

Von

xxx

An Landeshauptstadt Dresden,  
Stadtplanungsamt  
Hamburger Str. 19  
01067 Dresden

## Einspruch zum Planfeststellungsverfahren 2. Bauabschnitt Leipziger Straße

Ich erhebe meinen Einspruch gegen die Planfeststellung der obengenannten Baumaßnahme.

Ich bin davon unmittelbar betroffen, da die Straße auf **meinem Arbeitsweg zwischen ... und ... liegt** und ich sie auch im Freizeitverkehr regelmäßig befahre. Dabei benutze ich sowohl das Auto als auch die Straßenbahn und bin in diesem Zusammenhang auch zu Fuß an der Leipziger Straße unterwegs. In den meisten Fällen befahre ich die Straße jedoch mit meinem Fahrrad.

Ich erhebe den Einspruch, weil grundlegende Planungsmängel mich, sollten die Pläne so verwirklicht werden, in meinen Rechten als radfahrender und zu Fuß gehender Verkehrsteilnehmer stark beeinträchtigen. Zudem wird meine Gesundheit, mitunter mein Leben massiv gefährdet. Die Planungen widersprechen zahlreichen Vorschriften, den Regeln der Technik sowie Beschlüssen des demokratisch gewählten Stadtrats zur Förderung des Radverkehrs.

Die mich beeinträchtigenden grundlegenden Planungsmängel liegen in der Wahl der Radverkehrsführung der Leipziger Straße im gesamten Bauabschnitt sowie in zahlreichen Ausführungsdetails, die ich im Anschluss ausführlich darlege. Dabei werde ich mich auf Vorschriften und das technischen Regelwerk für die Anlage von Verkehrsanlagen beziehen, welche zu meinem Ungunsten und zu Ungunsten der anderen Fahrradfahrer und Fußgänger missachtet wurden. Zu diesen Regelwerk zählen:

+ Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV StVO)

Entsprechend dieser Vorschrift müssen Radwege nach „nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügenden Zustand gebaut und unterhalten“ werden (vgl. „zu. II Radwegbenutzungspflicht“ Absatz 24).

Die Regeln der Technik werden dabei verkörpert durch

+ den Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV )

+ den Empfehlungen für Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA 95)

+ der Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) insbesondere der Hefte

- „Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten“

- „Radverkehrsführung an Haltestellen“

+ Veröffentlichungen des Fachausschusses Verkehr des ADFC

- „Radfahren an innerörtlichen Kreuzungen und Einmündungen“

- „Radverkehr an Bus- und Straßenbahnhaltestellen“

(u.a. im Internet unter [www.adfc.de/verkehr/faf/](http://www.adfc.de/verkehr/faf/))

Sinn dieses Regelwerkes ist der Schutz der Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer und die ausgewogene Berücksichtigung der Interessen aller Betroffener. Sie dienen somit auch zu Schutz meiner Gesundheit und Interessen.

Die Mängel der Planungen im Einzelnen:

### Wahl der falschen Führungsform für den Radverkehr

Im gesamten betroffenen BA 2 sollen genau wie im bereits realisierten BA 1 gemeinsame Geh- und Radwege zur Führung des Radverkehrs angelegt werden. Die damit verbundene Benutzungspflicht (Zeichen 240) verbietet mir das Benutzen der allgemeinen Fahrbahn.

Im Regelwerk für Verkehrsanlagen werden gemeinsame Geh- und Radwege als ungünstige Sonderlösung angesehen, die nur unter bestimmten Umständen angewendet werden soll.

Laut ERA95 kommt die gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern (Mischverkehr auf Gehwegen) „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.“ (ERA 95 S.9)

In den EAHV wird die Anlage von gemeinsamen Geh- und Radwegen abgelehnt, wenn

„- bei erheblich eingeschränkter Flächenverfügbarkeit Konflikte mit intensiven Nutzungen der Hausvorbereiche (z. B. für Aufenthalt oder Geschäftsauslagen) bzw. der Warteflächen an Haltestellen nicht auszuschließen sind,“ oder

„- in engen Straßenräumen viele Einmündungen und Grundstückszufahrten auftreten“

Sie können unter Umständen sinnvoll sein „als punktuelle Maßnahme an Engstellen mit davor und dahinter vorhandenen Radwegen“

(vergleiche EAHV S.93 ff)

Zudem entspricht zwar die Breite der vorgesehenen Geh- und Radwege den Mindestanforderung der VwV StVO, berücksichtigen aber nicht die Bedeutung für den Fußgängerverkehr.

