

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

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH  
Leipziger Str. 120  
01127 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  
me/as 987705

IHR SCHREIBEN VOM  
9. April 2026

UNSER ZEICHEN  
26vvi005

29. Mai 2026

## Stellungnahme des ADFC Dresden und des ADFC Sachsen zum Entwurf der vierten Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Oberelbe

Sehr geehrter Herr Ehlen, sehr geehrter Herr Auerbach,

vielen Dank für die Zusendung des Entwurfs der vierten Fortschreibung des Nahverkehrsplans und die Möglichkeit zur Stellungnahme. Der ADFC Dresden sowie der ADFC Sachsen begrüßen grundsätzlich die erkennbaren Fortschritte in der intermodalen Verknüpfung, insbesondere beim Ausbau von Bike+Ride (B+R) sowie bei der Anerkennung des Fahrrads als gleichwertiger Partner im System Umweltverbund, das in einer entsprechenden Würdigung in den Grundsätzen und Zielen seinen Niederschlag findet.

Jedoch bleiben aus Sicht der Radverkehrsförderung zentrale strategische und operative Defizite bestehen. Der vorliegende Entwurf ist noch nicht ausreichend, um den erklärten Zielen des Dresdner Mobilitätsplans 2035+ (75 % Umweltverbund) und den Anforderungen an eine durchgängige Mobilitätskette gerecht zu werden. Besonders kritisch bewerten wir die mangelnde strategische Ausrichtung auf die künftig stark steigenden Verkehrsbedarfe im Stadt-Umland-Verkehr. Die im Mobilitätsplan Dresden 2035+ beschlossenen Zielwerte für den Umweltverbund – insbesondere ein Anteil von 50 % bei Pendelverkehren – erfordern deutlich ambitioniertere Maßnahmen zur intermodalen Verknüpfung und sicheren Erreichbarkeit von Haltepunkten. Die folgenden Punkte sind aus unserer Sicht bisher noch nicht ausreichend gelöst oder nicht ambitioniert genug formuliert:

### Gesamteindruck und strategische Mängel

#### *Fehlende Radverkehrsprognose*

Die Verkehrsprognose in Kapitel 3 thematisiert nur die ÖPNV-Nachfrage. Der Einfluss des seit 2003 (inzwischen auf 29 % der Wege) sinkenden Anteils des Pkw-Verkehrs (vgl. SrV 2003-2023) und seine Rolle auf Nutzerverhalten und Potentiale des ÖPNV im VVO-Gebiet, sowie des steigenden Anteils des Radverkehrs (aktuell >16 % in Dresden) auf die ÖPNV-Nachfrage (Substitution von Kurzstrecken, verlagerte Zubringerfahrten, Erhöhung des Einzugsradius von Haltepunkten) werden nicht quantifiziert. Ohne diese Wechselwirkungen sind Aussagen z.B. zur zukünftigen B+R-Nachfrage nicht ausreichend gedeckt. Dies betrifft zugleich Aussagen zu Kapazitätsbedarfen bei Fahrradmitnahme, Bikesharing sowie der Dimensionierung von Übergangsstellen. Der Nahverkehrsplan sollte den Radverkehr als determinierenden Faktor der ÖPNV-Nutzung und generell den Wandel hin zu multimodalem Verkehrsverhalten stärker anerkennen und modellieren. Generell sollte sich der VVO im Kapitel "Verkehrsprognose" auf die aktuellen Daten des SrV 2023 beziehen und nicht auf die veralteten Daten des SrV 2018.

**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)

### *Unkonkrete Finanzierung des B+R-Ausbaus*

Das Ziel, dass B+R-Plätze zukünftig stark erweitert werden sollen (Kap. 4.8), begrüßen wir grundsätzlich. Leider ist es im bisherigen Entwurf jedoch zu unkonkret formuliert und kann mit den dann folgenden benannten Maßnahmen nicht hinreichend unterfüttert werden. Angesichts des Vergleichs der Kosten gegenüber den P+R-Projekten erscheint dies fachlich nur schwer nachvollziehbar. Die Mischung aus Förderprogrammen und Eigenmitteln der Kommunen ist nicht verbindlich dargestellt. Ziel muss eine verbindliche, jährliche Zielgröße für gesicherte Fahrradabstellanlagen sein. Die geplanten je 24 Fahrradboxen an ausgewählten Standorten (Tab. 53) sind angesichts der beschriebenen Nutzungszuwächse sowie der Veränderungen in den Wegeanteilen absolut unterdimensioniert.

