

Landeshauptstadt Dresden  
Hauptabteilung Mobilität  
Postfach 120020  
**01001 Dresden**

ADFC Dresden e. V.  
Schützengasse 16  
01067 Dresden  
Telefon 0351 / 494 33 21  
info@adfc-dresden.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Datum

19. August 2004

Unser Zeichen

04ham026 FD/JB

## Planfeststellung Antonstraße zwischen Schlesischem und Albertplatz

Wir als ADFC Dresden vertreten die Interessen von über 600 Dresdner Radfahrern. Demnach verstehen wir es als unser Anliegen, sich für Verkehrsanlagen einzusetzen, die die Sicherheitsbelange der Radfahrer und Fußgänger berücksichtigen und die geeignet sind, das Radfahren als gesunde, soziale und umweltfreundliche Verkehrsart zu fördern.

Wir widersprechen den Planungen für die Antonstraße, weil hier Sicherheitsbelange grob vernachlässigt wurden und eine massive Verschlechterung der Bedingungen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger angedacht ist.

### Bedeutung für den Fußgänger- und Radverkehr

Die Antonstraße ist eine sehr wichtige Straße für den Radverkehr. Sie ist Teil der Verbindung der westlichen Stadteile mit der Neustadt und den anschließenden Vierteln. Gleichzeitig ist sie die Hauptverbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Neustadt und dem Fernbahnhof Dresden-Neustadt. Die Straße wird von wichtigen Verbindungen zwischen der inneren und äußeren Neustadt gequert. Im Radverkehrsnetz der Stadt hat sie den Status einer Radverkehrshauptroute.

Die Planungen werden der hohen Bedeutung für den Fußgänger und Fahrradverkehr nicht gerecht, was auch im Missachten des Regelwerkes zum Straßenbau (VwV zur StVO, ERA 95, EAHV 93) zum Ausdruck kommt.

Wir beanstanden folgende grundlegende Planungsmängel:

### Ungeeignete Führung der Radfahrer

Die ausgelegten Pläne sehen in beiden Fahrrichtungen die Anlage benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radwege vor. Diese sind laut dem Regelwerk des Straßenbaus (VwV StVO, ERA, EAHV) aufgrund ihrer enormen Sicherheitsprobleme die schlechteste aller Möglichkeiten der Radverkehrsführung. Sie wird auf bestimmte Sonderfälle wie „weitgehend anbaufreie Straßen mit nur geringer Randnutzung durch Fußgänger sowie gegebenenfalls ländliche Ortsdurchfahrten“<sup>(1)</sup> beschränkt. Alle anderen Führungsformen, so auch der Mischverkehr mit dem MIV auf der Fahrbahn, sind demnach sicherer.

Die dichte Folge untergeordneter Knotenpunkt- und Grundstückszufahrten der Antonstraße steht zusätzlich der geplante Führungsform entgegen<sup>(2)</sup>.

---

<sup>1)</sup> „Die gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern (Mischverkehr auf Gehwegen) kommt nur bei geringem Fußgänger- und Radverkehr in Frage, wenn Mischverkehr auf der Fahrbahn nicht vertretbar ist, Radwege oder Radfahrstreifen jedoch aufgrund beengter Verhältnisse nicht angelegt werden können und die Belange der Fußgänger dem nicht entgegenstehen. Mögliche Einsatzbereiche sind vor allem weitgehend anbaufreie Straßen mit nur geringer Randnutzung durch Fußgänger sowie gegebenenfalls ländliche Ortsdurchfahrten.“ (vgl. ERA 95 S. 9)

<sup>2)</sup> „Sie eignen sich nicht in Straßen mit einer regelmäßigen Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (ältere Menschen, Behinderte, Kinder) sowie in Straßen mit einer dichteren Folge untergeordneter Knotenpunkt- und Grundstückszufahrten.“ (vgl. ERA 95 S. 40)

## Enormes Unfallrisiko und Behinderung des Radverkehrs an den Kreuzungen

### Albertplatz

An dieser Kreuzung besteht für Kfz die Möglichkeit, mit hoher Geschwindigkeit auf eigener Rechtsabbiegerspur auf den Albertplatz abzubiegen. Über diese Spur soll die Radfahrerfurt für geradeausfahrende Radfahrer gelegt werden.

