

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt
z.H. Herrn Dr. Mohaupt
Postfach 120020
01001 Dresden

Tel. 0351- 501 39 15
info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

Geschäftszeit

Montag 10 bis 14 Uhr
Mittwoch 15 bis 19 Uhr

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
14gse027

12. Juni 2014

Radverkehrskonzept Dresden

Sehr geehrter Herr Dr. Mohaupt,

der ADFC begrüßt die Anfertigung des Radverkehrskonzeptes und beurteilt den bisherigen Stand der Netzentwicklung als ausgesprochen positiv.

Wie bereits im Workshop dargelegt, hat der ADFC jedoch einige Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge. Im Folgenden wird versucht, soweit es geht allgemeine Konzepte für Korrekturen der Planung zu finden und diese Konzepte durch Beispiele deutlich zu machen. In jedem Fall lässt sich durch weitere Korrekturen die Qualität und Akzeptanz des Routennetzes weiter erhöhen.

1. Umwege vermeiden.

Ein zu geringer Einzugsbereich führt mitunter dazu, dass Verbindungen zwischen Zentren der Stufe III über andere Zentren der Stufe III führen und so die optimale Verbindung nicht gefunden wird. Die notwendigen Lückenschlüsse sollten, wie bereits im Arbeitsmaterial beschrieben, in einer weiteren Planungsstufe ergänzt werden.

- Beispiel Zwinglistraße: Die Verbindung der Zentren ●Straßburger Platz – ●Tolkewitzer Straße führt über das Zentrum ●Zwinglistraße. Die dabei entstehende Route umgeht die direkte und „natürliche“ Verbindung über die Schneebergstraße direkt auf die Comeniusstraße (derzeit teilweise Einbahnstraße).
- Beispiel Emerich-Ambros-Ufer: Diese Straße sollte als Verbindung zwischen ●Nürnberger Ei (Südvorstadt) und ●Warthaer/Cossebauder Straße (Flügelwegbrücke) hinzugefügt werden. Diese Zentren sind bisher über den Umweg ●Kesselsdorfer Straße verbunden. Entscheidend ist hier außerdem, dass die Lübecker Straße einen deutlichen Anstieg enthält, während das Emerich-Ambros-Ufer flach verläuft.
- Eine Verbindung von ●Leubnitz ins ●Stadtzentrum sollte direkt über die Teplitzer Straße und den Strehlemer Platz und nicht über den ●Wasaplatz führen.
- Sinnvoll hält der ADFC eine Direktverbindung Franz-Liszt-Straße - Hildebrandstraße - Zellescher Weg.

2. Soziale Sicherheit berücksichtigen.

Die Umlegung von Strecken in Gegenden abseits frequentierter Straßen und Wege beeinträchtigt die gefühlte und tatsächliche soziale Sicherheit und damit die Akzeptanz der Routen.

- Beispiel ●Radeberg – ●Waldschlösschen: Strecke sollte an der Staatsstraße verlaufen.
- Plauenscher Grund: Die Routenführung von ●Plauen nach ●Freital anfangs auf der rechten Seite der Weißeritz wird begrüßt, wenn durch die Gestaltung sichergestellt wird, dass die Strecke weitgehend im Blickbereich der vielbefahrenen parallel verlaufenden Staatsstraße liegt.

Bankverbindung

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

Steuernummer

202/140/17726

3. Weiteres

- Eine Hauptroute (Stufe III) südlich der Gleise vom Hauptbahnhof zum Wasaplatz ist wünschenswert und über Strehlemer und August-Bebel-Straße außerordentlich direkt auf das Straßennetz umlegbar.
- Der ADFC begrüßt die Anbindung des Elbraumes als Erholungsgebiet, welches Pauschal in Netzstufe IV eingeteilt wird. Der Elberadweg ist bisher auf weiten Strecken innerhalb der Stadt nur sporadisch an das allgemeine Straßennetz angebunden. Obwohl der Elberadweg oft nicht die kürzeste Verbindung ist, hat auch er eine starke Bedeutung für den Alltagsverkehr und eine regelmäßige Anbindung an übrige Netz ist sehr notwendig.
- Die westliche Passage des Hauptbahnhofes ist seit Jahren Forderung des ADFC und wird ausdrücklich gewünscht und unterstützt.
- Außerdem unterstützt der ADFC die Neubaustrecke entlang Kante 3213 (Verbindung Reicker Straße – Winterbergstraße). Diese soll explizit Radfahrern und ÖPNV vorbehalten bleiben.
- Die positiven Auswirkungen eines teilweise angehobenen Radschnellweges entlang des Bahndammes zwischen Bahnhof Neustadt und Haltepunkt Dobritz auf das Radverkehrsnetz, sowie dessen Kosten und Finanzierbarkeit, sind intensiv zu prüfen.
- Um die Route zwischen Körnerplatz und Bühlau attraktiver zu gestalten sollte eine Alternativroute unter Nutzung der Standseilbahn vorgesehen werden. Ein kostenlose Fahrradmitnahme in der Standseilbahn sollte im weiteren Prozess geprüft werden. Der ADFC hält diese in Vergleich zu Unterhaltskosten für andere (nicht von Radfahren benutzbaren) Verkehrsbauten für gering und durch die Landeshauptstadt leistbar. Ähnliches gilt auch für die Fähren, bei denen wir schon bei unseren Vorschlägen für den Verkehrsentwicklungsplan 2025plus für eine Weiterentwicklung plädierten.

An dieser Stelle möchte wir darauf hinweisen, dass es bereits jetzt unbedingt notwendig ist, die Voraussetzungen für die Umsetzung des Konzeptes zu legen. Insbesondere reicht für eine qualitativ hochwertige Umsetzung des umfangreichen Konzeptes die derzeitig zugeteilte Arbeitskraft in der Stadtverwaltung nicht aus. Der ADFC fordert, dass 3 bis 4 Verwaltungsangestellte ausschließlich für Belange des Radverkehrs eingesetzt werden.

Eine Annäherung der Höhe der städtischen Mittel für den Radverkehr an die Ausgaben für andere Verkehrsarten sieht der ADFC als zwingend notwendig an. Wir bitten um Antwort, inwieweit die Verwaltung Haushaltsmittel für die Umsetzung eingeplant hat und inwieweit sich dies im aktuell zu verhandelnden Haushalt niederschlägt.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Spitzner