

<b>Stellungnahme</b>	Datum:	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Entscheidendes Gremium: <b>Error! Bookmark not defined.</b>	fed. Senator/-in:	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
	bet. Senator/-in:	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Federführendes Amt: <b>Error! Bookmark not defined.</b>	bet. Senator/-in:	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Beteiligte Ämter: <b>Error! Bookmark not defined.</b>		
<b>Error! Bookmark not defined.</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
<b>Error! Bookmark not defined.</b>		

Beschlussvorschriften:  
§ 22 Abs. 2 Kommunalverfassung

bereits gefasste Beschlüsse:  
keine

**Sachverhalt:**

Mit der Beteiligung am System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) der TU Dresden im Jahre 2008 wurde im Modal Split ein Radverkehrsanteil von 20,2% ermittelt. Dies bedeutet eine Steigerung um das 2,3-fache gegenüber der Ausgangssituation zum Zeitpunkt des Beschlusses zum Integrierten Gesamtverkehrskonzept 1998. Neben verschiedenen anderen Faktoren ist auch davon auszugehen, dass die kontinuierliche Sanierung und der Ausbau des Radwegenetzes einschließlich der tangierenden Maßnahmen in den vergangenen 10 Jahren zu dieser positiven Entwicklung beigetragen haben. Dies wird grundsätzlich durch verschiedene Bewertungen zum Radverkehr bestätigt, wie z.B. im Rahmen der Teilnahme an dem Radverkehrs-Audit Bypad und der Bewertung des Radwegenetzes in der 2. Fortschreibung zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK). Im Rahmen dieser verschiedenen und unabhängigen Bewertungsmethoden wurde das Radwegenetz mit sehr gut bis gut eingeschätzt. Auch bei den Bewertungen durch den ADFC und den ADAC erreichte Rostock im Städtevergleich in den meisten Punkten mittlere und gute Werte.

Hervorzuheben ist dabei, dass auch der Umweltverbund insgesamt mit rund 65 % im Städtevergleich bereits einen hohen mit Metropolen vergleichbaren Anteil hat. Die ÖPNV- und Fußgängeranteile haben darin ebenfalls einen erheblichen Stellenwert. Da eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils deshalb vor allem zu Lasten der kurzen bzw. nicht notwendigen Wege im motorisierten Individualverkehr erfolgen muss, sind die möglichen Steigerungspotentiale aufgrund des bereits heute vorhandenen Modal Split begrenzt.

Ein isolierter Beschluss zur Steigerung des Radverkehrsanteils auf 30% auf Grundlage eines undifferenzierten, allein auf den Radverkehrsanteil orientierten Städtevergleichs, wird

deshalb nicht befürwortet, ohne die bestehenden ökologischen und qualitativen Potentiale des Fahrradverkehrs in Frage zu stellen. Im Rahmen der gegenwärtigen Überarbeitung der Leitlinien der Stadtentwicklung wird bereits ein Vorschlag zur Steigerung des Anteils des Umweltbundes auf Grundlage eines integrierten Ansatzes erfolgen. Im Rahmen der geplanten Überarbeitung der Radverkehrskonzeption ist dann die Erarbeitung eines entsprechenden Maßnahmenplanes vorgesehen. Die Beauftragung der Radverkehrskonzeption soll entsprechend der Mittelfreigabe abschnittsweise in den Haushaltsjahren 2010/11 erfolgen.

Holger Matthäus