Die Radfahrer kommen für den Kraftfahrer quasi aus dem Nichts, da im Vorfeld der Kreuzung keine, für den Kraftfahrer erkennbare Radverkehrsführung vorgesehen ist, wie sie die VwV zur StVO fordert <sup>(3)</sup>. Daher werden viele abbiegende Autofahrer nicht mit Radfahrern rechnen und ihr Aufmerksamkeit eher auf die aus Richtung Königsbrücker Straße kommenden vorfahrtsberechtigten Fahrzeuge richten. Somit sind Vorfahrtsverletzungen und damit verbundene schwere Unfälle zwischen Radfahrern und zügig abbiegenden Kraftfahrern zu erwarten.

Verschlimmert wird diese Situation dadurch, dass die zu erwartenden Konflikte mit Fußgängern und Mängel an der Rampe zur Radfahrerfurt (Natursteinpflaster als Aufmerksamkeitsfeld, Bord, Entwässerungsrinne) die Aufmerksamkeit der Radfahrer vom Kraftverkehr ablenkt.

### Erna-Berger-Straße

Genau wie am Albertplatz fehlt hier die in der VwV zur StVO vor der Kreuzung geforderte Führung der Radfahrer im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs. Deswegen werden abbiegende Kraftfahrer nicht mit Radfahrern rechnen und es wird zu Unfällen kommen.

Verschärft wird die gefährliche Situation dadurch, dass die Radfahrer hinter Bäumen geführt werden. So wird der überlebenswichtige Blickkontakt zum Kraftfahrer erschwert, wenn nicht gar verhindert.

Eine Abmarkierung einer Radfahrerfurt reicht zur Sicherung der Radfahrer nicht aus. Zudem soll diese Furt als teilabgesetzte Furt ausgeführt werden, was die Unfallgefahr weiter erhöht <sup>(4)</sup>

Weiterhin wird die Situation verschlimmert, da die Konzentration der Radfahrer von den Gefahren durch abbiegende Kraftfahrzeuge abgelenkt wird. So müssen Sie auf die Fußgänger Rücksicht nehmen, die den selben Verkehrsraum benutzen. Gleichzeitig bindet das Kleinpflaster im „Aufmerksamkeitsfeld“ und der abgesenkte Bordstein mit der anschließenden Entwässerungsrinne die Aufmerksamkeit (Sturzgefahr bei feuchter Witterung und schlaglochartige Unstetigkeit der Fahrbahn).

Auch hier ist aufgrund der ungeeigneten Führungsform mit schweren Verkehrsunfällen zu rechnen.

Kraftfahrer, die in die Antonstraße einbiegen wollen, fahren gewöhnlich bis zum Fahrbahnrand, um dort eine Gelegenheit abzuwarten, sich in den Verkehrsstrom einzuordnen. Durch die mangelhafte Führung der Radfahrer auf teilabgesetzten Radfahrerfurten wird dabei der Weg der Radfahrer versperrt, so dass sie sich ohne Absicherung innerhalb der

---

<sup>3)</sup> „So ist es notwendig, den Radverkehr bereits rechtzeitig **v o r** der Kreuzung oder Einmündung im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen und die Radwegeführung an der Kreuzung oder Einmündung darauf abzustimmen.“ (vgl. VwV zur StVO: "Zu § 2")

<sup>4)</sup> Die Wahrscheinlichkeit an Kreuzungen mit Radwegen zu verunglücken beträgt das fünffache gegenüber Kreuzungen mit Radfahrstreifen oder Mischverkehr. Das Maß der Absetzung von Radwegen wirkt sich auf die Verkehrssicherheit der Radfahrer und auf die Leistungsfähigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs entgegengesetzt aus: weit abgesetzte Radfahrfurten sind am gefährlichsten, (siehe „Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten“, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, R. Schnüll u.a., Bd. 262, 1992)

Kreuzung in den fließenden Fahrzeugverkehr der Fahrbahn einordnen müssen. Das stellt nicht nur eine Behinderung auf dieser Radverkehrshaupttroute sondern auch eine enorme Gefährdung der Radfahrer dar.

### **Friedrich-Wolf-Straße**

Die für den Albertplatz beschriebene Gefahrenlage besteht hier gleichermaßen, wobei die Situation durch die Engstelle auf dem Gehweg und die zuvorige Führung der Radfahrer hinter Bäumen zusätzlich verschärft wird.

