

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

Landeshauptstadt Dresden
Umweltamt
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bischofsweg 38
01099 Dresden

Telefon: 0351 - 501 391 5
Telefax: 0351 - 501 391 6

info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
18gwi007

24. Januar 2018

Stellungnahme zum Entwurf des Luftreinhalteplans

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum aktuell in Erarbeitung befindlichen Entwurf des Luftreinhalteplanes freuen wir uns über die Möglichkeit, in Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung Stellung zu nehmen. Wir beziehen uns dabei auf den Textteil in der Entwurfsfassung vom 28.11.2017.

Zu M 1: Ausweitung der Bewirtschaftung des Parkraumes im Stadtgebiet

Bei Maßnahme M 1 schlagen wir folgende Ergänzung des letzten Punktes vor: „Auf den Bau von neuen Parkierungseinrichtungen innerhalb des 26er Ringes **sowie in Ortsteilzentren und deren Umfeld** wird unter Ausnutzung der Handlungsspielräume des Baurechtes verzichtet.“

Begründung: Beim Bau zahlreicher Einkaufszentren in den Ortsteilen in den letzten Jahren (Löbtau Passage, SP 1, Simmel Center u.v.m.) hat sich im Nachhinein herausgestellt, dass die dort angebotene Zahl an Parkplätzen für den MIV teils deutlich über dem tatsächlichen Bedarf liegt. Nach Untersuchungen des ADFC Dresden liegt die Auslastung der auf www.dresden.de/parken aufgeführten Parkhäuser ganz überwiegend unter 60%. Diese geringe Auslastung führt nicht zur vom LRP 2017 intendierten „Beeinflussung des motorisierten Individualverkehrs“ und der erwarteten „generellen Verkehrsvermeidung bzw. Verkehrsverlagerung auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes“.

Insbesondere in der Innenstadt sehen wir weitere Einsparpotentiale bei Parkplätzen im Straßenraum zugunsten attraktiverer Straßenräume oder sicherer Radverkehrsanlagen (z.B. Glacisstr., Kreuzstr., Reitbahnstr., Strehleener Str., Terrassenufer Ost, Schweriner Str.).

Zu M 4: Weiterentwicklung P+R, Optimierung der multimodalen Verknüpfung

Folgender fünfter Punkt wird hinzugefügt: „Im Rahmen der Einrichtung von P+R-Parkplätzen wird wissenschaftlich evaluiert, ob die gewünschten Verlagerungen vom MIV auf den ÖV tatsächlich auftreten, oder ob die Einrichtung von P+R-Plätzen womöglich zur unerwünschten Verlagerung von bisher mit Fahrrad und ÖV oder ausschließlich im ÖV zurückgelegten Wegen hin zu mit ÖV und MIV zurückgelegten Wegen führt.“

Begründung: Ziel der Einrichtung von P+R-Parkplätzen ist im Zusammenhang mit dem LRP die Reduktion der Emissionen durch Verringerung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs. Grundgedanke ist dabei, dass bisher von der Quelle bis zum Ziel mit dem MIV zurückgelegte Wege durch die Einrichtung eines P+R-

Angebotes zukünftig als intermodale Wegekette in Teilen mit dem ÖV zurückgelegt werden. Möglich ist allerdings auch der gegenteilige Effekt, dass bisher durchgängig mit dem ÖV zurück gelegte Wege teilweise mit dem Kfz bewältigt werden. Bspw. sind viele seltener bediente Buslinien im ländlich geprägten Umland an Umsteigepunkten mit in dichtem Takt bedienten innerstädtischen Verkehrsmitteln verknüpft. Neue P+R-Parkplätze an solchen Verknüpfungspunkten können zu einem Umstieg von Busfahrgästen auf den MIV führen, so dass langfristig aufgrund sinkender Fahrgastzahlen der Erhalt der entsprechenden Linien gefährdet ist.

Um dies beim künftigen Neubau von P+R-Parkplätzen zu vermeiden bzw. durch die Gestaltung der P+R-Möglichkeiten (z.B. Gebühren, Öffentlichkeitsarbeit) gegensteuern zu können, sollten die nächsten in Dresden und Umland realisierten P+R-Einrichtungen extern evaluiert werden. Langfristig trägt dies auch dazu bei, dass die verfügbaren Finanzmittel mit dem größtmöglichen gewünschten Effekt eingesetzt werden.

