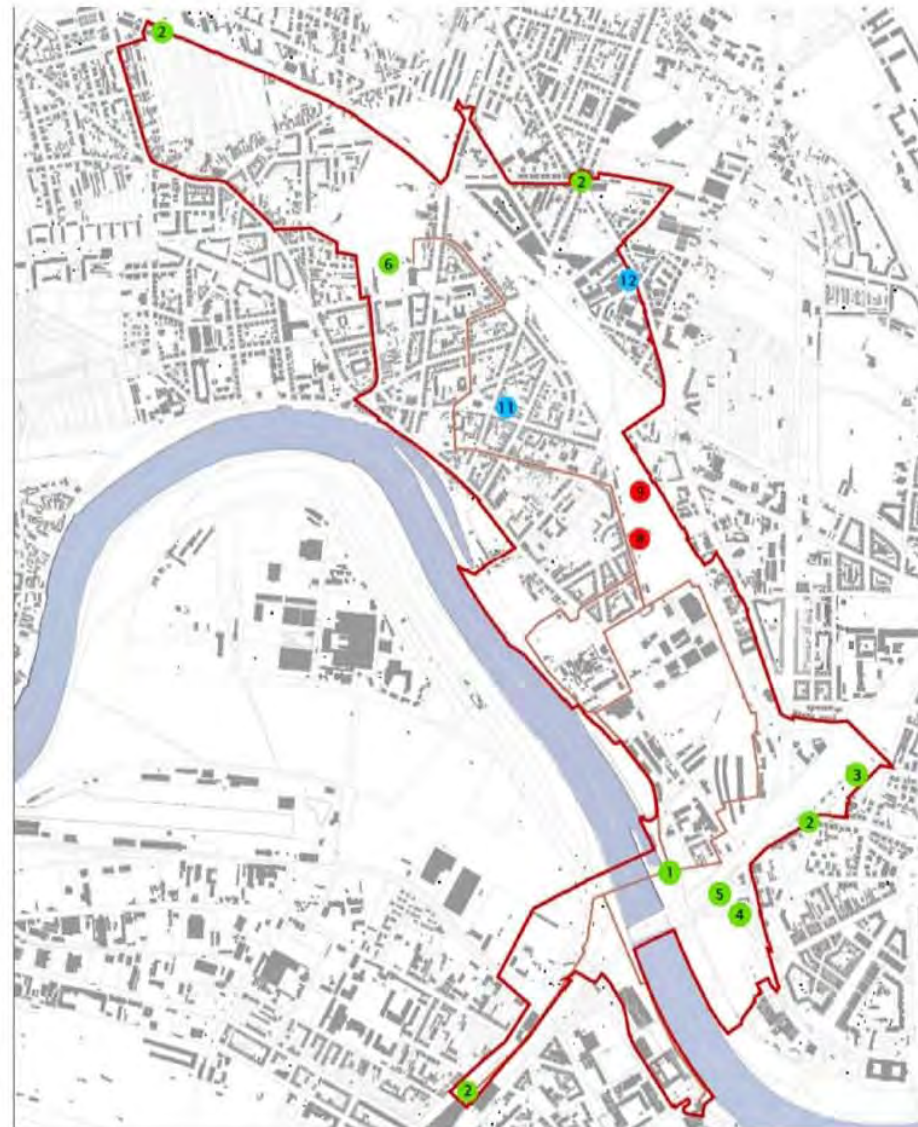
- 1 Errichtung Fernwärmeleitung mit Dükering
- 2 Errichtung eines Netzes von Mobilitätspunkten
- 3 Errichtung Fahrradparkstation am Bahnhof Neustadt
- 4 Untersuchung Radwegeanbindung Marienbrücke
- 5 Verbesserung der Radwegeanbindung zwischen Marienbrücke und Elbradweg
- 6 Erneuerung der Beleuchtung Sportstätte Wurzener Straße
- 7 Energieberatung/Energiemanagement

Handlungsfeld Umwelt

- 8 Sanierung Kunstraum und Ateliers "Geh8" e.V.
- 9 Freifläche Gehepark

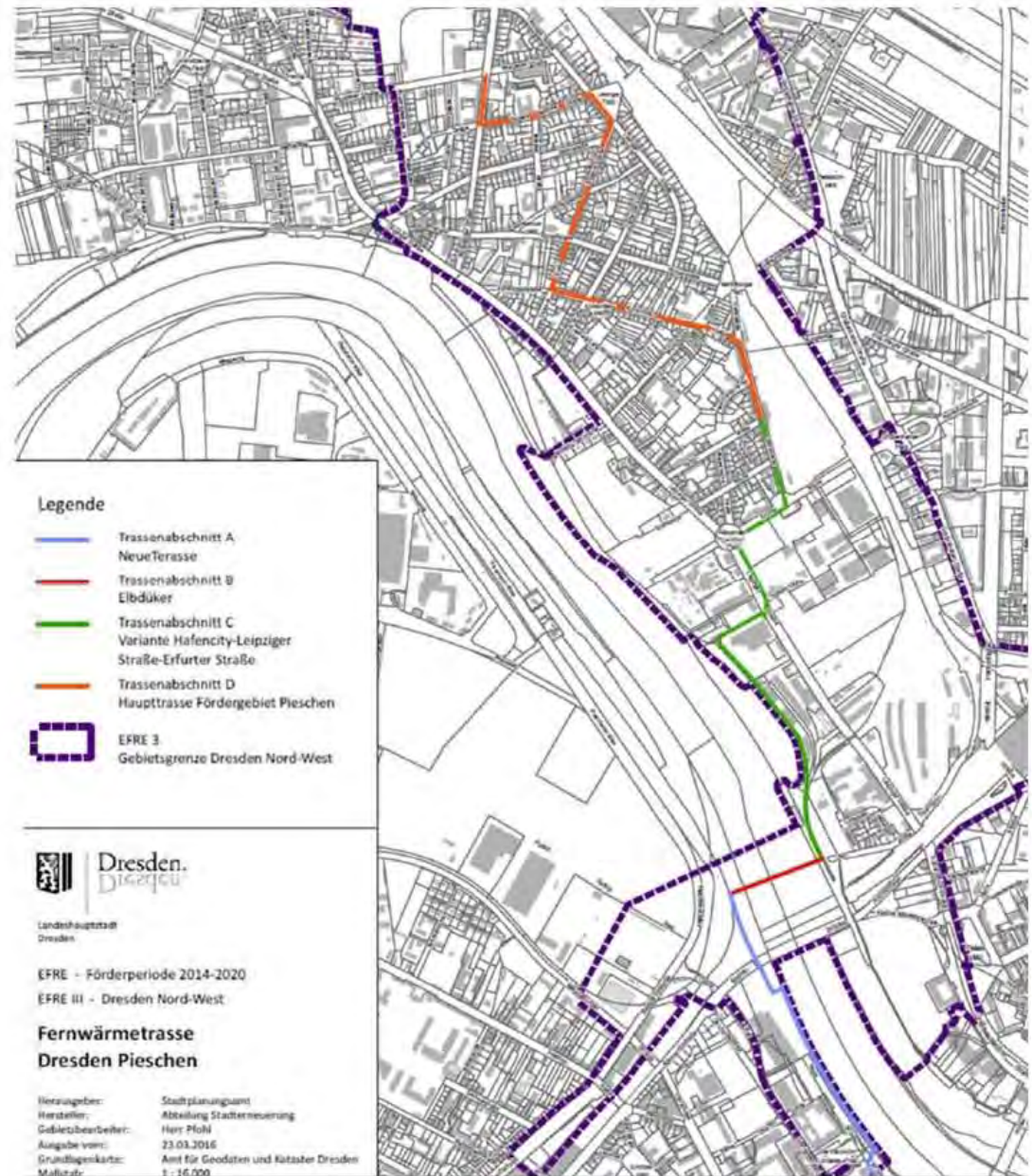
Handlungsfeld Qualifizierte Armutsbekämpfung

