

Geschäftszeit

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

Landeshauptstadt Dresden
Umweltamt
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom 23.09.2019
E-Mail von Hr. M. Rothe

Unser Zeichen 19 gwi 050

21. Oktober 2019

Stellungnahme zum Entwurf des Teilgebiets-Lärmaktionsplan für das Untersuchungsgebiet Innere Neustadt im Stand 06.06.2019

Sehr geehrter Herr Rothe,

der ADFC Dresden begrüßt ausdrücklich die Umsetzung des Masterplan Lärminderung in Form von teilgebietsbezogenen Lärmaktionsplänen.

Zum Entwurf des Teilgebiets-Lärmaktionsplan für das Untersuchungsgebiet Innere Neustadt mit Bearbeitungsstand vom 06.06.2019 nehmen wir wie folgt Stellung:

Der Radverkehr als besonders lärmarmes Verkehrsmittel kann aus unserer Sicht einen Beitrag zum Erreichen der Ziele leisten. Dieser Sachverhalt sollte im Lärmaktionsplan stärker betont werden. Da diese Mobilitätsform neben dem geringen Lärmaufkommen viele weitere gesellschaftliche Vorteile mit sich bringt (Entlastung der Umwelt, Förderung der Gesundheit, soziale und wirtschaftliche Aspekte, Entlastung des Stadthaushalts etc.), ist die Förderung des Radverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten prioritär voranzutreiben.

Um den Lärm vom motorisierten Straßenverkehr zu reduzieren halten wir die Einrichtung von Tempo 30-Zonen für eine sehr effektive Maßnahme, die auch die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht. Um die Ziele des Lärmaktionsplans zu erfüllen, müssen Tempo 30-Zonen sukzessive vom Wohn- und Nebenstraßennetz auf das Haupttroutennetz erweitert werden, wie dies im Lärmaktionsplan in den Maßnahmen M4, M5 sowie M11 auch vorgeschlagen wird, wobei der ADFC Dresden für ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzungen eintritt. Dies erhöht die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl für Radfahrende. Die mit Maßnahme M6 vorgesehene regelmäßige Kontrolle dieser Geschwindigkeitsbeschränkung ist in der konkreten Umsetzung noch durch die Kontrolle der Überholabstände zu ergänzen, um das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu erhöhen.

Grundsätzlich sind im Untersuchungsgebiet etliche Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept der LH Dresden vorhanden, die in ihrer Umsetzung die Förderung des Radverkehrs und damit der im Lärmaktionsplan die gewünschte Lärminderung durch ein geändertes Nutzungsverhalten von Verkehrsmitteln unterstützen.

Hier liegt der Fokus auf den Haupttrouten, die das Gebiet in Nord-Süd- und Ost-West-Achse durchqueren.

Das betrifft

- die Albertstraße zwischen Carolaplatz und Albertplatz,
- die Hauptstraße als Verbindung von der Augustusbrücke zum Albertplatz
- die Glacisstraße als Verbindung von der Albertbrücke zum Albertplatz.
- die Antonstraße von der Leipziger Straße bis Albertplatz

und die Fortsetzung auf der

- Bautzner Straße vom Albertplatz bis zum Ausgang des Untersuchungsgebietes

Bankverbindung

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

Steuernummer

202/140/17726

Alle Routen sind im Zielnetz als Hauptradrouten (IR III – im Wesentlichen als innerstädtischen Verbindungen zwischen Stadtbereichen mit besonders hoher Wohn- oder Arbeitsplatzdichte) klassifiziert.

Zur Verbindung zwischen Albertplatz und Carolaplatz wird im Entwurf innerhalb der Maßnahme M8, die Schaffung attraktiver Radverkehrsanlagen an der **Albertstraße** vorgeschlagen. Dies wird vom ADFC Dresden ausdrücklich unterstützt und wurde auch im Vorfeld des letzten Stadtratsbeschlusses vom 19.02.2019 deutlich kommuniziert. Mit der Umsetzung der Maßnahme würde eine Lücke im Radverkehrsnetz der Stadt geschlossen, so dass mit den durchgehenden Radverkehrsanlagen eine verstärkte Nutzung befördert wird.

