



**Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club**

ADFC Dresden e.V. (IG Radverkehr Dresden), Schützengasse 16, 01067 Dresden

Regierungspräsidium Dresden

Postfach 10 06 53  
01076 Dresden

ADFC Dresden e. V.  
Schützengasse 16  
01067 Dresden

Telefon 0351 / 4 94 33 21

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Datum

Unser Zeichen

03.08.99

99rpd027 - CH/ma

### **Planfeststellungsverfahren E55/ B 170 Fritz-Löffler-Straße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem oben genannten Plan möchten wir folgende Einwendungen machen:

1. Der betroffene Straßenzug ist eine Hauptroute für den Radverkehr. Ihm kommt insbesondere für das wichtige Ziel Technische Universität eine besondere Bedeutung zu. Deshalb sollten grundsätzlich keine Mindest-, sondern Regelmaße zur Anwendung kommen.
2. Führung von geradeausfahrenden Radfahrern an Knotenpunkten:  
Die Führung der geradeausfahrenden Radfahrer rechts neben der Rechtsabbiegespur von Kfz ist mit erheblichen Komfort- und Sicherheitsverlusten für die Radfahrer verbunden, da sie viel längere Rotzeiten als der geradeausfahrende Kfz-Verkehr haben bzw. sehr stark durch die zügig abbiegenden Kfz gefährdet sind. Wir fordern deshalb die Führung auf Radfahrstreifen links neben der Rechtsabbiegespur als Regellösung, wie es auch die ERA 95, S. 50 links unten empfiehlt und wie es sich am Fritz-Förster-Platz bereits seit Jahren bewährt. Dies betrifft am Knotenpunkt (KP) Strehleener Straße die Fritz-Löffler-Straße stadtwärts und die Strehleener Straße, am KP Reichenbachstraße die Fritz-Löffler-Straße stadtwärts und am Nürnberger Platz die Fritz-Löffler-Straße landwärts.
3. Am KP Strehleener Straße sollte das Hinweisschild für linksabbiegende Radfahrer mindestens 20 m vor dem Z 237 stehen, um Mißverständnisse zu vermeiden.
4. Am KP Strehleener Straße ist die Führung der Radfahrer auf der Strehleener Straße auf kurzer Strecke auf einem Radweg unsinnig, da sie unnötig Rampen rauf und runter fahren müssen und Konflikte mit Fußgängern bei dem zu schmalen Gehweg zu erwarten sind. Statt dessen sollen die Radfahrer besser auf einem Radfahrstreifen geführt werden.
5. Im gesamten Planungsbereich sind die Fußwege viel zu schmal dimensioniert. Die Gehwegbreite von 1,50 m bzw. 2,00 m ist die Mindestbreite für schwach begangene Gehwege bei beengten Verhältnissen. Im Planungsraum liegen allerdings hoch

verdichtete Nutzungen wie Wohnhochhäuser, Geschäftshäuser, Uni und Studentenwohnheime an, so daß ein reger Fußgängerverkehr zu verzeichnen ist. Die „Schwebebalkengehwegbreite“ ist vor allem in den Bereichen völlig unverständlich, wo genügend Platz für ausreichend dimensionierte Gehwege vorhanden ist. Die Gehwege sollten mindestens 2,50 m breit sein – unter anderem weil zu erwarten ist, daß Fußgänger die auch nur mit Mindestbreiten ausgestalteten Radwege benutzen werden.