- 10 Bürgergarten (*Umsetzungsort wird bestimmt*)
- 11 Unterstützung von Kleinunternehmen und Existenzgründern sowie Vernetzung von Unternehmen
- 12 Jugendhaus "Roter Baum" e.V.
- 13 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum



Fernwärmetrasse Pieschen

	In Euro
Gesamtkosten	22.515.000
dav. anrechenbare Kosten innerhalb des Fördergebietes	21.200.000
DREWAG inkl. Förderung KWK-Gesetz	12.327.000
Förderung im Rahmen des EFRE-Gebiets Dresden Nordwest	8.873.000
dav. EFRE Fördermittel	7.098.400
dav. Eigenanteil LHD	1.774.600



Radverkehr in Dresden - eine Bilanz



© Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt

Geschäftsbereich
Stadtentwicklung, Bau,
Verkehr und Liegenschaften

Landeshauptstadt
Dresden



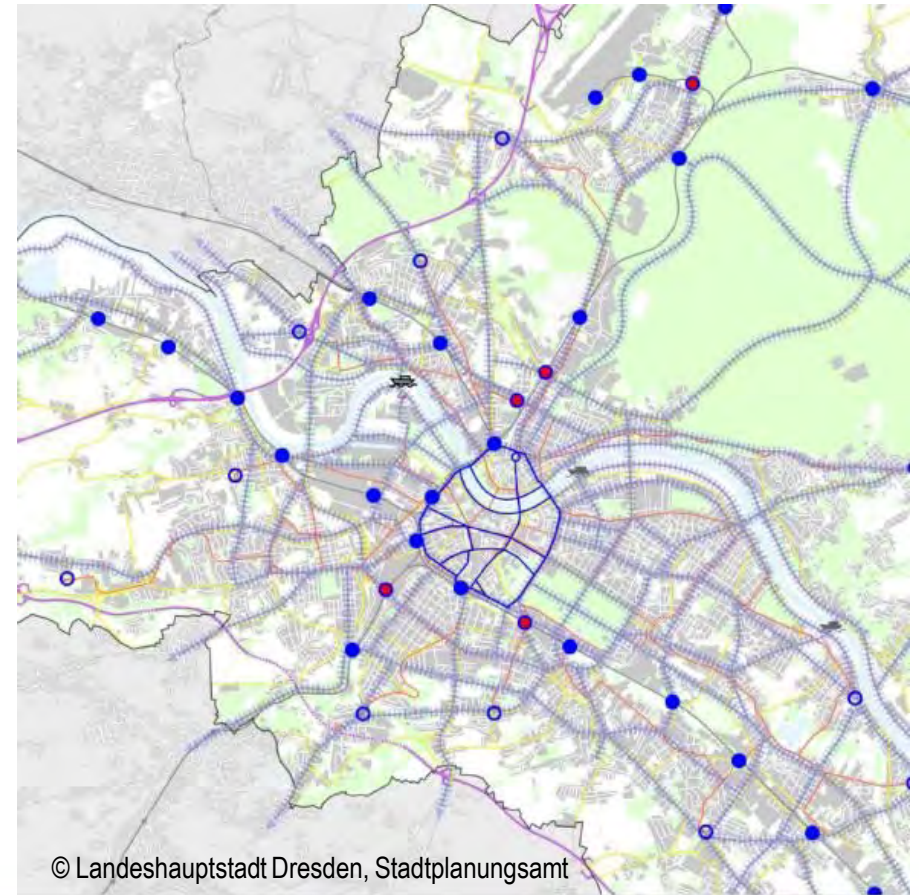
Dresden.
Dresdner

Radverkehr in Dresden - Statistik

- An jedem Werktag:
 - wird von den Dresdnern 20 x per Rad die Erde umrundet (= 800.000 km geradelt),
 - werden dabei 19 Mio. kcal verbrannt,
 - überqueren 28.200 Radfahrer zwischen 6 und 20 Uhr die Elbe – das sind 40 % mehr als noch 2010
- im Jahr 2016
 - wurden allein an den 7 Pegelzählstellen im Radverkehr 3,2 Millionen Radfahrer erfasst
 - fuhren 880.000 Radfahrer über die Waldschlößchenbrücke
 - betrug das Radwegenetz 411 km

Der VEP 2025plus als Grundlage

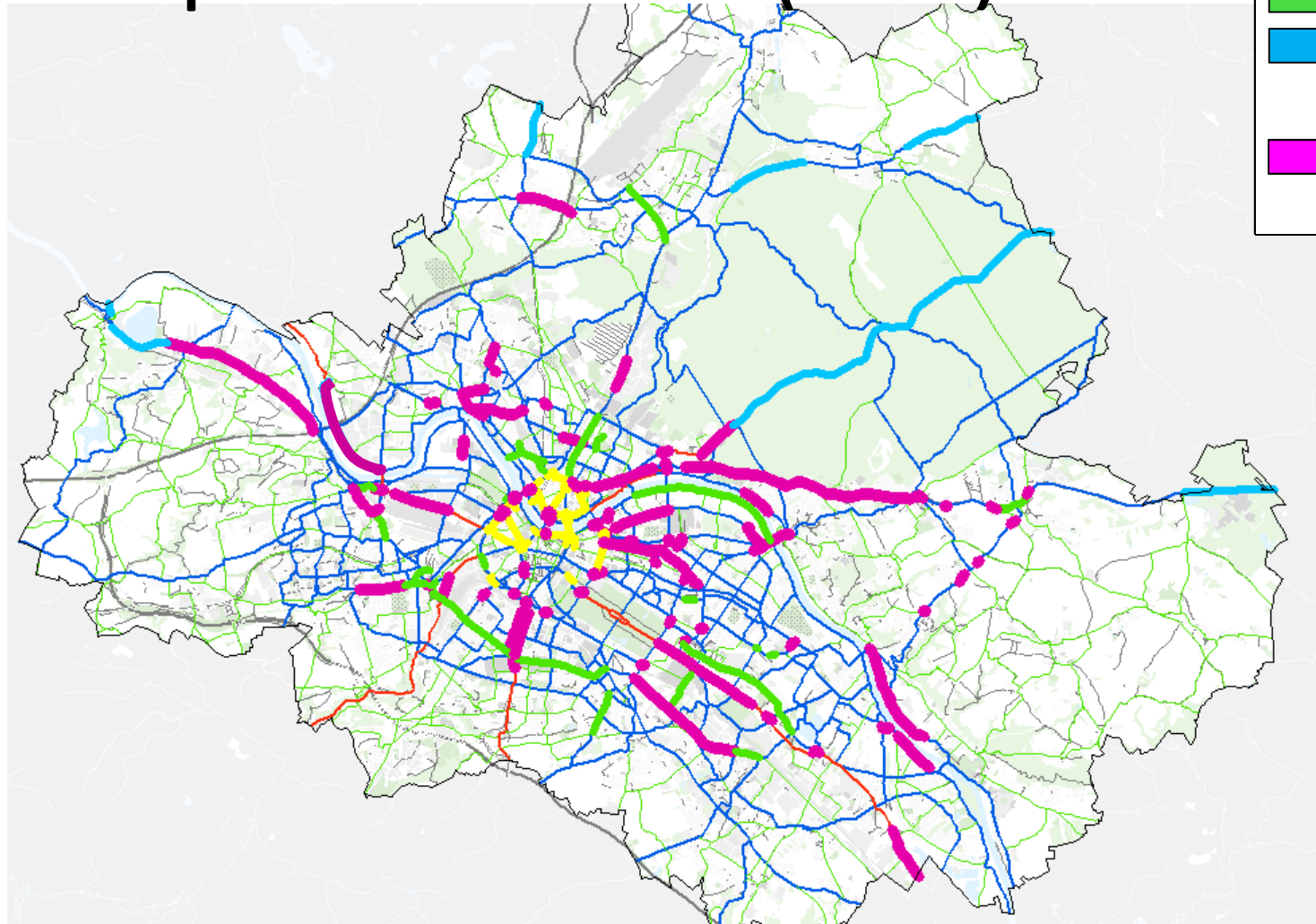
- Beschluss des VEP 2025plus am 20. November 2014
- integriertes Konzept für stadtverträgliche Mobilität in Dresden
- 18 spezifische Maßnahmen zum Radverkehr
- Maßnahme Nr. 56:
Radverkehrskonzept Gesamtstadt,
Beschluss erfolgte im März 2017







