

Geschäftszeit

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

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Herrn Bürgermeister Jörn Marx
Freiberger Str. 39

01067 Dresden

-vorab per E-Mail-

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
15gse043

26. Mai 2015

EFRE-Fördergebiete – Bewerbung um Fördergelder

Sehr geehrter Herr Marx,

derzeit befindet sich die Vorlage V0313/15 im Gremiendurchlauf, mit der sich Dresden um Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung bewirbt. Der Zeitrahmen für die Beurteilung der Vorlage ist äußerst eng, wir möchten trotzdem nicht versäumen, dazu Stellung zu nehmen.

Wir freuen uns sehr, dass in der aktuellen Förderperiode der Reduktion des verkehrsbedingten CO₂-Ausstoßes, der Förderung des Radverkehrs als umweltfreundlichen Verkehrsform und dem Grünflächen-Management durch die EU und durch den für die Vergabe zuständigen Freistaat Sachsen großer Raum eingeräumt wird. Erfreulich ist ebenfalls, dass ausdrücklich insbesondere Anträge gefördert werden, die „im Stadtquartier tätige Akteure, wie zum Beispiel ... Vereine ...“ einbeziehen. Das trifft auf Radverkehrsprojekte und den ADFC zu und sollte in dem Fördermittelantrag mit Erwähnung finden.

Die Radverkehrsinfrastruktur in Dresden weist z.Z. noch große Defizite auf. Der Aufbau eines Radverkehrsnetzes wird in den nächsten Jahren große Anstrengungen erfordern. Für den neugewählten Stadtrat liegt hier bereits der verkehrspolitische Schwerpunkt für die aktuelle Legislaturperiode. Zum Wahlforum zur Oberbürgermeisterwahl des ADFC wurde deutlich, dass das künftige Stadtoberhaupt ebenfalls deutlich den Schwerpunkt hierhin verlagern wird – egal, wer die Wahl gewinnen wird.

Diese Defizite sind in den von Ihnen ausgesuchten Fördergebieten besonders eklatant. Die Radverkehrsförderung kommt in den jeweiligen Anträgen zu den Fördergebieten daher in unseren Augen zu kurz. Im Folgenden unsere Anmerkungen im Einzelnen:

Johannstadt/ Pirnaische Vorstadt

Ausdrücklich begrüßen wir die gewählte Fördergebietssetzung, sehen jedoch das förderfähige Potential im Verkehrsbereich völlig unterrepräsentiert. Im Textteil des Konzepts wird zwar an verschiedenen Stellen auf die großen Defizite der Radverkehrssituation hingewiesen. Konkrete Verbesserungsvorschläge sind aber im Maßnahmenkatalog leider an keiner Stelle zu finden.

- Eine gute Radverkehrsanbindung des Viertels an die Elbwiesen und den Elberadweg sowie an die Albertbrücke ist für das Viertel sehr wichtig, derzeit aber defizitär. Der Gebietsumfang des Grobkonzeptes sollte daher so angepasst werden, dass die Pflasterrampe östlich der Albertbrücke (Höhe Flohmarkt) mit eingeschlossen wird. Im Feinkonzept sollte die Asphaltierung der Rampe zur Elbe und des Anschlussweges zum Elberadweg als Maßnahmen aufgenommen

Bankverbindung

LKG Sachsen ZN KD Bank
BIC GENODED1DKD
IBAN DE68 3506 0190 1624 7800 15

Steuernummer

202/140/17726

werden.

- In den Wohngebiets- bzw. Anliegerstraßen ist die Verkehrssicherheit signifikant zu erhöhen, Barrierefreiheit sowie Querungshilfen herzustellen. Dies wird durch verkehrsberuhigende Maßnahmen erreicht, durch Kreuzungsentschärfungen mittels echter (pollergesicherter) Gehwegvorziehungen und Bordabsenkungen. Entsprechende Maßnahmen sind in das IHK zu integrieren.
- Umbau Dürerstraße (Maßnahme 23): Der Radverkehr findet keine Erwähnung. Die Trasse spielt bereits derzeit eine wichtige Rolle für den Radverkehr und sollte fahrradgerecht ausgebaut werden. Sie ist im derzeitigen Entwurf des Radverkehrsplans als Hauptroute für den Radverkehr vorgesehen. Die Anlage von Radverkehrsanlagen sollte im Feinkonzept in den Maßnahmeplan mit aufgenommen werden.
- Aufwertung Lingnerallee/ Herkulesallee (Maßnahme 12): Die Strecke ist Hauptroute für den Radverkehr lt. Radverkehrskonzept 26er Ring und sollte nach den dort genannten Qualitätskriterien ausgebaut werden (Anlage 10 RVK 26er Ring). Diese Tatsache sollte im Feinkonzept Beachtung finden.
- Die besonderen Defizite der Nord-Süd-Verbindungen sind im Textteil erwähnt, werden aber im Maßnahmeteil nicht untersetzt. Sowohl die vorgesehene westliche „Freiraumverbindung“ (Mathildenstraße ... Rietschelstraße) als auch die östliche Verbindung (via Hähnelstraße ... Pfeifferhannsstraße) sollten vor allem dem Rad- und Fußgängerverkehr zu Gute kommen und entsprechend im Maßnahmeteil des Feinkonzepts erwähnt werden.
- Das WNZ Bönischplatz weist erhebliche Ausstattungsdefizite auf (lt. Grobkonzept). In den Maßnahmen zur Aufwertung des WNZ sind Radbelange festzuschreiben und entsprechende bauliche Gestaltungen umzusetzen.