Zu M7: Verbesserte Verkehrsorganisation in „Stadträumlichen Defizitbereichen“

Unter „Schlesischer Platz – Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie Anpassung des Verkehrsregimes“ nennt der Entwurf des LRP keine konkrete Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr. Die Signalsteuerung bzw. Wegeführung des Radverkehrs weist jedoch erhebliche Defizite auf (z.B. eine Grünzeit von lediglich 3 Sekunden für den Radverkehr in der Relation Albertplatz - Marienbrücke). Statt der genannten Maßnahme zur Attraktivierung des MIV sollten folgende Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr explizit genannt werden:

- Zeitnahe Umsetzung der Maßnahme 749 des Radverkehrskonzeptes (Erreichbarkeit Friedrich-Wolf-Straße von der Antonstraße aus Richtung Südwest).
- Zeitnahe Umsetzung der Maßnahme 743 des Radverkehrskonzeptes (Abbiegemöglichkeit aus Bahnunterführung in Antonstraße Richtung Albertplatz).
- Anpassung der LSA-Schaltungen zugunsten des NMV sowie die Einrichtung einer direkten, auf Fahrbahniveau befindlichen Führung für den Radverkehr aus der östlichen in die südwestliche Antonstraße.
- Sichere Führung des Radverkehrs aus der Bahnunterführung Richtung Hainstraße und zügige Realisierung der bereits vorliegenden Planung für Radverkehrsanlagen in der Hainstraße.

Begründung: Zwar sind bei Maßnahme M 7 „Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr“ genannt. Diese werden allerdings nicht durch Maßnahmen hinterlegt. Stattdessen kommt die genannte konkrete Maßnahme ausschließlich dem MIV zu Gute, gefährdet die reibungslose Abwicklung des Straßenbahnverkehrs Richtung Albertplatz (durch Blockade der Straßenbahn durch die dann vorhandenen Linksabbieger) und unterstützt damit Modal-Split-Verschiebungen **zuungunsten** des Umweltverbundes. Zudem führt diese Maßnahme aufgrund der Verkürzung der Reisezeit auf dieser Relation zu einer Zunahme des Kfz-Aufkommens in der (ebenfalls stark emissionsbelasteten) östlichen Antonstraße.

Wir sehen am Schlesischen Platz dringenden Handlungsbedarf für den Radverkehr. Mit einer sicheren und attraktiven Verkehrsführung für den Radverkehr ließen sich an diesem Nadelöhr Verlagerungseffekte zum Radverkehr erzielen.

Abschnitt 6.3.2: Handlungsfeld intelligente Verkehrssteuerung

Insgesamt ist nicht nachvollziehbar, warum im Entwurf des Luftreinhalteplans zwar einerseits davon ausgegangen wird, dass eine Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs durch die Anpassung von LSA-Steuerungen eine Erhöhung des Modal Split des ÖV zur Folge hat, andererseits bei einer entsprechenden Beschleunigung des MIV derartige Effekte auf die Verkehrsmittelwahl nicht eintreten sollen. Auch bei Maßnahmen zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs wird von einem Anstieg der jeweiligen Modal-Split-Anteile ausgegangen, bei Maßnahmen zugunsten des MIV sollen derartige Effekte dagegen scheinbar vollständig ausbleiben. **Diese offensichtlich nicht haltbare Herangehensweise stellt aus unserer Sicht die Bevorrechtigung des MIV durch LSA-Steuerungen im Sinne der Luftreinhaltung generell infrage.**

Das Ziel, durch eine zugunsten der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs verbesserte LSA-Steuerung den Luftschadstoffausstoß zu senken, ist grundsätzlich zu hinterfragen. Eine Verflüssigung des Kfz-Verkehrs geht i.d.R. mit Reisezeiteinsparungen einher, was die Position des MIV gegenüber dem Umweltverbund stärkt. Die Koordinierung von LSA führt damit im stadtweiten Zusammenhang zu einer Zunahme des Kfz-Verkehrs und zu einer Zunahme der Emissionen. Dies widerspricht grundsätzlich dem Ziel des LRP, weshalb derartige Effekte unbedingt ausgeschlossen werden müssen. **Zudem widerspricht die genannte Koordinierung der „östlichen und westlichen Zufahrtsstraßen“ dem Ziel M 33 (alt), wonach die Zufahrtswiderstände in Richtung Innenstadt für den MIV erhöht werden sollen, und nicht – wie in der Maßnahme vorgesehen – verringert.**

In der Praxis kommt die „intelligente“ Verkehrssteuerung zudem bisher ausschließlich dem motorisierten Verkehr zugute. Die bei bisherigen Projekten erzielten bzw. behaupteten Verbesserungen für den nicht-motorisierten Verkehr stellen überwiegend Abschwächungen der durch die Koordinierung entstehenden Nachteile dar. In keinem Fall wurden oder werden Attraktivitätssteigerungen erzielt, die sich in ähnlichen Größenordnungen bewegen wie die Verbesserungen für den (privaten) Kfz-Verkehr.