Maßnahmen aus VEP im Radverkehrskonzept (RVK)

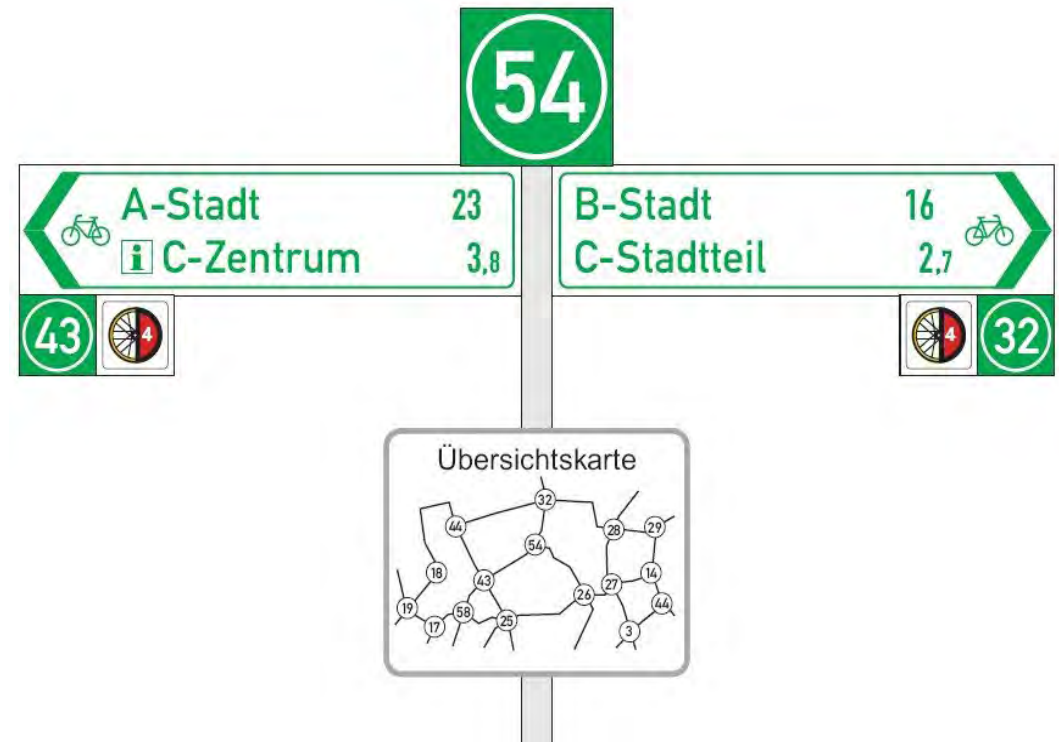
- Auswahl Maßnahmen (insgesamt 18 Maßnahmen)
 - M 9 Umsetzung Radverkehrskonzept Innenstadt,
 - M 47 Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs durch Öffnung von Einbahnstraßen, bei Baustellen, der Radmitnahme im ÖPNV und temporären Sperrungen (Daueraufgabe),
 - M 49 Aufbau von Radstationen an den Bahnhöfen DD-Hbf und DD-Neustadt,
 - M 53 Ausbau der Abstellanlagen im Radverkehr (auch B+R),
 - M 54 Prüfung der Umgestaltung ausgewählter vierstreifiger Querschnitte zu überbreiten oder zweistreifigen Querschnitten mit Schutz- oder Radstreifen (Potential z.B. Winterbergstraße, Bürgerwiese/Parkstraße, Wigardstraße)
 - M 57 Umgestaltung bzw. Ertüchtigung wichtiger innerstädtischer Brückenköpfe,
 - M 58 Komplettierung des rechstelbischen Elberad- und –wanderweges durch den Bau eines elbnahen, straßenfernenWeges zwischen Loschwitz und Pillnitz sowie im Bereich Übigau

Vorrangige Maßnahmen im Haupttroutennetz (RVK)



-  Innenstadtkonzept
-  Planung laufend
-  Baulast Freistaat
(Anmeldung erfolgt)
-  Priorität 1 (Einordnung
ab 2018)

Umsetzung der Wegweisung in 2 Stufen



Abgeschlossene Vorhaben

- Erneuerung des Verbindungsweges vom Käthe-Kollwitz-Ufer bis zum Anschluss an den Elberadweg (in Höhe Trödelmarktgelände)

Kosten: 60 000 EUR

- Verbesserung der Radverkehrsführung (Trennung Rad-/Gehweg) auf der Leipziger Straße zwischen Uferstraße und Antonstraße einschließlich Anpassung am LSA-Knotenpunkt

Kosten: 30 000 EUR

Abgeschlossene Vorhaben

- Aufrüstung an Lichtsignalanlagen zur automatischen und berührungsfreien Anforderung des Radverkehrs (Wärmebildsensoren)
 - Hamburger Straße/Flügelweg
 - Meißner Landstraße/Merbitzer Straße (in Arbeit)

Kosten 13 000 EUR

Abgeschlossene Vorhaben

- Erneuerung der Markierung von Rad-/Schutzstreifen im Stadtgebiet (zum Teil noch in Arbeit)
 - Grunaer Straße/Blüherstraße
 - Boltenhagener Straße
 - Lohrmannstraße
 - Wilsdruffer Straße
 - Karl-Marx-Straße
 - St. Petersburger Straße

Abgeschlossene Vorhaben

- Errichtung von Fahrradabstellanlagen an verschiedenen Standorten z. B.:
 - Dr.-Külz-Ring (14 Einstellmöglichkeiten)
 - Uferstraße/Hafenstraße (30 Einstellmöglichkeiten)
 - Canalettostraße/Wintergartenstraße (16 Einstellmöglichkeiten)
 - Tharandter Straße/Collmweg (16 Einstellmöglichkeiten)
 - Ostra-Ufer/Marienbrücke (34 Einstellmöglichkeiten)
 - Friedensstraße (54 Einstellmöglichkeiten – in Arbeit)

Geplante Vorhaben 2017/2018

- Erneuerung des Elberadweges im Ostragehege zwischen Pieschener Allee/Heinz-Steyer Stadion

11. September bis 12. Oktober 2017

Kosten: 100 000 EUR

- Erneuerung des Radweges Sachsenallee (Westseite) zwischen Florian-Geyer-Straße und Ziegelstraße