Viele Radfahrer aus Richtung Bf. Neustadt werden auf der falschen Fahrbahnseite zum Albertplatz fahren, da der Querungswiderstand zum Erreichen der richtigen Fahrbahnseite durch die Baumaßnahme vergrößert wird. Dies stellt unabhängig davon, ob dies erlaubt wird, ein enormes Unfallrisiko dar.

Somit erhöht die Gestaltung dieser Kreuzung die Gefahr von schweren Unfällen sowohl an dieser Einmündung als auch an den Kreuzungen Erna-Berger-Straße und Albertplatz durch die fehlende Anbindung der seitenrichtigen Radfahrbahn an die Friedrich-Wolf-Straße.

### **Hansastraße/Eisenbahnstraße**

Hier ist eine weit abgesetzte Radfahrerfurt geplant, die auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg unter der Eisenbahnunterführung führt. Weit abgesetzte Radwegfurten stellen ein besonders großes Unfallrisiko dar<sup>(3)</sup>. Außerdem führt die abgesetzte Radfahrerfurt dazu, dass Fußgänger diese statt der weiter entfernten Fußgängerfurt benutzen.

Am Übergang von der Radwegfurt auf dem Gehweg kreuzen Schnittgerinne und Bordsteine die Radfahrbahn. Aus den Plänen ist keine Absenkung der Bordsteine ist an dieser Stelle zu erkennen. Selbst wenn diese vorgesehen ist, so erzeugen die kreuzenden Schnittgerinne eine schlaglochartige Unstetigkeit der Fahrbahn.

Die gemeinsame Führung mit den Fußgängern ist an der kurzen Engstelle unseres Erachtens zu vertreten, evtl. sollte die Beschilderung Gehweg „Radfahrer (Sinnbild) frei“ erwogen werden.

### **Hansastraße/Antonstraße**

Die von der Hansastraße kommenden stadtwärts fahrenden, geradeausfahrenden Radfahrer werden im Kreuzungsbereich ohne Sicherung auf die Fahrbahn geleitet. Dies ist höchstgefährlich, zumal im Vorfeld keine für Kraftfahrer sichtbare Radverkehrsführung existiert. Die Radfahrer müssen jedoch an einer Stelle auf die Fahrbahn geleitet werden, an der die Überleitung nach ERA baulich abgesichert werden kann.

Zusätzlich sollte die Kreuzung so umgestaltet werden, das Kfz nur mit verringerter Geschwindigkeit Rechtsabbiegen können (Radienverminderung) oder das Rechtsabbiegen sollte verboten werden.

Für die landwärts fahrenden Radfahrer kreuzen Gerinne und Bordsteine im spitzen Winkel die Radfahrbahn. Diese stellen wieder eine Unstetigkeit der Radfahrbahn dar, verbunden mit entsprechender Belastung von Fahrrad und Gesundheit (Wanne) und mit Sturzgefahr bei feuchter Witterung.

## **Gefahrenstellen und Behinderung des Radverkehrs an den Grundstücksausfahrten**

Für die Grundstücksausfahrten sind große Naturstein-Pflastersteine vorgesehen. Diese sind aufgrund ihrer enormen Unebenheit eine starke Belastung für die Wirbelsäule der Radfahrer und für die Fahrräder selbst. Aufgrund der entstehenden Rillen und der enormen Rutschgefahr bei feuchter Witterung sind hier Stürze vorprogrammiert. Betroffen sind vor allem unsichere Radfahrer, ältere Menschen und Kinder. Aber auch für andere Rad-

fahrergruppen (Rennradfahrer) ist solcher Belag absolut unzumutbar. Kraftfahrbahnen werden auch nicht so gebaut, dass man sie nur mit Geländefahrzeugen befahren kann

In den Regeln der Technik ist vorgesehen, dass dem Kraftfahrer durch die Gestaltung der Grundstücksausfahrt vermittelt wird, dass er einen vorfahrtsberechtigten Radweg überquert<sup>(5)</sup>. Dies wurde hier vernachlässigt. Außerdem werden die Sichtdreiecke bei der Führung der Radfahrer nahe der Grundstücksgrenzen nicht gewährleistet, so dass Zusammenstöße von aus den Grundstücken hervorkommenden Kraftfahrzeugen mit Radfahrern zu erwarten sind.