Cottaer Bogen – Grünraum Südwest

Wir begrüßen die grundlegende Intention des Grobkonzeptes, das in den nächsten Jahren schwerpunktmäßig Fuß- und Radwegeverbindungen hergestellt werden sollen und das straßenunabhängige Wegenetz qualifiziert werden soll.

- Das Projekt „Grünzug Cotta“ begrüßen wir sehr und fordern, dass dieses Projekt in der Umsetzungsphase genügend Beachtung findet. Dem Ziel einer durchgehenden Wegeverbindung (Altwölfnitz – Elbufer) sowie guter Vernetzung sowie seitlicher Anbindung ist nachzukommen. Es ist auf eine konstante Befahrbarkeit für Radfahrende zu achten, das Potential einer attraktiven Langverbindung mit hoher Erlebnis- und Erholungsfunktion ist auszuschöpfen. Das Ziel des „verbindenden Elements“ ist in der Maßnahmensetzung so zu berücksichtigen, dass die Maßnahmen zu nennenswerten Lauf- bzw. Radfahrlängen führen (kein Stückwerk).
- Ähnliche Überlegungen gelten für Maßnahmen am Weißeritz-Grünzug. Maßnahmen zur Lückenschließung am Weißeritz-Grünzug sind prioritär einzuordnen.
- Die geplante Aufwertung etlicher Einzelstandorte begrüßen wir. Im Feinkonzept sollten Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur mit vorgesehen werden, die faktisch derzeit kaum vorhanden ist. Das betrifft vor allem die Bereiche Cottaer Park/ Altcottta (Maßnahme 9), Grillparzer Platz (Maßnahme 10) und vor allem Altcottta/ Rathaus (Maßnahme 11).
- Im Bereich des Elbufers sind im Feinkonzept Verbesserungen am Elberadweg mit zu berücksichtigen, insbesondere im Umfeld der Brücke über die Weißeritz. Die Anschlüsse am Bootshaus Cotta und hinter dem Theater der Jungen Generation sollten mit einbezogen werden.

- Die große Bedeutung der Hafenbrücke als Teilstück des Elberadweges sollte mit Erwähnung finden.

Nordwest:

Der ADFC Dresden sieht im Gebietsumgriff Nordwest großes Potential zur Einordnung von radfördernden Maßnahmen gemäß EU-Investitionspriorität. Ebenso sollten die Ziele des VEP 2025+ als Beschlusslage berücksichtigt werden.

- Wir kritisieren die beabsichtigte dominierende Mittelvergabe an ein Fernwärmeprojekt, da die Drewag in den letzten Förderperioden bereits überdurchschnittlich von EU-Fördergeldern profitiert hat und eine solche Schwerpunktsetzung Abstriche in allen anderen Förderbereichen in allen Gebieten nach sich zieht. Wir fordern eine Begrenzung des Gebietsumgriffs am Nordufer der Elbe.
- Das Konzept einer Fahrradparkstation am Neustädter Bahnhof genießt für den ADFC die höchste Priorität des gesamten Fördermittelantrages. Im Feinkonzept sollte klargestellt werden, dass es sich nicht nur um eine einfache überdachte Abstellanlage handelt. Wir möchten anregen zu prüfen, ob der Betrieb eines solchen Radparkhauses aus ESF-Mitteln förderfähig ist.
- Das Maßnahmenpaket Bahnhof-Ostseite (Schlesischer Platz) mit einer Radpark- und Mobilitätsstation begrüßen wir sehr. Kritisch sehen wir dagegen die angedachten Maßnahmen auf der Bahnhof-Westseite mit förderunkonformem Fernbushalt und „Stadteingang“, was laut Vorentwurf zu hoher Versiegelung des jetzt grünen Bereichs führt.
- Die Maßnahmen zur Verbesserung der (stadtteilübergreifenden) Radwegeverbindungen (u.a. Wurzener Straße, Erfurter Straße, Leipziger Straße) sowie die Herstellung je eines Bike&Ride-Haltepunktes am Bahnhof Pieschen und Bahnhof Trachau (Grobkonzept S. 27) müssen in der Feinkonzeption weiter ausgearbeitet werden, wobei gemäß Richtlinie lokale Akteure (z.B. der ADFC) in die Planung einzubeziehen sind. Das Gebiet insgesamt wie auch der Teilraum Gründerzeit weisen große Defizite in der Radwegeinfrastruktur auf.
- Der Gebietsumgriff des Grobkonzeptes sollte so verändert werden, dass die Anschlüsse der Marienbrücke an den Elberadweg verbessert werden können. Westlich könnte eine Rampe zwischen den beiden Brücken angeordnet werden. Die Grundstücke sind in städtischem Besitz. Östlich sollte im Park des Japanischen Palais eine moderne, denkmal- und fahrradgerechte Oberflächengestaltung geschaffen werden. Das mit der Anlage des Elberadweges und der Öffnung des Areals zur Elbe hin im Jahr 1936 begonnene Konzept sollte durch eine angepasste, denkmalgerechte Rampe für den Radverkehr ergänzt werden.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung unter info@adfc-dresden.de.

Mit freundlichen Grüßen,

Dirk Spitzner
Vorstand ADFC Dresden