III. Quartal 2017

Kosten: 50 000 EUR

Geplante Vorhaben 2017/2018

- Erneuerung ÖRW 97 – Leubnitz-Neuostra zwischen Dohnaer Straße und Otto-Dix-Ring

II. Quartal 2018

Kosten: 100 000 EUR

- Radverkehrsquerung Güntzareal zwischen Elsasser Straße und Ziegelstraße

II. Quartal 2018

Kosten: 50 000EUR

Geplante Vorhaben 2017/2018

- Radverkehrsanlagen Bautzner Straße zwischen Albertplatz und Hoyerswerdaer Straße einschließlich LSA-Querung Glacisstraße/Alaunstraße

III. Quartal 2018

Kosten: 700 000 EUR

- Elbradweg Loschwitz, Körnerweg (Teilabschnitt Hochwasserschadensbeseitigung)

III. Quartal 2017

Kosten: 250 000EUR



Geplante Vorhaben 2017/2018

- Elberadweg Friedrichstadt/Ostragehege, Ertüchtigung Brücke Alberthafen

I. Quartal 2018

Kosten: 1 080 000 EUR

- Elberadweg Kaditz, zwischen Autobahnbrücke und Altkaditz

III. Quartal 2018

Kosten: 325 000EUR

Geplante Vorhaben 2017/2018

- Elberadweg Loschwitz/Wachwitz, Wiesenweg (teilweise Hochwasserschadensbeseitigung)

(Stadtratsbeschluss V1150/17 (SR/039/2017) vom 1. Juni 2017)

III. Quartal 2018

Kosten: 550 000EUR

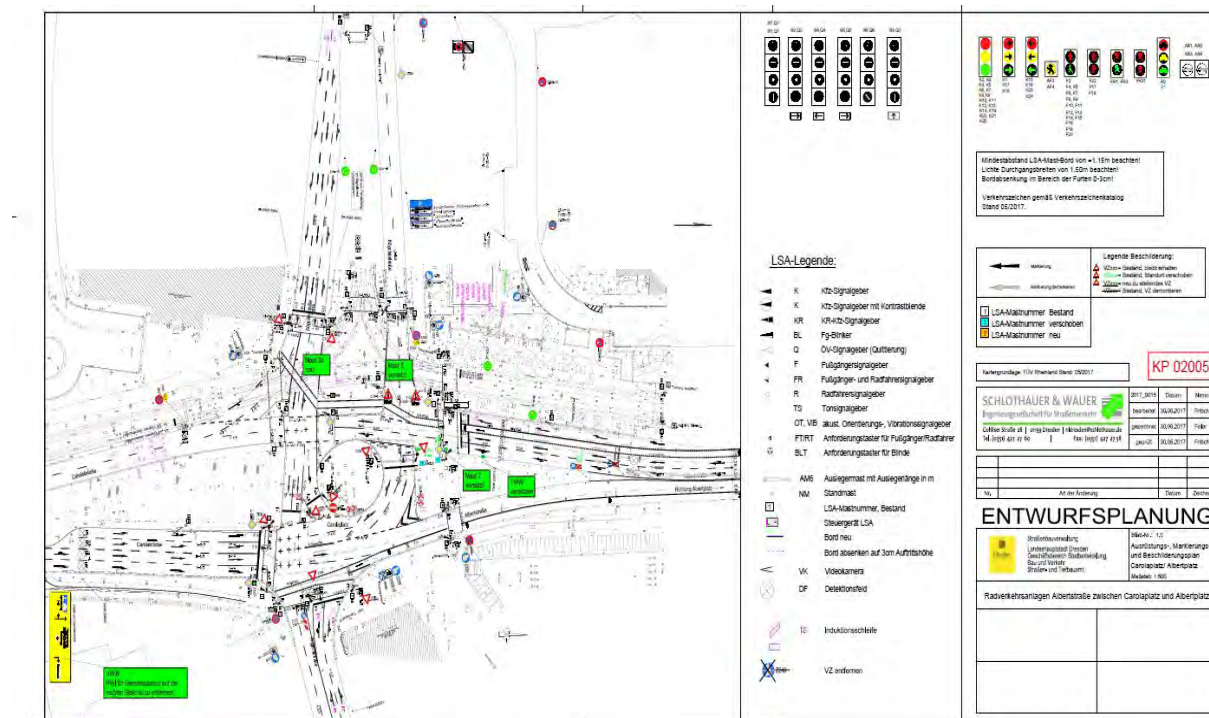


Radverkehrsanlage Albertstraße

zwischen Carolaplatz und Albertstraße

III. Quartal 2018

Kosten: 200 000 EUR



[Radverkehrsanlage Albertst.pdf](#)

Radverkehrsanlage Albertstraße

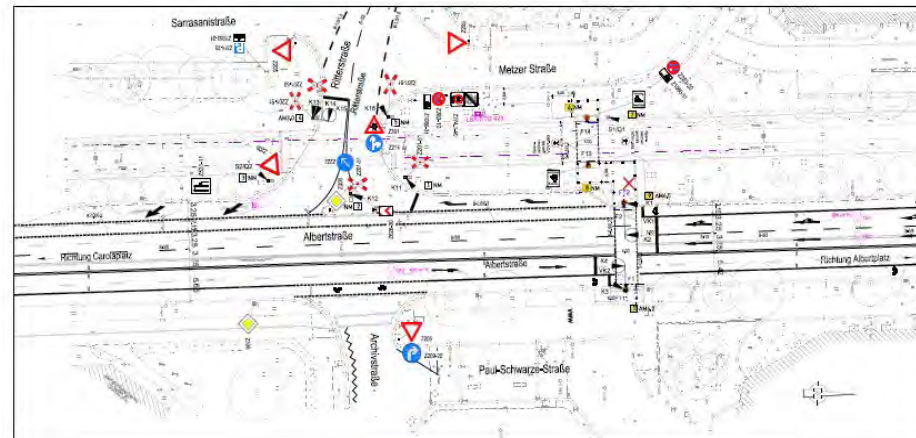
Archivplatz

LSA-Legende:

◁	Q	Quittierungssignal für ÖV	AM4	Auslegermast mit Länge in m	
▶	K	Kfz-Signalgeber	□	Standmast	
◀▶	K	Kfz-Signalgeber mit Kontrastblende	□	LSA-Mastnummer	
◀	F	Fußgängersignalgeber	□	Standort LSA-Steuergerät	
⇄	FT	Anforderungstaster für Fußgänger	IS	Induktionsschleife	
1		LSA-Mastnummer Bestand	---	Bordabsenkung	
2		LSA-Mastnummer neu			

Kein Verkehrszeichen nach StVO!

Mindestabstand LSA-Mast-Bord von =1,15m beachten!
Lichte Durchgangsbreiten von 1,50m beachten!
Bordabsenkung im Bereich der Furten 0-3cm!
Verkehrszeichen gemäß Verkehrszeichenkatalog
Stand 05/2017.



