

Geschäftszeit

ADFC Dresden e.V. • Bischofsweg 38 • 01099 Dresden •

Landeshauptstadt Dresden
Baubürgermeister
Jörn Marx

Postfach 120020
01001 Dresden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
13 gse 025

20.05.2013

Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 20.3.2013 wurde dem ADFC Dresden neben den anderen Teilnehmern am Runden Tisch der Vorentwurf des Verkehrsentwicklungsplans Dresden 2025plus vorgelegt.

Der ADFC hat im Rahmen seiner Möglichkeiten als gemeinnütziger Verein mit seinen ehrenamtlichen Aktiven diesen Vorentwurf geprüft und legt im Folgenden Anmerkungen und Hinweise dazu dar. Wir bitten um Verständnis, dass in Anbetracht der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit die Prüfung nur unvollständig erfolgen konnte und das vorliegende Dokument keine detaillierte Stellungnahme darstellt.

Zunächst einige grundsätzliche Bemerkungen zum Ablauf der Erarbeitung des VEP. Es verwundert, dass obwohl der Stadtrat ein eindeutiges Votum für das Szenario B abgegeben hat, im vorliegenden Entwurf Maßnahmen des Szenarios A aufgenommen wurden. Dies ist nicht nachvollziehbar, da selbst das Szenario B nicht ausreicht, alle Leitziele zu erfüllen.

Der ADFC Dresden fordert:

A) keine Maßnahmen aus Szenario A nachträglich in das beschlossene Szenario B aufzunehmen. Die im vorliegenden Entwurf aufgenommenen Maßnahmen aus A sind zu streichen und

B) zusätzliche Maßnahmen zu ergänzen, die die Erfüllung der beschlossenen Leitziele sichern.

Unter anderem nennen wir dabei Maßnahmen, die wir bereits in unserer Analyse von 2010 vorgeschlagen haben und die leider ohne Begründung nicht mit aufgenommen wurden. Dazu gehören die komfortable und sichere Anbindung aller Elbbrücken, Nutzung weiterer Grünzüge für Radverkehrsverbindungen, ein Radschnellweg entlang der Bahnstrecke Dresden-Neustadt – Hauptbahnhof – Strehlen, die Prüfung von Querungsmöglichkeiten verschiedener Seitentäler (Plauenscher Grund), tangentielle Radrouten (wie Augustusweg) sowie zusätzliche Elbquerungen für den Rad- und Fußverkehr. Diese Maßnahmen können in unseren Augen sehr gut zur Erfüllung der Leitziele des VEP beitragen.

Positiv ist, dass im vorliegenden Entwurf ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr Berücksichtigung finden. Die bisher aufgeführten Maßnahmen sollten unbedingt in der Menge und Qualität ausgeweitet werden. Um sicher zu stellen, dass die Maßnahmen des Radverkehrs auch realisiert werden, sollten eine deutliche Priorisierung der Maßnahmen festgelegt und im Monitoring des Radverkehrs öffentlich dargestellt werden.

Bankverbindung

LKG Sachsen ZN KD Bank
BLZ 350 601 90
Konto 16 24780 015

Steuernummer

202/140/17726

Wir weisen an dieser Stelle erneut darauf hin, dass nicht nachvollziehbar ist, dass acht Jahre nach Beschluss durch den Dresdner Stadtrat immer noch kein qualifiziertes Radverkehrskonzept vorliegt. Den Verweis des Verkehrsentwicklungsplans lediglich auf das nun endlich fertigzustellende Radverkehrskonzept halten wir für nicht ausreichend. Hier muss eine konkrete zeitliche Zielvorgabe definiert werden.

Wichtige Maßnahmen für den Radverkehr gehören dennoch schon in den VEP. Das Radverkehrskonzept sollte diese dann weiter differenzieren und ergänzen. Für besonders wichtig halten wir, dass im VEP ein bestimmter Teil der Investitionen für den Radverkehr festgeschrieben wird. DER ADFC-Dresden hält einen Betrag von 10 € je Einwohner und Jahr für angemessen.