Entsprechend ist am Ende des Ziels zu ergänzen:

„Dabei sind Attraktivitätssteigerungen für den MIV unbedingt zu vermeiden, da diese zu einer Zunahme des MIV und damit im gesamtstädtischen Kontext zu einem Anstieg des Schadstoffausstoßes führen. Verbesserungen für den MIV infolge angepasster Verkehrssteuerung (z.B. Reisezeitgewinne) sind durch andere Maßnahmen im jeweiligen Umfeld – vorzugsweise zugunsten des Umweltverbundes (z.B. Reduktion der Umlaufzeiten zugunsten kurzer Wartezeiten des NMV) – auszugleichen. Insbesondere sind Effekte zu vermeiden, die dem Ziel der Maßnahme M 33 des LRP 2011 zuwider laufen.“ Alternativ zu letztem Satz: Insbesondere ist die Verkehrssteuerung für die Erreichung des Ziels der **Maßnahme M 33 des LRP 2011** einzusetzen.

Zu M 8: Umsetzung eines intelligenten LSA-Managements

Vor dem letzten Satz wird eingefügt: *"Dabei ist zu berücksichtigen, dass die LSA rund um den Bahnhof Mitte – wie auch andere im Projekt enthaltenen LSA – bereits Bestandteil Grüner Wellen sind und damit **die zu erwartenden Emissionsminderungen in Relation zum technischen Aufwand gering ausfallen.** Entsprechend sind begleitend zum Projekt Maßnahmen vorzusehen, die alle Teile des Umweltverbundes stärken."*

Am Ende der Maßnahme ist zu ergänzen: *„Um Modal-Split-Veränderungen vom nichtmotorisierten Verkehr zum MIV durch die zu erwartende Attraktivitätssteigerung zu vermeiden wird sichergestellt, dass sich die Bedingungen des nichtmotorisierten Verkehrs (durchschnittliche Wartezeit, Anzahl Halte beim Radverkehr usw.) stets mindestens im gleichen Maß verbessern wie die Bedingungen für den MIV.“*

Begründung: Die Koordinierung von LSA zugunsten eines flüssigeren Kfz-Verkehrs geht praktisch immer mit einer Reduktion von Reisezeiten, damit einer Steigerung der Attraktivität des MIV und hierdurch mit einer Verlagerung von Wegen vom Umweltverbund auf den MIV einher. Dies konterkariert die Ziele des Luftreinhalteplans und ist damit unbedingt zu vermeiden.

Gemäß Stadtratsanfrage **AF1838_17** ist der genannte Bereich rund um den Bahnhof Mitte bereits mit sieben Grünen Wellen ausgestattet, ähnliches gilt für andere von der Maßnahme umfasste Bereiche (26er Ring, Zufahrtsstraßen). Da davon rund um den Bf. Mitte bisher der ÖV nur unzureichend profitieren können zwar ggf. Reisezeiteinsparungen für den ÖV erzielt werden, Emissionsminderungen seitens des MIV sind allerdings nur in geringem Umfang zu erwarten. Zu bedenken ist hierbei auch, dass Reisezeiteinsparungen für den ÖV nicht primär eine Verbesserung der Koordinierung, sondern vor allem eine höhere Priorisierung erfordern, bei der ÖV-Fahrzeuge zugunsten des MIV beschleunigt werden (z.B. Unterbrechung Grüne Wellen). So zeigen andere Städte, dass eine weitgehend behinderungsfreie Fahrt für Straßenbahnen auch ohne gleichzeitige Förderung des MIV und ohne derart aufwändige Projekte möglich ist, zumal die Straßenbahn im betreffenden Bereich überwiegend auf eigenem Gleiskörper verkehrt.

An zahlreichen Punkten des 26er Ringes erzeugen die bereits vorhandenen Grünen Wellen des motorisierten Verkehrs lange Wartezeiten für den Radverkehr und verhindern sichere Abbiegebeziehungen und

Wegeführungen (etwa an der Kreuzung mit der Schweriner Straße, Kreuzung Maxstraße, Kreuzung Magdeburger Straße). Auch Fußgänger werden bereits jetzt im Bereich des 26er Ringes behindert. So ist etwa das Queren des Ringes in einem Zug an vielen Punkten nicht möglich. Zahlreiche Rotläufer und unwirtliche Bedingungen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer sind die Folge. Die Ziele des LRP werden durch die einseitige Förderung des motorisierten Verkehrs konterkariert.