	Markierung Bestand		Legende Beschilderung:
	Markierung demantieren		VZxxx= Bestand, bleibt erhalten
			VZxxx= Bestand, Standort verschoben
			VZxxx= neu zu stellendes VZ
			VZxxx= Bestand, VZ demontieren

Planungsgrundlage: mpp 09.05.2017,
LSA-Neuerkabelung STA 19.05.2017
Kartengrundlage: TÜV Rheinland Stand: 05/2017

KP 02073

SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr Gohliser Straße 28 | 01059 Dresden | rd@dresdenschlothauer.de Tel. (0351) 477 27 60 | Fax: (0351) 477 27 58	2017_0015	Datum	Name
	bearbeitet	30.06.2017	Fritzsche
	gezeichnet	30.06.2017	Feller
	geprüft	30.06.2017	Fritzsche

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

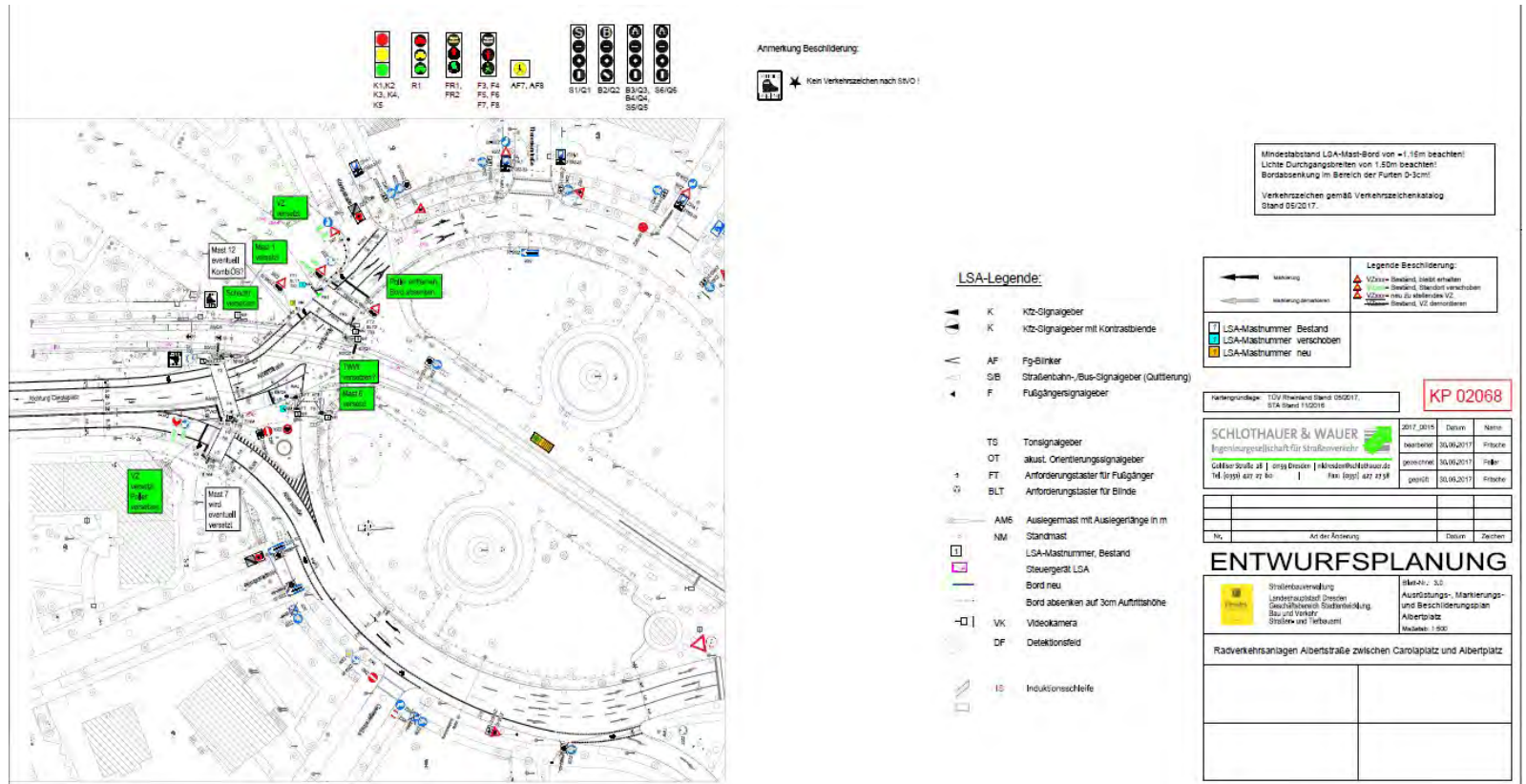
ENTWURFSPLANUNG

	Straßenbauverwaltung Landeshauptstadt Dresden Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau und Verkehr Straßen- und Tiefbauamt	Blatt-Nr.: 2,0 Ausrüstungs-, Markierungs- und Beschilderungsplan Archivplatz Maßstab: 1:500
Radverkehrsanlagen Albertstraße zwischen Carolaplatz und Albertplatz		

[Radverkehrsanlage Albertstr
Archivplatz.pdf](#)

Radverkehrsanlage Alberstraße

Albertplatz



[Radverkehrsanlage Albertstr Albertp.pdf](#)

Winterbergstraße

Radverkehrsanlage
Winterbergstraße zwischen
An der Pikardie und
Liebstädter Straße

