

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

Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge

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
18son009

30. Januar 2018

Stellungnahme zur 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC begrüßt den vorliegenden Entwurf zur Fortschreibung des Regionalplanes und möchte sich für die ausführliche Berücksichtigung des Radverkehrs bedanken!

Die Radverkehrsinfrastruktur und die Planungen dazu sind im Gebiet des Regionalverbandes leider noch stark unterentwickelt. Für die beiden Landkreise liegen nach wie vor keine Radverkehrskonzepte vor, die Landeshauptstadt Dresden hat ihr gesamtstädtisches Konzept erst vor Kurzem verabschiedet. Da das Radverkehrskonzept Sachsen 2014 nicht nach den Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung erstellt wurde, sondern auf Bedarfsmeldungen aus den Kreisen beruht, ist es ebenfalls stark lückenhaft.

Diese Defizite kann der vorliegende Regionalplanentwurf natürlich nicht komplett beheben. Er setzt aber starke Impulse, beispielsweise durch die erstmalige, verbindliche Berücksichtigung von Radschnellverbindungen. Bereits der Vorentwurf war eine wichtige Quelle für den ADFC. Die angedachten Trassen wurden bereits in Bedarfsmeldungen des Freistaates an den Bund berücksichtigt und spielen in einer extra neu geschaffenen Arbeitsgruppe der Staatsregierung zu Radschnellverbindungen eine große Rolle.

Der Planungsverband nimmt durch seine innovative Schwerpunktsetzung aus Sicht des ADFC eine Vorreiterrolle für eine moderne Infrastruktur- und Verkehrspolitik in der Region ein.

Folgende Änderungen und Anmerkungen möchte der ADFC vorbringen:

Leitbild Seite 15 Punkt *Flächensparende und ressourcenschonende integrierte Entwicklung von Siedlung und Infrastruktur (...):*

Die Formulierung „eine an die Folgen des Klimawandels angepasste Nutzung ...“ reicht nicht aus. Es muss aktiv gegen eine weitere Klimaerwärmung, z.B. durch Einsparung fossiler Rohstoffe Einfluss genommen werden. Die aktive Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV kann dazu einen entscheidenden Beitrag leisten.

Leitbild Seite 16 Punkt *Festigung des Zusammenhalts in der Region und stabile Verankerung der Region in Deutschland und Europa:*

Ganz am Ende sollte zum „gut ausgebauten Radwegenetz“ hinzugefügt werden: Eine zunehmend große Bedeutung kommt der Verknüpfung innerhalb des Umweltverbundes zu, so einer weitreichenden Fahrradmitnahme im ÖPNV und guten, gesicherten Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern an Bahnhöfen.

Begründung: Hier gibt es noch große Reserven: z.B. können zu wenig genutzten Zeiten noch wesentlich mehr Fahrräder in der Bahn mitgenommen werden. z.T. sind die Fahrradplätze sehr begrenzt, bei ansonsten schwach ausgelasteten Zügen. Eine Gepäck- (und Fahrrad-) Annahme an Bahnhöfen wie vor der Bahnreform ist erstrebenswert. Bei einer Kombination von Bahn / Fahrrad erreicht man einen extrem großen Aktionsradius mit geringen eingesetzten Mitteln und wenig unnötigem Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß.

Raumstrukturelle Entwicklung Seite 19, Begründung zu Z 1.1.1: Formulierung „Für die Bestimmung der zumutbaren Entfernung von Wohnstandorten zu Versorgungs- und Siedlungskernen zur Sicherung der Nahversorgung bilden die in den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008“ verwendeten Zielgrößen für die Erreichbarkeit von Grundzentren mit dem PKW (max. 20 min.) eine praktikable und begründete Richtgröße. In Anwendung dessen ergibt sich als zumutbare Entfernung eine Distanz von max. 12 km. In dieser Richtgröße wird neben der verwendeten Durchschnittsgeschwindigkeit sowohl die Zugangszeit von der Wohnungstür zum PKW als auch die Abgangszeit vom Auto zur Versorgungseinrichtung sowie die Parksuchzeit mit berücksichtigt.“

Dieses Entscheidungskriterium ist nicht zeitgemäß, da es sich ausschließlich auf PKW bezieht. Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (in Zukunft häufig mit Elektrounterstützung) und dem ÖPNV sollte als gleichwertiges Entscheidungskriterium herangezogen werden.

Tourismus und Erholung, Seite 55, Kapitel 2.3.2: Unter den Punkten G 2.3.1 bis 2.3.9 werden Touristische Straßen, historische Denkmale, Montanregion Erzgebirge, grenzüberschreitender Tourismus, Wassersport, Wanderwege, Reitrouten, Verkehrsberuhigung angesprochen.

Es sollte ein eigenständiger Punkt 2.3.10 zu Radwanderrouten und Radwegen, auch grenzübergreifend, eingefügt werden. Hervorzuheben wären die Nationalparkradwege in der Sächsischen Schweiz, Hier lässt sich sehr vieles erweitern im Vorland der Sächsischen Schweiz bis grenzüberschreitend nach Böhmen, Schluckenauer Zipfel. In Anbetracht der zunehmenden Elektrofahrräder sind die z.T. extrem bergigen Strecken kein Hindernisgrund zum Radfahren mehr.

Eine erweiterte Fahrradmitnahme in den Zügen nach Neustadt (Sachsen), Sebnitz, Rumburk (CZ) muss möglich sein. Die geringe Auslastung der Züge, insbesondere nach Neustadt, ließe sich am Rande bemerkt dadurch erhöhen.