Die im Radverkehrskonzept der LH Dresden für die Radführung über die **Hauptstraße** kritisierte mangelhafte Oberfläche im Mittelbereich und Mischverkehrsführung in Fußgängerzone sowie die Abhilfe durch Oberflächensanierung im Mittelbereich mit baulich angepasstem Fahrstreifen inklusive Anpassung der nicht regelkonformen Radverkehrsführung im Bereich des Neustädter Marktes sind umzusetzen. Die aktuelle Lösung einer freigegebenen Fußgängerzone ist im Sinne der Förderung des Radverkehrs zu konfliktträchtig.

Für die **Glacisstraße** ist generell die durch den Mischverkehr erforderliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 vorzunehmen. Daneben sind die in Richtung Albertbrücke vorhandenen Schutzstreifen, die aufgrund des fehlenden Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr nicht regelkonform sind, ggf. zu entfernen, um die falsche Leitwirkung der Radfahrer in den Bereich von Doorring-Unfällen zu vermeiden.

Für die **Antonstraße** als östlicher Abschnitt einer der Hauptverkehrsrouten Ost-West-Achse im betrachteten Gebiet weist nicht durchgängig geeignete Radverkehrsanlagen auf, die der Bedeutung für den Radverkehr angemessen sind. Insbesondere Abschnitte als gemeinsame Fuß- und Radwege führen zu Konflikten und gewährleisten kein zügiges Vorankommen, womit ein Vorteil des innerstädtischen Radverkehrs verspielt wird. Auf der **Bautzner Straße** als westliche Abschnitt dieser Hauptroute in Ost-West-Achse, sind die Möglichkeiten der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen Tempo 30 zu empfehlen, wo der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird. (Albertplatz – Glacisstraße; Lessingstraße bis Ausgang des Untersuchungsgebietes). Dies entspricht der Umsetzung von Maßnahme M5 des Lärmaktionsplans und wird vom ADFC Dresden unterstützt.

Der im Süden des Untersuchungsgebiet gelegene rechtselbische **Elberadweg**, ist von herausragender Bedeutung für den touristischen und alltäglichen Radverkehr in Ost-West-Achse. Die Anbindung an das Radverkehrsnetz im Untersuchungsgebiet ist mangelhaft. Weitere Potentiale hinsichtlich der Hebung des Radverkehrs lassen sich über eine komfortable Anbindung dieser Hauptradroute an mehreren Punkten innerhalb des Untersuchungsgebietes realisieren. Hier mangelt es vor allem an einer Anbindung an die Marienbrücke in beiden Verkehrsrichtungen, an die Große Meißner Straße in Höhe Palaisplatz und im Bereich Neustädter Markt. Ergänzend zum Elberadweg sind Radverkehrsanlagen auf der Großen Meißner Straße, die regelmäßig als Alternativroute für den Elberadweg vorgesehen ist und im Augenblick über keine Radverkehrsanlagen verfügt. Insbesondere die geplante Anlage gemäß Bild 16 im Zusammenhang mit den Maßnahmen M11 bis M13 wird durch den ADFC ausdrücklich begrüßt.

Weitere Maßnahme ist die Schaffung von asphaltierten Radstreifen oder im Bereich der durch den Denkmalschutz reglementierten Teilen des Untersuchungsgebiet anderweitigen glatteren Pflasterlösungen für Radfahrstreifen, denn die Oberflächenqualität des Untergrundes befördert die Entscheidung für die Nutzung des Rades erheblich.

Bei den Nebenrouten wäre noch die **Hoyerswerdaer Straße** zu nennen, die gemäß den Anforderungen an ihre Bedeutung im Routennetz über keine geeigneten Radverkehrsanlagen verfügt. Dies ist neben den innerhalb Maßnahme M15 benannten notwendigen Schritten zur Lärmreduzierung an den Gleisanlagen DVB, für eine Verkehrsberuhigung notwendig. Da Radfahrende hier im Mischverkehr von Autos bedrängt

und in zu geringem Abstand überholt werden ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30 mindestens bis zur Schaffung der Radverkehrsanlagen erforderlich.

Wünschenswert wäre auch eine größere Anzahl an sicheren Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad. Dies ist ein Hindernis der vermehrten Nutzung von Fahrrädern und damit eines leiseren Verkehrsaufkommens.

Die beschriebenen Maßnahmen sind finanziell im Etat abzusichern und die Aufwendungen für Radverkehr entsprechend dem Modalsplit anzupassen.