0.9 km, einschließlich
Knotenpunktumbau und
LSA-Anpassung

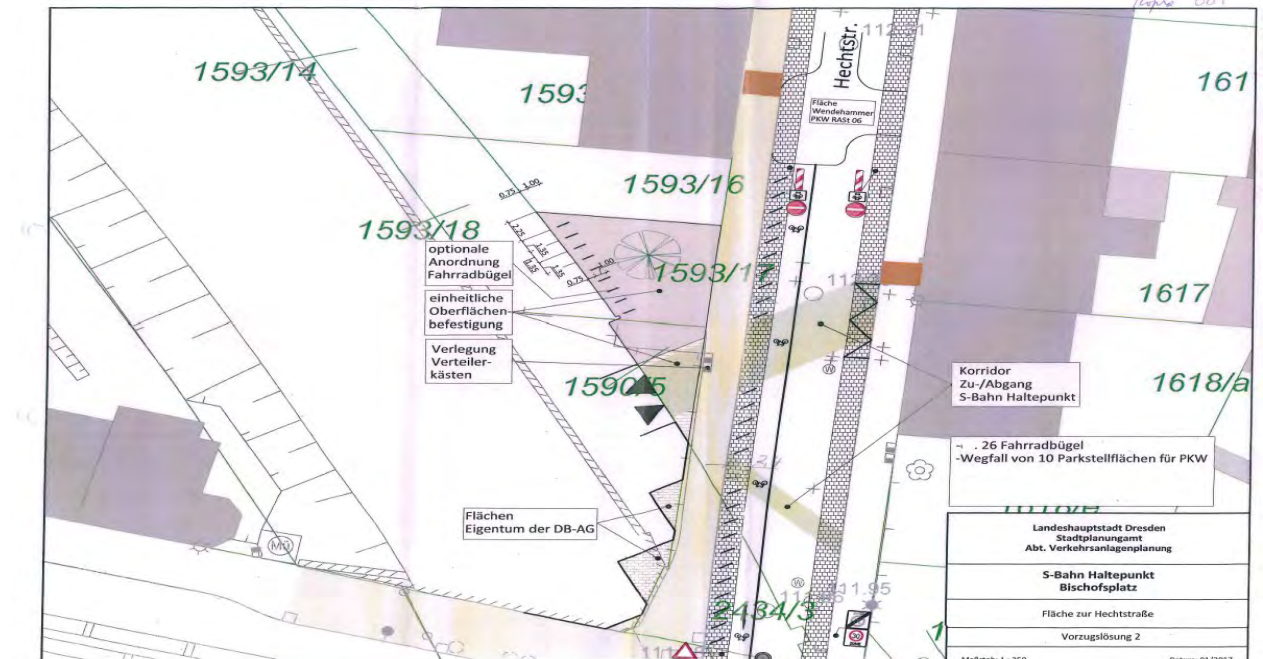
Kosten: 150 000 EUR



Hechtstraße/Bischofsweg

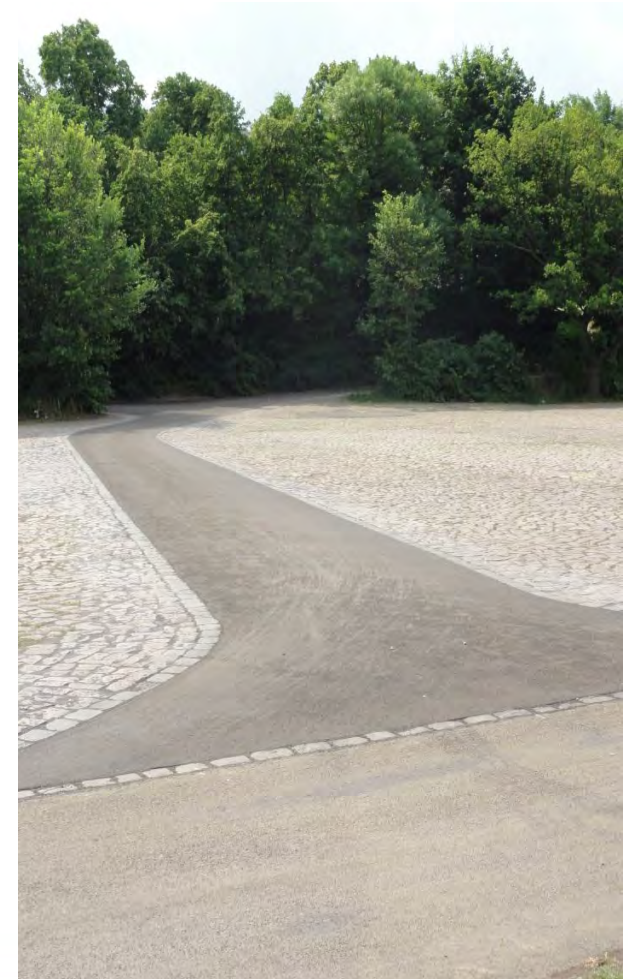
Errichtung von
Fahrradabstellanlagen

52 Einstellmöglichkeiten

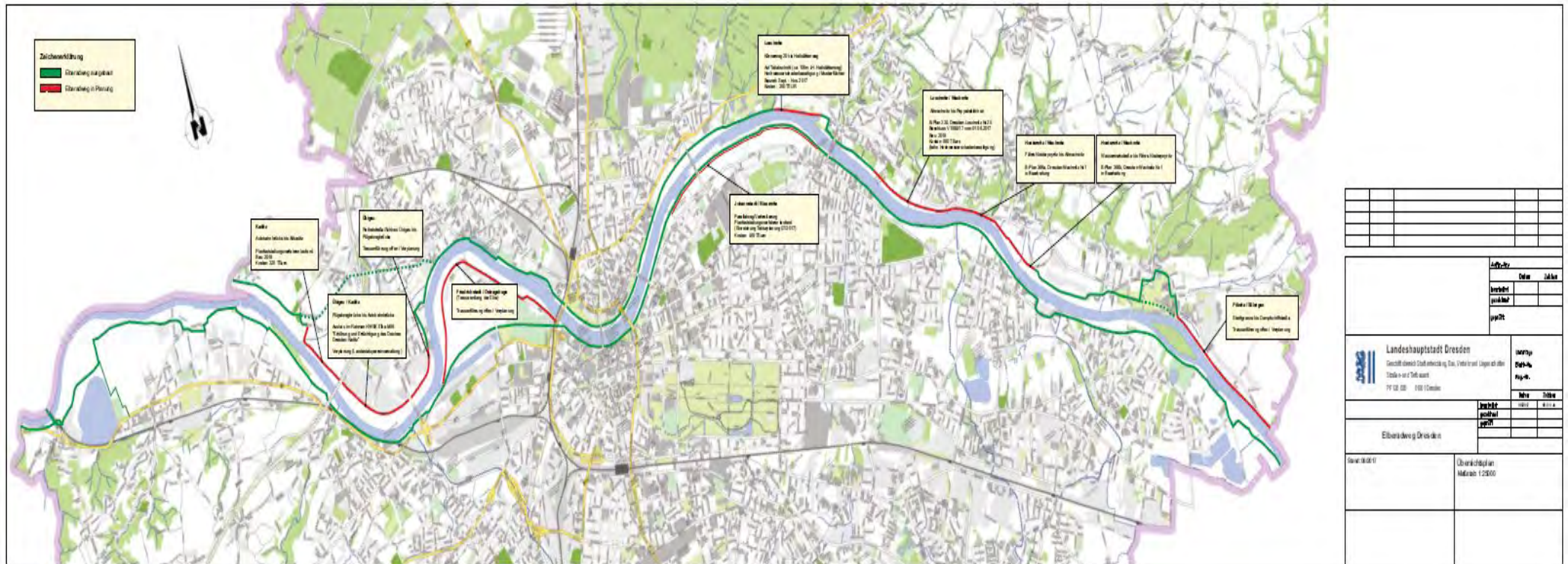


[Bischofsplatz Hechtstr.-Fahrradbügel.pdf](#)

Anbindung Käthe-Kollwitz-Ufer an den Elberad- und Elbewanderweg



Elberadweg



Elberadweg Übersichtsplan

Aktuelle planerische Schwerpunkte im Radverkehr

- Umsetzung Radverkehrskonzept
mit: Fahrradparkhaus / Fahrradabstellanlagen / Körnerweg /
Fahrradbügel am S-Bahn-Halt / Bischofsweg / Schillerplatz /
Bautzner Straße zwischen Glacisstraße und Hoyerswerdaer Str. /
Elbradweg beidseitig durchgängig / Machbarkeitsuntersuchungen
- Intermodale Mobilitätspunkte mit Radverleihsystem
- Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung

Machbarkeitsuntersuchungen (RVK) Priorität 1 - Fahrradstationen

Schwerpunkte Hauptbahnhof und Bahnhof Dresden-Neustadt



Konzept zum Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof

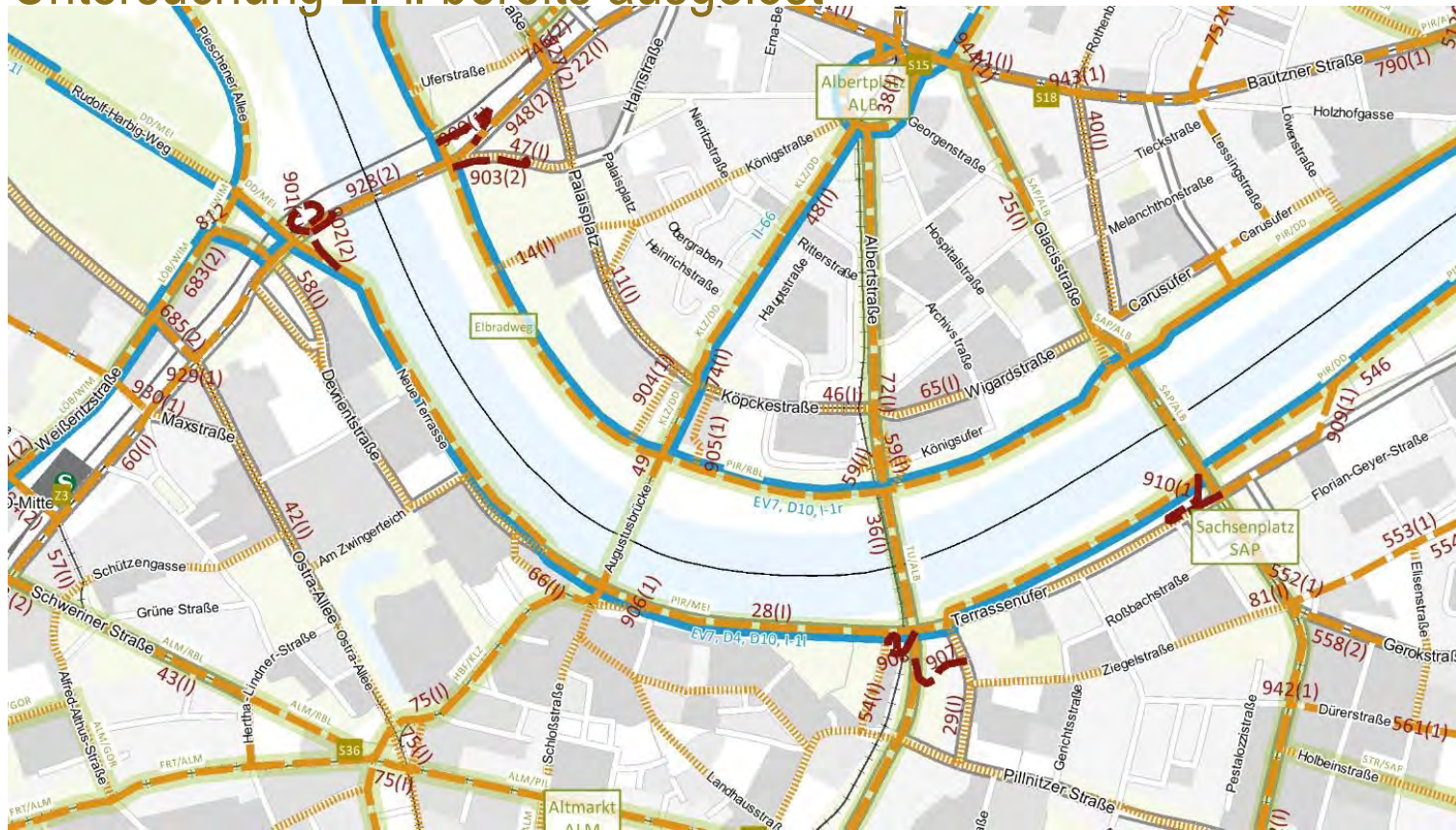
- erstes Fahrradparkhaus in Dresden und in Sachsen
(keine Einordnung bzw. Umnutzung in bereits bestehendes Gebäude)
- bis zu 1 000 Einstellmöglichkeiten anvisiert
- zusätzliche Service von Touristik-information, Café, Werkstatt u.v.m.
- derzeit Klärung der Machbarkeit am der Architektur



© Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt

Machbarkeitsuntersuchungen (RVK) Priorität 2 - Brückenverbindungen

Untersuchung z. T. bereits ausgelöst



Machbarkeitsuntersuchungen (RVK)

Priorität 2 – wichtige Netzergänzungen

Untersuchung ab 2018

- Verlegung des Netzes von der Cossebauder Straße auf eine auszubauende Wegeverbindung Elbradweg – Bootshaus Cotta - Bahnstraße – Lönsweg – Emerich-Ambros-Ufer
- Verlauf der Verbindung zwischen Langebrücker Straße/Dresdner Straße und Nesselgrundweg/Zur Neuen Brücke links- oder rechtsseitig der Bahn
- Anbindung des Prießnitzgrundes von der Stauffenbergallee
- Nutzbarkeit und Ausbau der Wegeverbindungen an der Kiesgrube Leuben
- Nutzbarkeit und Ausbau des Weges durch die Junge Heide zwischen Hammerweg und Moritzburger Weg
- zusätzliche Querung im Bereich Hauptbahnhof Westseite - Budapester Straße (Über- oder Unterquerung der Gleise, ggf. zusätzliche Anbindung an Bahnsteige)



Machbarkeitsuntersuchungen (RVK)

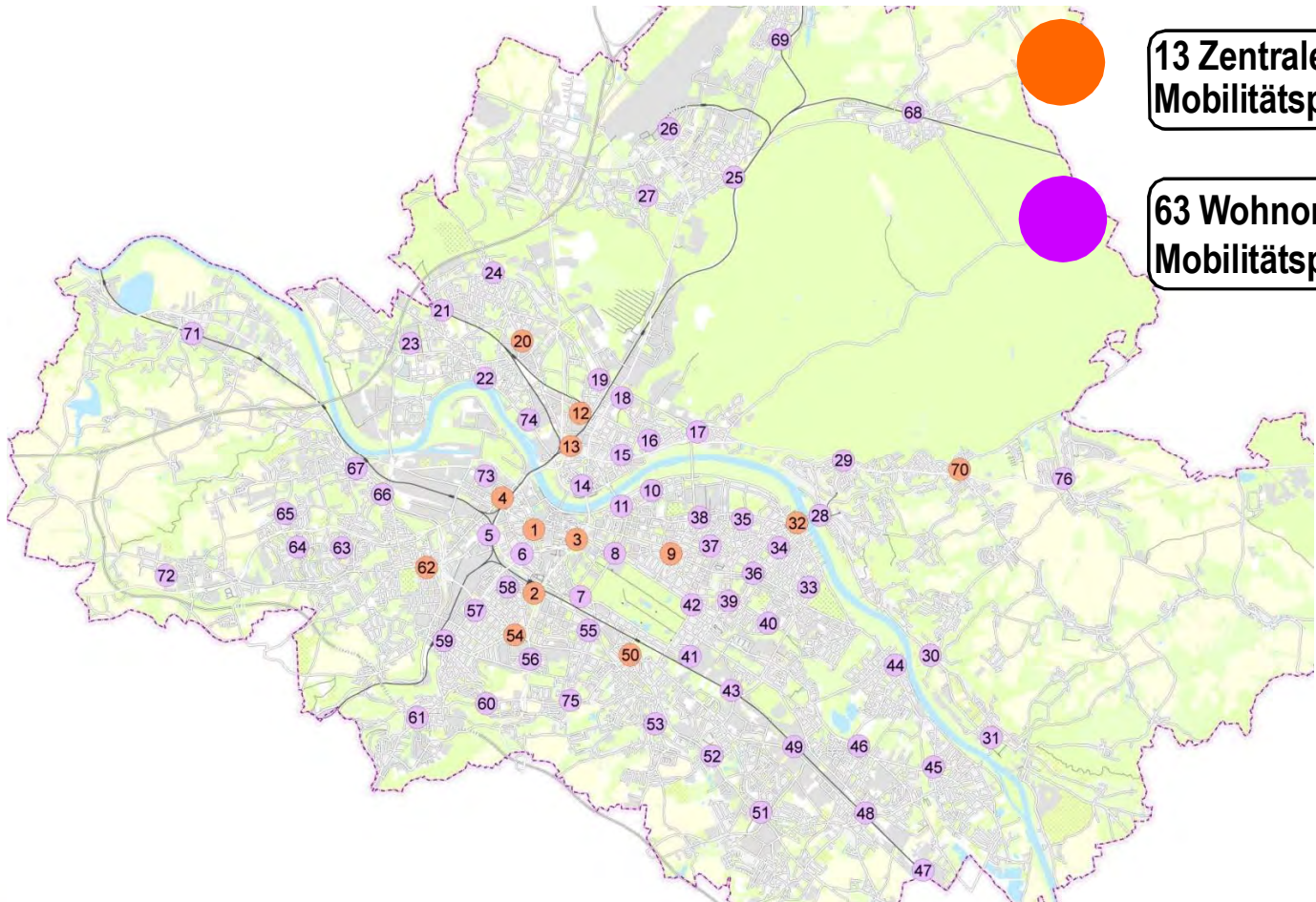
Priorität 3 – weitere Netzergänzungen

Untersuchung ab 2020

- Verbindung zwischen Innenstadt Dresden und Radebeul (RIN IR II) im Korridor Eisenbahnstraße – Gelände des Alten Leipziger Bahnhofs – Gehestraße – Bereich südlich oder nördlich der Bahnlinie – Meißner Straße (Radebeul)
- durchgängige Radverkehrsverbindung entlang des Laubegaster Altelbarms
- Umfahrung Gohlis des Elberadweges

