



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Landeshauptstadt Dresden
Hauptabteilung Mobilität

ADFC Dresden e. V.
Schützengasse 16
01067 Dresden

Postfach 120020
01001 Dresden

Telefon 0351 / 4 94 33 21
info@adfc-dresden.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Datum
20.08.2004

Unser Zeichen

Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren 4. Bauabschnitt Leipziger Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens zum 4. Bauabschnitt der Leipziger Straße erheben wir im Namen unserer 600 Mitglieder, welche auf dem Rad in Dresden sicher und zügig im gesamten Straßennetz fahren wollen, die unten benannten Einwendungen.

Die Leipziger Straße ist trotz teilweise parallelem Elberadweg eine wichtige Radverkehrsrouten. An ihr liegen zahlreiche Quellen und Ziele des Radverkehrs, sie dient der Erschließung großer Teile Pieschens und ist wichtiger Zubringer für den Elberadweg. An Wochenenden und Feiertagen ist die Leipziger Straße Ausweichroute für den überlasteten Elberadweg. Bis zum Bau der Molebrücke am Pieschener Hafen ist sie gar Teil dieses überregionalen Verkehrsweges. Es ist laut ERA den „Radfahrern ... im Zuge von Hauptverkehrsstraßen eine lückenlose Führung zur Verfügung zu stellen.“ Zudem sollen „Radverkehrsnetze ... den Radfahrern innerhalb eines Planungsraumes für alle Fahrten sichere, bequeme und möglichst direkte Wege mit kurzer Reisezeit anbieten“. Die Planungen zum 4. BA der Leipziger Straße werden diesen Forderungen nicht gerecht.

Die vorgesehenen gemeinsamen Geh- und Radwege verletzen den Schutzraum Fußweg. Sie stellen damit eine deutliche Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer dar und missachten den Grundsatz, schwächere Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren des fließenden (Fahrrad-) Verkehrs zu schützen.

Wir wenden ein:

Fahrrichtung stadtauswärts:

- Radfahrer werden aufgrund der geplanten Querschnittseinteilung durch Kfz zu eng überholt und fühlen sich subjektiv nicht sicher. Deswegen ist auch stadtauswärts eine sichere Radverkehrsanlage einzurichten, so wie es die Vorschriften fordern.

Das Freigeben der Gehwege scheidet aufgrund der zu geringen Breite und des deutlichen Unfallrisikos an den Kreuzungen aus. Ein Verweis auf den linken Geh- und Radweg ist ebenfalls nicht ausreichend, da die meisten Quellen und Ziele an der flussabgewandten Seite liegen, der stadteinwärtige Radweg zahlreiche Mängel aufweist (siehe folgende Absätze) und das Benutzen linker Radwege ein starkes Sicherheitsrisiko bedeutet.

Wir fordern daher das Abmarkieren eines Schutzstreifens oder Radfahrstreifens mit entsprechendem Abstand zu parkenden Kfz. Dazu ist entweder auf einen Teil der zahlreich geplanten Parkplätze zu verzichten oder der MIV gemeinsam mit dem ÖPNV zu führen.

Fahrrichtung stadteinwärts:

Die vorgesehene Führung der Radfahrer auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg birgt vielerlei Probleme und ist deshalb durch eine andere Lösung zu ersetzen. Im Einzelnen:

- Gefährdung durch abbiegende Kfz, Behinderungen vorfahrtsberechtigter Radfahrer infolge Blockade der Kreuzungen durch wartende Kfz, fehlende Radfahrerfurten

Aus der Leipziger Straße abbiegende Kfz-Führer übersehen Radfahrer, die auf dem geplanten gemeinsamen Geh- und Radweg unterwegs sind, weil dieser sich nicht im Blickfeld der Autofahrer befindet. Die Radfahrer werden also nicht – wie in der VwV zur StVO^{1 2} gefordert – im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs, sondern vielmehr hinter Bäumen, Parkplätzen und Haltestellen geführt und somit an jeder Kreuzung und Ein-

¹ „So ist es notwendig, den Radverkehr bereits rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen und die Radwegführung an der Kreuzung oder Einmündung darauf abzustimmen.“ VwV zur StVO zu II Radwegbenutzungspflicht Absatz 26

² „Radfahrerfurten sind stets im Zuge von gekennzeichneten Vorfahrtstraßen ... zu markieren.“ vgl. VwV zur StVO zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

fahrt hohen (lebensbedrohenden) Gefahren ausgesetzt. Dies widerspricht den Regeln der Technik, verkörpert u.a. in der ERA³.

