



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

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

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
PF 120 020

01001 Dresden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Datum

20.08.99

Unser Zeichen

UH/ma

ADFC Dresden e. V.

Schützengasse 16
01067 Dresden

Telefon 0351 / 4 94 33 21

Bebauungsplan Nr. 137, Dresden-Neustadt Nr. 14, Ausbau Königsbrücker Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem öffentlich ausliegenden B-Plan möchten wir folgende Anregungen und Bedenken geben:

Die Königsbrücker Straße ist nicht nur für den Kfz-Verkehr, sondern auch für den Radverkehr die einzige durchgängig befahrbare Nord-Süd-Verbindung von den linkselbischen Stadtteilen und der Neustadt nach Klotzsche und Hellerau. Da an der Straße auch zahlreiche Ziele liegen, ist eine sichere und komfortable Radverkehrsführung unabdingbar.

1. Die im B-Plan-Entwurf angesprochene Alternativtrasse Alaunstraße stellt nur für eine kurze Strecke eine potentielle Alternative zur Königsbrücker Straße dar. Die Straße wurde vor fünf Jahren als Sonderweg Radfahrer – Kfz frei beschildert nach § 41 Abs. 2, Ziff. 5 Buchst. f) StVO. Das seit der StVO-Novelle von 1997 vorgesehene eigene Schild Fahrradstraße (Z 244 StVO) wurde bis heute nicht auf die Alaunstr. angewandt. Der nördliche Teil ist seit über einem Jahr auch nicht mehr als Sonderweg Radfahrer ausgeschildert. Die Bezeichnung der Alaunstr. als Fahrradstraße, wie sie in der Begründung erfolgt, ist demzufolge falsch und erweckt Zweifel an der Qualität der vorliegenden Planung in Bezug auf den Radverkehr. Die Alaunstraße hat auch die versprochenen Nachbesserungen (Anbindung an die Bautzner Straße) nicht erfahren. Es sind auch keine nachhaltigen Bemühungen der Verwaltung gegen den sich verschlechternden Fahrbahnzustand, das permanente Zuparken von Gehwegen und Fahrgassen und das des öfteren rücksichtslose Verhalten von Kfz-Führern in der Alaunstraße zu erkennen. Die Alaunstraße ist deshalb derzeit keine Ausweichstrecke für die Königsbrücker Straße für den Radverkehr. Auch bei Beseitigung der eben genannten Mängel ist die radfahrfreundliche Gestaltung der Alaunstraße kein Ersatz für Radverkehrsanlagen an der Königsbrücker Straße, da sie einen erhebli-

chen Umweg darstellt und die Fortsetzung durch den Alaunpark nicht sozial sicher und damit für eine Hauptroute ungeeignet ist.

2. Wir befürworten die im B-Plan-Entwurf enthaltene Radverkehrsführung auf Fahrbahnniveau, da die Führung auf Radwegen wegen der schmalen Gehwege (starker Fußgängerverkehr, Geschäftsauslagen) sehr konfliktreich wäre. Leider ist im Entwurf nicht klar zu erkennen, welche Radverkehrsführung (Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) vorgesehen ist. Der im Entwurf verwendete Begriff Radstreifen ist weder verkehrsrechtlich noch verkehrsplanerisch definiert. Auch aus den Lageplänen ist nicht eindeutig ersichtlich, was damit gemeint ist. Aufgrund der sehr hohen Kfz-Verkehrsbelastung halten wir die Anlage von Radfahrstreifen, die vom Kfz-Verkehr nicht mitbenutzt werden dürfen, für unabdingbar.
3. Die vorgestellte Zwischenlösung ohne Radverkehrsanlagen lehnen wir ab, da diese unnötig, für Radfahrer sehr gefährlich ist und den Zielen des B-Plans widerspricht.

a) Die Zwischenlösung ist unnötig, da eine einspurige Streckenführung des Kfz-Verkehrs nach dem Umbau ausreicht, um den Kfz-Strom, welcher durch die geplanten Knotenpunktsausbildungen bewältigt werden kann, sicher und komfortabel auf der Strecke zu führen.

Im Entwurf ist keine schlüssige Begründung für die Notwendigkeit der Zwischenlösung enthalten. Vielmehr widerspricht sich die Begründung und Abwägung der Stellungnahmen zur vorgezogenen Bürgerbeteiligung in diesem Punkt mehrfach. Auf der einen Seite wird in der Begründung unter Punkt 3.4, 3. Absatz, von einer Entlastung der Königsbrücker Straße nach Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke gesprochen und in der lufthygienischen Untersuchung (siehe 4.3.2 Begründung B-Plan) festgestellt, daß bei Inbetriebnahme der Zwischenlösung eine erhöhte Kfz.- und damit auch weitergehende Überschreitung von Grenzwerten zu prognostizieren ist. Auf der anderen Seite wurde bei der Abwägung der Stellungnahmen von Hannes Seidler (Bürger 5), Familie Dr. Lerm (Bürger 7) und Amt für Umweltschutz (TöB 2) von der Verwaltung auf entsprechende Bedenken beschieden, dass „im Falle von zwischenzeitlich 5 m breiten Richtungsfahrbahnen nicht von einer nennenswerten Erhöhung der Verkehrsmengen und damit der Lärm- und Schadstoffbelastung der Königsbrücker Straße ausgegangen wird“ (zur Stellungnahme TöB 2-1).

