

ADFC Dresden e.V. • Bautzner Str. 25 • 01099 Dresden

Landeshauptstadt Dresden  
Umweltamt

Postfach 120020  
01001 Dresden

Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bautzner Str. 25  
01099 Dresden

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

[info@adfc-dresden.de](mailto:info@adfc-dresden.de)  
[www.adfc-dresden.de](http://www.adfc-dresden.de)

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN  
21gwi025

30. November 2021

## Vorschläge zur Überarbeitung des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes der Landeshauptstadt Dresden

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Blick auf die Klimafreundlichkeit sind Fahrrad- und Fußverkehr um Größenordnungen anderen motorisierten Verkehrsmitteln überlegen. Das Fahrrad ist im urbanen Raum durch sein Masse-/Geschwindigkeitsverhältnis unschlagbar ressourcenschonend. Mit Blick auf steigende Energie- und ÖPNV-Preise ist der Rad- und Fußverkehr auch aus sozialer Perspektive am besten geeignet, zu einem niedrigen Preis zuverlässige Mobilität im städtischen Raum zu garantieren. Aus diesen Gründen muss das Fahrrad das Verkehrsmittel der Wahl für eine klimafreundliche Verkehrsraumgestaltung in Dresden werden.

Da es trotz wiederkehrender jahrzehntealter Klimaschutzklärungen der Stadt Dresden im Verkehrssektor bisher kaum messbare klimarelevante CO<sub>2</sub>e-Einsparungen erreicht wurden, müssen nun die Anstrengungen deutlich und spürbar verstärkt werden. Im Rahmen der Fortschreibung des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes fordert der ADFC:

- Wirksame Anreize zum Umstieg vom Auto auf die gesunden, platzsparenden, sicheren, lärmfreien und klimafreundlichen Fortbewegungsarten Fuß, Fahrrad und ÖPNV zu schaffen, mit dem Ziel, deren Wegeanteil bis 2035 auf mindestens 80 % zu erhöhen. Dass ein Modal Split für den Fahrradverkehr von ca. 40% möglich ist, zeigen Städte wie Kopenhagen, Amsterdam oder Münster schon heute.
- Das Integrierte Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Dresden ist neu aufzustellen. Das Modell wird von den städtischen Ämtern zur Dimensionierung der Verkehrsanlagen genutzt. Das bisherige Modell schreibt die heutigen Verkehrsmengen in die Zukunft fort (unter überholten Annahmen wie z.B. einer immer weiter steigenden Motorisierung). Um die nationalen Klimaschutzziele zu erreichen ist es jedoch erforderlich, dass dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Dresden anstelle einer Fortschreibung auf Basis des Status quo Zielwerte zugrunde gelegt werden, die mit den deutschen Klimazielen im Einklang stehen und sich am Ziel eines Wegeanteils von 80 % im Modal Split für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) orientieren. Beispiele aus zahlreichen Städten mit einer an einem Ziel-Modal-Split orientierten Verkehrsplanung zeigen, dass der Verkehrsmix der Bürgerinnen und Bürger keine statische Größe ist, sondern vielmehr durch das Angebot gut nutzbarer Infrastruktur bestimmt wird. Verbessert sich das Angebot für den ÖPNV, wird die Reisezeit auf dem Fahrrad verkürzt und Lücken im Radwegenetz geschlossen, so nutzen auch mehr Menschen Rad und ÖPNV und gehen häufiger zu Fuß. Ein dahingehend überarbeitetes Verkehrsmodell als Maßgabe für künftige Verkehrsplanungen ist unabdingbar.