Zu M 10: Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch optimierte Verkehrssteuerung

Den neuen Maßnahmeschwerpunkt der Beseitigung von Nachteilen bei der Verkehrsorganisation begrüßen wir. Der Satz vor dem ersten Anstrich sollte ergänzt werden zu:

*„Diese Maßnahmen werden als Grundsatz bei künftigen LSA-Planungen, **Anlagensanierungen sowie permanent bei Umprogrammierungen von ansonsten weiter bestehenden Anlagen berücksichtigt. Zudem werden separat alle bestehenden Anlagen so umgestellt, dass sie diese Grundsätze einhalten, wobei sich die Reihenfolge der Umstellung nach der Bedeutung der Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr (v.a. Aufkommen) richtet. wesentlich sind.**“*

Begründung: Die Einschränkung auf zukünftige LSA-Anlagenplanungen führt dazu, dass kein systematischer Ansatz verfolgt wird, im Rahmen des Luftreinhalteplans bestimmte für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer bedeutsame Straßenzüge anzupassen. Mit der o.g. Formulierung wird eine systematische Herangehensweise ermöglicht.

Im zweiten Anstrich wird der Satz: *„In der für den Straßenverkehr freigegebenen Richtung erhalten auch die Fußgänger eine Freigabe ohne Anmeldung.“* ersetzt durch *„Auch bei der Querung einer übergeordneten Straße erhalten Fußgänger eine Freigabe ohne Anmeldung.“*

Begründung: Die vorgesehene erläuternde Formulierung ist missverständlich. Sie suggeriert, es ginge nur darum, auf die Notwendigkeit einer Anforderung durch Fußgänger bei bereits vorliegender Anforderung durch ein Kfz zu verzichten. Nach mündlicher Auskunft des Geschäftsbereichs Umwelt und Kommunalwirtschaft ist allerdings ein vollständiger Verzicht auf die Notwendigkeit einer Anforderung gemeint; dies sollte durch eine Präzisierung des erklärenden Zusatzes klargestellt werden. Nur dies ermöglicht zudem den vollständigen Verzicht auf Anforderungstaster.

Der dritte Anstrich wird wie folgt geändert: *„Abbau aller Anforderungstaster für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen und Ersatz durch automatische, periodische Freigabe oder eine frühzeitige, berührungslose Detektion von Radfahrenden vor dem Knotenpunkt oder Grüne Wellen (siehe Maßnahme M 8b)“.*

Im vierten Anstrich werden folgende Sätze gestrichen: *„Das heißt: Insbesondere bei geringen Verkehrsmengen, in der Randverkehrszeit, bei fehlender Koordination / Interaktion mit benachbarten Knoten und/oder bei einer generell untergeordneten Bedeutung für den fließenden Verkehr sind die Anmeldezeiten so kurz wie möglich zu halten. Mit dieser Maßnahme ist zudem eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreichbar, da der Anteil von „Rotquerungen“, die als Reaktion auf unzumutbare Wartezeiten erfolgen, zurückgeht.“* und durch folgenden ersetzt: *„Ziel ist eine maximale Wartezeit von Fußgängern von 30 Sekunden.“*

Begründung: Beide Änderungen dienen der Präzisierung und Vereinfachung der Maßnahme, so dass diese im Verwaltungshandeln einfacher umsetzbar sind und die Umsetzung überprüfbar wird.

Zu M 13: Betriebliches Mobilitätsmanagement in Verwaltung, öffentlichem Dienst und Tochterunternehmen der Stadt und des Freistaates

Punkt 5 sollte ergänzt werden zu: *„Bis 2023 Umstellung von 1/3 der Dienst-Pkw auf umweltfreundliche Antriebe und Elektromobilität bzw. elektrisch unterstützte Fahrräder oder Lastenräder.“*

Einfügen eines achten Punktes: *„Qualitätssicherung städtischer Betriebe durch die Zertifizierung im Rahmen des Programms „fahrradfreundliche Arbeitgeber“ durch den ADFC.“*

Begründung: Die reine Nennung von elektrischen Antrieben als Maßnahme im Luftreinhalteplan ist kein kontrollierbares Ziel im Sinne quantitativer Messbarkeit. Daher ist eine quantitative Angabe hier unverzichtbar. Auch elektrisch betriebene Pkw behalten viele der für den Kfz-Verkehr spezifischen Nachteile

(Platzverbrauch, aber auch Feinstaub durch Aufwirbelungen und Abrieb). Dem gegenüber können viele Dienstfahrten ebenso – und im städtischen Gebiet oftmals auch schneller und flexibler – mit Fahrrädern durchgeführt werden. Dafür sollten Mitarbeitern entsprechende Möglichkeiten – (ggf. elektrisch unterstützte) Dienstfahrräder, für entsprechende Gruppen an Beschäftigten elektrisch unterstützte Lastenräder – zur Verfügung gestellt und für deren Nutzung geworben werden. Mittelfristig empfiehlt sich eine systematische Umsetzung durch ein entsprechendes Programm für alle Teile der Verwaltung mit einem konkreten Ziel, z.B. 30% aller Dienstfahrten innerhalb des Stadtgebietes mit Fahrrädern abzuwickeln.