### **Einzelanmerkungen und konkrete Forderungen**

#### *Zu Teil 2, Ziffer 2.2.2 Infrastruktur*

- In Tabelle 20 (Erfolgskontrolle der letzten Fortschreibung des NVP zur ÖPNV-Infrastruktur) wird die Umweltspur auf dem Flügelweg im Rahmen des Verkehrsversuchs vom 8. April bis 20. Oktober 2024 in Dresden als Erfolg hinsichtlich der Beschleunigung der Reisezeiten der Buslinien 70 und 80 beschrieben. Wir regen an, dass sich der VVO bei der Landeshauptstadt Dresden gemeinsam mit der DVB AG für eine dauerhafte Einrichtung einsetzt.

#### *Zu Teil 4, Ziffer 4.3.9 Fahrzeugeinsatz*

- Die geplante deutliche Erhöhung der Fahrradmitnahmekapazitäten wird ausdrücklich begrüßt. Insbesondere bewerten wir die vorgesehene Verdopplung beziehungsweise deutliche Ausweitung der Fahrradabstellplätze durch den Re-Fit und die Ergänzung der Doppelstockfahrzeuge der S-Bahn Dresden positiv. Ebenso begrüßen wir den vorgesehenen durchgängigen Einsatz fünfteiliger, niederfluriger Doppelstockfahrzeuge vom Typ Twindexx Vario (Baureihe 445) auf der Linie RE 50, die verbesserte Voraussetzungen für die Fahrradmitnahme schaffen. Diese Maßnahmen tragen der wachsenden Bedeutung intermodaler Wegeketten Rechnung und leisten einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes.
- Zudem regen wir an, eine Übersichtskarte der linienscharfen Fahrradmitnahmekapazitäten im SPNV auf der Website des VVO zur Verfügung zu stellen. Somit wird allen Reisenden (vor allem im touristischen Bereich) die Fahrtenplanung mit dem Rad erleichtert.

#### *Zu Teil 4, Ziffer 4.7 Strategiekonzept Barrierefreiheit*

- Barrierefreiheit für Radfahrende (z.B. breite Treppenaufgänge mit Schieberillen an Bahnsteigen, ausreichend große Aufzüge für Lastenräder und stufenlose Rampen) wird bislang nicht berücksichtigt. Aufzüge sind für viele Radfahrende aufgrund geringer Kapazität und Ausfallanfälligkeit keine Alternative. Wir fordern deshalb, dass bei allen Zugangsstellen im SPNV der gleichberechtigte Zugang mit Fahrrädern über Rampen oder Schieberillen als Regelstandard festgeschrieben wird (Kap. 4.7.3).
- Das Strategiekonzept Barrierefreiheit beschreibt ausführlich die Anforderungen und Rahmenbedingungen aus technischer, gesetzgeberischer und Betreibersicht. Es fehlen jedoch ein Zeithorizont sowie belastbare Finanzierungsperspektiven zur Behebung der bestehenden Defizite. Davon würden insbesondere Nutzende schwererer E-Bikes sowie Radreisende mit Kindern an Übergangsstellen profitieren. In Position 1.5.13 wird das Ziel der Nutzung der vergrößerten Einzugsbereiche durch Pedelecs benannt. Daraus folgt entsprechend die notwendige Nutzbarkeit der Übergangsstellen. Die Finanzierung der Maßnahme ist auch im Sinne der genannten weiteren Nutzergruppen abzusichern sowie mit verlässlichem Zeithorizont zu versehen.
- Neben dem final anzustrebenden barrierefreien Zustand der Übergangsstellen sowie der geplanten Ermittlung und Priorisierung von Maßnahmen sind auch Festlegungen zu provisorischen Maßnahmen sowie zum Vorgehen bei Baumaßnahmen und den dann entstehenden Beschränkungen zu treffen. Erst vor kurzem (7. April bis 12. Mai 2026) war am Bahnhof Dresden-Neustadt als eine von Dresdens wichtigsten Übergangsstellen aufgrund von Bauarbeiten ein barrierefreier Zugang zu den Gleisen über mehrere Wochen nicht gegeben. Dieser Zustand ist für Menschen mit Beeinträchtigungen,