**Steuernummer**  
202/140/17726

**Vereinsregistereintrag**  
Vereinsnummer VR 3353 beim  
Amtsgericht Dresden

**Unterstützen Sie uns**  
mit Ihrer Spende!  
[www.adfc-dresden.de/spenden](http://www.adfc-dresden.de/spenden)

**Bankverbindung**  
IBAN: DE68 3506 0190 1624 7800 15  
BIC: GENODED1DKD (KD-Bank)

- Das bestehende Radverkehrskonzept muss dazu schneller umgesetzt, aber auch für noch mehr Radverkehrsanteil fortgeschrieben werden. Die Fortschreibung darf jedoch nicht die laufende und zu forcierende Umsetzung beeinträchtigen.
- Planungs- und Umsetzungskapazitäten für Verkehrsinfrastruktur sind vom Autoverkehr in Richtung Fahrrad-, Fuß-, Zug- und öffentlichem Nahverkehr zu verlagern. Die Landeshauptstadt Dresden soll sich beim Bund gegen die geplante Verbreiterung der A4 im Bereich Dresden aussprechen, da diese den deutschen Klimazielen zuwiderläuft. Stattdessen sollte das Energie- und Klimaschutzkonzept der Landeshauptstadt explizit das Ziel formulieren, die Verkehrsbedingungen für Einpendler jenseits des Autos zu verbessern (z. B. Elektrifizierung Dresden-Görlitz, Radschnellwege, Verlängerung Straßenbahnlinien in Vororte, mehr Park&Ride Plätze). Dafür ist zeitnah eine Abstimmung mit Landes- und Bundesebene notwendig. Investitionen für Autoinfrastruktur müssen sich auf Sanierungsmaßnahmen und E-Mobilität beschränken.
- Gute Alternativen zur individuellen Autonutzung und Autobesitz müssen gefördert werden. Dazu müssen zeitnah neue Ansätze erarbeitet werden (z. B. durch Gebühren zum Anwohnerparken abhängig von Fahrzeugmasse und Fahrzeuggrundfläche). Die Einnahmen aus zusätzlichen Parkgebühren sind zur Förderung des Umweltverbunds zu verwenden.
- Im Rahmen des MOBI-Bike-Projektes sollte die Landeshauptstadt Dresden die vom Auftragnehmer bereits mit angebotene Option für Leih-Lastenräder beauftragen und in einem ersten Schritt 50 Lastenräder an Mobi-Punkten anbieten. Damit erhalten mehr Menschen Zugriff auf ein Lastenrad, ohne selbst eines besitzen zu müssen. Viele kleine Beschaffungen und Transporte im innerstädtischen Zusammenhang sind auf diese Weise leicht auch ohne Auto möglich. Als Baustein neben Radverkehr, ÖPNV und Carsharing senkt ein in die "Mobi-Welt" integriertes Lastenrad-Sharing weiter das Erfordernis eines eigenen Autos in der Stadt und trägt so auch dazu bei, den Parkdruck zu senken.
- Das Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft stellt die Entleerung von Müllbehältern im Straßenraum in dichten innerstädtischen Bereichen (etwa Fußgängerzonen) von dieselbetriebenen Kleinfahrzeugen auf E-Lastenräder um.
- Die aktuelle Fassung der Dresdner Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung verpflichtet Bauherren zur Schaffung von Stellplätzen für Pkw und hemmt dadurch aktuelle Entwicklungen zu einer stärkeren Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Im Rahmen der Fortschreibung des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes sollten daher in besagter Satzung im §4 Abs. 2 der Wert von 5% auf 10% erhöht, sowie im §4 Abs. 3 alle Werte jeweils verdoppelt werden. Ebenso sollten alle Beträge in §6 Abs. 5 jeweils verdoppelt werden.
- Fahrradabstellanlagen an Gebäuden müssen so geplant werden, dass diese üblicherweise besser erreichbar sind als die Autostellplätze (z. B. das geplante Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof ist weiter entfernt als das Autoparkhaus, es müsste aber umgekehrt sein).
- Um das Fahrrad als Verkehrsmittel für die eigenen Angestellten attraktiver zu machen, setzt sich die Landeshauptstadt Dresden konkrete Ziele, wie sie zu einem fahrradfreundlichen Arbeitgeber werden kann und strebt die Zertifizierung der Geschäftsbereiche und Eigenbetriebe als fahrradfreundlicher Arbeitgeber an.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Vorschläge bei der Erarbeitung des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes der Landeshauptstadt Dresden und würden uns sehr freuen, wenn unsere Vorschläge Eingang finden in die Endfassung des Konzeptes. Diese Vorschläge haben wir auch über das Bürgerbeteiligungsportal zum Thema „Ideenfinder zum Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept“ eingereicht.

Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
ADFC Dresden e.V.

Dirk Schiwy