Wir weisen auch noch einmal darauf hin, dass der Radverkehrsanteil seit Jahren stark ansteigt und inzwischen davon auszugehen ist, dass bereits im Jahr 2012 der Anteil bei 20% der zurückgelegten Wege lag. Da der modale Anteil weiter wachsen wird, vermissen wir angemessene Lösungen zur Bewältigung auch größerer Radverkehrsströme. An einigen Stellen im Stadtgebiet sind bereits jetzt die Kapazitätsgrenzen für den Radverkehr erreicht bzw. überschritten.

Redaktionell schlagen wir vor den Teil A „Grundlagen und Bestand“ zu nennen. Die wesentliche Grundlage der Planung, die „Leitziele und Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungsplanung“, also 1.2 und 2.2.3 sowie Detaillierung der Leitziele, Anlage 1 (Leitziele 1 bis 4) gegebenenfalls weitere Ziele betreffende Aussagen, schlagen wir vor in einem eigenen Kapitel Ziele als „Teil B“ aufzunehmen. Dieses wäre einzuschieben nach Teil A, Grundlagen und Bestandsanalysen mit Folgebenebenennung der anschließenden Teile C, D ...

Ebenso halten wir es redaktionell für notwendig, eine Kurzfassung des VEP2025 zu erstellen.

Im Folgenden möchten wir auf einzelne Punkte im Entwurf des VEP 2025plus eingehen.

2.2.1

Dresden verfügt nur bei ausschließlicher Betrachtung des ÖPNV und des Kraftverkehrs über ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Das Radverkehrssystem dagegen ist auch 23 Jahre nach der Wende durch eine große Anzahl an Lücken, die schlechte Erreichbarkeit wichtiger Ziele, deutliche Defizite bei der Verkehrssicherheit und demzufolge einer sehr hohen Zahl an Unfällen mit Radfahrerbeteiligung geprägt. Auch die Umsetzung aktueller Richtlinien und Änderungen der StVO verzögert sich seit Jahren.

Auch für den Fußverkehr kann nicht von einem leistungsfähigen Verkehrssystem gesprochen werden. Wichtige Mängel wie hohe Querungswiderstände, mangelhafte Sicherheit, Benachteiligung durch lange Wartezeiten an LSA sind auch hier zu nennen.

2.2.2.

Für den Kraftverkehr sind für uns keine ausgewiesenen Staustrecken erkennbar. Einige stauartige Erscheinungen gibt es im Wesentlichen nur zur sogenannten Rush-Hour an wenigen Punkten. Dresden verfügt seit Jahren über eine der höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr vergleichbarer Städte. Durch den prognostizierten Rückgang des MIV ist auch zukünftig nicht mit einer Verschlechterung des Zustandes zu rechnen.

Im Gegensatz sind für den Radverkehr an einigen Stellen bereits die Kapazitätsgrenzen erreicht oder überschritten und es sind Lösungen notwendig, um den reibungslosen, sicheren und komfortablen Verkehr zu sichern. Insbesondere sind hier Anlagen, auf denen Radfahrer und Fußgänger gemeinsam geführt werden dringend zu überprüfen und Lösungen zu finden. Auch sind die vielfach installierten Anforderungsampeln (sogenannte Bettelampeln) zurückzubauen; sie behindern den Radfahrer in besonderem Maße, da er zum Stoppen gezwungen wird.

Wichtig halten wir auch Verkehrsanlagen zu betrachten, die für den gegenwärtigen und zukünftigen Verkehr überdimensioniert sind, und Lösungen für eine sinnvollen Umgestaltung dieser zu finden.

Als wichtige Stelle im Verkehrssystem mit starken Defiziten für den Rad- und Fußverkehr möchten wir beispielhaft den Albertplatz nennen. Kapazitätsgrenzen werden hier überschritten, lange und mehrmalige Wartezeiten an LSA sorgen für eine hohe Nichtakzeptanz der LSA, wichtige Wegebeziehungen sind nur über große Umwege erreichbar. Die Wegequalität für Fuß- und Radverkehr ist schlecht.

