

TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN



URBIKE

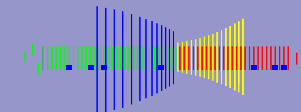
UrBike Projekte Dresden

„Wirtschaft in Bewegung“
Lampertheim
17.3.2006



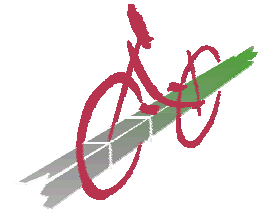
Technische Universität Dresden
Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip)

Thomas Böhmer





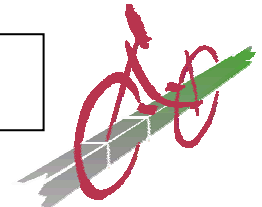
Gliederung



1. Radverkehr in Dresden
2. UrBike als europäisches Projekt
3. Lokale Pilotprojekte in Dresden
4. Weitere Aktivitäten in Dresden
5. Erfahrungen der Projektarbeit



Dresden – keine typische Fahrradstadt, aber...



ADAC - Test 2004: Radfahren in Städten

Gewichtung	16%	27%	22%	12%	15%	8%	100%
	Unfallhäufigkeit und- vermeidung	Sicherheit und Komfort der Radverkehrs- anlagen	Radverkehrsnetz und Wegweisung	Abstellplätze	Kommunale Rad- verkehrsförderung	Serviceangebote	Gesamtnote
Stadt							
Münster	+	+	++	++	++	++	++
Kiel	0	+	+	+	++	--	+
Krefeld	0	0	+	0	++	0	+
Hannover	0	+	0	0	+	0	+
Freiburg	0	0	+	++	0	-	+
Bremen	0	+	0	0	+	0	+
Mainz	+	0	+	0	++	0	0
Nürnberg	0	0	0	0	++	-	0
Leipzig	0	0	-	0	+	-	0
Aachen	-	0	+	0	++	--	0
Dortmund	0	0	0	0	0	0	0
Lübeck	0	+	--	+	+	--	0
Rostock	+	0	-	-	0	-	0
Stuttgart	0	0	-	0	+	0	0
Augsburg	-	0	+	-	0	-	0
Frankfurt/Main	-	0	0	0	0	-	0
Halle	-	0	-	-	+	--	0
Karlsruhe	-	0	0	0	-	-	0
Magdeburg	-	0	-	0	--	-	-
Kassel	-	0	0	0	--	-	-
Dresden	-	0	-	0	-	0	-
Erfurt	-	-	--	+	0	--	-

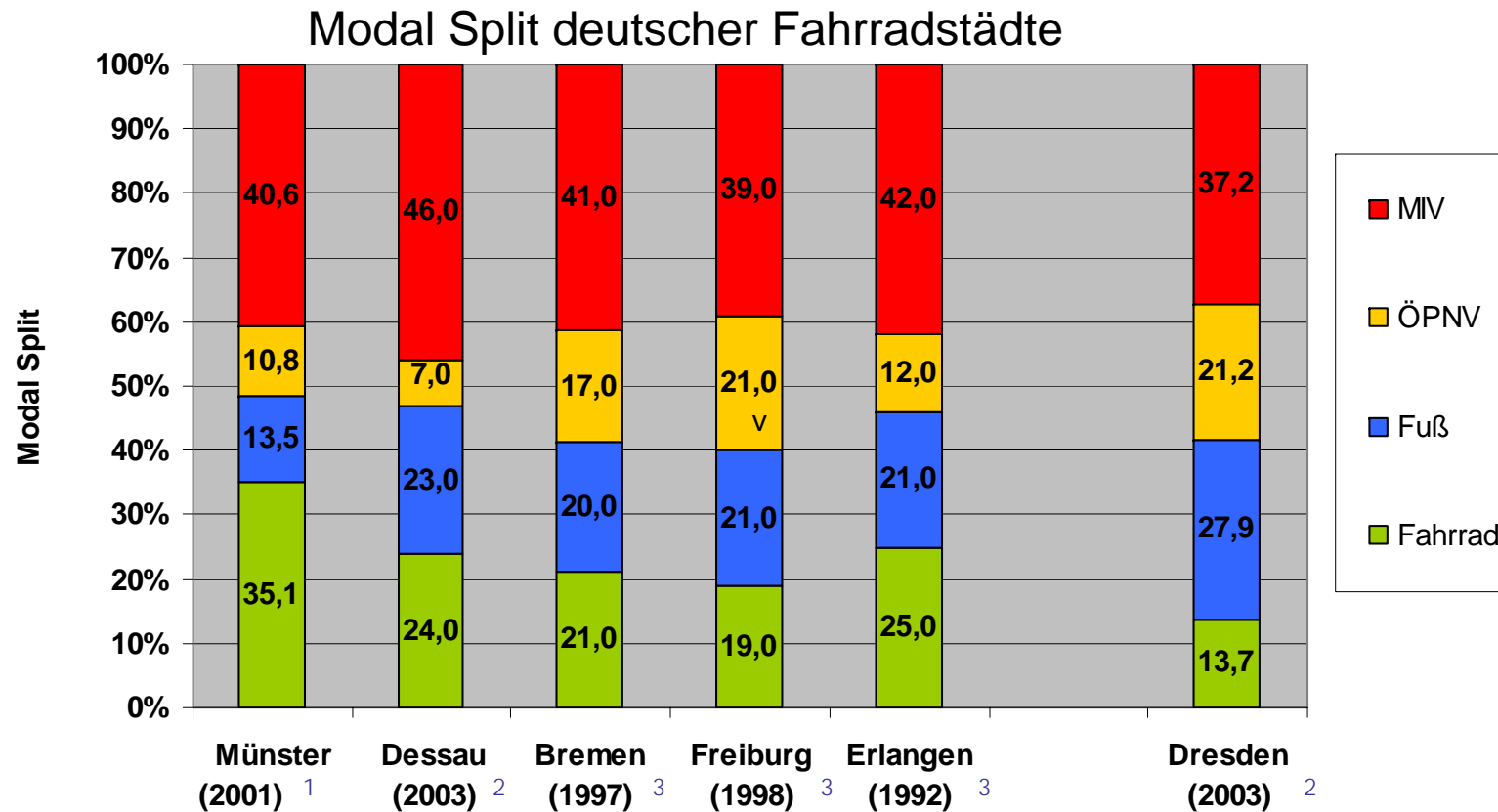
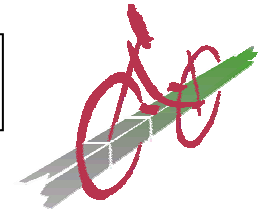
Dresden

ADFC-Fahrradklimatest 2005

Rang	Städte mit mehr als 200.000 Ew.	Mittelwert
1	Münster	2,05
2	Kiel	2,82
3	Oberhausen	2,98
4	Hannover	3,00
5	Bremen	3,09
6	Leipzig	3,29
7	Bonn	3,31
8	Magdeburg	3,45
9	Bielefeld	3,49
10	Karlsruhe	3,66
11	München	3,81
12	Mannheim	3,82
13	Nürnberg	3,84
14	Frankfurt	3,87
15	Erfurt	3,91
16	Gelsenkirchen	3,92
17	Dortmund	3,98
18	Saarbrücken	4,02
19	Dresden	4,08
20	Braunschweig	4,09
	Berlin	4,09
22	Duisburg	4,10
	Essen	4,10
24	Köln	4,14
25	Stuttgart	4,15
26	Düsseldorf	4,19
27	Wiesbaden	4,39
28	Hamburg	4,44