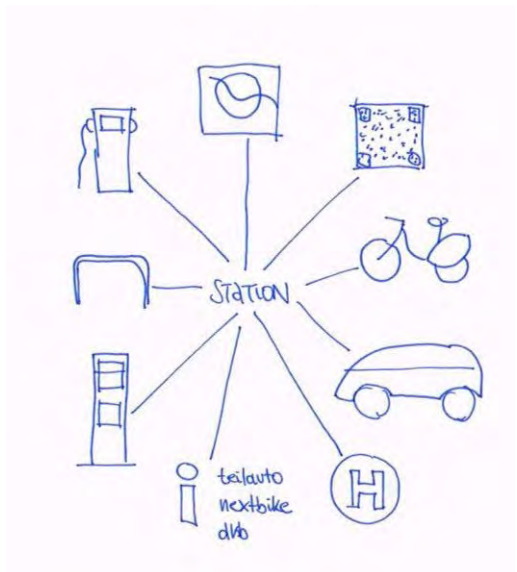


Mobilitätspunkte



13 Zentrale
Mobilitätspunkte

63 Wohnortnahe
Mobilitätspunkte



© Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt

© Visualisierungen evergreen

Stellplatz-, Garagen- und Fahrrad- abstellplatzsatzung (Entwurf im Geschäftsgang)

- Ablösegebühren für Radabstellplätze (250 € bis 750 € je Abstellplatz),
- Gestaltungsgrundsätze für Radabstellanlagen
(unter anderem 1,50 m² Fläche je Abstellplatz und jeder zehnte Platz mit zusätzlich 1,50 m² zum Abstellen von Fahrradanhängern, Steckdosen für Pedelecs bzw. E-Bikes),
- bei 100%iger Überdachung von Radabstellanlagen Minderung der notwendigen Pkw-Stellplätze um 5 %,
- veränderte Richtzahlen für mehr notwendige Radabstellplätze bei Neubauvorhaben und Nutzungsänderungen
(z. B. 1 Radabstellplatz je 40 m² Wohnfläche)

Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit

- Kampagne Multimobil
- Stadtradeln
- SZ-Fahrradfest
- Europäische Mobilitätswoche



Multimobil. Für Dich. Für Dresden.



- Kampagnenstart am 7. Juni 2017
- Radverkehr und Leihradsystem im Verbund mit ÖPNV, Carsharing und Elektromobilität
- Anregung für mehr aktive Mobilität und mehr Bewegung per Fuß und Rad in der Stadt



Foto: Frank Fiedler

Multimobil. Für Dich. Für Dresden.

- Radmotive „MULTI-ANDY“ und „MULTI-JÖRG“



Stadtradeln

- seit 2011 nimmt Dresden am Stadtradeln teil
- knackte als erste Stadt die 1.000.000 Kilometer als fahrradaktivste Stadt
- wirbt damit aktiv für die Reduzierung von CO₂ durch das Radfahren

© Heimrich&Hannot



SZ-Fahrradfest

- seit 2011 ist die LH mit einem Stand beim Fest vertreten
- Kontakte zur Bürgerschaft
- Informationen für Interessierte



Personelle Umsetzung mit neuen Stellen Radverkehr

- Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsentwicklungsplanung: 1 Stelle
- Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsanlagenplanung: 2 Stellen
- Straßen- und Tiefbauamt: 1 Verkehrsbehörde
2 Verkehrstechnik



© Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Bilanz Radverkehr
Folie: 38

Geschäftsbereich
Stadtentwicklung, Bau, Verkehr
und Liegenschaften

Landeshauptstadt
Dresden



Dresden.
Dresden

Fahrradabstellräume mit Lade-Steckdosen

Dresdens neue Stellplatzsatzung macht auch weniger Autoparkplätze möglich.

07.07.2017

Diesmal stehen nicht nur die Autos im Mittelpunkt: Im Entwurf der neuen Stellplatzsatzung wird es klare Vorgaben zum Bau von Fahrradstellplätzen geben. Bei Neubauten regelt die Satzung, dass sich die notwendigen Fahrradabstellplätze in unmittelbarer Nähe des Eingangsbereichs befinden und leicht zugänglich sein müssen. Bei Gebäuden mit mehr als zwei Nutzungseinheiten sollen sie in beleuchteten Abstellräumen angeboten werden. Steckdosen zum Aufladen von Elektrofahrrädern sollen vorgehalten werden, sagt Dresdens Baubürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain (Grüne).

Allerdings ist der Entwurf der Stellplatzsatzung noch nicht einmal mit der gesamten Verwaltung abgestimmt. Die Anhörung der Akteure auf dem Wohnungsbaumarkt laufe gerade erst und muss ausgewertet werden, sagt Schmidt-Lamontain. Im Entwurf ist auch ein Pkw-Stellplatz vorgesehen. Allerdings gibt es mehrere Möglichkeiten, diese Zahl zu mindern. Das wäre möglich, wenn alle Radabstellplätze überdacht sind, bei unmittelbarer Nähe zur S-Bahn oder Straßenbahn, wenn Carsharing Plätze angelegt werden und für Sozialwohnungen. Schmidt-Lamontain: „Fakt ist, dass damit das Bauen erleichtert wird.“ Er reagiert damit auf eine Kritik des Landesverbandes Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen Mitteldeutschlands (BFW), der sagte, dass größere Radabstellplätze Baukosten verteuern und Wohnfläche kosten würden.

Pkw-Stellplätze und Plätze für Fahrräder müssen auch nach dem neuen Satzungsentwurf auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück nachgewiesen werden. Der BFW hatte in seiner Reaktion auf den Entwurf gelobt, dass nicht mehr zwingend ein Autoparkplatz pro Wohnung entstehen müsste, da vor allem junge Menschen ein Fahrzeug im Carsharing-Prinzip nutzen, mit dem öffentlichen Nahverkehr fahren oder auf das Fahrrad umsteigen. Er sah jedoch Probleme in Gemeinschafts-Fahrradanlagen, weil die Sicherheit der teilweise sehr hochwertigen Fahrräder dort nicht gewährleistet sei. Stattdessen sollte mehr Platz in Privatkellern für Räder entstehen. (SZ/kh)

Artikel-URL: <http://www.sz-online.de/nachrichten/fahrradabstellraeume-mit-lade-steckdosen-3721946.html>

Tabelle 302-15: Im Straßenverkehr Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung


In MS-Excel öffnen



In CSV öffnen



Tabelle im neuen Fenster öffnen

302-15: Im Straßenverkehr Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Gebietseinheit	Zeit	Art der Verkehrsbeteiligung	insgesamt	Verunglückte		
				Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
04011 Stadt Bremen	2016	Fahrräder	1 105	2	138	965

© Statistisches Landesamt Bremen