Die „Belange der Fußgänger“ werden in der EAHV genauer erläutert:

„Soll der Radverkehr auf Radwegen geführt werden, so ist stets sicherzustellen, daß die angrenzenden Gehwege eine ausreichende Breite besitzen. Folgende durchgängig nutzbaren Gehwegbreiten sollten nicht unterschritten werden:

- 4,00 m an Hauptverkehrsstraßen mit intensiver und vielfältiger Nutzung (z. B. belebten Geschäftsstraßen),

- 3,00 m an Hauptverkehrsstraßen mit einer mittleren Nutzungsintensität (z. B. Straßen mit überwiegend Wohnnutzung und einzelnen Geschäften oder anderen Nutzungen)“ (vergleiche EAHV S.23ff)

Somit wäre bei der Führung des Radverkehrs über die Fußgängerbereiche eine Breite von 3-4 Metern + Zuschlag für die Radfahrer (1,5 m) notwendig.

Aus Gründen der Einheitlichkeit der Radfahrerführung die Kompromisslösung für kurze Engstellen auf die gesamte Straße auszuweiten widerspricht auch dem Sinne der Richtlinien wo es heißt „Die Radverkehrsführung ist flexibel an die jeweiligen straßenräumlichen und verkehrlichen Verhältnisse anzupassen“. (vergleiche ERA95 S. 22ff)

Die Leipziger Straße hat im gesamten Verlauf weder die Charakteristik einer anbaufreien Straße mit geringer Randnutzung noch die einer ländlichen Ortsdurchfahrt. Ganz im Gegenteil ist sie geprägt durch eine dichte Bebauung mit mehrgeschossigen Mehrfamilienhäusern, mitunter sogar mit Hinterhäusern. Die Bebauung reicht bis an die Straßenkante. Fast jedes Grundstück hat seine eigene Zufahrt und zahlreiche Nebenstraßen münden in kurzen Abständen auf diese Straße. Es gibt aufgrund der zahlreichen Geschäfte, der Gaststätten, der gut genutzten ÖPNV-Haltestellen, der Parkplätze und der dicht bebauten Wohngebiete im Umfeld ein umfangreiches Fußgängeraufkommen. Die Gehwege haben oft nicht die aus den Nutzungen hervorgehende notwendigen Breite für das Anlegen eines Radweges neben den Gehwegen, so dass Anlegen eines gemeinsamen Rad- und Gehwegs auf dem Gehweg erst recht problembehaftet wäre.

Alle Kriterien, die gegen eine gemeinsame Führung des Radverkehrs und der Fußgänger sprechen, sind also erfüllt, trotzdem sehen die Planungen ausschließlich gemeinsame Geh- und Radwege vor.

Durch das Missachten der Regeln der Technik ergeben sich für mich als Radfahrer und Fußgänger folgende schwerwiegenden Probleme:

## **Gefährdung durch abbiegende Kfz**

Haupttötungsgrund von Radfahrern sind Unfälle mit abbiegenden Kraftfahrzeugen, deren Fahrer den Radfahrer übersehen haben. Dementsprechend müssen sowohl vor den Kreuzungen als auch im Kreuzungsbereich die Radfahrbahnen für den Kraftfahrer deutlich erkennbar sein.

Dieses wird auch von den einschlägigen Regelwerk so gesehen:

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

Es wird vorgeschlagen, deutlich wahrnehmbare Radfahrbahnen anzulegen und diese 10-20 m vor den Kreuzungen an den Fahrbahnrand zu verschwenken, und dort in einen Radfahrstreifen übergehen zu lassen oder Geh- und Radwege als Teilaufpflasterung über die einmündende Straße fortzuführen (vgl. ERA95 S. 56 ff, EAHV S. 126 ff).