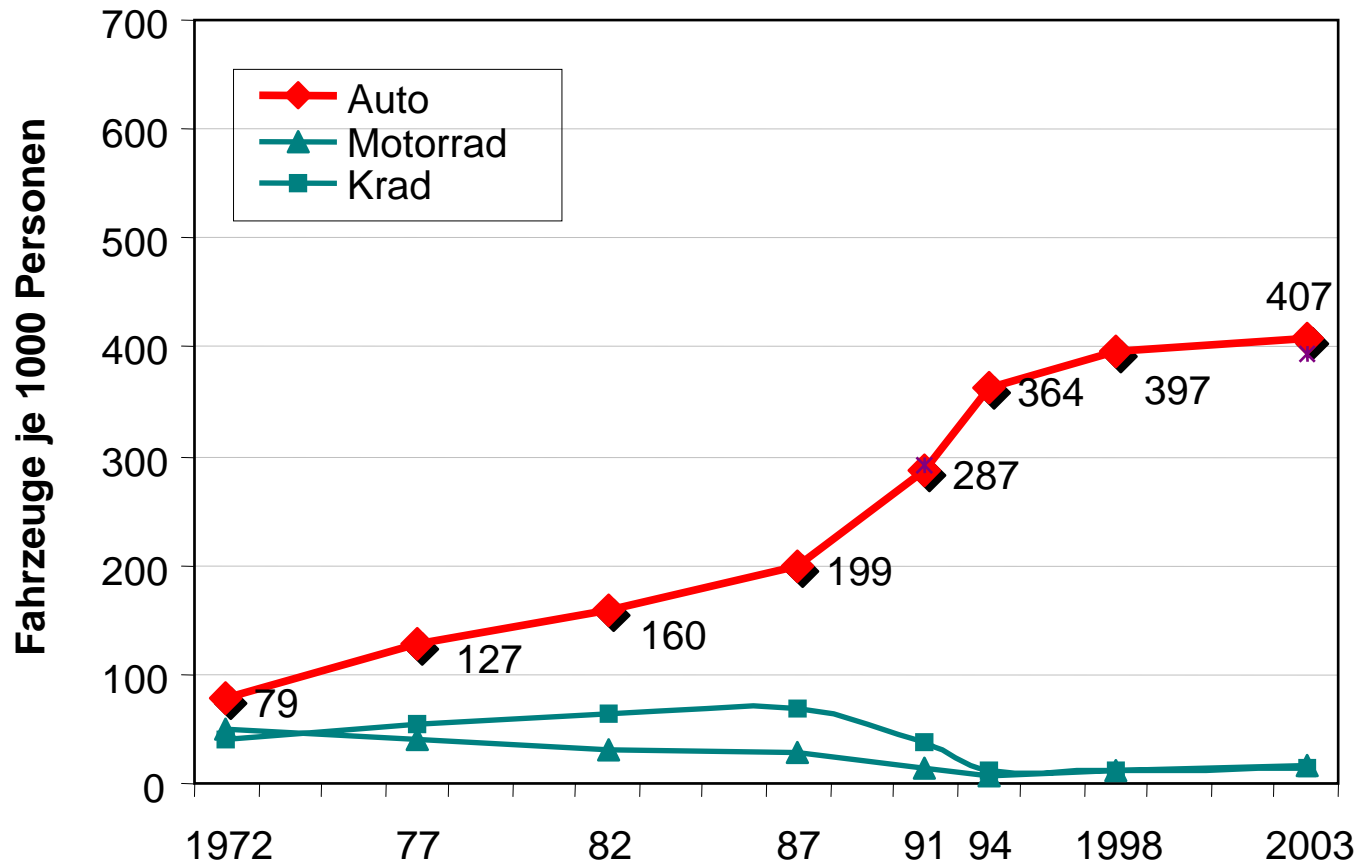
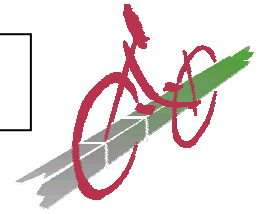
Vergleich Dresdens mit Fahrradstädten



1: Stadt Münster 2001 2: SrV 2003 3: Socialdata 2001



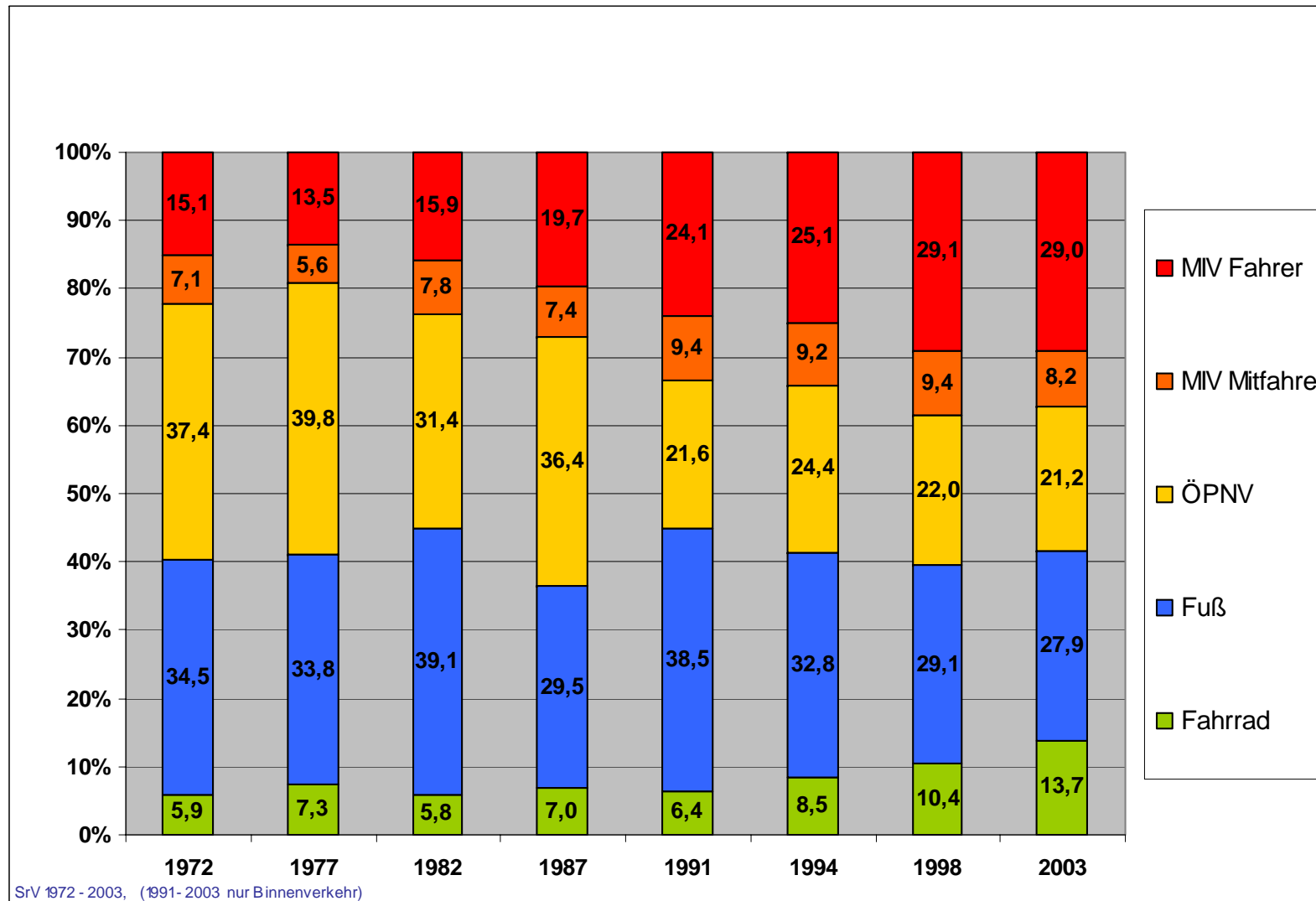
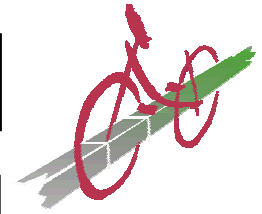
Motorisierungsgrad (in ostdeutschen Städten)