6. Die Anordnung von absolutem Haltverbot am Wendehammer Lindenaustraße zur Vermeidung von Zuparken des Wendehammers wird in der Realität (Studentenwohnheim!) wohl kaum eingehalten, wenn nur Beschilderung und Markierung vorhanden sind. Besser sollten reguläre Stellplätze so angelegt werden, daß die Wendefläche und damit auch die Zufahrten zum Radweg nicht zugeparkt werden kann.
7. In Höhe Lindenaustraße sollte eine Querungsmöglichkeit geschaffen werden, da hier mit Zustrom zum Hochschulgebäude zu rechnen ist. Gleistrassen werden erfahrungsgemäß auch dann gequert (z. B. Haltestellen im Bereich Gorbitz), wenn dies nicht vorgesehen ist, allerdings dann eben unter erhöhter Gefahr (Stolpergefahr bei Gleisen).
8. Am KP Winckelmannstraße/ Lindenaustraße fehlt beim Ausrüstungsplan das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ unter Z 357.
9. Am KP Reichenbachstraße / B170 ist die Führung der Radfahrer im Verlauf der Reichenbachstraße kurz vor dem KP von der Fahrbahn auf einen Radweg mit erheblichen Komfort- und Sicherheitsverlusten verbunden. Der Radverkehr sollte auf der Fahrbahn geführt werden.
10. Im Bushaltestellenbereich Reichenbachstraße werden im Seitenbereich mehrfach Mindestwerte unterschritten. Der Radverkehr wird auf dem 1 m breiten Radweg (Unterschreitung des Mindestwertes für Radwege nach VwV-StVO!) viel zu dicht hinter dem Fahrgastunterstand entlang geführt. Hinter dem FGU hervortretende Fahrgäste sind extrem gefährdet, weil der Radfahrer nicht mehr reagieren kann. Die Gehwegbreite von 1,2 m ist viel zu gering. Der Gehweg sollte deshalb hinter die Baumreihe verlagert werden und der Radweg in mindestens 0,5 m Abstand zum FGU angelegt werden.
11. Die gemeinsame Signalisierung von Fußgängern und Radfahrern ist für Radfahrer ungünstig, da ihr Räumtempo mehr als 3 mal so hoch ist wie das der Fußgänger. Die Radfahrer sollten deshalb getrennte Signalgeber erhalten.
12. Am Fritz-Löffler-Platz müssen die geradeausfahrenden Radfahrer von der Fritz-Löffler-Straße in die Bergstraße in vorliegenden Plänen vier Furten queren, wodurch sehr lange Wartezeiten auftreten werden. Der in gleicher Richtung fahrenden Kfz-Verkehr muß dagegen nur ein Signal beachten. Die Planung ist dahingehend zu verändern, daß der Radverkehr ebenso durchfahren kann und nicht viermal anhalten muß.
13. Am Nürnberger Platz sollten die Radfahrer im Zuge der Nürnberger Straße (Fahrtrichtung Uni) nicht auf Inseln, sondern auf Radfahrstreifen geführt werden, um die Konflikte mit Fußgängern zu umgehen und das mehrmalige Befahren von Rampen bzw. Bordabsenkungen zu sparen.
14. Äußerst problematisch im Bereich Nürnberger Platz ist die Führung des freien Rechtsabbiegers von der Nürnberger Straße in die Münchner Straße (Richtung Stadt). Die Beschilderung mit Z 205 halten wir für völlig ungenügend für die Sicherung der Querung des 2-Richtungs-Radweges. Falls nicht auf die Rechtsabbiegespur ganz verzichtet werden

kann (Abbiegemöglichkeit an der Bergstraße; dazwischen gibt es kaum Anlieger) sollte der Radweg aufgepflastert werden (d. h. der Kfz-Verkehr muß eine Rampe befahren) und der Kfz-Verkehr mittels Stoppschild zu vorsichtigem Abbiegen angehalten werden. Für die Fußgänger sollte eine eigene Furt über die Abbiegefahrbahn markiert werden.

15. Am Nürnberger Platz sollte auf der Zufahrt Münchner Straße Süd statt der zweiten Fahrspur ein Radfahrstreifen angelegt werden, da sie für den Kfz-Verkehr nicht notwendig ist (vorher auch nur 1 Fahrspur) und der Radverkehr so sicherer und komfortabler geführt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Carmen Hagemeister  
1. Vorsitzende des ADFC Dresden e.V.