Als besonders wichtiges Defizit betrachten wir auch die äußerst schleppende Umsetzung von Änderungen der StVO und VwV sowie des aktuellen Standes der Technik. Hier könnte eine verbindliche Einführung der ERA und anderer relevanter Richtlinien zu einem positiven Schub in Richtung Verkehrssicherheit und auch einer besseren Darstellbarkeit bestimmter Lösungen gegenüber Politik und Allgemeinheit dienen.

Die Stadt Dresden sollte, um das Leitziel Verkehrssicherheit zu erfüllen, Initiativen zur Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten ergreifen bzw. solche unterstützen.

Die Betrachtung der subjektiven Sicherheit fehlt. Sie ist in unseren Augen sehr wichtig für Verkehrsmittelwahl sowie die Teilhabe vor allen von Kindern und Älteren und muss ergänzt werden.

Bezüglich der Betrachtung des ruhenden Verkehrs sollten die Errichtung von Fahrradbügeln in ausreichender Zahl als Ausbaustandard für alle Neubau- und Sanierungsmaßnahmen vorgeschrieben werden. Hierbei kann bei richtiger Gestaltung wie dem Aufstellen an Gehwegnasen Falschparken von Kfz verhindert und somit ein Sicherheitsgewinn erreicht werden.

Besonders dringend ist die Schaffung von sicheren Abstellmöglichkeiten für Räder am Hauptbahnhof und am Bahnhof Dresden-Neustadt. Hier sollten als Maßnahmen die Einrichtung von Fahrradparkhäuser bzw. Fahrradstation in den VEP aufgenommen werden.

Zum Radverkehr

Es sollte bereits im VEP ein fester Finanzbetrag für den ausschließlichen Einsatz für Radverkehrsmaßnahmen fixiert werden, um die Realisierung der bereits geplanten und der mit dem zu erstellenden Radkonzept zu erwartenden Investitionen zu garantieren. Wir schlagen einen Betrag von 10 Euro pro Einwohner und Jahr vor.

Das Aufstellen Schulradwegplänen und die Bereitstellung von ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Schulen sollte ebenfalls unbedingt mit aufgenommen werden.

Für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes ist ein zeitlicher Rahmen vorzusehen.

Als ein wesentliches Defizit sind auch die teilweise unterdimensionierten bzw. nicht nach Richtlinien geplanten Sanierungsmaßnahmen der letzten Jahre zu nennen. Diese entsprechen bereits jetzt teilweise nicht mehr den vorgeschriebenen Ansprüchen an Radverkehrsanlagen. Auch bei Neuplanungen wie zum Beispiel der Sanierung der Albertbrücke wurden unterdimensionierte und nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Radverkehrsanlagen geplant. Es sollte durch Vorgaben im VEP sichergestellt werden, dass solche Fehlplanungen zukünftig verhindert werden.

Ein weiteres Defizit sehen wir in der Gestaltung an Schulen und Kindertageseinrichtungen. Als eine Maßnahme schlagen wir die Einrichtung von Kiss-Ride-Zonen mit einem Mindestabstand von 100 m zum jeweiligen Eingang vor, um der erhöhten Gefahr durch den Verkehr der sogenannten Elterntaxis zu minimieren und die Eingangsbereiche sicher umgestalten zu können.

Zum Fußverkehr

Hier sind unserer Meinung nach mehrere Hauptstraßen mit hohen Querungswiderständen zu nennen (Albertraße, Albertplatz; Köpckestraße, St. Petersburger), für die Lösungen in den VEP aufgenommen werden müssen.

Auch die langen Wartezeiten für Fußgänger an einigen LSA-Knotenpunkten halten wir für ein relevantes Defizit, da es zum Missachten der LSA führt.

