



Stadt **CHEMNITZ**

**Beschlussantrag Nr.**

an den Stadtrat

zur Sitzung

am

Einreicher: Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich gemäß SächsGemO <input type="checkbox"/> nichtöffentlich gemäß SächsGemO
<b>Gegenstand:</b>  <b>Konzept zur Radverkehrsförderung</b>	

**Kostendeckungsvorschlag:**

(Unterabschnitt, HHSt.)

Vorberatungsfolge (Beiräte, Ortschaftsräte, Ausschuss)	Sitzungs- termine	Antrag geändert ja/nein	Abstimmungsergebnis		
			ein- stimmig	mehr- heitlich	abge- lehnt
1. Planungs-, Bau- und Umweltausschuss					
2.					
3.					
4.					
5.					

**Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird beauftragt ausgehend von den Aussagen im Verkehrsentwicklungsplan zur Radverkehrsentwicklung ein Konzept zur Radverkehrsförderung gemäß Anlage 1 für die Stadt Chemnitz zu erarbeiten, dem Stadtrat bis Mitte 2011 zum Beschluss vorzulegen sowie eine Zwischeninformation zum Arbeitsstand im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss für Mitte 2010 festzusetzen.

**Unterschriften gemäß Quorum**

Name, Vorname	Unterschrift
1. Giegengack, Annekathrin	
2. Zschocke, Volkmar	
3. Zschocke, Dominik	
4.	
5.	
6.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	
12.	

---

*(wird durch die Schriftführerin/ den Schriftführer ausgefüllt)*

Quorum eingeholt in der Sitzung des Stadtrates/Ausschusses am .....

## **Begründung:**

### ***Radverkehrsförderung mit System***

Anliegen des Antrages ist, die vorhandene Radverkehrskonzeption der Stadt Chemnitz zu aktualisieren und zu einem umfassenden Gesamtkonzept zur systemischen Förderung des Radverkehrs fortzuschreiben. Das Verkehrskonzept von 2006 liefert hierfür allgemeine Leitziele und Leitlinien (z.B. die Erhöhung des Anteils des Radverkehrs im Stadtverkehr) welche nun durch ein konkretes umsetzungsorientiertes Konzept untersetzt werden müssen.

Die Bedeutung des Radverkehrs ist seit 1994 deutlich gestiegen - es werden inzwischen 6 % aller Wege in Chemnitz mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei ist das Fahrrad auf einer Strecke zwischen 400 Metern und sechs Kilometern das schnellste Null-Emissionsfahrzeug in der Stadt. Auch der Platzverbrauch ist geringer: Ein Fahrrad-Stellplatz beansprucht weniger als ein Fünftel des Platzes, den ein PKW benötigt.

Der Fahrradverkehr entlastet die innerstädtischen Straßen von Autoverkehr. Erfahrungen anderer Städte zeigen, dass eine gute Zugänglichkeit mit dem Rad eine Belebung der Innenstadt bewirkt. Radverkehr erspart der Kommune teure Investitionen in andere Verkehrsarten und nutzt den vorhandenen Verkehrsraum sehr effektiv.

Eine Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs und mithin eine Vergrößerung seines Anteils am städtischen Verkehrsaufkommen sichert nicht nur bezahlbare Mobilität, sondern leistet auch einen Beitrag zum Klimaschutz, entlastet die Stadt in Form von verbesserter Luftqualität, geringerer Lärmbelastung und bietet zudem nicht zu unterschätzende Vorteile für die Gesundheit.

Radverkehrsförderung mit System bedeutet neben einem attraktiven, durchgehend befahrbaren und sicheren Netz für den Alltags- und Freizeitradverkehr eine Verbesserung von Fahrradklima und Images des Radfahrens in der Stadt zu erreichen, mehr Service im Zusammenhang mit dem Radfahren anzubieten sowie die Mobilitätsangebote im Umweltverbund besser und intelligenter zu vernetzen.