Da die Kraftfahrer bis zum Fahrbahnrand fahren, um den Verkehr der Straße zu überblicken, wird für die gesamte Zeit, bis eine Gelegenheit zum Einbiegen gefunden wird, der Radverkehr blockiert.

### **Gefährdung der Fußgänger**

Oberstes Planungsziel muss der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer, insbesondere älterer Menschen und Kinder vor den Gefahren des Fahrzeugverkehrs sein. Deswegen muss an Innerortsstraßen ein Schutzraum bereitgestellt werden, in dem Fußgänger sich sicher bewegen können.

Durch die geplante Verlagerung des Radverkehrs auf den Gehweg ist dieser Schutzraum nicht mehr vorhanden. Fußgänger müssen bei jedem Schritt damit rechnen, dass sie mit einem Radfahrer kollidieren. Kinder können sich nicht mehr frei auf dem Fußweg bewegen, ältere Menschen erschrecken, wenn plötzlich ein Radfahrer neben ihm auftaucht (auch wenn er langsam fährt).

Für Radfahrer ist das Verhalten von Fußgängern schwer einzuschätzen. Fußgänger wechseln oft unerwartet ihre Gehrichtung oder bleiben stehen. Selbst bei vorsichtiger Fahrweise ist nicht auszuschließen, dass man auf dem schmalen Gehweg mit Fußgängern zusammenstößt. Zudem wird dadurch die Aufmerksamkeit der Radfahrer von den beschriebenen Gefahren an den Kreuzungen abgelenkt, was die Unfallgefahr weiter vergrößert.

Laut verschiedener Gerichtsurteile müssen Radfahrer auf gemeinsamen Geh- und Radwegen Schrittgeschwindigkeit fahren. Das kommt einem Fahrverbot für Radfahrer nahe und stellt eine enorme Benachteiligung der Radfahrer gegenüber dem MIV dar, der hier mit 50 km/h fahren kann. Aktuelle Studien der Bundesanstalt für Straßenwesen belegen aber, dass sich die Schrittgeschwindigkeit nicht durchsetzen lässt. Die mittlere Geschwindigkeit der Radfahrer auf Fußwegen liegt demnach nur einen km/h unter der auf Straßen, wodurch die Fußgänger enorm gefährdet werden.

Verschärft wird das Problem mit der geringen Breite der Gehwege. Sie entsprechen zwar den Mindestbreiten der StVO (2,5m) jedoch sind nach VwV der StVO auch die Belange der Fußgänger zu berücksichtigen<sup>(6)</sup>. Demnach ist an Hauptverkehrsstraßen mit einer mittleren Nutzungsintensität neben einem Radweg (mind. 1,5m) eine Gehweg-Mindestbreite von 3 m vorzusehen<sup>(7)</sup>. Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen dieser Nutzungsintensität müsste demnach eine Breite von 4,5 m veranschlagt werden, die nicht zur Verfügung steht.

### **Ungeeigneter Fahrbahnbelag für Radfahrbahn**

Als Belag für die Fahrbahn der Radfahrer sind Betonplatten und Kleinpflaster vorgesehen. Beides ist für Radfahrer ungeeignet, da damit keine ausreichende Ebenheit des Belags erreicht werden kann. Zudem erhöht sich der notwendige Energieaufwand, wodurch die Anzahl der mit dem Fahrrad erreichbaren Ziele und damit die Attraktivität des Radfahrens

---

<sup>5)</sup> siehe ERA 95 S. 23ff, EAHV 93 S. 126ff.

<sup>6)</sup> vgl. VwV zur StVO: „Zu Zeichen 240 gemeinsamer Fuß- und Radweg“

<sup>7)</sup> vgl. ERA 95 „Kriterien für die Bestimmung der Radverkehrsführung“ S.23ff.

allgemein, abnimmt. (zum Vergleich: Energieaufwand bei gefasteten Betonverbundpflaster +40% gegenüber maschinengefertigten Asphalt <sup>(8)</sup>)

Zudem ist Natursteinpflaster bei feuchter Witterung sehr rutschig. Ein Benutzen der Vorderradbremse führt dort leicht zum Sturz. Deswegen ist dieser Belag für Radfahrbahnen ungeeignet.