Wir schlagen vor, deutlich mehr Fußgängerüberwege zu realisieren.

Gänzlich fehlt die Schaffung weiterer Fußgängerzonen und verkehrsberuhigter Bereiche. Hier müssen unbedingt entsprechenden Maßnahmen ergänzt werden.

2.2.3

Die genannten Schwerpunkte finden im Wesentlichen unsere Zustimmung.

Der Begriff Magistralen sollte unbedingt durch Hauptgeschäfts-/Geschäftsstraße ersetzt werden, da der Begriff Magistrale nicht eindeutig definiert ist und sehr unterschiedlich interpretiert würde.

Dem Punkt „Weiterführung der Konsolidierung des Straßennetzes mit Beseitigung lokaler Problemstellen und punktueller Erreichbarkeitsdefizite auch durch den Bau neuer Netzelemente.“ halten wir für zu unbestimmt und nicht den Leitzielen entsprechend. Die meisten Defizite bestehen im Radverkehrsnetz Dresdens und es ist zur Verbesserung des Radverkehrs in der Regel nicht notwendig, das Straßennetz zu erweitern. Da mit „Konsolidierung“ sicher auch der Rückbau von überdimensionierten Verkehrsanlagen gemeint ist, halten wir es für sinnvoll, um Missverständnisse bei der Interpretation auszuschließen, dies auch so darzustellen.

2.3.

Bei der Betrachtung möglicher/bestehender Konflikte werden Rad- und Fußverkehr gemeinsam betrachtet, was ihren unterschiedlichen Ansprüchen in keiner Weise entspricht. Insbesondere auch das Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr sollte mit betrachtet werden. Bereits jetzt haben wir verkehrliche Lösungen, bei denen sehr starker Radverkehr (Albertbrücke 10.000 Radfahrer/Tag) gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt werden. Der VEP muss die Beachtung zutreffend bestehender Regelwerke als bindend vorgeben.

Wir erwarten, dass auch die Relation Hauptstraße/Schlossstraße mit aufgenommen wird, da auch sie über eine große Bedeutung und ein hohes Konfliktpotential verfügt.

3.4 Szenarienbetrachtung

In der Szenarienbetrachtung sollten auch weitere positive oder negative Effekte zumindest mit pauschalen Kosten/Gewinnen benannt werden. So wirkt sich ein höherer Radverkehrsanteil auf die allgemeinen Gesundheitskosten positiv (mindernd) aus. Ein Effekt der für Dresden als Mitglied beim WHO-Projekt „Gesunde Städte“ durchaus relevant ist.

4.1.

Ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz ist in den Leitzielen nicht gefordert. Da unklar ist, was damit im Speziellen gemeint ist, sollte die Formulierung entfallen. Zumal mit Leitzielen festgelegt wurde, dass Verkehr nicht als Selbstzweck zu betrachten ist.

Die aus Szenario A übernommenen Maßnahmen entsprechen nicht den Leitzielen. Sie führen im Wesentlichen zu einer Attraktivierung des motorisierten Verkehrs, erfordern hohe Investitionen und widersprechen somit den Leitzielen.

4.3.3.

Es sollte unbedingt ein Kostenansatz für die Verdichtung der Anbindungen an den Elberadweg ergänzt werden. Diese Maßnahme halten wir für sehr wichtig.

Es ist uns unklar, warum unser Vorschlag eines Radschnellwegs entlang Bahn (Neustadt, Mitte, Hauptbahnhof, Strehlen) nicht als Maßnahme aufgenommen wurde. Dieser Radschnellweg kann auch unabhängig vom Radkonzept entwickelt werden. Wir fordern die Aufnahme in das Maßnahmenprogramm.

Warum ist die Querung Westseite Hauptbahnhof und die Umweltbrücke nicht kurzfristig realisierbar? Wir fordern Aufnahme in Maßnahmenprogramm. Die positiven Effekte liegen klar auf der Hand.