SrV-Stadtprofil 1972 - 2003

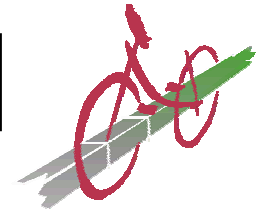


Entwicklung des Modal Split in Dresden





UrBike - Mitgliedsstädte



Budapest (HU)

Dresden (D)

Florenz (I)

Frederiksberg (DK)

Kielce (PL)

Mesa Yitonia (CY)

Sevilla (SP)

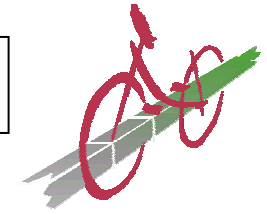
Tallinn (EST)

Xanthi (GR)





Übersicht Projektarbeit Dresden



UrBike

„Maximierung der städtischen Integration des Fahrrades“

UrBike-Projektarbeit Dresden:

Lenkungsgruppe Runder Tisch Radverkehr Dresden unter Leitung des Oberbürgermeisters Herrn Roßberg

Koordinierungsgruppe Radverkehr unter Leitung des Bürgermeisters für Stadtentwicklung Herrn Feßenmayr

- fachlich-inhaltliche Koordinierung der Projektarbeit
- Zusammenführen gemeinsamer Interessen unterschiedlicher Beteiligter
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit pro Fahrrad

Radfahren zur Schule

Entwicklung eines Handlungsleitfadens zur Erarbeitung von Radschulwegplänen für Dresdner Gymnasien und Mittelschulen

Radfahren zur Arbeit

Radverkehrsförderung im Umfeld großer Unternehmensstandorte als Teil betrieblichen Mobilitätsmanagements

Radfahren zum Einkauf und zur Erholung

Verbesserung von Infrastruktur/Service-diensten und der Wahrnehmung der Radfahrer als Kunden

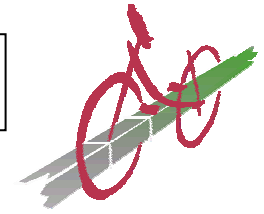
Umsetzung von UrBike / Planung von Einzelmaßnahmen

- Umsetzung von UrBike
- Aufgabenwahrnehmung des Nationalen Runden Tisches Radverkehr
- Erweiterung und Qualifizierung der Radverkehrsinfrastruktur
- Information und Abstimmung geplanter kommunaler Infrastrukturmaßnahmen

Radverkehrsförderung Dresden



Urbike - 3 Projektgruppen



Schule



Arbeit



Einkauf und Erholung

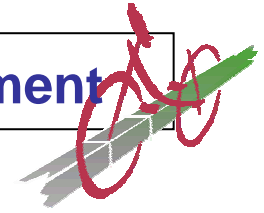


Kommunikationsorientiert (Presse- und Öffentlichkeitsarbeit)

projektbegleitende Arbeitsgruppen im Sinne „Runder Tisch“

- themenspezifische Einbeziehung aller wichtigen Akteure
- je Projekt 3 Sitzungen bis Sommer 2006
- externe Moderation: TU Dresden

Praxischarakter – Übertragung von „good practice“ Beispielen
wiss. Begleitung. durch studentische Arbeiten



Aktive Beschäftigung mit Radverkehrsthemen

Sicherheit des Radfahrens +

- Spaß am Radfahren vermitteln
- Emotionale Bindung an Radverkehr
- Förderung von Eigeninitiative
- Positive partizipative Erfahrungen
- Kommunikation der rationalen Vorteile („smartes“ Verkehrsmittel)

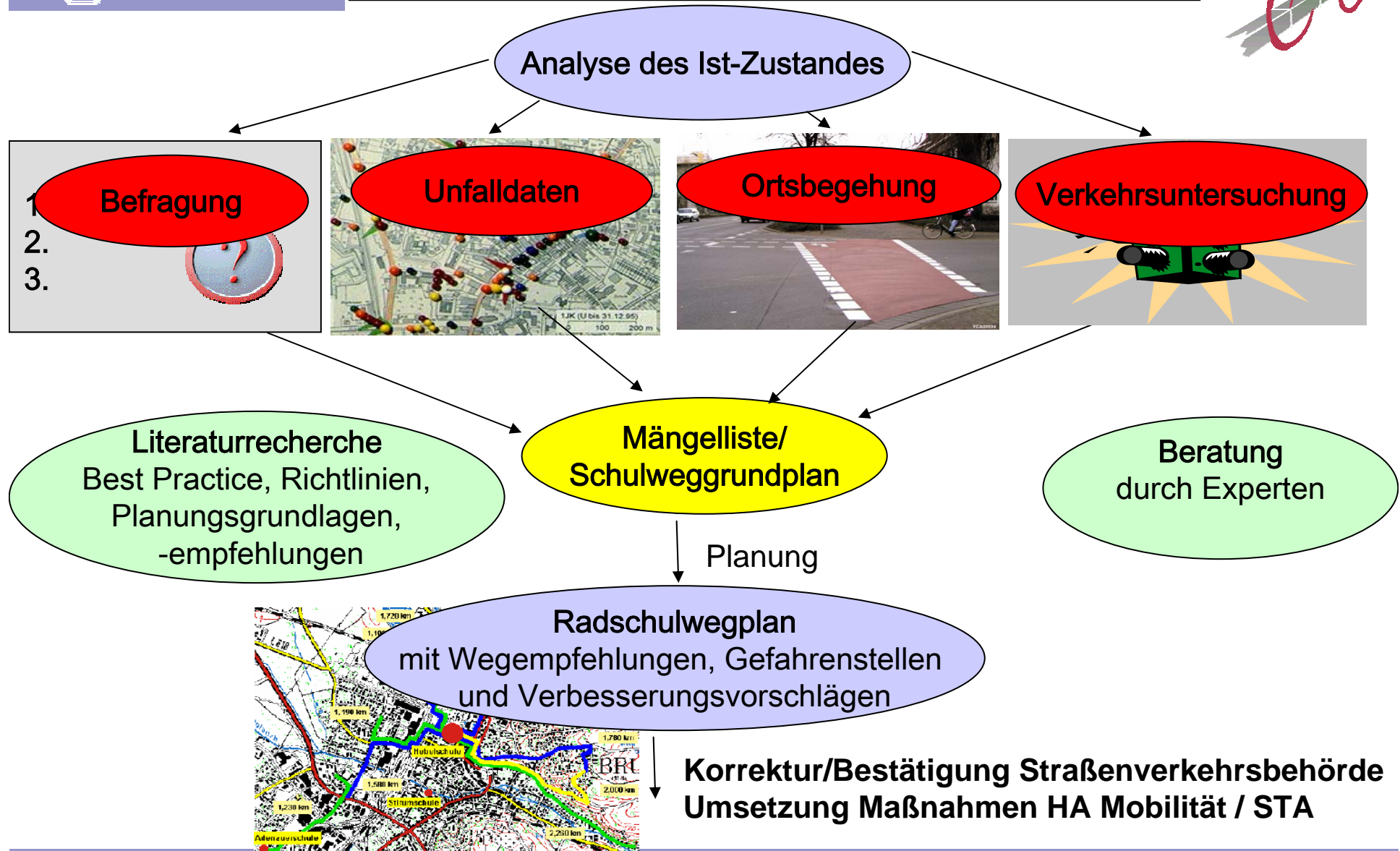
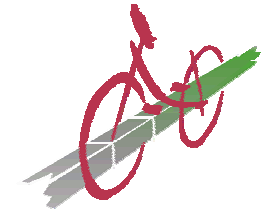
Positive Einstellung zum Radfahren