### **Bordsteine, Schnittgerinne, Natursteinpflaster auf der Fahrbahn**

Aufgrund der oben genannten Probleme an den Kreuzungen ist mit Vorfahrtsverletzungen durch abbiegende Kraftfahrer zu rechnen. Somit wird es häufig nötig sein, dass Radfahrer stark bremsen müssen. Diese Gefahrenbremsungen geschehen genau auf den „Aufmerksamkeitsfeldern“, die laut der Planungen gepflastert werden sollen. Somit ist zu erwarten, dass bei feuchter Witterung Radfahrer stürzen werden, die hier die Vorderradbremse benutzen.

Weiterhin kreuzen an jeder Straßeneinmündung Bordsteine und Schnittgerinne die Radfahrbahn, wodurch eine Unstetigkeit entsteht (Wanne), die wie ein Schlagloch wahrgenommen wird. Gerade bei den zumeist ungefederten Fahrrädern ist eine ebene und stetige Fahrbahn besonders wichtig. Auch deswegen ist die vorgesehene Gestaltung der Kreuzungen abzulehnen.

### **Fehlende bzw. ungenügende Querungsmöglichkeiten für Radfahrer**

An der Erna Berger Straße und der Friedrich-Wolf-Straße bestehende wichtige querende Verkehrsbeziehungen im Radverkehr. Diese werden in den Plänen vollends missachtet was sich im Fehlen der Verbindungen in der dargestellten Radverkehrsführung ausdrückt.

#### **Erna Berger Straße**

Hier kreuzt die Radroute von der Stauffenbergallee über Rudolf-Leonhard-Straße, Bischofsplatz und Dammweg zur inneren Neustadt die Antonstraße. Diese Verbindung wird mit der geplanten Umgestaltung des Dammweges zusätzlich an Bedeutung gewinnen. Diese Radroute wird durch die Planungen unterbrochen, da an der Kreuzung nur ein Rechtsabbiegen möglich sein soll.

#### **Friedrich-Wolf-Straße**

Hier werden viele Radfahrer vom Bf.-Neustadt in Richtung Albertplatz auf die Antonstraße einbiegen. Gleichzeitig ist diese Kreuzung die Anbindung der oben genannten Radroute über den Dammweg an die Radverkehrshauptroute über die Marienbrücke. Somit besteht hier ein sehr hoher Querungsbedarf für Radfahrer, der in den Plänen ignoriert wird.

Radfahrer, die von der Marienbrücke kommend in die Friedrich-Wolf-Straße abbiegen wollen sowie die, die von der Straße zum Albertplatz fahren, werden somit (illegal) die Radwege der falschen Seite benutzen. Das ist hochgefährlich, weswegen bereits in jüngerer Vergangenheit mehrere Unfälle passiert sind.

### **Massive Verschlechterung der Bedingungen für Radfahrer**

Ein wichtiges Planungsziel ist neben dem Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer auch die Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs (siehe Verkehrskonzept Dresden). Das kann nur geschehen, in dem die Verkehrswiderstände des Radverkehrs gesenkt werden.

---

<sup>8)</sup> vgl. UPI-Bericht 41 "Entwicklung und Potentiale des Fahrradverkehrs - Maßnahmen zur Ausschöpfung des Fahrradpotentials in der Verkehrsplanung" Umwelt- und Prognose-Institut e.V. Heidelberg, 2000

Die vorgelegten Planungen erhöhen jedoch die Verkehrswiderstände der Radfahrer gegenüber dem Ist-Zustand durch

- Verlängerung der Reisezeiten (Schrittgeschwindigkeit, Behinderungen an Kreuzungen und Einfahrten)
- Erhöhen der Querungswiderstände bis zum Verbot der Querung.
- Verschlechterung der Fahrbahnoberfläche (Betonplatten, Natursteinpflaster, Schnittgerinne)
- Erhöhung des Energieaufwandes (Oberfläche, häufiges Bremsen und Anfahren an den zahlreichen Behinderungen) dadurch
- Verringerung der Reichweite der Fahrradfahrer und damit der Anzahl erreichbarer Ziele
- Verschlechterung der Verkehrssicherheit (wie dargestellt)
- Verschlechterung des Verkehrsklimas (gemeinsame Verkehrsflächen mit Fußgängern)

Somit werden die Bedingungen des Radverkehrs durch diesen Ausbau massiv verschlechtert, was sich in einem Rückgang des Radverkehrs und einer entsprechenden Zunahme im MIV auswirken wird.