Zu M 15: Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Nahbereich der Loschwitzer Brücke verbunden mit einer Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes

Der Satz „Veränderungen im Verkehrsregime dürfen die Verkehrsqualität nicht beeinträchtigen und zu einer Verkehrsverdrängung in Wohngebietsstraßen führen und/oder zusätzliche Behinderungen für den ÖPNV verursachen.“ wird gestrichen und durch folgende ersetzt: „Durch die Anlage von Radfahrstreifen auf der Loschwitzer Brücke werden die Konflikte mit dem Fußverkehr auf der Brücke entschärft, das Zu-Fuß-Gehen wird attraktiver. Außerdem erzeugt die attraktivere Radverkehrsverbindung Verlagerungseffekte im nahräumlichen Verkehr zwischen Blasewitz und Loschwitz sowie im Schülerverkehr vom MIV zum Radverkehr. Hiervon sind Verbesserungen der Luftqualität im Umfeld der Brücke zu erwarten.“

Der vorletzte Absatz wird wie folgt geändert: „Zur Zielerreichung wird der Durchgangsverkehr bereits auf wichtigen Zulaufstrecken zur Loschwitzer Brücke, wie der Schillerstraße und Grundstraße, begrenzt. Geeignete Maßnahmen hierfür sind „Pfortnerampeln“ an der Zufahrt zur Schillerstraße sowie die Abordnung des Grünpfeils an der Mündung der Schillerstraße am Körnerplatz.“

Begründung: Ohne zumindest temporäre Veränderungen hinsichtlich der Attraktivität der Verbindung für den MIV werden Verlagerungen auf die Waldschlößchenbrücke kaum erreicht werden können. Eine temporäre Verschlechterung der Verkehrsqualität für den MIV ist damit – sofern nur dadurch eine Umsetzung der Maßnahme möglich wird – akzeptabel und unterstützt (ggf. mit entsprechenden Begleitmaßnahmen) die Ziele des LRP.

Die Formulierung im fünften Absatz von M 15 ist zu schwach und bleibt hinter den formulierten Zielen der nicht umgesetzten Maßnahme M46 / 47 des LRP 2011 zurück. **Wir fordern die Wiederaufnahme der M 45 aus dem Entwurf des LRP 2011:** Sperrung der Schillerstraße für den Durchgangsverkehr, mindestens jedoch wirksame Maßnahmen, die den Durchgangsverkehr stark reduzieren. Die sehr enge Schillerstraße wird hauptsächlich als Zubringer für den weiträumigeren Verkehr benutzt. Diese Funktion ist mit dem Bau der Waldschlößchenbrücke entbehrlich. Ähnliche Überlegungen gelten für die Grundstraße. Hier sind kurzfristig Radverkehrsanlagen im unteren Teil einzurichten. Die LSA an der Bautzner Landstraße, am Körnerplatz und an der Tännichtstraße sind als „Pfortnerampeln“ so zu schalten, dass der Busverkehr Vorrang bekommt. Überörtlicher Verkehr aus Richtung Nordost mit Querungsbedarf der Elbseite sollte über die S 177 zur Sachsenbrücke sowie über die Radeberger Landstraße bzw. Bautzner Landstraße – Bautzner Straße zur Waldschlösschenbrücke geleitet werden.

Zu M 16: Umbau der Nürnberger Straße im Zuge der Realisierung der Stadtbahntrasse Löbtau-Südvorstadt-Strehlen.

In Maßnahme M 16 wird der Satz „Dazu zählt insbesondere die Verstetigung des Verkehrsflusses“ gestrichen.

Stattdessen wird diese Stelle ergänzt zu: „**Dazu zählen insbesondere Maßnahmen, die die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gewährleisten sowie Maßnahmen, die den nichtmotorisierten Verkehr fördern.** Die Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr mit der Neuanlage von komfortablen Radstreifen kann die Schadstoffbelastungen indirekt über Veränderungen der Verkehrsmittelwahl beeinflussen. **Eine hohe Priorität hat zudem die Sicherstellung der Querbarkeit der Straße in einem Zug in beide Richtungen für den Fußverkehr sowie die Einhaltung der in den technischen Regelwerken vorgegebenen Regelleistungen für die Anlagen des Fußverkehrs im Rahmen des Bauvorhabens.**“

Begründung: Das Ziel der Verflüssigung des Kfz-Verkehrs läuft aufgrund der dann steigenden Attraktivität für den Kfz-Verkehr den Zielen des LRP zuwider. Stattdessen ist primär der Umweltverbund zu stärken.