Da an den Grundstückseinfahrten und Einmündungen die in den genannten Vorschriften geforderten Radfahrerfurten fehlen, können einbiegende Kraftfahrer nicht erkennen, dass sie einen vorfahrtsberechtigten Radweg überqueren und missachten die Vorfahrt der Radfahrer.

Das Fehlen dieser Markierungen stellt somit eine enorme Gefährdung der Radfahrer dar, vor allem, wenn aus Grundstücksausfahrten herausfahrende Kfz hinter Häusern hervorkommen und nicht im Voraus vom Radverkehr wahrzunehmen sind. Das Problem wird durch die Freigabe/Benutzungspflicht des stadtwärtigen Radwegs in „falscher“ Richtung verschärft. Bereits heute gibt es hier große Probleme, weil Autofahrer nicht mit Radfahrern aus der „falschen“ Richtung rechnen.

Weiterhin blockieren wartende Kfz, die in die Leipziger Straße einbiegen wollen, den gemeinsamen Geh- und Radweg und behindern den Radverkehr zusätzlich.

Deswegen fordert das Regelwerk:

- Sichtdreiecke sollen freigehalten werden (z. B. durch Einhalten eines Mindestabstands der Radwege von den Gebäudekanten).
- Die Wartepflicht der ein- und abbiegender Kraftfahrzeuge soll auch ohne Schilder eindeutig zu erkennen sein.
- Der Belag des Radweges und des Gehweges – bzw. deren Farbgebung – sollen über Grundstückszufahrten hinweggeführt werden.
- Die Höhenlage der Radwege soll in der Regel beibehalten werden.

(vgl. ERA95 S.23ff, EAHV S:128 ff)

Diese Punkte wurden in der Planung missachtet.

- Gefährdung von aus den Haustüren heraustretenden Fußgängern

Ebenso stellen bei der gegenwärtigen Planung aus Haustüren heraustretende Fußgänger eine Gefahr sowohl für die Radfahrer als auch für ebendiese Fußgänger dar, da insbesondere an engen Stellen der gemeinsame Geh- und Radweg das Fahren in Nähe zur Häuserkante erfordert (z. B. in Höhe Torgauer Straße).

- Gegenseitige Gefährdung und Behinderung von Radfahrern und Fußgängern

Durch die gemeinsame Führung der Fußgänger und Radfahrer auf dem benutzungspflichtigen Geh- und Radweg entsteht ein erhebliches Konfliktpotential dieser bei-

³ „An allen Stellen, an denen Radfahrstreifen, Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege signalisiert über die Knotenpunkte geführt werden, werden Radfahrerfurten markiert. Das gleiche gilt für wartepflichtige Zufahrten, hier können auch Teilaufpflasterungen mit Radwegüberfahrten angelegt werden“ (vgl. ERA)

den Nutzergruppen. Da Radfahrer in der Regel schneller fahren wollen, als Fußgänger im Normalfall laufen, ist eine gemeinsame Führung in der recht stark frequentierten Leipziger Straße unangebracht.

Außerdem kommt hinzu, dass Fußgänger (insbesondere Kinder) unverhofft plötzlich die Gehrichtung wechseln und bei ihrem spontanen Verhalten nicht auf den Verkehr achten. Für Radfahrer ist das Verhalten von Fußgängern folglich nicht berechenbar genug, um ein sicheres Vorankommen auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg zu gewährleisten.

Die über den gesamten Abschnitt kontinuierlich bestehenden Behinderungen des Radverkehrs implizieren, dass von den Radfahrern erwartet wird, zumeist mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Aktuelle Studien der Bundesanstalt für Straßenwesen belegen, dass die mittlere Radfahrgeschwindigkeit auf Fußwegen nur um weniger als 1 km/h langsamer ist als auf der Straße. Somit werden verstärkte Gefährdungen der Fußgänger in Kauf genommen, sollten die Pläne so umgesetzt werden.

Aus diesen Gründen werden vom Regelwerk gemeinsame Geh- und Radwege als schlechteste aller denkbaren Lösungen bezeichnet und auf bestimmte Sonderfälle begrenzt (außerörtliche Radwege, anbaufreie Straßen vgl. ERA, EAHV usw.). Für die stark begangene und dicht bebaute Leipziger Straße ist diese Führungsform völlig ungeeignet.