Normative Wertschätzung des
Radfahrens im (Schul-) Umfeld

Langfristig intelligente Verkehrsmittelwahl

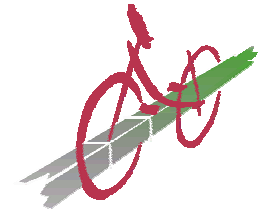


Leitfaden Radschulwegplanung





Projektarbeit „Rad zur Schule“



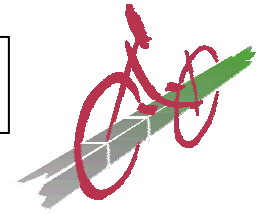
Problem: angespannte Situation im Lehrerbereich

- a) Leitfaden für Schüler: prägnant, optisch ansprechend
- b) Leitfaden für Lehrer: ausführlichere Informationen, Zusatzmaterial (Pädagogische und fachliche Hinweise, Beispiele für Fragebögen und Auswertungen etc.)





Touristische Radroutenempfehlungen



Ansprache von Touristen

- Information über
- Sehenswürdigkeiten
 - Fahrradverleih
 - Fahrradwerkstätten

Einsatz der touristischen Radkarte:

Projekt POCKET CITY GUIDE

- City Management Dresden e.V.
- Lead Communications, Köln

Innenstadtplan als Abreißblock

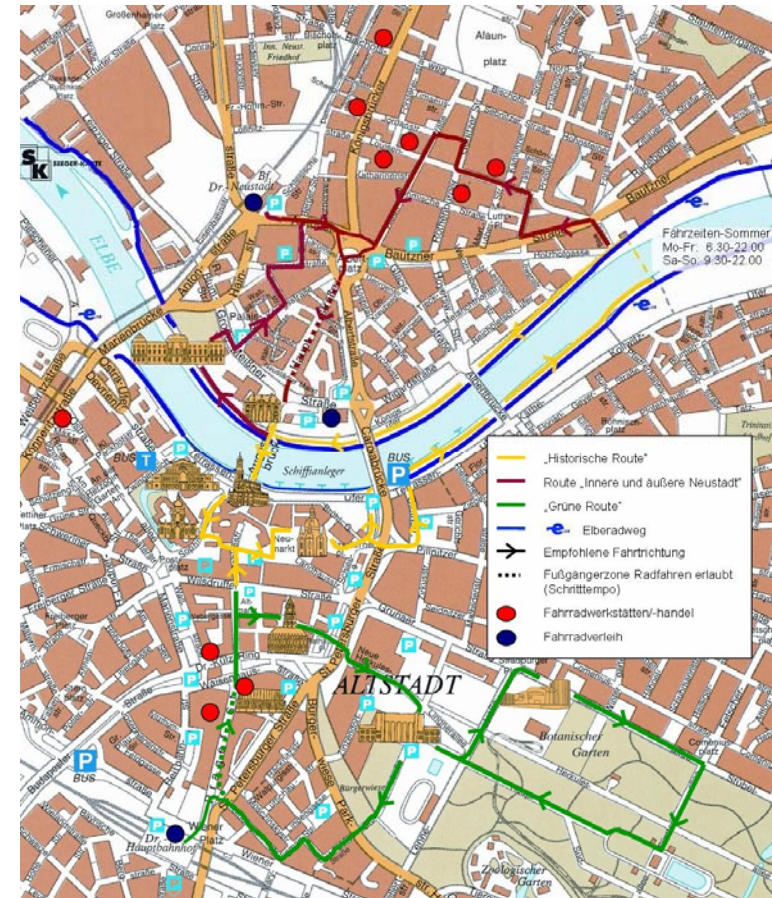
- Auflage 2000 Blöcke mit je 100 Blatt
- Dresden-Werbung und Tourismus GmbH

Weiterhin geplant:

Stadtführer Dresden

Broschüre „Dresden Days“

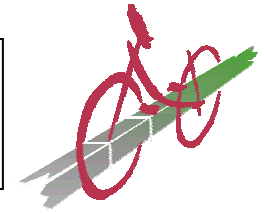
Informationsflyer DRESDEN CITY CARD



Entwurf touristischer Fahrrad-Innenstadtplan



Befragung von Dresdner Einzelhändlern zum Thema Fahrradverkehr

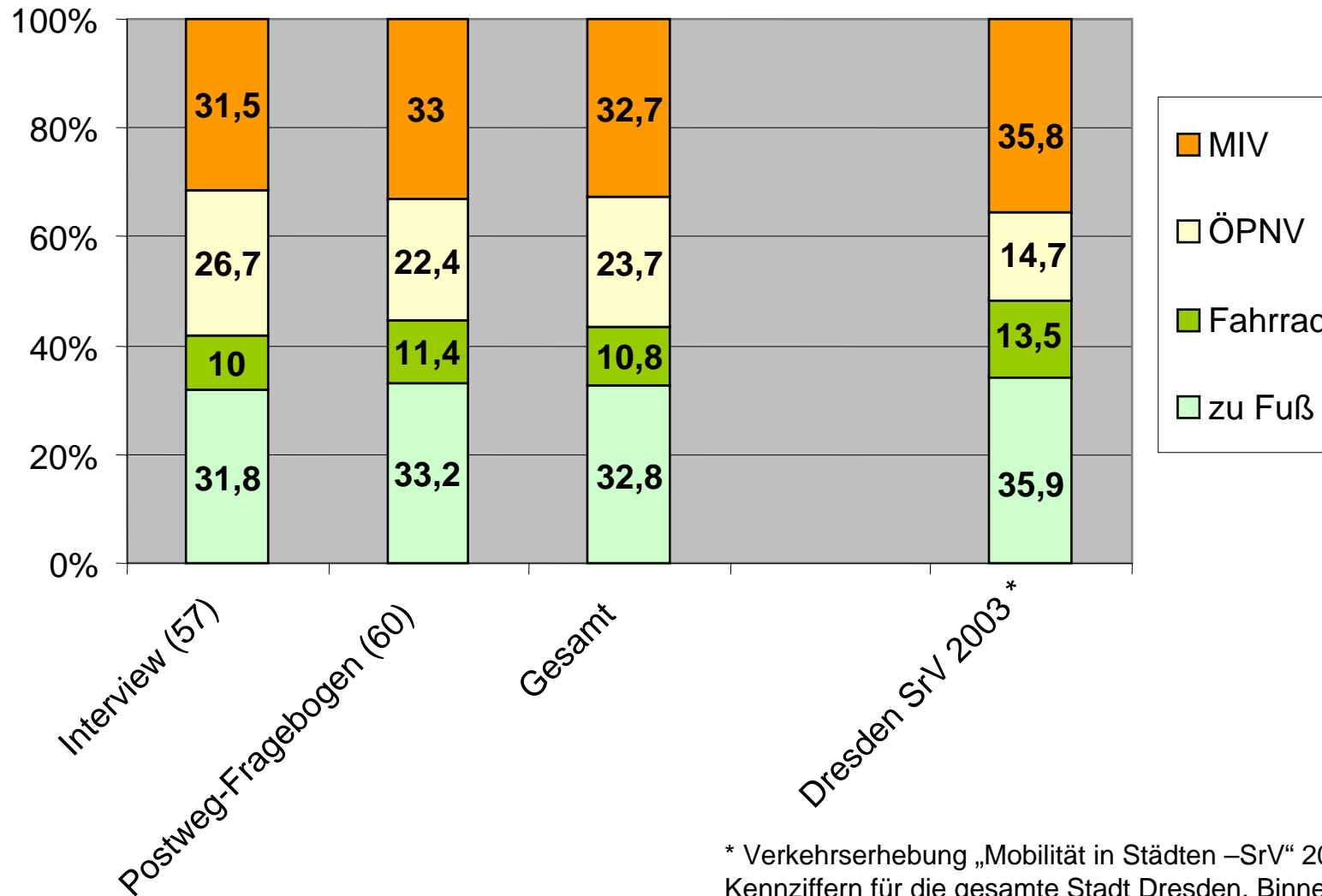
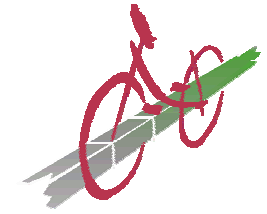