Da von der Verwaltung bei der Abwägung der Stellungnahmen der Bürger zur vorgezogenen Bürgerbeteiligung (S. 10) bemerkt wird, daß die Kapazität der Straße nicht durch die Leistungsfähigkeit auf der Strecke, sondern maßgeblich durch die auch nach dem Umbau beschränkten Kapazitäten der Einspeisungsknoten bestimmt wird, halten wir die Zwischenlösung für nicht notwendig und für eine verantwortungslose Gefährdung der Radfahrer.

Die Ausführung des Knotens Stauffenbergallee z.B. zeigt im Zwischenzustand stadtwärts in den Zufahrten immer nur eine Zufahrtspur in die Königsbrücker Straße. Dementsprechend kann auch nur eine Abfahrtspur und folglich eine Strecke sinnvoll ausgelastet werden. Weiteres Beispiel: Der Knoten mit dem Bischofsweg kann aufgrund des in der Zwischenlösung erlaubten Linksabbiegens, dem starken Querverkehr auf dem Bischofs-

weg, dem Straßenbahnverkehr und der sich ergebenden Zwischenzeiten insgesamt nur einen Grünzeitanteil für den Geradeausstrom der Königsbrücker von unter 50 % der Gesamtzeit erhalten. Dies bedeutet wiederum, daß eine einstreifige Streckenführung voll ausreicht, um die zweistreifige Knotenführung zu speisen.

Durch die Anlage eines eigenen Gleiskörpers und einer durchgehenden, vom Ruhenden Verkehr und ÖPNV ungestörten Fahrbahn verbessern sich die Bedingungen für den Kfz-Verkehr erheblich, auch wenn nur ein Fahrstreifen auf der Strecke realisiert wird.

b) Die vorgestellte Zwischenlösung ist für Radfahrer sehr gefährlich, da separate Radverkehrsflächen fehlen und Radfahrer gezwungen werden, in einem Straßenquerschnitt von für sie äußerst problematischer Breite mitzufahren: Der Abstand zwischen Gehwegbord und Bord des Bahnkörpers beträgt im Abschnitt Louisenstr. bis Stauffenbergallee 5,00 bis 5,30 m. Fahren dort, wie geplant, zwei Pkw nebeneinander, so benötigen sie nach den „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen“ (EAHV 93), Abb. 12 selbst bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen 4,25 m. Der verbleibende Raum von 0,75 bis 1,05 m reicht für ein gefahrloses Überholen eines Radfahrers nicht aus (Gerichte gehen von einem einzuhaltenden Überholabstand von 1,5 m aus!). Es wird von unverantwortlichen Autofahrern (so zeigt es auch die Praxis) also sehr eng und für den Radfahrer sehr gefährlich überholt werden. Dies bedeutet eine Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation! Der gleiche Fall ist zu erwarten, wenn, wie zwischen Albertplatz und Louisenstr. vorgesehen, eine Fahrspur von 3,55 m Breite abmarkiert wird. In diesem Fall wird der zu geringe Überholabstand zwischen breiteren Kfz und Radfahrer auftreten. Gemildert werden kann die Situation evtl. durch konsequente Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 30 km/h.

Die vorgestellte Zwischenlösung ohne Radverkehrsanlagen lehnen wir ab. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sind Radverkehrsanlagen sofort nach dem Umbau notwendig und nicht erst, wenn einmal die Waldschlößchenbrücke fertig sein sollte oder eine genügend hohe Anzahl von Radfahrern auf der Königsbrücker Straße Gesundheit oder Leben verloren hat. In der Folge der psychischen Belastung auf der Fahrbahn werden die Radfahrer auf den Gehwegen sich und die Fußgänger gefährden oder als Autofahrer und ÖPNV-Nutzer die ohnehin schon knappen Beförderungskapazitäten auf der Fahrbahn oder in der Bahn zusätzlich belasten. Im übrigen scheint es auch dem Planungsträger klar zu sein, daß eine Ausführung ohne Radverkehrsanlagen nicht in Frage kommt, sonst hätte er nicht in der Ausbaustufe, in welcher die Verkehrsbelastung angeblich geringer ist, solche vorgesehen. Nach der neuen Rechtslage infolge der StVO-Novelle ist die Anlage von Radverkehrsanlagen aber nicht mehr einfach dem Gutdünken zu überlassen, sondern von der Verkehrssicherheit herzuleiten. In die VwV-StVO zu § 2, Absatz 4 Satz 2 wurden Formulierungen und Vorgehensweisen eingefügt, die dies verdeutlichen: Die Radwegbenutzungspflicht beispielsweise muß „erforderlich und verhältnismäßig“ sein, Mischverkehr auf der Fahrbahn muß „vertretbar“ sein, die Anordnung der Zeichen 237, 240 und 241 wird unter „Verkehrssicherheitsgründe“ gestellt. Die allgemeine Praxis in Dresden aber geht von einer Anordnung der Z 237, 240 und 241 schon bei wesentlich ungefährlicheren Situationen aus, so daß ein Verzicht auf Radverkehrsanlagen auch in diesem Kontext unverhältnismäßig wäre.