- Gefährdung von Radfahrern und aussteigenden Kfz-Nutzern im Bereich der Parkstreifen
Durch die Führung der Radfahrer hinter Parkstreifen sind Konflikte mit ein- und aussteigenden Personen zu erwarten. An dieser Stelle muss eindringlich darauf hingewiesen werden, dass ein Vorbeifahren von Radfahrern auf der Beifahrerseite parkender Kfz wesentlich gefährlicher ist als auf der Fahrerseite. Dies ergibt sich zum einen aus der besonderen Schulung des Fahrers, der gewohnt ist, vor Öffnen der Tür in den Rückspiegel zu blicken, als auch aus dem überall aus Sicherheitsgründen propagierten Aussteigen von Kindern zur Fußwegseite hin. Radfahrer sind von Unfällen mit sich unverhofft öffnenden Türen relativ häufig betroffen, ihre Folgen sind keinesfalls Bagatellen.

- Unsichere Führung an Haltestellen
In Verbindung mit dem gemeinsamen Geh- und Radweg wird auch in Haltestellenbereichen der Radverkehr gebremst und Fußgänger gefährdet. Die fehlende bauliche Trennung von Wartebereichen, Gehweg und Radverkehrsanlage entspricht nicht den Erfordernissen nach sicherem Nebeneinander und zügigem Vorankommen. Die Stellen, an denen Fußgänger die Radverkehrsanlage queren, müssen entsprechend gebündelt und gesichert werden.

Die sicherste und für alle Seiten akzeptabelste Lösung sind für Radfahrer überfahrbare Haltestellenkaps, wie sie für Kraftfahrspuren in Dresden bereits häufig anzutreffen sind (vgl. Bild weiter unten).

- Verschlechterung der Bedingungen der Radfahrer statt Radverkehrsförderung

Die Planer verlangen von Radfahrern, über eine lange Strecke bewusst mit verminderter Geschwindigkeit zu fahren, weil die bauliche Anlage dies im Interesse der Sicherheit erfordert. Sie erhöhen damit die Verkehrswiderstände im Radverkehr, die Lösung ist z.T. schlechter als der Ist-Zustand. Damit widersprechen ihre Planungsgrundsätze den Kriterien der Radverkehrsförderung und einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Auch wird gegen das Sächsische Straßengesetz verstoßen, welches Verbesserungen fordert, nicht Verschlechterungen.

- Verschlechterung des Verkehrsklimas

Durch die Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern, aussteigenden Autofahrern, abbiegenden Kfz und wartenden ÖPNV-Nutzern verschlechtert sich das Verkehrsklima in dem Maße, wie auch die Gefahren für alle Verkehrsteilnehmer steigen. Durch eine durchdachtere, auf Sicherheit und Komfort aller Beteiligten gleichermaßen ausgelegte Verkehrsführung könnte eine derartige Emotionalisierung im Straßenraum vermieden werden.

- Ungesicherte Führung am Puschkinplatz

Am Puschkinplatz werden Radfahrer nicht gegen abbiegende Autofahrer geschützt. Das provisorische Radwegende ist ungeschützt.

Der Radweg muss entsprechend ERA und StVO bereits vor der Kreuzung für Autofahrer sichtbar geführt werden (10 – 20 m neben der Fahrbahn). Über den Puschkinplatz sollte ein Radfahrstreifen oder eine (asphaltierte) Radfahrerfurt auf einer Aufpflasterung (Fachbegriff für Anhebung auf Gehweg-/Radwegniveau) führen. Der Übergang von Radweg auf Radfahrstreifen muss entsprechend den ERA baulich abgesichert werden, um versehentliches Überfahren durch Kraftfahrer zu vermeiden.

Bordsteinkanten (auch auf 0 cm abgesenkte) und Pendelrinnen sind dabei so anzuordnen, dass sie nicht die Fahrbahn kreuzen.

Radwegenden sind auch in Bauphasen oder wenn sie nur für kurze Zeiträume bestehen, baulich abzusichern (siehe Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen RSA). Dies kann mittels provisorischer Borde erfolgen (Plaste) die später problemlos wieder entfernt werden können.