Derzeit ist die Nürnberger Straße an der LSA am Nürnberger Ei für Fußgänger nur mit (längerem) Halt auf der Mittelinsel zu queren. Dies macht einerseits den Fußverkehr unattraktiver, andererseits sind sicherheitskritische Rotläufe die Folge. Zur Gewährleistung einer hohen Attraktivität der nahräumigen Mobilität ist die Querbarkeit der Nürnberger Straße zu verbessern (vgl. auch M 8 / M 10). Dies gilt auch für die weiteren im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben einzurichtenden Querungsanlagen.

Zu M 17: Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf der Bergstraße bergwärts

Der zweite Anstrich wird ergänzt: „Überwachung der Geschwindigkeit auf dem Abschnitt Fritz-Förster-Platz - Nöthnitzer Straße **durch ortsfeste Anlagen an zwei Punkten bergauf.**“

Begründung: Klarstellung der vermutlich gewollten und für eine durchgehende Wirkung erforderlichen Art der Geschwindigkeitsüberwachung.

Der Satz „Gegebenenfalls ist die Ampelanlage Bergstraße/Mommsenstraße für den Verkehrsversuch abzuschalten.“ wird gestrichen.

Begründung: Angesichts des hohen Querungsbedarfs im Zusammenhang mit der anliegenden TU Dresden, den breiten Fahrbahnen sowie den – auch im Luftreinhalteplan dargelegten – überhöhten Geschwindigkeiten würde eine auch nur temporäre Abschaltung der LSA zu inakzeptablen Sicherheitsdefiziten, vor allem zulasten des nichtmotorisierten Verkehrs, führen. Der Knotenpunkt ist in keiner Hinsicht für einen Betrieb ohne LSA geeignet. Eine Abschaltung der LSA ohne Regelung des Knotens durch die Polizei hätte mit hoher Wahrscheinlichkeit schwere Unfälle zur Folge.

Zu M 18: Grundhafte Erneuerung der Bautzner Straße, Anpassungen des Verkehrsregimes Am Ende der Maßnahme wird ergänzt: „Änzustreben ist zudem eine Verbesserung der Situation des Fußverkehrs, bspw. durch bessere Querungsmöglichkeiten. Auch dies kann die Schadstoffbelastungen indirekt über Veränderungen der Verkehrsmittelwahl und Stärkung der nahräumigen Mobilität beeinflussen.“

Begründung: Die Kfz-Belegung der Bautzner Straße resultiert in gewissem Umfang auch aus Quell- und Zielverkehr der Bewohner. Durch die Stärkung der nahräumigen Mobilität lassen sich Modal-Split-Veränderungen erzielen, die eine Senkung des Kfz-Aufkommens und damit der Emissionen zur Folge haben.

Zu M 31 alt: Schaffung von Alternativangeboten bei Großveranstaltungen, Ausbildung, Freizeit, Sport

Wird ergänzt durch: „sowie Werbung für die Anreise zu derartigen Veranstaltungen mit dem Fahrrad.“

Begründung: Für einen erheblichen Teil aller Besucher aus dem Dresdner Stadtgebiet sind die meist im Bereich der Innenstadt gelegenen Veranstaltungsorte gut mit dem Fahrrad zu erreichen. Der explizite Hinweis auf diese Möglichkeit der Anreise findet sich bei (auch städtischen) Veranstaltungen jedoch nicht oder erst nach der Anreise mit dem MIV. Dies ist durch entsprechende prominente Hinweise, incl. bspw. Hinweisen auf Radroutenplaner, nahe dem Veranstaltungsort gelegene Fahrradabstellmöglichkeiten sowie (v.a. für auswärtige Besucher) Verweise auf Leihradsysteme zu beheben. Damit kann nicht zuletzt auch eine Entlastung des bei größeren Veranstaltungen oftmals überlasteten ÖPNV erreicht werden.