## Fazit

Die vorgelegten Planungen verletzen grundlegende Planungsziele wie die Sicherung schwächerer Verkehrsteilnehmer oder die Sicherung und Förderung des Radverkehrs. Die neu vorgesehenen massiven Unfallrisiken basieren hauptsächlich auf der grundsätzlich falschen Entscheidung, den Radverkehr dieser wichtigen Radverkehrshaupttroute über die Gehwege zu führen. Diese Entscheidung widerspricht nicht nur dem Selbstverständnis von sicheren Verkehrsanlagen, sondern auch dem Regelwerk der Technik, verkörpert in ERA 95 und E-AHV 93 sowie den Bestimmungen der VwV zur StVO.

Die in dem Erläuterungsbericht erfolgte Begründung der Baumaßnahme mit der Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs ist hinfällig, da dieses Ziel nicht annähernd erreicht wird.

Eine dermaßen unzulängliche Planung sollte unseres Erachtens nicht genehmigt werden, vielmehr ist sie zur Überarbeitung zurückzuweisen.

## Anforderungen

Die Planungen sollen zur grundsätzlichen Überarbeitung zurückgewiesen werden. Ein bloßer Verzicht auf die Benutzungspflicht (Gehweg, "Radfahrer (Sinnbild) frei") ist nicht ausreichend, da somit die beschriebenen Gefahren für die Radfahrer uneingeschränkt fortbestehen, die weiterhin den Gehweg benutzen werden<sup>(9)</sup> (Gefährdung vor allem unsicherer und älterer Radfahrer).

Die überarbeiteten Planungen müssen folgende grundlegenden Eigenschaften haben:

- Bereitstellung eines Schutzraumes für Fußgänger.
- Führung aller Radfahrer im Sichtbereich der Kraftfahrer, vor allem vor den Kreuzungen und Einfahrten. Denkbar sind Mischverkehr mit dem Kraftverkehr auf entsprechend breiten Fahrspuren oder ausreichend breite Radfahrstreifen.
- Wahl einer Radverkehrstauglichen, ebenen, dauerbeständigen Fahrbahnoberfläche (maschinengefertigter Asphalt) ohne Pflaster, querende Schnittgerinne oder Bordsteine.

---

<sup>9)</sup> „Unvertretbar sind aber auch Führungen, die zwar von den Radfahrern angenommen werden, aber für sie unsicher sind. ... Besonderes Augenmerk muss jedoch den ungeübten Radfahrern, Kindern und älteren Menschen gewidmet werden, die häufig Gefahren nicht ausreichend wahrnehmen und bewältigen können.“ (vgl. ERA 95 „Generelle Ziele und Grundsätze“ S. 7)

- Angemessene Berücksichtigung der wichtigen Radverkehrsbeziehungen
  - Marienbrücke – Friedrich-Wolf-Straße – Dammweg,
  - Bf Neustadt – Friedrich-Wolf-Straße – Albertplatz und
  - Dammweg – Innere Neustadt über die Erna-Berger-Straße
- Sicherung der aus der Hansastraße stadtwärts kommenden, geradeausfahrenden Radfahrer an der Kreuzung Hansastraße/Antonstraße indem die geradeausfahrenden Radfahrer im Vorfeld der Kreuzung baulich gesichert (nach ERA) auf die Fahrbahn geleitet werden. Sie können dann sicher im Mischverkehr über die Kreuzung fahren. Der gemeinsame Geh- und Radweg müsste dabei als Gehweg „Radfahrer (Sinnbild) frei“ beschildert werden.
- Anlage von Rampen (max. 3% Neigung) an den Zufahrten/Abfahrten des gemeinsamen Geh- und Radweges unter der Eisenbahnbrücke.
- Gestaltung der Radfahrerfurt an der Eisenbahnstraße als eine nichtabgesetzte Radfahrerfurt bzw. als Radfahrstreifen links neben der Rechtsabbiegerstreifen.
 

Dafür sollte der Rechtsabbiegestreifen aus der Hansastraße in die Eisenbahnstraße umgestaltet werden. Stadtwärts fahrenden Radfahrer sollen entweder auf einem Radstreifen richtungsrichtig (also links des Rechtsabbiegerstreifens) oder direkt auf der Rechtsabbiegestreifen fahren können.
- Sicherung der Fußgänger durch eine entsprechende Gestaltung der Kreuzung Erna-Berger-Straße. Dies kann durch das Fortführen des Gehweges über die Einmündung auf einer Aufpflasterung nach EAHV erreicht werden.