Im Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen *„Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten“* wurde festgestellt, dass sich bereits bei ordnungsgemäßen Radwegen mit deutlicher Abmarkierung einer Radfahrerfurt die Unfallwahrscheinlichkeit an Kreuzungen gegenüber Radfahrstreifen oder Mischverkehr mit dem MIV verfünffacht. Auf für den Kraftfahrer nicht erkennbaren Radverkehrsanlagen, wie sie hier geplant werden, dürfte die Wahrscheinlichkeit von Unfällen um ein Vielfaches höher liegen.

Die geplanten Anlage stellt gefährdet demnach meine Unversehrtheit als Radfahrer.

## **Pflaster im Gefahrenbereich an Kreuzungen**

Aufgrund der unzureichenden Erkennbarkeit der Radverkehrsführung für Kraftfahrer sind häufige Vorfahrtsverletzungen durch abbiegende Kraftfahrer zu erwarten. Um Unfällen zu entgehen, können Radfahrer nicht auf Ihr Vorfahrtsrecht bestehen und müssen, unter Umständen abrupt, bremsen.

Der Bereich, in dem diese Bremsungen stattfinden, wird laut Planungsunterlagen mit NATURSTEIN-Pflaster versehen werden, um sehbehinderte Menschen auf die kreuzende Straße hinzuweisen (Aufmerksamkeitsfeld). Eine solche Fahrbahnoberfläche ist aufgrund der fürchterlichen Erschütterungen und der Glätte bei nasser Fahrbahn mit Radverkehr unvereinbar!

Dadurch dass die Radfahrer genau im Gefahrenbereich über diese untaugliche Oberfläche geführt werden, besteht die Gefahr von schweren Stürzen durch das Betätigen der Vorderradbremse auf nassem Pflaster. Vor allem unsichere oder unroutinierte Radfahrer werden dadurch gefährdet und verletzt werden.

Die Verwendung von Natursteinpflaster in Bereichen, in denen Gefahrenbremsungen durch Radfahrer zu erwarten sind, verletzt eklatant die Pflicht, Verkehrsanlagen sicher zu gestalten!

## **Gefährdung an Grundstücksausfahrten**

An Grundstückseinfahrten werde ich als Radfahrer gefährdet, wenn Kraftfahrer, die die Einfahrten benutzen meine Vorfahrt nicht beachten oder wenn sie unvermittelt aus Hausdurchfahrten oder ähnlichen auftauchen und die Radfahrbahn verstellen.

Besonders gefährlich ist es, wenn aus Ausfahrten kommende Kraftfahrer aufgrund der baulichen Verhältnisse gar keine Chance haben, Radfahrer auf den Fußweg zu wahrzunehmen.

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)

Alle diese Forderungen wurden in der betreffenden Planung grob missachtet.

Zudem werden die Radfahrer durch die geplanten Rampen der Gehwege an jedem Grundstück gehalten, so nah wie möglich an den Hauskanten zu fahren, da dort diese unangenehm, wie Schlaglöcher wahrgenommenen Absenkungen am geringsten sind. Auch das Rechtsfahrgebot führt zu einer Ausrichtung der Radfahrer an den Hauskanten. Schon deswegen sind vermehrt Unfälle zwischen Kraftfahrern und Radfahrern zu erwarten.

Nicht nur, dass den Kraftfahrern nicht erkenntlich gemacht wird, dass sie mit Radfahrern zu rechnen haben, die Grundstückszufahrten sollen auch noch in NATURSTEIN-Pflaster, an einigen Grundstücken sogar als GROSSPFLASTER angelegt werden. Diese Oberflächenbefestigung ist für Radfahrbahnen denkbar ungeeignet da sie zu fürchterlichen Erschütterungen führt und bei Nässe das Risiko von schweren Stürzen in sich bergen.

Dieses Planungsdetail ist ein weiterer Punkt, der mich gefährdet und das Radfahren mit meinem ungefedertem Fahrrad nahezu unmöglich macht. Gleichzeitig erhöhen sich aufgrund der aus Sicherheitsgründen abzusenkenden Fahrgeschwindigkeit meine Reisezeiten mit dem Fahrrad, was den grundlegenden Planungszielen von Verkehrsanlagen sowie den Stadtratsbeschlüssen zur Radverkehrsförderung widerspricht.