### ***Teilkonzept „Fahrradfreundliche Chemnitzer Stadtverwaltung“***

Die Wege zum Arbeitsplatz und wieder zurück machen einen beträchtlichen Teil der zurückgelegten Wege innerhalb des Stadtgebietes aus. Deshalb unterstützt die Stadt Chemnitz auch das Programm „Mit dem Rad zur Arbeit“ des ADFC und der AOK. Teil dieses Programms ist aber nicht allein, Bürgerinnen und Bürger zur Fahrradbenutzung im Berufsverkehr anzuregen. Vielmehr ist es angelegt, die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad auf kurzen Strecken zu erhöhen, indem Betriebe und Einrichtungen dem als „fahrradfreundliche Betriebe“ Rechnung tragen.

Das zu erarbeitende Konzept zur Radverkehrsförderung soll daher auch Maßnahmen aufzulisten, mithilfe derer die Bewältigung des täglichen Weges zur Arbeit und zurück mittels Fahrrad attraktiver gestaltet werden kann. Diese Teilkonzept „Fahrradfreundlichen Stadtverwaltung“ soll Vorbildcharakter für Chemnitzer Unternehmen und Institutionen entfalten.

### ***Weitgehende Beseitigung bestehender Radverkehrsbehinderungen***

Bei der Überprüfung geht es vorrangig um solche Behinderungen des Radverkehrs, die mit geringem Aufwand und im Prinzip ohne bauliche Veränderungen beseitigt bzw. reduziert werden können. Bei der Bearbeitungspriorität und -reihenfolge sind Kriterien des potentiellen Bedarfs (Radverkehrsaufkommen) und der möglichen Einordnung in vorgesehene Verkehrsbau- und Ordnungsmaßnahmen zu beachten. Folgende konkrete Maßnahmeoptionen sollten bei der Überprüfung besondere Berücksichtigung finden:

- a) Sackgassen (Zeichen 357 StVO): Die Öffnung von Sackgassen kann oft eine erhebliche Abkürzung für den Radverkehr bedeuten und ihm sichere Wege erschließen. Wenn sie für den Radverkehr durchlässig sind, ist diese Information auch am Zeichen 357 anzubringen. Wenn sie für den Radverkehr nicht durchlässig sind, ihre Durchlässigkeit aber möglich und für den Radverkehr vorteilhaft ist, sind Maßnahmen vorzuschlagen, um die Durchlässigkeit herzustellen und anzuzeigen.
- b) Einbahnstraßen: Die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung kann dem Radverkehr erhebliche Umwege ersparen und hat sich in der bundesweiten Praxis wegen des Sichtbarkeitsprinzips als sehr sicher erwiesen (Forschungsbericht Bundesanstalt für Straßenwesen). Alle Einbahnstraßen sind darauf hin zu überprüfen, ob und wie sie entsprechend der dafür in der StVO vorgesehenen Möglichkeiten für den Radverkehr in der Gegenrichtung freigegeben werden können.
- c) Sonstige Verkehrseinschränkungen: Nach § 45 Abs. 9 StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen nur bei besonderer Gefahrenlage angeordnet werden. Die in Chemnitz oft anzutreffende Praxis, auch den Radverkehr in eigentlich nur für den Kfz-Verkehr gedachte Einschränkungen einzubeziehen, hat zu erheblichen Akzeptanzproblemen geführt, da ein Teil der Beschränkungen unnötig ist. Durch die Differenzierung der Beschilderung und eine routinemäßige Prüfung soll dem zukünftig vorgebeugt werden. Alle Beschilderungen öffentlicher Verkehrsräume, die zugleich eine Einschränkung für den Radverkehr darstellen (insbesondere Abbiege- und Einfahrverbote, Verbote der Benutzung bestimmter Verkehrsflächen), sind darauf hin zu überprüfen, ob und wie der Radverkehr davon ausgenommen werden kann und ob sich davon ein Vorteil für diesen ergibt. Die weitgehende Aufhebung von Fahrbahnbenutzungsverböten für den Radverkehr ist bereits mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2015 als Zielstellung vom Stadtrat beschlossen worden.