Wann?	01.08. – 12.08.2005
Wo?	Dresdner Innenstadt Gewerbeverein Kesselsdorfer Straße e.V. Otto-Dix-Center
Teilnehmer?	107 von 135 Händlern
Wie?	Interviews, schriftliche Befragungen

- Radfahren in das Bewusstsein der Einzelhändler bringen
- Mängelkatalog aus Sicht der Händler
- Wünsche / Anregungen in Bezug zum Radverkehr
- Bereitschaft zur Mitarbeit an Aktionen
- Informieren



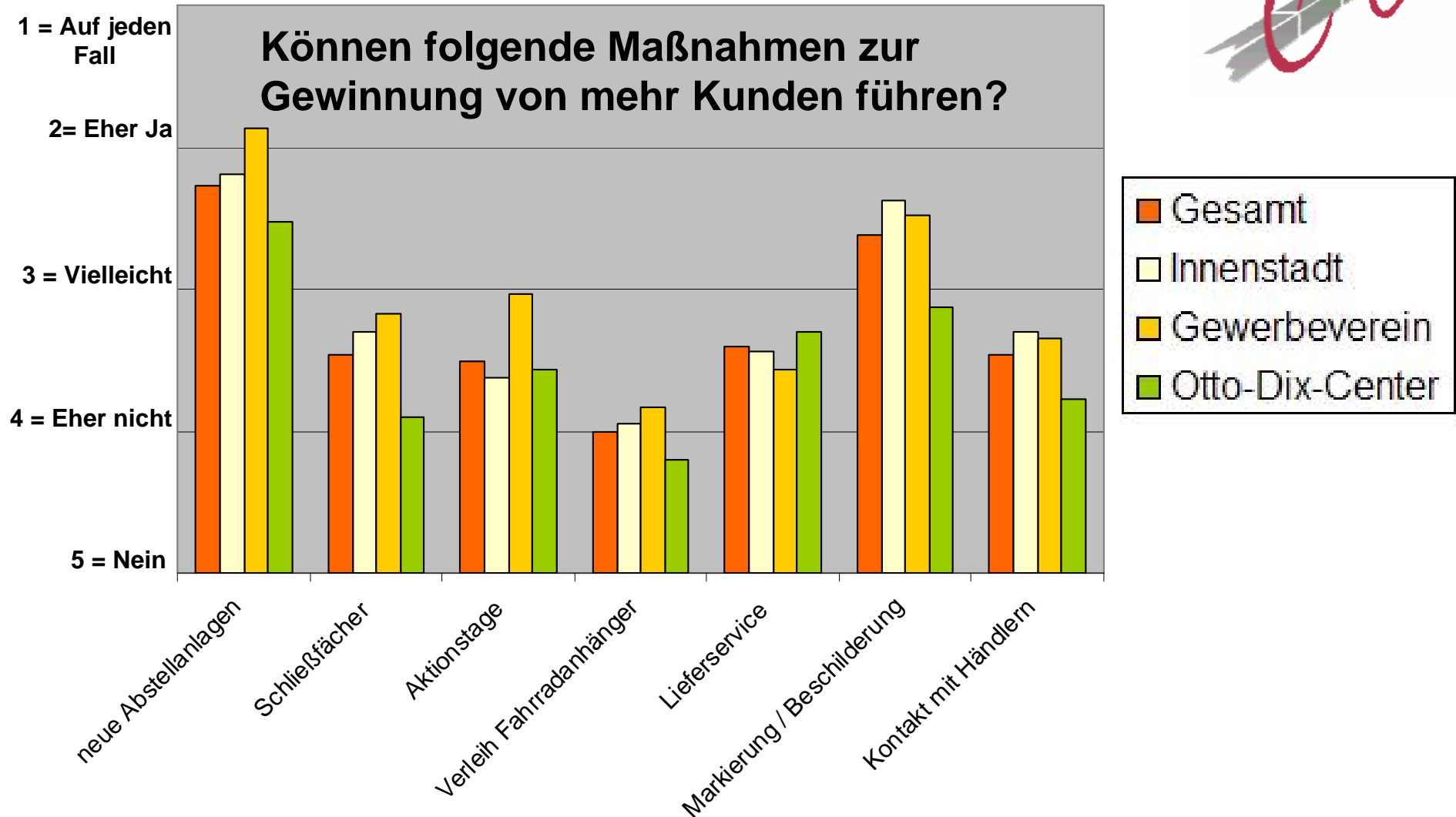
Ergebnisse – Modal Split Einkaufsverkehr



* Verkehrserhebung „Mobilität in Städten –SrV“ 2003 –
Kennziffern für die gesamte Stadt Dresden, Binnenverkehr



Ergebnisse – Maßnahmenbewertung





Radler kaufen öfter

Urbike. Die Stadt wirbt mit einer Konferenz für die stärkere Nutzung des Fahrrads im Alltag.

■ Stefan Rössel

Die Bezeichnung „Urbike“ steht nicht für den Ahnherrn des Fahrrads. Sie ist eine Mischung aus Urbanität und Fahrrad und bildet den Namen für ein europäisches Projekt. Sein Ziel ist es, das Radfahren als alltägliche Fortbewegung populärer zu machen. Die Stadt Dresden beteiligt sich seit vorigem Jahr daran. Gestern rief sie rund hundert Experten aus Deutschland zum Erfahrungsaustausch über das, was möglich ist.

Einzelhändler sollen dafür gewonnen werden, mehr Radfahrer als Kunden zu locken. Bisher werben die meisten eher mit Autoparkplätzen vor der Tür oder in der Tiefgarage. Dabei lautet die Erfahrung aus Kiel: „Radelnde Kunden kommen öfter“, auch wenn sie pro Einkauf vielleicht nicht so viel ausgeben. Allerdings sind auch hier Investitionen nötig, denn Radler brauchen ebenfalls einen Park-

platz, sagt Uwe Redecker. Ein lehnbügel für zwei Räder koste Einbau 150 bis 200 Euro.

Jürgen Blum vom Stadtschulwegplan für Radfahrer, bereitete er von Schulklagen sich dem Thema in Projekten widmen. Sie machen etwa auf aufmerksam, an welchen Punkten besondere Gefahren lauern. Auch hier ist also eine Vorarbeit nötig. Gerhard Ritscher in Dresden für die Mobilität ständig ist, versucht ebenfalls Pläne zu erstellen. Aber Amt komme nicht nach, weil die Schulbezirke ständig ändern.

Was auf der einen Seite Investitionen erfordert, kann auf der anderen Gewinn bringen. So gehen Fahrradtouristen bereits 28 Millionen Euro am ostsächsischen wegenetz aus, berichtete Gerd Ahrens, Dekan der Verkehrswissenschaftlichen Fakultät an der Universität Dresden.