Des Weiteren schlagen wir im Sinne einer Zielerreichung folgende **weitere Maßnahmen** zur Aufnahme in den Luftreinhalteplan 2017 vor:

Maßnahme M 7b: Vermeidung von Kfz-Schleichverkehr in Wohngebieten

Textvorschlag: Parallel zu Hauptverkehrsstraßen haben sich verschiedene Schleichverkehrsstrecken im Stadtgebiet etabliert. Diese belasten die Anwohner und führen zu erhöhten Abgasemissionen in Wohngebieten. Um das Ziel von Modal-Split-Veränderungen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erreichen (Siehe Maßnahme M 33 des LRP 2011) ist es erforderlich, diese Routen von Durchgangsverkehr freizuhalten. Beispiele solcher Schleichverkehrsstrecken im Nebennetz mit Handlungsbedarf sind:

- Parallel zur Ammonstr. / Könneritzstr.: Freiburger Pl. – Alfred-Althus-Straße – Kraftwerk Mitte – Schützensgasse – An der Herzogin Garten: Einrichtung eines Fußgängerbereiches vor dem Kraftwerk Mitte sowie im Bereich des Umweltzentrums zur Unterbrechung der Durchfahrtsfunktion sowie der Aufwertung des öffentlichen Raums.
- Parallel zur Bautzner Straße die Route Stolpener Straße - Bischofsweg: Prüfung von Maßnahmen um den Durchgangsverkehr zwischen Bautzner- und Königsbrücker Straße aus den Wohngebieten herauszuhalten
- Parallel zur Hansastrasse: Hechtstraße – Rudolf-Leonhard-Str. - Eschenstraße – Dammweg: Maßnahmen gegen den Schleichverkehr durch Wohngebiete könnten sein: Sperrung der Eschenstr. im Bereich Bischofsplatz - Dammweg für den motorisierten Verkehr, Widmung des Dammwegs zwischen Eschenstr. und Scheunenhofstr. als Fahrradstraße o.ä., bauliche Verkehrsberuhigung in der Rudolf-Leonhard-Str.

Außerdem in Wohngebieten verstärkt der Einsatz von Schleifen-/Stichstraßen zur Vermeidung von Kfz-Schleichverkehr und systematische Umgestaltung entsprechender Quartiere.

Zeitplan der Realisierung: Ab 2018

Zuständigkeit: Straßenverkehrsbehörde, Straßen- und Tiefbauamt

Begründung: Um das bereits im LRP 2011 beschlossene Ziel von Modal-Split-Veränderungen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erreichen ist es erforderlich, die Führung des MIV klar nach Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehr zu differenzieren. Dies gelingt derzeit an mehreren Punkten im Stadtgebiet noch nicht. Stattdessen werden zum Zweck der Reisezeitverkürzung Straßen in Wohngebieten vom Durchgangsverkehr genutzt, was neben Sicherheitsproblemen auch Emissionsbelastungen mit sich bringt. Dem sollte die Stadtverwaltung mit Maßnahmen der Verkehrsorganisation begegnen.

Neue Maßnahme M 8b: Einrichtung Grüner Wellen für den Radverkehr

Textvorschlag: Einem stetigen Verkehrsfluss auf Radverkehrsverbindungen und damit verbundenen guten LOS-Werten stehen in einigen wichtigen Relationen lange Wartezeiten an LSA und teils sogar „rote Wellen“ im Weg. Durch die Verminderung von oft wiederkehrenden Stopps auf wichtigen Relationen des Radverkehrs kann die Verkehrsqualität und damit verbunden die Fahrradnutzung signifikant erhöht werden. Die Steigerung der Verkehrsleistung des Radverkehrs auf alltäglichen Pendlerrelationen ist ein wichtiger Beitrag zur Luftreinhaltung. Auch können durch den Modal Shift an wichtigen Stellen Entlastungen im Bereich des MIV erreicht werden, die zur erwünschten Verkehrsverflüssigung und damit ebenfalls zu einer Senkung des Schadstoffausstoßes führen. In folgenden Bereichen sind Grüne Wellen für den Radverkehr zu untersuchen:

- Relation Albertplatz - Schlesischer Platz - Marienbrücke - Bf Mitte
- Relation Sachsenplatz - Albertbrücke - Hoyerswerdaer Str.
- Relation Königsbrücker Straße - Carolabrücke - Pirnaischer Platz - Hauptbahnhof – Fritz-Foerster-Platz (u.U. zunächst im Kernbereich Rathenauplatz - Hauptbahnhof)

Zeitplan der Realisierung: Ab 2018

Zuständigkeit: Radverkehrsplaner im GB 6, Straßen- und Tiefbauamt

Begründung: Ein entscheidender Indikator für die Attraktivität des Radverkehrs ist eine möglichst niedrige Anzahl von Stopps. In zahlreichen Befragungen schneidet Dresden schlecht bei der Bewertung der LSA-Steuerungen für den Radverkehr ab (vgl. Fahrradklima-Test 2016, ADAC Monitor 2017). Je mehr Knoten mit dem Fahrrad in einem Zug durchfahren werden können, umso geringer fällt der Kraftaufwand pro zurückgelegten Weg aus – das Fahrrad wird attraktiver. Die Wahrscheinlichkeit für den Umstieg vom motorisierten Verkehr auf das Fahrrad hängt daher im städtischen Bereich mit vielen LSA-geregelten Knoten unmittelbar an der Verkehrsqualität des Radverkehrs an Ampeln. Mehrere Städte haben daher an wichtigen Relationen des Radverkehrs Projekte zu Grünen Wellen mit dem Radverkehr gestartet, teils mit parallelem