## **Konzept zur Radverkehrsförderung für die Stadt Chemnitz**

Das zu erstellende Gesamtkonzept soll Maßnahmen zur Erreichung folgender Ziele enthalten:

### ***Attraktives, durchgehend befahrbares und sicheres Netz für den Alltags- und Freizeitradverkehr:***

- Darstellung der straßenkonkreten Lage sowie der spezifischen Ausführung (links-, rechts-, beidseitig, Radfahrstreifen oder separate Führung, gemeinsame Führung mit Gehweg, Benutzungspflicht etc.) des bestehenden und – soweit möglich - des geplanten Radverkehrsnetzes
- Darstellung des Handlungsbedarfs in diesem Netz (Herstellung oder Instandsetzung des Fahrweges, Herstellung von Querungsbeziehungen und Durchlässen, Schließung von Netzlücken, Verbesserung der Knotenführung, Analyse von Bereichen mit großen Sicherheitsdefiziten, Maßnahmen der Fahrradwegweisung, Verbesserung der Signalisierung an Kreuzungen etc.)
- Anlage neuer Radverkehrsführungen nur nach den jeweils modernsten Standards zur Straßenraumgestaltung

### ***Weitgehende Beseitigung bestehender Radverkehrsbehinderungen:***

- Prüfung der Öffnung von Sackgassen und Einbahnstraßen
- Analyse der baulichen Mängel sowie sonstiger Verkehrseinschränkungen (w.z.B. Fahrbahnbenutzungsverbote) in der gegenwärtigen Verkehrsführung im Stadtgebiet
- Prüfung, durch welche Maßnahmen diese kurzfristig und mit geringem Aufwand beseitigt werden können
- verbindliche Standards für funktionierende und sichere Radverkehrsführung an Baustellen
- Überprüfung der Sinnhaftigkeit und Funktionalität von Umlaufgittern auf Radwegen

### ***Verbesserung von Fahrradklima und Images des Radfahrens in der Stadt:***

- Öffentlichkeitsarbeit, „City Marketing Fahrrad“, bessere Integration der Radverkehrsförderung in das Tourismus- und Stadtmarketing
- Vorschlag für ein Verfahren zur Qualitätssicherung der einzelnen Maßnahmen
- Beteiligung der Verbände und der Öffentlichkeit bei Erstellung und Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes, Maßnahmen der Akzeptanzerhöhung
- Integration der Radverkehrsförderung in den städtischen Internetauftritt

### ***Bessere Vernetzung der Angebote im Umweltverbund:***

- maßnahmekonkretes Konzept zur besseren Verknüpfung des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Darstellung des Ist-Zustandes öffentlicher Abstellanlagen (Betrachtung von Anzahl und Qualität) sowie Aufzeigen notwendiger Maßnahmen zum Ausbau von Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet mit Konzentration auf das Stadtzentrum und auf die Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs

***Die Stadtverwaltung geht mit gutem Beispiel voran:***

- Erstellung eines Teilkonzeptes „Fahrradfreundliche Stadtverwaltung“
- qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl auf dem Betriebsgelände oder in unmittelbarer Nähe, möglichst überdacht, günstiger platziert als PKW-Parkplätze und eventuell beleuchtet (Analyse der Situation und Maßnahmenplan zur schrittweisen Verbesserung)
- Analyse und Verbesserung der Erreichbarkeit der Verwaltungsdienststellen mit dem Fahrrad
- Prüfung der Beschaffung von Dienstfahrrädern in relevanten Ämtern

***Sicherung der Finanzierung der Maßnahmen zur Radverkehrsförderung:***

- Darstellung des Finanzbedarfes für die einzelnen Maßnahmen
- Ableitung einer Prioritätenliste für die Maßnahmen sowie eines Vorschlags für einen Zeit- und Investitionsplan zu ihrer Umsetzung
- Ausschöpfung aller Fördermöglichkeiten