Der Winterdienst Radverkehr sollte aus Kostengründen nicht im gesamten Nebenstraßennetz durchgeführt werden. Stattdessen muss das auch im Winter zu befahrende Hauptnetz des Radverkehrs definiert werden. Durch den wachsenden Anteil des Radverkehr auch im Winter ist hier dringender Handlungsbedarf geboten. Wir verweisen auch darauf, dass eine Radwegbenutzungspflicht nur dann besteht, wenn Radwege beräumt werden.

Für den Radverkehr ist eine Netzplanung nach Quelle und Ziel (RIN), auch für Tangentialverbindungen, dringend notwendig.

Wir möchten darauf hinweisen, dass der Anstieg des Radverkehrs in der Regel nicht aus Umweltgründen erfolgt. Untersuchungen in erfolgreichen Radfahrstädten zeigen, dass die Menschen Rad fahren, weil es bequem und schnell ist. Erst dann folgen Kostengründe mit großem Abstand. Aus Umweltgründen nutzt nur eine geringe Zahl der Menschen das Fahrrad. Die Menschen wollen Radfahren und es Aufgabe der Verwaltung, es ihnen durch entsprechende Infrastruktur zu ermöglichen.

Zu 5.4.2

Der VEP sollte Vorgaben für die grundsätzliche Gestaltung des Straßenraums machen. Insbesondere im Sinne der künftig zu erwartenden Regelgeschwindigkeit von 30 km/h in Städten sollten nur für Hauptstraßen mit entsprechendem Ausbaustandort höhere Geschwindigkeiten als 30 km/h vorgesehen werden. Da Mischverkehr von Rad- und motorisiertem Verkehr in diesen Zonen der Standard ist, ist im Gegensatz zur Formulierung im Entwurf die Notwendigkeit der Separierung zu prüfen.

Die Benutzungspflicht für Radverkehrsanlagen sollte entsprechend der aktuellen Rechtsprechung nur bei absoluter Notwendigkeit angeordnet werden. Sichere Radverkehrsanlagen werden auch ohne Nutzungspflicht genutzt.

Aufgrund der deutlichen Erhöhung des Radverkehrsanteils bei gleichzeitigem Sinken des MIV sollten auch Vorgaben für die Neuaufteilung des Straßenraums im VEP gemacht werden. Hier sind zum Beispiel überbreite Fahrspuren mit Radfahrstreifen als Ersatz für zweispurige Richtungsfahrbahnen ohne Radverkehrsanlagen vorzusehen (u.a. Carolabrücke).

Die Flächenvorhaltung für den ruhenden, motorisierten Verkehr ist keine Aufgabe der Verwaltung und widerspricht den Leitziele.

Hingegen fehlt jegliche Flächenvorhaltung für den Radverkehr. Insbesondere für Radschnellwege sollten mögliche Trassen freigehalten werden.

6.2 (Sowieso-Maßnahmen)

Hier sollte unter „Beschlossene Maßnahmen im Radverkehr“ zusätzlich aufgenommen werden: Radstationen am Hauptbahnhof und am Bahnhof Neustadt (Prüfaufträge des Stadtrates).

6.6.1

Hier sollte die Ausstattung aller ÖPNV-Haltestellen mit Fahrradstellplätzen entsprechend dem Bedarf ergänzt werden.

6.6.7

Hier sollte auch Park and Bike ergänzt werden.

Zu 6.7.

Auch hier möchten wir noch einmal die fehlende Umsetzung der StVO und zugeordneter Richtlinien einfordern. Es ist eine gesetzliche Aufgabe der Verwaltung, die entsprechenden Bestimmungen sofort umzusetzen. 16 Jahre nach Aufhebung der generellen Benutzungspflicht und 4 Jahre nach einer weiteren Verschärfung der Anforderungen an die Gestaltung von Radverkehrsanlagen darf es keine weiteren Verzögerungen mehr geben.

Auch die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für die Innenstadt aus dem Jahr 2010 darf nicht weiter verzögert werden.