Straßenbahn- (Amsterdam) oder Busverkehr (Kopenhagen), teils auch über Nebenstraßen (Berlin). Derartige LSA-Koordinierungen müssen allen Radfahrern zugute kommen, die bisherigen Projekte in diese Richtung (z.B. an der TU Dresden) zielen lediglich auf die Anzeige von Geschwindigkeitsempfehlungen auf Smartphones. Dies ist für die Nutzer nicht praktikabel und auch nicht Erfolg versprechend, da es der beim Kfz-Verkehr erfolgreich angewandten Methode einer Koordinierung widerspricht, von der alle Nutzer des jeweiligen Verkehrsmittels profitieren. Die Einhaltung der in der ERA (Tabelle 2) genannten Reisezeitverluste durch Anhalten und Warten pro km in Abhängigkeit der Verkehrswegekategorie ist zu gewährleisten und in den zu Planungen gehörenden Veröffentlichungen der Verwaltung (Offenlagen, Stadtratsvorlagen) darzulegen (vgl. Radverkehrskonzept Dresden E 4.1.2). Anmerkung: Unabhängig von Grünen Wellen ist sicherzustellen, dass auch für den Radverkehr – wie in der VwV-StVO vorgesehen – gilt, dass „dafür gesorgt [wird], daß bei dicht benachbarten Kreuzungen der Verkehr, der eine Kreuzung noch bei „Grün“ durchfahren konnte, auch an der nächsten Kreuzung „Grün“ vorfindet“ (Rn. 12 zu § 37 VwV-StVO). Dies gilt bspw. für die 6 von Radfahrern zu durchfahrenden Signalquerschnitte in der St. Petersburger Straße zwischen Strehleener Straße und Moczinskystraße sowie die LSA in der Umgebung des Bahnhof Mitte (Schäfer-, Weißeritz-, Könnertitz-, Friedrich- und Schweriner Straße), bei deren Überarbeitung im Rahmen der Maßnahme M 8 besondere Aufmerksamkeit auf die Einhaltung des genannten Aspekts zu legen ist.

Unter Punkt 6.4 „Lokale Maßnahmen an Immissionshotspots“ schlagen wir folgende neue Maßnahme vor:

M 21 neu: Umgestaltung der Schweriner Straße zugunsten des Umweltverbundes

Komplexe Umgestaltung der Schweriner Straße im Bereich Wettiner Platz bis Hertha-Lindner-Str. zur Schaffung einer sicheren und attraktiven Radverkehrsverbindung und zur Verbesserung der Bedingungen für die Fußgänger. Auflassung der bestehenden Straßenbahnhaltestelle in der Schweriner Straße zugunsten einer attraktiven und sicheren Radverkehrsführung, stattdessen Anordnung von Straßenbahnhaltestellen auf dem Wettiner Platz sowie im Bereich Herta-Lindner-Str.

Zeitplan der Realisierung: Ab 2020

Zuständigkeit: Stadtplanungsamt

Begründung: Die aktuelle Verkehrsführung auf der Schweriner Straße ist durch Einordnung von Parkständen im Straßenraum für alle anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, beengt und entspricht nicht den Vorgaben für eine dicht bebaute städtische Hauptverkehrsstraße. Die Umwidmung der ca. 25 Pkw-Stellplätze im o.g. Bereich fördert die Autounabhängigkeit im Viertel (Push-Maßnahme) und schafft Platz für eine sichere Trennung von Fuß- und Radverkehr (Pull-Maßnahme). Mit der Verlegung der Straßenbahnhaltestelle wird außerdem die bisher schlechte Anbindung des Kulturzentrums Kraftwerk Mitte an den ÖPNV verbessert. Gleichzeitig wird Platz gewonnen zur Einordnung einer vom Fußgängerverkehr getrennten, attraktiven Führung des Radverkehrs. Eine weitere Straßenbahnhaltestelle im Bereich der Herta-Lindner-Straße erschließt die neuen Wohn- und Geschäftshäuser an der Schweriner Str. / Hertha-Lindner-Str.

Wir stehen gern für Erläuterungen und Diskussion unserer Standpunkte - auch persönlich - zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

N. Larsen

Nils Larsen