Familien, ältere Menschen und auch Radfahrer nicht zumutbar und muss in Zukunft dringend vermieden werden. Entsprechend sind Anforderungen an die Zugänglichkeit von Übergangsstellen während Baumaßnahmen in das Strategiekonzept Barrierefreiheit zu integrieren. Der Standard mit begleitenden, niedrighschwelligem Informationsangeboten ist für verbundweite Maßnahmen bindend aufzunehmen.

*Zu Teil 4, Ziffer 4.7.3 Anforderungen an Fahrzeuge und Zugangsstellen*

- Generell möchten wir dafür werben, dass im Nahverkehrsplan das Fahrrad im Kontext des öffentlichen Verkehrs nicht unter dem Aspekt des konkurrierenden Platzbedarfs betrachtet wird. Steigende Mitnahmezahlen sollten vielmehr primär als positives Signal einer erfolgreichen intermodalen Verknüpfung verstanden werden. Im SPNV trägt diese Entwicklung insbesondere den steigenden Pendlerzahlen Rechnung und verdeutlicht die zunehmende Bedeutung kombinierter Wegekette aus Fahrrad und Bahn. Im straßengebundenen ÖPNV hingegen weisen hohe Fahrradmitnahmezahlen häufig auch auf Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur bzw. fehlende sichere Abstellmöglichkeiten an Bushaltestellen hin. Wenn Nutzer auf die Mitnahme des Fahrrads angewiesen sind, um Lücken oder Unsicherheiten in der Infrastruktur zu überbrücken, sollte dies als relevanter Hinweis für infrastrukturellen Nachbesserungsbedarf verstanden werden. Neben den kommunalen Nahverkehrsunternehmen sehen wir hier auch die Verkehrsverbünde in der Verantwortung, im Sinne einer Stärkung der Radinfrastruktur vor Ort auf die Kommunen einzuwirken. Vor diesem Hintergrund regen wir an, steigende Fahrradmitnahmezahlen nicht ausschließlich als eine betriebliche Herausforderung zu betrachten, sondern zugleich als wichtigen Indikator für Mobilitätsbedarfe und die Qualität der Infrastruktur im Einzugsgebiet des öffentlichen Verkehrs. Dies sollte sowohl im Kontext innerhalb des Fahrzeuges (Fahrrad vs. Rollstuhl), als auch in Bezug auf notwendige Infrastruktur an Haltestellen, überdacht werden. Betreffende Textpassagen sind entsprechend anzupassen.