Detlef Hamann, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Dresden, forderte allerdings auch Vorbildlichkeit von der Stadt. Am Rathaus gebe es keine brauchbaren Fahrradstellplätze für Besucher.



Sie wählten die ersten zusätzlichen Stellplätze ein - die Fahrradfahrer aus Überzeugung: Nordsee-Filialeiter Peter Zeller, SportScheck-Mitarbeiter Marco Illgen, Velotaxi-Geschäftsführer Sebastian Flämig, Reformhaus-Inhaber Klaus-Dieter Mewald und Nextbike-Geschäftsführer Ralf Kalupner (v.l.n.r.).

„1 000 Fahrradbügel für Dresden“

Engagierte Biker präsentierten im Center die ersten zusätzlichen Drahtesel-Stellplätze des innerstädtischen Vorhabens.

Am 10. November stellte die EU-Projektgruppe „Urbike“ die Ergebnisse ihrer Studie zum Thema „Radfahren zum Einkauf und zur Erholung“ in der Altmärkte-Galerie vor. Dazu wurden nicht weniger als 107 Fragebögen von innerstädtischen Einzelhändlern zum Thema „Chancen in Verbindung mit Rad fahrenden Kunden in der City“ ausgewertet. Die Experten rund um Professor Axel Ahrens von der Technischen Universität Dresden gaben Auskunft darüber, an welchen „Fehlengillen“ in Elbflorenz noch gearbeitet werden muss, um eine fahrradfreundliche Metropole zu werden. Der Arbeitskreis setzt sich unter anderem aus Vertretern von Gewerbe, Stadtverwaltung und City-Management zusammen.

Quasi zur Eröffnung des Projektes „1 000 Fahrradbügel für Dresden“, das sich die Installation von 1 000 zusätzlichen Veloständern in der Landeshauptstadt vorgenommen hat, wurden die ersten Edelstahlbügel für Zweiräder um 16.45 Uhr an der Kundeninformation der Ladepassage eingeweiht. Fünf sportliche junge Männer, zwei aus

der Tourismusbranche und drei aus dem Handel, präsentierten die neuen Radstellplätze. Ralf Kalupner vom Fahrradverleih Nextbike, Sebastian Flämig von der Fahrradkiosk-Firma Velotaxi, Klaus-Dieter Mewald vom Reformhaus Mewald, Peter Zeller von der Nordsee-Filiale und Marco Illgen aus der Zweiradabteilung von SportScheck gingen dabei als Überzeugungsstärker durch.

Marco Illgen beispielsweise fahrend jeden Tag von Weinböhla zur Arbeit in die Altmärkte-Galerie. David Penndorf vom Center-Management berichtete: „Das ist noch gar nichts. Ein Mitarbeiter von SportScheck radelt sogar tagaus tagein von Stadt Wehlen hierher. Im Winter

finden täglich rund 600 Besucher ihren Weg mit dem Fahrrad in unser Einkaufszentrum. Im Sommer sind es zirka 1 500. Gern greifen wir das Angebot der Stadt auf, unsere Abstellanlagen unbürokratisch und ohne komplizierten Bauantrag auf fast 150 Bügel aufzustocken.“ Klaus-Dieter Mewald, der aus Freital kommend auf einer Distanz 14 Kilometer bewältigt, freut sich, dass er auf seiner Strecke fast durchgängig Radwege benutzen kann. In die Zukunft blickend sagt er: „Bei der momentanen Verkehrsentwicklung werden bald immer mehr Leute auf die Alternative Fahrrad zurückgreifen. Deshalb finde ich die Installation neuer Bügel gut und sehr zeitgemäß.“



Der Arbeitskreis „Urbike“ tagte am 10. November in der Altmärkte-Galerie.

How-Austausch für Radfahrer

zu Ergebnissen von Dresden-Engagement bei europäischem Projekt

Know how wichtige Radfahrer, das die Anfang 2004 dem sich nügen, Wissen noch lange zu bekommen dreijährige Ierem auch ederiksberg sche Tallin zugunsten

„Urbike“ gewinnen, ist Kerstin Burggraf von der Hauptabteilung Mobilität im Rathaus überzeugt. „Wir wollen nicht nur so vor uns hinwurschteln und verstehen die Zusammenarbeit als Input für die Dresdner Projektarbeit“, erklärt Burggraf. Ganz ohne EU-Geld muss dabei auch die Landeshauptstadt nicht auskommen. Immerhin 120 000 Euro gibt's für die Teilnahme an „Urbike“, schließlich kostet auch Denken Geld, sollen konkrete Projekte angegangen

Heute fungiert die Landeshauptstadt nun als Multiplikator. Bei einem eintägigen Kongress im Rathaus wird „im nationalen Rahmen über das Projekt informiert“, erklärte Kerstin Burggraf. Mehr als 100 Fachleute aus ganz Deutschland werden dazu erwartet, darunter auch Vertreter aus bundesweit bekannten Fahrrad-Hochburgen wie Münster. Zum Vergleich: In Münster werden Fahrräder im Sommer von 35 Prozent aller Einwohner für die

52 12./13. 11. 05

Handel entdeckt Radler

Mobilität. Geschäfte sind mit dem Auto schwer zu erreichen, nur jeder Dritte nutzt es für den Einkauf.

■ Stefan Rössel

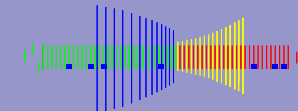
Die Altmärkte-Galerie lässt sich zusätzliche Fahrradständer anbringen. Fast 150 Bügel sollen es dann sein. David Penndorf vom Management zeigte sich von dem Angebot der Stadt, zusätzliche Halterungen zu installieren, ganz begeistert. Immerhin waren die bestehenden Abstellmöglichkeiten im Sommer nie ausreichend.

Das Fahrrad nimmt auch beim Einkaufsverkehr an Bedeutung zu. Eine Erhebung aus dem Jahr 2003 zeigt, dass in Dresden 35,8 Prozent, nur gut ein Drittel, der Einkaufswege mit dem Auto zurückgelegt wer-

den. Der Rest zu Fuß (35,9), mit öffentlichen Verkehrsmitteln (14,7) und dem Rad (13,5).

Eine Umfrage des Instituts für Verkehrsplanung der TU Dresden bei Dresdner Einzelhändlern in diesem August ergab, dass die Geschäfte mit dem Auto im Durchschnitt am schlechtesten zu erreichen sind. Das gilt besonders für die Innenstadt, aber auch die Kesselsdorfer Straße. Mit dem Fahrrad sind Kunden nur am Reicker Otto-Dix-Center schlechter dran. Neue Abstellanlagen und bessere Beschilderung für Radfahrer wurden als häufigste Wünsche genannt, um sie als Kunden zu gewinnen.

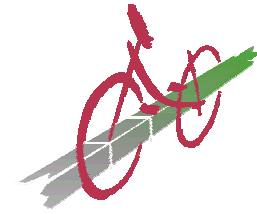
Die Ergebnisse wurden bei einer Sitzung des Projekts Urbike, Fahrrad in der Stadt, vorgelegt. Professor Axel Ahrens wies darauf hin, dass nach neuen Erhebungen Radfahrer im Durchschnitt mehr beim Einkauf ausgeben als Autofahrer.





TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN

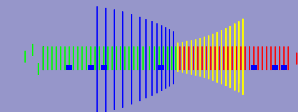
Erste UrBike-Aktivitäten



Anschaffung eines Dienstfahrrades für den Standort Hamburger Straße (Technisches Rathaus)



UrBike Projekt Dresden
Konferenz „Wirtschaft in Bewegung“ Lampertheim 17.3.06

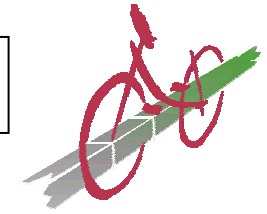


verkehrs- und
infrastrukturplanung
vip

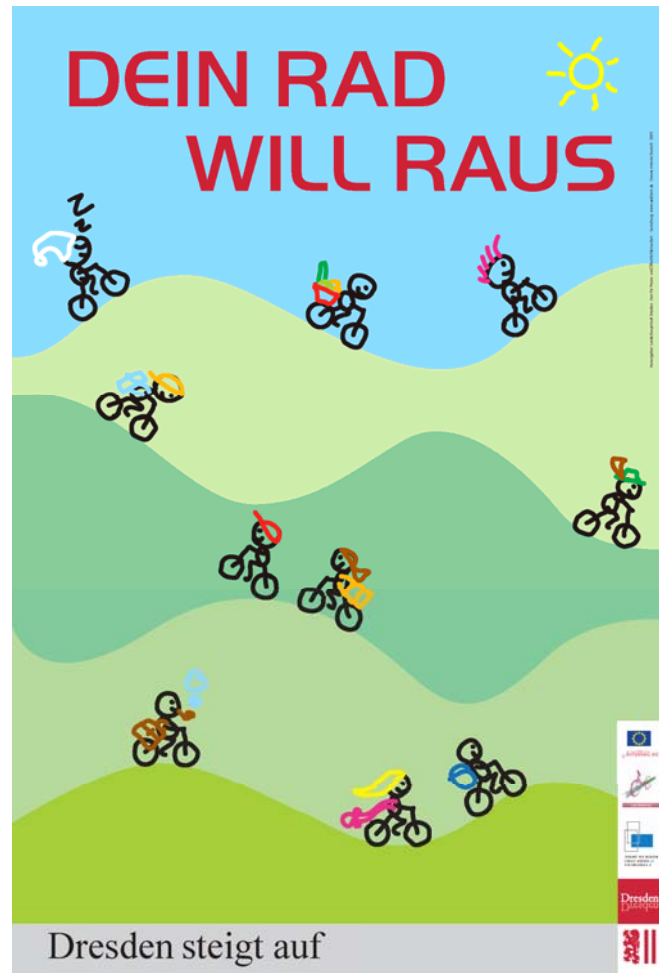


TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN

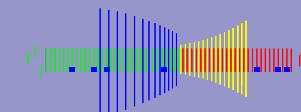
Plakataktion „Fahrradfrühling in Dresden“



April 2005



UrBike Projekt Dresden
Konferenz „Wirtschaft in Bewegung“ Lampertheim 17.3.06



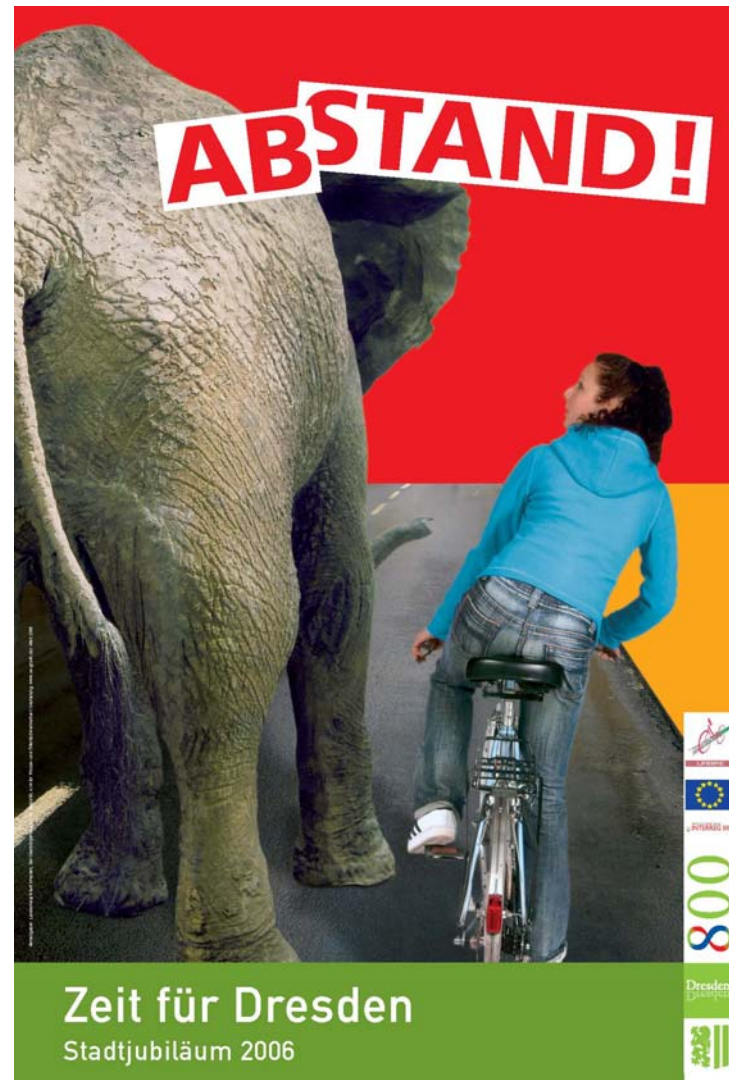
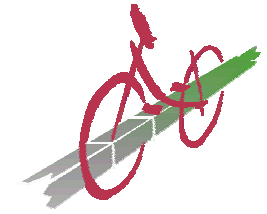
verkehrs- und
infrastrukturplanung
vip



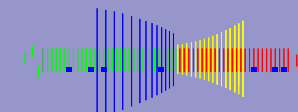
TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN

Plakataktion „Verkehrssicherheit“

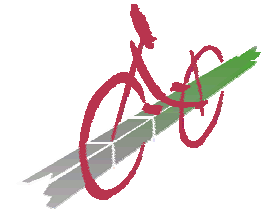
April 2006
(geplant)



UrBike Projekt Dresden
Konferenz „Wirtschaft in Bewegung“ Lampertheim 17.3.06



verkehrs- und
infrastrukturplanung
vip



- Vermittlung von Erfahrungen anderer Städte
- Ausstrahlung auf Dresden

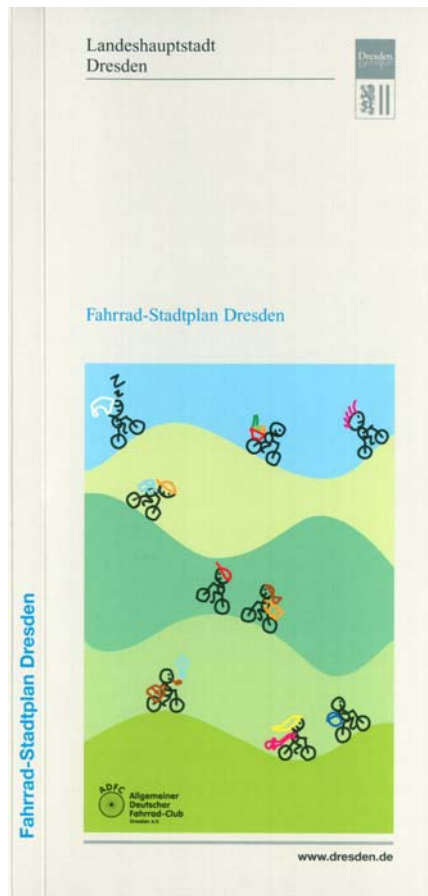
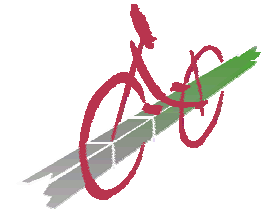