## **Gefährdung von aus den Haustüren heraustretenden Fußgängern**

Das gleiche Problem zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern an Grundstücksausfahrten besteht auch mit Fußgängern an den Hauseingängen, die direkt an die Radfahrbahn grenzen. Selbst bei abgeminderter Geschwindigkeit ist mir als Radfahrer nicht möglich, Personen, die plötzlich aus den Eingängen auf die Fahrbahn treten, rechtzeitig zu erkennen. Genauso kann man von mir als Fußgänger nicht erwarten, dass ich mich vor Verlassen des Hauses versichern muss, ob Der Gehweg gerade sicher betreten werden kann.

Durch die Umbaupläne des Straßenzuges werden hier weitere Konfliktpotentiale geschaffen, die mich sowohl als Fußgänger als auch als Radfahrer gefährden und ein unbesorgtes Benutzen der Gehwege unmöglich machen. Gleichzeitig erhöhen sich aufgrund der aus Sicherheitsgründen abzusenkenden Fahrgeschwindigkeit meine Reisezeiten mit dem Fahrrad, was den grundlegenden Planungszielen von Verkehrsanlagen sowie den Stadtratsbeschlüssen zur Radverkehrsförderung widerspricht.

## **Gegenseitige Gefährdung und Behinderung von Radfahrern und Fußgänger**

Die in den technischem Regelwerk aufgeführten strengen Bedingungen für die Wahl von gemeinsame Geh- und Radwegen als Führungsmöglichkeit des Radverkehrs sind in den inkompatiblen Geschwindigkeiten und Verhaltensweisen von Radfahrern und Fußgängern sowie den hohen Unfallrisiken an Kreuzungen, wo abbiegende Kfz-Führer häufig nicht mit Fahrzeugen auf Fußwegen rechnen, begründet:

### Geschwindigkeiten:

- + Fußgänger 1,5 - 5 km/h, Radfahrer 15 - 35 km/h also 3 bis 23 mal so schnell !  
(zum Vergleich: Auto 25 -50 km/h 3 mal schneller bis 1,4 mal langsamer als Radfahrer)

### Verhaltensweisen:

- + Fußgänger bemerken Fahrbahnmarkierungen auf Gehwegen nicht (rote Pflastersteine, weiße Abmarkierungen usw.).
- + Fußgänger setzen sich unverhofft in Bewegung oder wechseln plötzlich die Gehrichtung
- + Fußgänger blinken nicht, machen keinen Schulterblick
- + Fußgänger fühlen sich auf Gehwegen sicher und konzentrieren sich deswegen nicht auf den restlichen Verkehr.

Aufgrund dieser Schwierigkeiten ist das Verhalten der Fußgänger auf Fußwegen für mich als Radfahrer sehr schlecht berechenbar. Um Fußgänger nicht zu gefährden, muss ich meine Fahrgeschwindigkeit denen der Fußgänger anpassen. Trotzdem ist es nicht zu verhindern, dass Fußgänger plötzlich die Gehrichtung ändern und mir in mein Fahrrad laufen.

Durch den Radverkehr werde ich als Fußgänger enorm in meiner Bewegungsfreiheit eingeschränkt. Bei jedem Schritt muss ich damit rechnen, dass ein Radfahrer neben mir auftaucht. Unbesorgtes Bewegen, Einkaufen oder Spazieren ist hier ausgeschlossen. Vor allem Kindern oder ältere Menschen sind solche Verkehrsanlagen nicht zumutbar. Sollen die Eltern Ihren Kindern verbieten, alleine das Haus zu verlassen, um Sie vor Unfällen zu schützen?

Verstärkt werden diese Einschränkungen und Gefährdungen durch das Verhalten vieler Radfahrer, die nicht bereit sind, über eine Abschnitt von mehreren Kilometer Länge mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren.

Das Mischen von Radverkehr einer Radverkehrshaupttroute und Gehbereichen in zudem unzureichend breiten Seitenräumen stellt eine grobe Verletzung des Schutzraums Gehweg dar und gefährdet mich als Fußgänger ebenso wie als radfahrender Bürger. Gleichzeitig erhöhen sich aufgrund der aus Sicherheitsgründen abzusenkenden Fahrgeschwindigkeit meine Reisezeiten mit dem Fahrrad, was den grundlegenden Planungszielen von Verkehrsanlagen sowie den Stadtratsbeschlüssen zur Radverkehrsförderung widerspricht.