*Zu Teil 4, Ziffer 4.8 Infrastrukturkonzept (P+R/B+R)*

- Die Priorisierung von P+R gegenüber B+R (vgl. Tabellen 51, 52) ist aus Sicht der Anforderungen des Klimaschutzes und angesichts des Kostenrahmens und Platzbedarfes im Vergleich der beiden Abstellformen sowie mit Hinblick auf die erweiterten Einzugsradien mittels Pedelec nicht mehr zeitgemäß. Im aktuellen Zustand wird ein Verhältnis von werktäglich 5.000 Fahrten über P+R gegenüber 5.400 Fahrten in Verbindung mit B+R benannt. Die Planung von 14 P+R-Projekten gegenüber 20 B+R-Projekten (vgl. Anlage 24, Geplante Infrastrukturmaßnahmen) erscheint aus unserer Sicht vor dem Hintergrund der dargestellten Nutzungszahlen sowie der Ziele des Umweltverbundes nicht ausreichend begründet. Pkw-Stellplätze verbrauchen wertvollen Raum und induzieren zusätzlichen Verkehr. Der Plan muss eine klare Bevorzugung von hochwertigen B+R-Erweiterungen gegenüber P+R-Erweiterungen und -Neubauten festschreiben, insbesondere im Umkreis von Innenstädten. Das Infrastrukturprogramm muss so umgestellt werden, dass die investiven Mittel für den Umweltverbund in B+R- und Bikesharing-Infrastruktur fließen.
- Aus unserer praktischen Erfahrung möchten wir auf erhebliche Defizite am S-Bahnhof Grenzstraße hinweisen. Die dortige Abstellsituation ist derzeit nicht zufriedenstellend und sollte aus unserer Sicht zusätzlich in Tabelle 52 (Überlastete und stark ausgelastete B+R-Anlagen mit eventuellem Erweiterungsbedarf) aufgenommen werden. Gegenwärtig besteht an diesem Standort auf südlicher Seite keine einzige Fahrradabstellmöglichkeit, Fahrräder werden dort an der barrierefreien Rampe als einzige Möglichkeit zum sicheren Fahrradabstellen angeschlossen. Dies steht in deutlichem Widerspruch zur Funktion des Bahnhofs als Verknüpfungspunkt im Umweltverbund. Die Einrichtung von zumindest einigen Fahrradabstellanlagen sollte hier kurzfristig erfolgen. Auf eine spätere Umsetzung durch bereits vorgesehene kommunale Maßnahmen der Landeshauptstadt Dresden zu warten, erscheint aus unserer Sicht nicht angemessen. Vielmehr besteht akuter Handlungsbedarf, um eine verlässliche und alltagstaugliche Fahrradabstellung zu gewährleisten.
- Tabelle 14 (Fahrradboxen im Nahverkehrsraum Oberelbe) stellt den IST-Stand sowie einige Planzahlen dar. Es ist nicht ersichtlich, welche Strategie hinsichtlich von Abstellanlagen für hochwertige Räder in der Breite verfolgt wird. Wir vermissen vor allem einen zeitlichen Horizont bei den Angaben zu Boxen an Stationen wie z.B. Dresden-Mitte oder Dresden-Strehlen als Station mit den höchsten Zuwächsen an täglichen Fahrgästen. Die beschriebene Größenordnung an Abstellplätzen erscheint unter Berücksichtigung der Zuwächse im Beförderungsaufkommen als nicht ausreichend. Aktuell ist jedes zweite

verkaufte Rad ein E-Bike, entsprechend muss sich diese Entwicklung in der Skalierung der Anzahl von gesicherten Abstellplätzen widerspiegeln. Hier besteht in unseren Augen erheblicher Nachholbedarf.