- Ungeeignete Fahrbahnoberfläche

Die Führung des Radverkehrs auf Betonpflastersteinen kostet den Radfahrer gegenüber Asphalt unnötige Muskelkraft, macht das Radfahren uneffektiver und anstren-

gender. Durch Betonverbundpflaster erhöht sich der Energieverbrauch um ca. 40 %. Für den MIV würde man eine solche Steigerung des Energieverbrauchs durch die Bauform der Fahrbahn, außer in kurzen Kreuzungsbereichen, nicht akzeptieren. Die Oberflächenwahl wird nicht begründet.

| Art des Radwegs | Material | Eigenschaft | Fertigung | Energieverbrauch | Einsatzbereich |
|-------------------|----------------------|-------------------------|-----------------|------------------|----------------|
| Straßenqualität | Feinasphalt | längseben | Straßenfertiger | 100% | 100% |
| "Radwegequalität" | Feinasphalt | schlechte Längsebenheit | Walze | 120% | 70% |
| "Radwegequalität" | Betonverbundpflaster | ungefast | | 130% | 60% |
| "Radwegequalität" | Betonverbundpflaster | gefast | | 140% | 50% |
| Wassergebunden | feines Material | | | 150% | 45% |
| Wassergebunden | grobes Material | | | 200% | 25% |

Energieverbrauch und Einsatzbereich des Fahrradverkehrs in Abhängigkeit von der Oberflächenbeschaffenheit der Radverkehrsanlagen; Straßenqualität = 100% (aus UPI-Bericht 41 "Entwicklung und Potentiale des Fahrradverkehrs – Maßnahmen zur Ausschöpfung des Fahrradpotentials in der Verkehrsplanung" Umwelt- und Prognose-Institut e.V. Heidelberg, 2000)

Grundstückseinfahrten werden in der vorliegenden Planung in Großpflaster ausgeführt, welches für Fahrräder völlig untauglich ist. Dieses stellt eine unnötige Gefahr dar, da die Vorfahrtverhältnisse verschleiert werden und die Oberfläche bei Nässe rutschig wird. Insbesondere für Fahrrädern mit schmalen Reifen oder ohne Federung ist Großpflaster unzumutbar und verhindert ein vernünftiges Vorankommen.

Wenn Großpflaster auf Radverkehrsanlagen verwendet wird, so muss unbedingt auf eine Benutzungspflicht verzichtet werden, da es für Fahrräder ohne dicke Reifen oder Vollfederung nicht zumutbar ist.

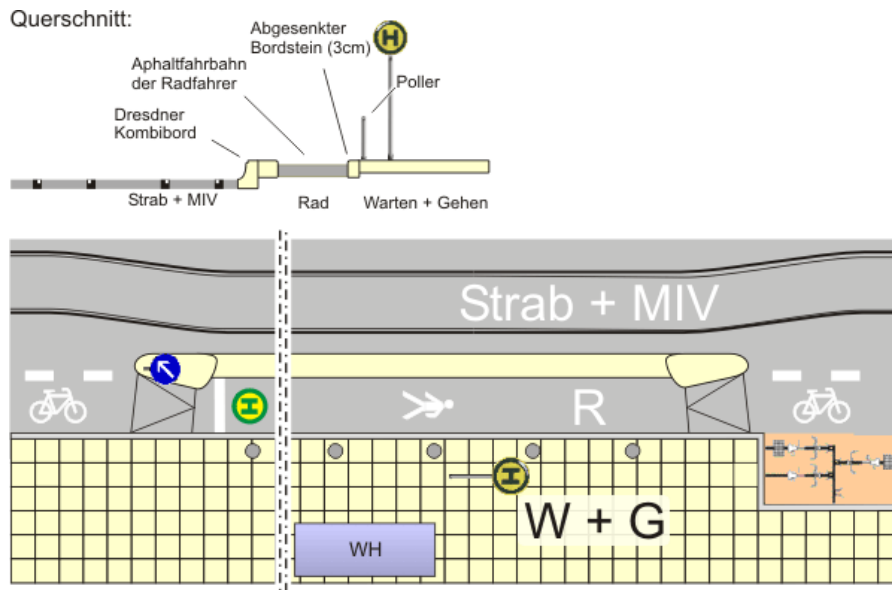
Lösungsvorschlag

Die Planungen können in dieser Form nicht genehmigt werden, da die gewählte Radverkehrsführung mit der Bedeutung des Straßenzuges für den Rad- und Fußgängerkehr nicht vereinbar ist und in vielen Planungsdetails die Sicherheits- und Qualitätsansprüche an Radverkehrsanlagen grundlegend missachtet werden.

Da die vorgesehenen Seitenraumbreiten größtenteils nicht ausreichen, um Rad- und Fußwege mit einer der Nutzung entsprechenden Breite unterzubringen, muss zum gegenseitigen Schutz von Radfahrern und Fußgängern eine Separierung der beiden Verkehrsarten erfolgen (vgl. EAHV S. 23ff).