Unbedingt sollte die Einrichtung von Grünen Wellen für den Radverkehr aufgenommen werden.

6.9.2

Die Maßnahme Fröbelstraße führt zur Zerschneidung des Weißeritzgrünzugs und des dort entlangführenden Radwegs und wird von uns deshalb abgelehnt. Der Bedarf ist äußerst fraglich und die Realisierung führt zu einer den Leitzieleen völlig im Widerspruch stehenden Verkehrsinduktion.

Die Verkehrsachse Dreyßigplatz/Leipziger Straße sehen wir als ein Musterbeispiel für schlecht geplante Ausbauten der vergangenen Jahre. Hier steht eine Lösung für den Radverkehr weiterhin aus. Sie muss im VEP ergänzt werden.

Die Maßnahme Augustusbrücke begrüßen wir ausdrücklich, ebenso die Maßnahmen Sophienstraße, Theaterplatz, Terrassenufer. Wir weisen darauf hin, dass bei den Maßnahmen auf eine deutliche Führung des Radverkehrs geachtet werden muss.

Bezüglich Blaues Wunder weisen wir darauf hin, dass Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer vor (einseitiger) Leistungsfähigkeit für MIV gehen muss.

Die Maßnahme Wasaplatz/Anbindung Wissenschaftsstandort widerspricht den Leitzieleen, negative Wirkungen überwiegen deutlich. Der zur Begründung genannte Schwerverkehr ist für einen Wissenschaftsstandort eher nicht zu erwarten. Aufgrund der hohen Anzahl von Mitarbeitern in wissensbasierten Unternehmen sind für diesen Standort Lösungen für ÖPNV und Radverkehr notwendig.

Die Maßnahme Albertstraße ist unbedingt notwendig. Hier sollte auch an die Querungsmöglichkeit für den Radverkehr gedacht werden.

Bei der Hansastraße halten wir es für sinnvoll die Durchlassfähigkeit für den MIV zu senken.

6.9.3

Hier müssen auch zusätzlich Anwendungen für Radverkehr entwickelt werden (relevante Informationen: Wetter, Baumaßnahmen, Zählung)

6.9.4.

Hier sollte unbedingt die aktive Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure bei der Sicherheit (Polizei, ADAC, ADFC, Verwaltung, Schulen) gefordert werden und institutionelle Grundlagen dafür geschaffen werden.

6.9.6

Auch Lastenräder ohne Elektroantrieb wirken positiv und können wie Erfahrungen aus anderen Städten zeigen einen relativ großen Anteil am Verkehr einnehmen. Unabhängig von E-Mobilität sollte auch diese gefördert werden.

An dieser Stelle schlagen wir auch vor, mobile Radabstellanlagen als Service der Stadt anzubieten.

6.9.7

Radverbindungen müssen in alle relevanten Umlandgemeinden sicher und bedarfsgerecht

geschaffen werden. Auch von und zu Gemeinden oberhalb des Elbtals hat der Radverkehr eine relevante Größe erreicht.

6.10.

Die Ideen finden unsere Zustimmung.

Abschließend stellen wir fest, dass der vorliegende Entwurf in weiten Teilen positive Ansätze für die gleichberechtigte, nachhaltige und bedarfsgerechte Mobilität darlegt. Einzelne Maßnahme konterkarieren unserer Meinung nach jedoch diese Ausrichtung und widersprechen deutlich den beschlossenen Leitzielen.

Um die Leitziele sowie die anderen Ziele aus Luftreinhaltung, Lärminderung, usw., zu denen sich Dresden teils freiwillig, teils gesetzlich verpflichtet hat, sind unserer Meinung nach stärker ambitionierte Maßnahmen notwendig. Wir fordern, weitere Maßnahmen, die den Leitzielen entsprechen, aufzunehmen. Dabei sind Maßnahmen, die Rad- und Fußverkehr fördern zu bevorzugen.

Mit freundlichen Grüßen,

Konrad Krause

Vorstand ADFC Dresden e.V.