- Diesbezüglich regen wir an, die Weiterentwicklung des Bike+Ride-Systems stärker als verbundweite Gesamtaufgabe zu verstehen. Insbesondere bei gesicherten Fahrradabstellanlagen entsteht derzeit aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer ein uneinheitliches Gesamtbild. Unterschiedliche Anbieter- und Zuständigkeitsebenen – etwa durch Kommunen, Verkehrsverbund, Deutsche Bahn oder in Zukunft private Akteure – führen zu verschiedenen baulichen Lösungen, Nutzungsbedingungen und Bezahl-systemen. Diese Fragmentierung erschwert die Wiedererkennbarkeit und Attraktivität des Angebots. Wir regen daher an, gemeinsam mit den beteiligten Stakeholdern ein einheitliches Auftreten sowie möglichst harmonisierte Nutzungs- und Zugangssysteme zu diskutieren und schrittweise einzuführen. Eine gemeinsame Plattform bzw. ein gemeinsames Nutzungssystem kann langfristig erhebliche zwischenkommunale Synergieeffekte im Verkehrsverbund entfalten. Als Positivbeispiel möchten wir an dieser Stelle das Ziel eines verbundeinheitlichen Bikesharing-Systems hervorheben, das zu gleichen Nutzungsbedingungen und mit einem einheitlichen Account nutzbar ist. Ein vergleichbarer Ansatz sollte perspektivisch auch für gesicherte Bike+Ride-Angebote angestrebt werden.
- Für die Ermittlung der Bedarfe ist die Erweiterung von Bikesharing-Angeboten einzubeziehen. Damit lassen sich Flächenbedarfe an Übergangsstellen ebenso reduzieren wie der Bedarf an Fahrradstell-plätzen in den Fahrzeugen. Dieser Wechselwirkung wird im vorliegenden Konzept nur unzureichende Beachtung geschenkt.
- Der Bereich „Weiterentwicklung Bikesharing“ ist zu unverbindlich formuliert. Die Kommunen sollten durch den Verkehrsverbund bei der Ausweitung des MOBibike-Systems auf alle Ober- und Mittelzen-tren im Zeithorizont des Nahverkehrsplans unterstützt werden. Mit einem einheitlichen Angebot und der räumlich weiten Verfügbarkeit kann das Potenzial an Nutzenden deutlich gehoben werden. Die positiven Effekte hinsichtlich Kundenbindung und der stark angestiegenen Nutzung dank verlässli-cher Rahmenbedingungen am Beispiel Dresden (vgl. Tabelle 25, Entwicklung der MOBI-Angebote der DVB) sind dort als Referenzwerte zu sehen.
- Erfahrungen aus den Bestandsanlagen in Sachsen zeigen, dass die Nutzer grundsätzlich zwar bereit sind, für gesichertes Fahrradparken zu zahlen, jedoch eine hohe Preissensibilität aufweisen. Damit die Anlagen tatsächlich ausgelastet werden und in einem sinnvollen Maße Neukunden generieren, ist eine einheitliche und attraktive Tarifstruktur anzustreben. Wir schlagen daher in Verbindung mit einem Aboticket kostenloses Fahrradparken in gesicherten Anlagen in den ersten 24 Stunden vor, wie es zum Beispiel in Berlin in den gesicherten VBB-RadPark Anlagen der Fall ist.
- Die Darstellung der Einzugsbereiche (Abb. 18) ist ein wichtiger Ansatz, aus dem in der Konzeption lei-der nur unzureichende Maßnahmen abgeleitet werden. Wir regen deshalb an, dass der VVO die Errichtung von gesicherten, überdachten B+R-Angeboten an allen SPNV-Stationen mit einem Ein-zugsgebiet von > 2.000 Einwohnern oder > 1.000 Arbeitsplätzen als festes Ziel im Nahverkehrsplan verankert. Die konkreten Bedarfe von B+R-Plätzen sind an diesen Stationen nachvollziehbar zu ermit-teln. Die Maßnahmenliste für die Errichtung gesicherter Sammelschließanlagen ist entsprechend zu ergänzen.
- In Teil 1 wird die Sinnhaftigkeit von Bike+Ride-Anlagen nicht nur als Bestandteil von Übergangsstellen, sondern auch von Endhaltepunkten von wichtigen Straßenbahn- und Buslinien erkannt. In der Kon-zeption fehlt dazu die Konkretisierung in Form einer den SPNV-Standorten angeschlossenen Maßnahmenliste für die Errichtung gesicherter Sammelschließanlagen. Wir schlagen deshalb vor, die 50 höchstfrequentierten Straßenbahn- und Bushaltestellen im Verbundgebiet zu identifizieren und diese in die Maßnahmenliste für die Errichtung gesicherter Sammelschließanlagen aufzunehmen.
- An den am stärksten nachgefragten SPNV-Verknüpfungsstellen im VVO sollte mittelfristig nicht nur Bike+Ride verbessert, sondern die Errichtung von Radstationen angestrebt werden, die neben gesi-ichertem Fahrradparken über zusätzliche Serviceangebote verfügen (z.B. Werkstatt, Fahrradverleih, Café, Paketstation usw.). Hierbei handelt es sich im VVO neben Dresden Hbf. und Dresden-Neustadt, wo solche Anlagen bereits in Planung sind, um folgende Stationen: Dresden-Mitte, Pirna, Coswig, Dresden-Dobritz, Dresden-Niedersedlitz, Dresden-Strehlen und Heidenau. Diese gilt es, mit Tabelle 53 abzugleichen.