c) Die Zwischenlösung widerspricht in eklatantem Maße den beiden Zielen des Bebauungsplanes:

- „Verbesserung der Qualität des Rad- und Fußgängerverkehrs durch die Realisierung entsprechender nutzungsgerechter Anlagen einschließlich lichtsignalgeregelter Queungsmöglichkeiten an Knotenpunkten und Straßenbahnhaltestellen,“
- „Gewährleistung der Durchlassfähigkeit für den notwendigen Ziel- und Quellverkehr (einschließlich Wirtschaftsverkehr) sowie eines verträglichen Anteils Durchgangsverkehr mittels begrenzter Fahrspurenanzahl (in der Regel ein Fahrstreifen/Richtung und an Knotenpunkten je nach Erfordernis und Gegebenheiten entsprechende Abbiegespuren).“ (siehe Begründung Punkt 3.3)

Hinzu kommt, daß wir als langjährige Dresdner Bürger hinreichend Erfahrungen bei dem Unterschied zwischen Ankündigung und Realisierung von Verkehrsbauvorhaben, in diesem Fall die Waldschlößchenbrücke, gesammelt haben. Selbst Verkehrsbauten, die mit jahrelanger Verspätung mittlerweile fertiggestellt sind, ziehen nicht die zuvor versprochenen Verbesserungen auf den Strecken, die entlastet werden sollen, nach sich. So ist beispielsweise die Nordtangente im Abschnitt Kesselsdorfer Straße – J.-Vahlteich-Straße schon seit Jahren fertig. Es fanden jedoch keine Verbesserungen für die Wohnumgebung und für den nichtmotorisierten Verkehr auf dem parallel verlaufenden Abschnitt der Kesselsdorfer Straße statt. Fußgänger müssen immer noch beim Queren der Straße und Radfahrer auf der Fahrbahn um ihr Leben fürchten. Bei den in den letzten Jahren vorgenommenen Erneuerungsarbeiten in diesem Abschnitt ist auch nicht der Ansatz von Verkehrsberuhigung oder –sicherung zu erkennen. Deshalb sind wir skeptisch, ob die nirgends im B-Plan oder in anderen Plänen verbindlich festgelegte Markierung von Radverkehrsanlagen auf der Königsbrücker Straße nach Fertigstellung der Waldschlößchenbrücke erfolgen würde.

4. Die verkehrsrechtliche Realisierung der Radverkehrsanlagen in der Ausbaustufe muß bereits mit dem Baubeschluß feststehen. Wir weisen darauf hin, daß die VwV-StVO zu Z 237 Verkehrsbelastungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Radfahrstreifen und an anderer Stelle zu Schutzstreifen nennt. Sie sind nach unserer Auffassung so zu interpretieren, daß Radstreifen und Schutzstreifen auch bei hohen Verkehrsbelastungen besser sind als gar keine Maßnahme für den Radverkehr. Unsere Forderung ist aber, daß die Realisierung der vorgesehenen Radverkehrsanlagen nicht an diesen Regelungen bzw. einer anderen Interpretation derselben durch die Straßenverkehrsbehörde scheitern darf und dies vor Beschlußfassung verbindlich geklärt sein muß.
5. Die Anlage von eigenem Gleiskörper und Haltestelleninseln sowie Parkstreifen bewirkt, dass die Gehwege auf Breiten unter Regelmaß (4 m für Geschäftsstraßen, Begegnungsmöglichkeit zweier Fußgängerpaare) schrumpfen und für den Radverkehr keine angemessenen Flächen übrig bleiben. Ein Umbau mit intelligenten Lösungen (z. B. angehobene Fahrbahn und Zeitinsel bei den Haltestellen) würde wesentlich weniger Fläche in Anspruch nehmen bzw. Platz für Regelmaße auch für den nichtmotorisierten Verkehr lassen.