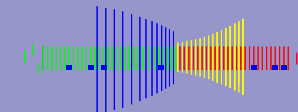
Fahrrad-Stadtplan Dresden

Juni 2005

mit Unterstützung von UrBike-Partnern

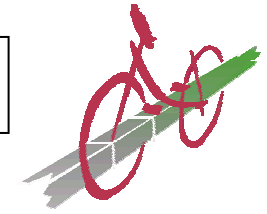


- Auflage 8.000 Stück
- Günstiger Verkaufspreis von 3,00 €
- Gemeinsame Veröffentlichung der Landeshauptstadt Dresden und des ADFC Dresden
- Vertrieb in über 60 Verkaufsstellen
- bereits ca. 60 % verkauft





Fahrradfest der Sächsischen Zeitung



24. Juli 2005

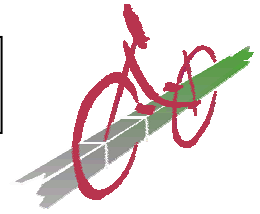


UrBike-Stand der
Landeshauptstadt,
gemeinsam mit dem
ADFC Dresden und
der TU Dresden (vip)





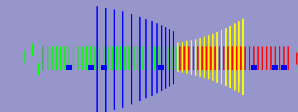
„1.000 neue Fahrradbügel für Dresden“



„UrBike initiiertes Projekt“

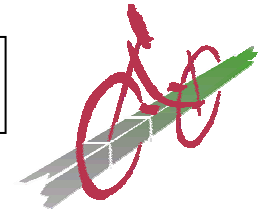


Bürgerbeteiligung:
Standortvorschläge wurden in der
HA Mobilität im Technischen
Rathaus bis September entgegen
genommen





Beauftragter für Radverkehr



- Mitarbeiter der Hauptabteilung Mobilität
- Erfüllung des Stadtratsbeschlusses „Fahrradverkehrskonzept für Dresden“ vom Mai 2005
- Benennung im Juni 2005

Peter Tatzel ist Beauftragter für Radverkehr

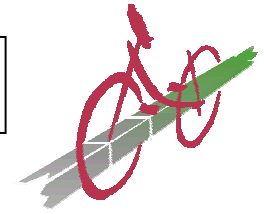
Die Stadt Dresden hat das Amt eines Radverkehrsbeauftragten eingerichtet. Mit der Aufgabe wurde Peter Tatzel (51) in der Hauptabteilung



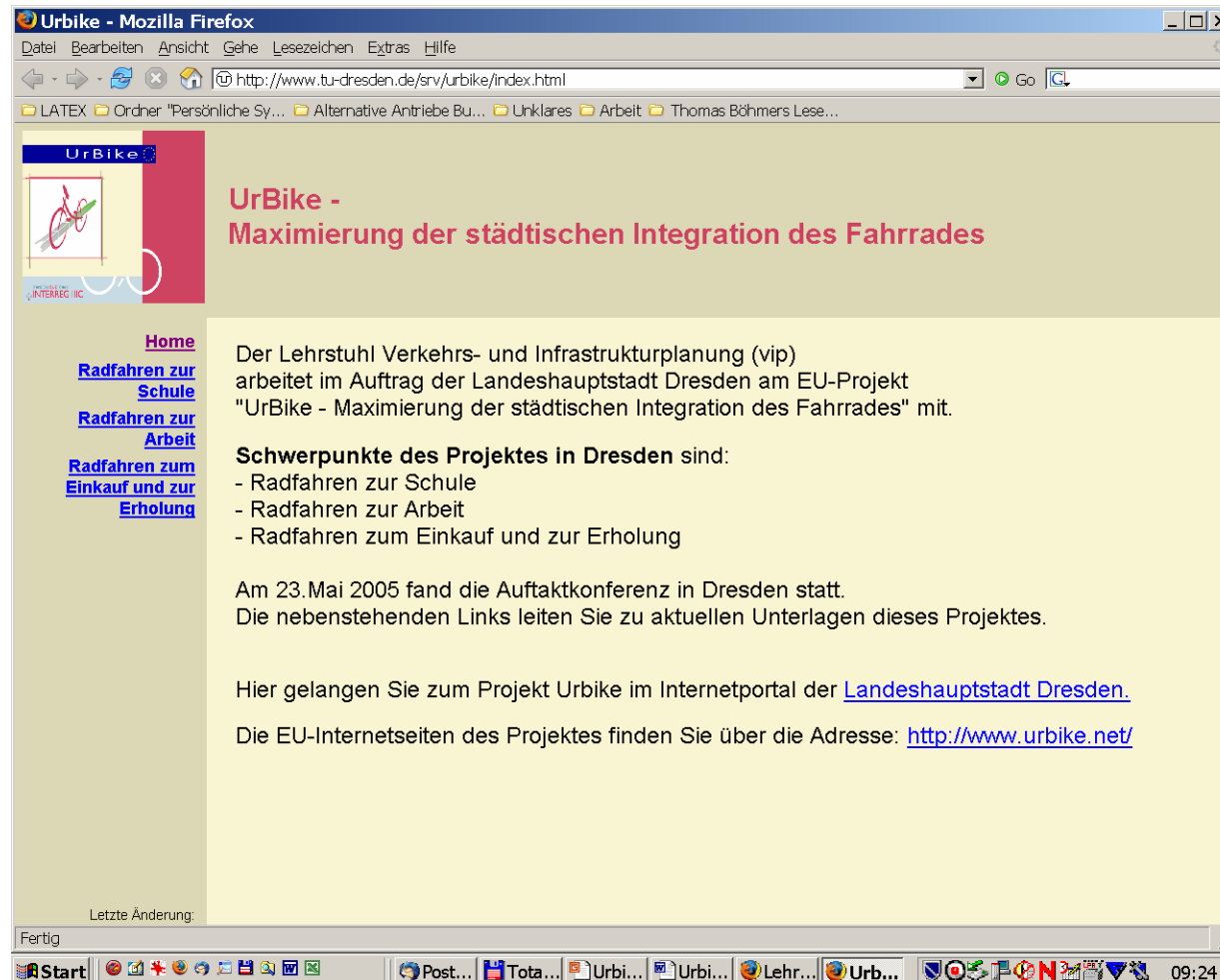
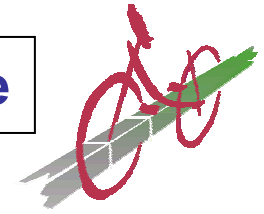
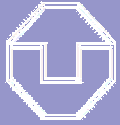
P. Tatzel Foto: Füssel

Mobilität betraut. Seine Ernennung wurde im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau bekannt gegeben. Nach außen hin ist Tatzel Ansprechpartner für Bürger, Wirtschaft und Verbände zum Thema Radfahren. Innerhalb der Verwaltung soll er Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs koordinieren. Er ist bei der Bearbeitung des geplanten Radverkehrskonzepts sowie bei der Planung von Radwegen und Abstellanlagen zu beteiligen. Tatzel leitet bei der Stadtverwaltung auch die Planung von Verkehrsanlagen im Bereich südlich der Elbe.

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



- hoher Kommunikationsaufwand, Initialkontakte oft erfolglos
- Erfolge nur langfristig („Netzwerk“)
- Öffentlichkeitsarbeit mit konkreten Taten unterfüttern
- Miteinander im Verkehr kommunizieren
- strategisches Herangehen, „fahrradaffine“ Personen aufspüren



Protokolle und
Ergebnisse der
Projektgruppenarbeit

Links zu anderen
Urbike-Seiten
(Stadt und EU)