Sollten die Gehwege der Antonstraße für Radfahrer freigegeben werden, so sind

- die Kreuzung Erna-Berger-Straße entsprechend durch „Aufpflasterung“ der Gehwege zu sichern. Für die Aufpflasterung ist kein Natursteinpflaster zu verwenden!
- die Radfahrer in ausreichendem Abstand vor dem Albertplatz und vor der Friedrich-Wolf-Straße baulich nach ERA gesichert auf die Fahrbahn zu leiten (mind. 20 m),
- Grundstücksausfahrten mit einem Asphaltstreifen zu versehen, der Kraftfahrer auf die vorfahrtsberechtigten Radfahrer hinweist und eine radfahrtaugliche Oberfläche bereitstellt.

Der für die Sicherung der Fußgänger und Radfahrer benötigte Verkehrsraum kann gewonnen werden, indem z. B. die zum Schlesischen Platz fahrenden Straßenbahnen und Kraftfahrzeuge sich eine Spur teilen. Ein Kfz-Rückstau vom Schlesischen Platz ist nicht zu erwarten, da seit dem Umbau des ersten Abschnittes der Antonstraße die Kapazität des Kfz Abflusses am Schlesischen Platz die des Zuflusses am Albertplatz übersteigt. Eine Blockade der Straßenbahn bei liegengebliebenen Kfz ist hier wenig problematisch, da ausreichend Umleitungsstrecken zur Verfügung stehen. Zudem werden an anderen Straßen solche Führungen ebenfalls akzeptiert (z. B. Leipziger Straße 4. BA).

Andererseits ist es auch möglich, die Straße etwas nach Norden zu verbreitern, wobei Kompromisse beim Erhalt der Anbauten der dortigen, zur Zeit verfallenden Häuser gefunden werden müssen.

## Anmerkungen

Im betroffenen Straßenabschnitt treffen viele Interessen aufeinander, die sich teilweise entgegenstehen. Dabei müssen natürlich Kompromisse gefunden werden. Das oberste Planungsziel des Schutzes schwächerer Verkehrsteilnehmer darf dabei aber nicht verletzt werden.

Im Radverkehr wurde zwischen der schlechtest möglichen Lösung (gemeinsamer Geh- & Radweg) und der bestmöglichen Lösung (breiter Radfahrstreifen) die schlechteste Lösung gewählt. Selbst der Mischverkehr mit dem MIV wäre sicherer für die Radfahrer. Man kann hier also nicht von einem Kompromiss sprechen.

Die Pläne bieten den schwächeren Verkehrsteilnehmern (ältere Fußgänger, Kinder) keinen Schutzraum vor den Gefahren des fließenden Verkehrs. Diese Planung in der Erläuterung mit der Erhöhung der Sicherheit für diese Gruppe zu begründen, grenzt an Zynismus.

Offensichtlich bestanden die Wertung der Planungsziele in folgender Reihenfolge:

- Erhöhung der Geschwindigkeit des ÖPNV
- Erhöhung/Wahrung der Leistungsfähigkeit MIV
- Erhalt der nördlichen Vorgärten
- Erhalt der Treppen an den südlichen Gebäuden
- Neupflanzung von Straßengrün

die Planungsziele

- Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer und
- Förderung und Sicherung des Radverkehrs

wurden dem geopfert.

Der Ortsbeirat Neustadt hat die aktuelle Variante als Vorzugslösung gewählt. Diese Entscheidung basiert auf einer Präsentation der Varianten durch die Stadtverwaltung, in der die Unvereinbarkeit dieser Variante mit den genannten Planungsgrundsätzen verschwiegen wurde. Nach unseren Informationen wurde diese Variante sogar als Vorzugslösung gepriesen.

Die Entscheidung wurde somit aufgrund von unzureichender fachlicher Information getroffen. Sie sollte aufgrund der dargestellten Probleme nicht umgesetzt werden. Sollte die Radverkehrsführung jedoch in der geplanten Form entstehen, wird der erste schwere Unfall nicht lange auf sich warten lassen.

Bitte bestätigen Sie den Eingang des Widerspruchs und informieren Sie uns über den Termin der Erörterung.

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Darge (Sprecher ADFC-Dresden)

Jochen Böttcher (ADFC-Dresden)