- Hinsichtlich der Nutzbarkeit der Radabstellanlagen bleibt der Umgang mit verbliebenen nicht-fahrtüchtigen Rädern offen. Diese ungenutzten Räder blockieren Stellplätze und fördern Vandalismus an den nicht gesicherten Abstellanlagen. Im Sinne der Erhöhung der Nutzung und des Sicherheitsgefühls sind koordinierte Maßnahmen mit den Gemeinden und den Verantwortlichen der Infrastruktur der Übergangsstellen zu finden. Dieser Punkt ist in das Konzept aufzunehmen.

#### *Zu Teil 4, Ziffer 4.9 Tarif*

- Zur Vereinfachung der Nutzung und zur Stärkung des Umweltverbundes ist von Seiten des VVO anzustreben, in Absprache mit den anderen sächsischen Verkehrsverbänden ein sachsenweit gültiges Fahrradmitnahmeticket zu entwickeln, das sich preislich zwischen der Tageskarte Verbundraum des VVO und der Fahrradtageskarte des Deutschlandtarifs einordnet und die Fahrradtickets im Verbundraum ersetzt.

#### *Zu Teil 5, Ziffer 5.5.4 Stationsprogramm*

- Der Bahnübergang am Bahnhof Niederau stellt eine Hürde und Gefahrenstelle, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und größere Menschengruppen (zum Beispiel Reisegruppen mit Fahrrädern) dar. Die auf beiden Seiten angebrachten Umlaufgitter behindern das zügige und sichere Verlassen des Gleisbereichs. Wir regen an, den Abbau der Umlaufgitter und die Nutzung der bereits installierten Schranken in das Stationsprogramm mit aufzunehmen, um so einen sicheren und für alle Nutzergruppen komfortablen Bahnübergang wie beispielsweise zwischen Bahnhof und ZOB Pirna zu gewährleisten. Sofern dies nicht möglich ist, sollten andere Wege gefunden werden, den Übergang über die Gleise für die genannten Gruppen komfortabel und sicher zu gestalten.

### **Fazit**

Die vierte Fortschreibung des Nahverkehrsplans erkennt die Bedeutung intermodaler Mobilität grundsätzlich an, bleibt jedoch insbesondere bei Bike+Ride, Barrierefreiheit für Radfahrende und der strategischen Integration des Radverkehrs hinter den zukünftigen Anforderungen zurück. Der Flächenkonflikt am Bahnhof und der Kapazitätskonflikt im Zug werden teilweise nicht entschlossen angegangen. Gerade vor dem Hintergrund steigender Pendlerzahlen, wachsender Pedelec-Nutzung und ambitionierter Ziele des Umweltverbundes braucht es im Sinne einer gleichwertigen Berücksichtigung des Radverkehrs verbindlichere Standards, belastbare Finanzierungsperspektiven und eine stärkere Priorisierung effizienter Verknüpfungsangebote zwischen Fahrrad und öffentlichem Verkehr.

Wir bitten, auf Grundlage unserer Anregungen und Forderungen die entsprechenden Kapitel den Entwurf der vierten Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu überarbeiten. Zusätzlich regen wir eine öffentliche Auslage des endgültigen Planentwurfs an, um den vielen engagierten Radfahrerinnen und Radfahrern in der Region eine angemessene Beteiligung zu ermöglichen. Wir begrüßen die Möglichkeit zur Beteiligung ausdrücklich und hoffen, dass unsere Hinweise in die weitere Überarbeitung einfließen. Für Rückfragen und einen vertiefenden fachlichen Austausch stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
ADFC Dresden e.V.

Wolfgang Fröb