Zu Details des Entwurfs haben wir folgende Anregungen und Bedenken:

- Die Markierung eines Radfahrstreifens vor der LSA-Haltlinie auf der Anliegerfahrbahn Stauffenbergallee (westlich der Königsbrücker Straße) ist konfliktreich, da die Kfz rechts abbiegen müssen und dann mit den geradeaus fahrenden Radfahrern kollidieren. Es sollte an dieser Stelle deshalb kein Radstreifen markiert werden, oder wenn, dann links von der Kfz-Spur.
- Auf der nördlichen Zufahrt der Stauffenbergallee werden die geradeausfahrenden Radfahrer rechts neben der Rechtsabbiegespur von Kfz geführt. Die 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.
- Wir haben schon mehrfach in Schreiben an die Stadtverwaltung hingewiesen, daß die Öffnung der Louisenstraße zwischen Förstereistraße und Königsbrücker Straße für Radfahrer in beiden Richtungen sehr wichtig ist. Die Louisenstraße stellt für den Radverkehr eine Hauptroute dar. Diese ist auch in den entsprechenden Darstellungen des Verkehrskonzeptes enthalten. Leider ist die Öffnung – obwohl mit geringen Mitteln machbar – noch nicht realisiert und auch im B-Plan-Entwurf wieder nicht enthalten. Die Öffnung der Louisenstraße für Radfahrer in beiden Richtungen soll ausdrücklich festgesetzt werden.
- Der geplante Querschnitt zwischen Scheunenhofstraße und Eschenstraße ist eine unnötige und gefährliche Aneinanderreihung von Mindestmaßen. Die Fußgänger müssen entweder den 1,5 m breiten Gehweg vor den Geschäften oder den 2 m breiten Gehweg zwischen den beiden Parkstreifen nutzen. Zwischen dem Parkstreifen und dem stadtwärtigen Radfahrstreifen liegt kein Sicherheitsstreifen, so dass Radfahrer durch aufschlagende Türen gefährdet werden. Die Reduktion auf einen Parkstreifen und die Anlage eines Sicherheitsstreifens halten wir für sinnvoll, zumal an und in der näheren Umgebung der Königsbrücker Straße nicht ausgelastete private und öffentlich zugängliche Stellplatzkapazitäten (z. B. Tiefgaragen) vorhanden sind.
- Beim Radfahrstreifen stadtauswärts ist ebenfalls kein Sicherheitsstreifen zu den Parkständen vorhanden.
- Die Markierung von Richtungspfeilen auf den Plandarstellungen zur Ausbaustufe entspricht stellenweise einer zweispurigen Führung (z.B. stadtauswärts vor der Katharinenstraße) unter Mitbenutzung des Verkehrsraumes des Radverkehrs. In der Begründung wird von einspuriger Nutzung gesprochen. Demzufolge sollen die Plandarstellungen entsprechend korrigiert werden und durchgängig ein vom Auto nicht mitzubeneutzender Radfahrstreifen angelegt werden (durchgezogene Linie). Sofern die volle Fahrspurbreite nicht gegeben ist, soll auf die Mittelmarkierung zwischen zwei Fahrspuren verzichtet werden.

- Der Radfahrstreifen stadtwärts beginnt am Bauanfang Nord plötzlich und ohne Querungshilfe. Der Radverkehr wird im Abschnitt nördlich davon aber auf der linken Seite auf einem Zweirichtungsradweg geführt. Der Widerspruch muß beseitigt werden.
- Stadtwärts wird am Knoten Stauffenbergallee der Radverkehr in der Knotenabfahrt zunächst auf einen Radweg geführt und dann auf einen Radfahrstreifen. Er sollte gleich in den Radfahrstreifen geführt werden, um komfortmindernde Niveauunterschiede zu vermeiden.
- In der Zwischenlösung beginnt landwärts vor der Stauffenbergallee plötzlich ein Rad-/Gehweg, ohne daß eine Zufahrt von der Fahrbahn aus angegeben ist. Diese ist vorzusehen.
- Teilweise ist der gemeinsame Rad-/Gehweg nur 2 Meter breit. Dies ist für eine so wichtige Strecke zu wenig und widerspricht dem Mindestmaß nach VwV-StVO.
- Die Linksabbiegespur stadtwärts zur Katharinenstr. ist zu lang. Ihre Länge sollte auf das Normalmaß zugunsten von Radverkehrsanlagen zurückgenommen werden.
- Der Sinn der sehr breiten Grünstreifen etwas südlich der Proschhübelstraße ist unklar. Hier liegt ggf. ein Flächenpotential für Radverkehrsanlagen (Achsenverschiebung der Fahrbahn).

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Carmen Hagemeister
Vorsitzende ADFC Dresden