Der Radverkehr nicht nur im Sinne eines leiseren Verkehrsaufkommens zu fördern, sondern zeigt auch weitere positive Aspekte für die Stadtgesellschaft. Diese Punkte sind stets im Komplex zu sehen.

Die Förderung des Radverkehrs führt in diesem Sinne zu einem ruhigeren, leiseren und sicheren sowie nachhaltigem Verkehr.

Für eine weitere Abstimmung stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,
ADFC Dresden e.V.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Dickert', written in a cursive style.

Gesa Dickert

Anlage: tabellarische Auflistung der vom ADFC ergänzend erläuterten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zur Minimierung des durch Verkehr emittierten Lärms

Lfd. Nr.	Örtliche Lage	Empfohlene Maßnahme	Begründung
MN1	Albertstraße zwischen Carolaplatz und Albertplatz	Realisierung von Radverkehrsanlagen, Maßnahme M8 des Teilgebiets-Lärmaktionsplan für das Untersuchungsgebiet Innere Neustadt	Umsetzung von durchgängigen Radverkehrsanlagen Erhöhung Sicherheit des Radverkehrs
MN2	Hauptstraße	Mittelbereich mit baulich angepasstem Fahrstreifen inkl. regelkonforme Radverkehrsführung im Bereich des Neustädter Markt	Umsetzung von durchgängigen Radverkehrsanlagen Konfliktvermeidung mit Fußverkehr
MN3a	Glacisstraße	Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30	Erhöhung Sicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr
MN3b		Entfernung Schutzstreifen im Bereich Dooring-Unfälle	Lenkungswirkung der Radfahrenden in den Gefahrenbereich unterbinden
MN4	Antonstraße zwischen Leipziger Straße und Albertplatz	Realisierung von Radverkehrsanlagen	Umsetzung von durchgängigen Radverkehrsanlagen Konfliktvermeidung mit Fußverkehr
MN5	Bautzner Straße zwischen Albertplatz und Prießnitzstraße	Geschwindigkeitsbegrenzungen Tempo 30, Maßnahme M5 des Teilgebiets-Lärmaktionsplan für das Untersuchungsgebiet Innere Neustadt	Erhöhung Sicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr
MN6a	Anbindung Elberadweg Marienbrücke – beide Verkehrsrichtungen	Realisierung von Radverkehrsanlagen	Umsetzung von durchgängigen Radverkehrsanlagen
MN6b	Höhe Palaisplatz	Realisierung von Radverkehrsanlagen und Querung im Zusammenhang mit Maßnahmen M11-M13 des Teilgebiets-Lärmaktionsplan für das Untersuchungsgebiet Innere Neustadt	Umsetzung von durchgängigen Radverkehrsanlagen und sicherer Kreuzungsführung
MN6c	Bereich Neustädter Markt	Realisierung von Radverkehrsanlagen (Rampe am Blockhaus)und Querung	Umsetzung von durchgängigen Radverkehrsanlagen und sicherer Kreuzungsführung
MN7	Große Meißner Straße	Realisierung von Radverkehrsanlagen und Querung im Zusammenhang mit Maßnahmen M11-M13 des Teilgebiets-Lärmaktionsplan für das Untersuchungsgebiet Innere Neustadt	Umsetzung von durchgängigen Radverkehrsanlagen
MN8	Gesamtes Untersuchungsgebiet	Schaffung von asphaltierten Radstreifen / glattere Pflasterlösungen für Radstreifen	Erhöhung Oberflächenqualität für erleichterte Umstiegsentscheidung
MN9	Hoyerswerdaer Straße	Geschwindigkeitsbegrenzungen Tempo 30	Erhöhung Sicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr

Lfd. Nr.	Örtliche Lage	Empfohlene Maßnahme	Begründung
MN10	Gesamtes Untersuchungsgebiet	Schaffung größere Anzahl sichere Abstellmöglichkeiten	erleichterte Umstiegsentscheidung

Hinweis: Die Reihenfolge der benannten Maßnahmen stellt hierbei keine Wichtung der Maßnahmen hinsichtlich der erfolgreichen Umsetzung des Ziels eines höheren Radverkehrsanteils zur Lärmminimierung des Verkehrssektors dar.