Vorrang- und Vorbehaltsgebieten Radweg, Seite 67, Kapitel 3: Nach dem Absatz „Der Freistaat Sachsen hat im Jahr 2014 eine überarbeitete Radverkehrskonzeption vorgelegt, (...)“ sollte ein Absatz eingefügt werden:

„Die Radverkehrskonzeption Sachsen 2014 beruht nicht auf einer Netzplanung gemäß *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)*, sondern auf Bedarfsmeldungen aus den Landkreisen und Kommunen. Zum Zeitpunkt der Erstellung lagen die Radverkehrskonzeptionen der Landeshauptstadt Dresden, des Landkreises Meißen und des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge noch nicht vor. Es ergibt sich daher zukünftig ein weiterer, hoher Abstimmungsbedarf und es ist mit der Festlegung weiterer, notwendiger Trassen für den Radverkehr zu rechnen. Eine zeitnahe Erstellung regionaler Radverkehrskonzepte der beiden Landkreise und darauf aufbauend eine Überarbeitung der Radverkehrskonzeption Sachsen nach Kriterien der integrierten Netzgestaltung ist dringend erforderlich. Eine Fortschreibung des Regionalplanes zu Radverkehr wird nach Vorlage einer überarbeiteten Konzeption zeitnah erfolgen.“

Karte 12 Radschnellwegkorridor Dresden-Freital-Dippoldiswalde Der ländliche Raum im Süden Dresdens hat im Regionalplan im Bereich Radverkehr nicht hinreichend Beachtung gefunden. Der geplante Radschnellweg in Richtung Süden endet laut Entwurf in Freital. Es sollte jedoch eine Verbindung mit dem Mittelzentrum Dippoldiswalde über den Rabenauer Grund hergestellt werden. (siehe Fiedler, F.: Radschnellverbindungen im Großraum Dresden, Studienarbeit TU Dresden, 2014, Anlage 5 S. 69-70) Der Freistaat Sachsen hat zudem an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für den Rad-

schnellweg Radeberg - Dresden - Dippoldiswalde beim Bund Bedarf angemeldet (Kleine Anfrage; Drs.-Nr.: 6/8151; Thema: Bedarf und Förderung von Radschnellwegen in Sachsen). Ein Regionalplan ohne die Trasse Freital - Dippoldiswalde würde demnach der Beantragung des Freistaates zuwider laufen. In diesem Kontext ergeben sich auch Synergieeffekte des Radschnellweges mit der im Regionalplan angesprochenen touristischen Entwicklung der Region (G2.3.2.3- Regionalplan). Die "Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří" befindet sich auf dem Weg zur Anerkennung als UNESCO-Weltkulturerbe und die Stadt Dippoldiswalde ist mit den Hochmittelalterlichen Silberbergwerken Dippoldiswalde vertreten. Die Anbindung durch einen Radschnellweg könnte, über die Pendlernutzung hinaus, die Region für Touristen aus Dresden und Umgebung attraktiver machen.

Karte 12 Radschnellwegkorridor Dresden – Klotzsche – Langebrück. Auf diesen Trassierungsvorschlag hat der ADFC in der Vergangenheit selbst mehrfach Bezug genommen. Wir plädieren aber nach Verabschiedung des gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden mittlerweile für eine abgeänderte Trassenführung Dresden – Klotzsche (wie bisher) und weiter Weixdorf – Hermsdorf – Ottendorf-Okrilla. (Trasse im geänderten Teil angelehnt an Fiedler, F.: Radschnellverbindungen im Großraum Dresden, Studienarbeit TU Dresden, 2014, Anlage 7 und Textteil S. 47)

In das Radverkehrskonzept Dresden wurde eine Radverbindung entlang der Radeberger Landstraße aufgenommen. Diese Verbindung wird zukünftig Radeberg und Langebrück direkt mit Dresden verbinden. Eine Verbindung nördlich der Heide ist dagegen als Verbindung nach Dresden etwas umwegiger. Der bisherige Trassenverlauf Radeberg – Langebrück – Klotzsche sollte als Zubringer zu dieser Trasse ausgebaut werden.

Der vorgeschlagene Trassenverlauf bindet nicht nur den Dresdner Norden und die umliegenden Gemeinden an die Dresdner Innenstadt an, sondern würde einen wichtigen Zubringer aus dem Umland und aus der Stadt für die großen Arbeitgeber im Dresdner Norden darstellen (Infineon, Globalfoundries, Flughafen, Landesamt für Umwelt und Geologie, Frauenhofer-Institut usw.).

Karte 12 nachrichtliche Ergänzung von überörtlichen Radverbindungen aus lokalen Radverkehrskonzepten Der ADFC schlägt vor, überörtliche Radverbindungen aus lokalen Radverkehrskonzepten nachrichtlich aufzunehmen, um die überörtliche Vernetzung zu gewährleisten. Beispielsweise wären das die fünf Radrouten der Kategorie IR II der „Richtlinie für Integrierte Netzgestaltung“ des gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden. Diese sind in der Karte b) Anlage 5 zur Anlage 1_Radverkehrskonzept_öffentlich (13) MB mit durchgezogener brauner Linie dargestellt:

ratsinfo.dresden.de/getfile.php?id=265663&type=do&

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

N. Larsen

Nils Larsen