Deshalb halten wir folgendes für notwendig:

- Realisierung von Radfahr- oder Angebotsstreifen stadteinwärts und stadtauswärts. Die Flächen können zu Lasten der einen MIV-Spur oder von Parkstreifen (Vorrang fließender vor ruhendem Verkehr) gewonnen werden. Die Sicherheit der Verkehrsanlage, vor allem der schwächeren Verkehrsteilnehmer, sollte Grund genug sein, um auch für den MIV/ÖPNV Kompromisse einzugehen.
- Führung des Radverkehrs an Kaphaltstellen außerhalb des Gleisbereiches über das Haltestellenkap. Dabei ist zu beachten, dass zwischen Radverkehrsanlage und Bahnsteigkante ausreichend Abstand besteht, damit verspätet aussteigende Fahrgäste nicht von Radfahrern gefährdet werden. Durch die Verwendung von fahrbahntypischem Belag (dunkler Asphalt) und der Anlage eines abgesenkten Bordsteins (3 cm) zwischen Radverkehrsanlage und Warteflächen ist zu vermeiden, dass wartende Fahrgäste versehentlich die Radverkehrsanlagen verstellen. Wartelinie und Piktogramme können den Radfahrern verdeutlichen, dass Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen Vorrang haben (siehe Bild).



Führung der Radfahrer über das Haltestellenkap mit deutlicher Trennung der Geh- und Wartebereiche von der Radfahrbahn und Schutzbereich für verspätet aussteigende Fahrgäste

- Planung einer deutlichen Markierung der Radverkehrsführung im Bereich von Kreuzungen und Grundstücksausfahrten zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Autofahrer gegenüber dem Radverkehr (Radfahrerfurten, Abmarkierungen, Radwege auf Aufpflasterungen).
- Asphaltierung der mit dem Fahrrad zu benutzenden Flächen und Beschilderung des stadtwärtigen Gehwegs mit „Radfahrer frei“, sofern keine Radfahr-/Angebotsstreifen ausgewiesen werden.
- Erteilung der Auflage, Hinweisschilder für Kraftfahrer aufzustellen, die einerseits auf Radfahrer auf der Fahrbahn hinweisen, andererseits über den einzuhaltenden Mindestabstand beim Überholen informieren (laut StVO 1,5 m – derzeit großes Wissensdefizit bei Dresdner Kraftfahrern), sollten Radfahrer im Mischverkehr mit dem MIV geführt werden.
- Unbedingter Verzicht auf die Anordnung einer Benutzungspflicht für gemeinsame Geh- und Radwege oder bei Radwegen neben Gehwegen in Mindestbreite, vor allem für linksfahrenden Radverkehr
- Ausschluss von Situationen, in denen Radfahrer an Haltestellen durch oder ungeschützt hinter Warteflächen geführt werden.

In den Bereichen, in denen Angebots-/Radfahrstreifen ein Anliefern behindern, ist als Kompromiss vorstellbar, die Angebots-/Radfahrstreifen für wenige Meter zu unterbrechen und den Gehweg in diesem Abschnitt für Radfahrer freizugeben.

Im Übrigen möchten wir darauf hinweisen, dass eine Verkehrsanlage eine Einheit zwischen verkehrsrechtlicher Anordnung und optimaler baulicher Sicherheit bilden

muss. Bei Umsetzung der vorgelegten Planung würde eine angeordnete Benutzungspflicht der Gehwege vor Gericht nach unserer Überzeugung keinen Bestand haben. In diesem Fall wäre zugleich die Fahrbahn nicht optimal auf den Radverkehr ausgelegt, d.h. weder Gehweg noch Fahrbahn hätten eine gute Verkehrsqualität für Radfahrer. Eine suboptimale Neubaumaßnahme stellt jedoch eine Verschwendung öffentlicher Gelder durch die verantwortlichen Beteiligten dar. Dies sollen unsere Hinweise vermeiden helfen.

Ich bitte Sie, uns den Eingang des Einspruchs genauso wie den Erörterungstermin schriftlich mitzuteilen.

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Darge

Vorstand ADFC Dresden e.V.

Die oben angeführten Einwendungen des ADFC sind zugleich meine Einwendungen, da ich entsprechend betroffen bin:

| Name, Vorname | Adresse | Unterschrift |
|---------------|---------|--------------|
| | | |
| | | |
| | | |