### **Unsichere Führung an Haltestellen**

Vor allem Haltestellen sind Quellen und Ziele des Fußgängerverkehrs. Ähnlich wie an Kreuzungen ist es hier besonders wichtig, Fußgänger und Radfahrer voneinander zu schützen, da deren Geschwindigkeiten und Verhaltensweisen nicht zueinander passen.

Dementsprechend muss die Radfahrbahn so gestaltet werden, dass sie für Fußgänger deutlich zu erkennen ist. Warteflächen der Haltestelle müssen baulich von der Radfahrbahn getrennt werden, damit wartende Fahrgäste nicht versehentlich den Radweg verstellen oder unerwartet auf die Fahrbahn treten. Wird der Radweg hinter den Warteflächen geführt, so sind Warteflächen und Radweg durch Absperrgitter zu trennen. Übergänge zwischen Warteflächen und Gehweg sind auf wenige, gut einzusehende Stellen zu beschränken (siehe BaSt Bericht *„Radverkehrsführung an Haltestellen“*).

Diese Maßnahmen sind vor allem bei beschränkter Flächenverfügbarkeit notwendig, um Fußgänger und Radfahrer zu schützen.

In den Planungen wurde keine Trennung von Fußgängerbereichen und Fahrbahn der Radfahrer oder nur sehr kurze Absperrungen vorgesehen. Es ist zu erwarten, dass zusätzlich zu den im letzten Punkt beschriebenen Problemen wartende ÖPNV-Fahrgäste den Radweg verstellen. Ich muss mich hier also mit meinem Fahrrad durch die Wartenden schlängeln, eine für Radfahrer und Fußgänger sehr unangenehme Situation, die durch eine andere Radverkehrsführung (überfahrbares Haltestellenkap) vermieden werden könnte.

Dabei erhöht sich aufgrund der abzusenkenden Fahrgeschwindigkeit meine Reisezeit mit dem Fahrrad, was den grundlegenden Planungszielen von Verkehrsanlagen sowie den Stadtratsbeschlüssen zur Radverkehrsförderung widerspricht.

### **Gefährdung von Radfahrern und aussteigenden Kfz-Nutzern insbesondere von Kindern im Bereich des Parkstreifens**

Durch die Führung der Radfahrer hinter Parkstreifen sind Konflikte mit ein- und aussteigenden Personen zu befürchten. Ich möchte hier eindringlich darauf hinweisen, 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.

Für Radfahrer sind Unfälle mit sich unverhofft öffnenden Türen ein sehr schmerzhaftes Erlebnis. Vor allem bei Autos mit Kopfstützen, verdunkelten Scheiben oder bei Transportern ist für Radfahrer nicht zu erkennen, ob sich Personen im Auto befinden und ob sich die Türen bald öffnen werden.

Zudem binden die vielen anderen hier beschriebenen Mängel meine Aufmerksamkeit, so dass die Gefahr sehr groß ist, dass ich sich öffnende Türen nicht rechtzeitig erkennen kann.

Wieder ein Sicherheitsmangel, der durch die ungenügende Beachtung der Sicherheitsbelange von Radfahrern mit der geplanten Anlage erst neu geschaffen wird und der mich als Radfahrer genauso gefährdet wie meine Mitfahrer, die an solchen Stellen unbekümmert aus dem Auto steigen.

### **Behinderungen vorfahrtsberechtigter Radfahrer durch Blockade der Kreuzungen durch wartende KfZ, fehlende Radfahrerfurte**

Aufgrund der ungenügenden Erkennbarkeit der Radverkehrsanlage für Autofahrer besteht eine große Gefahr, dass abbiegende Autofahrer nicht auf Radfahrer achten, die auf dem Fußweg fahren. Dementsprechend und mit Wissen, dass Unfälle an solchen Stellen der Haupttötungsgrund von Radfahrern darstellen, wäre wenigstens eine Abmarkierung von Radfahrerfurten unabdingbar.

So fordert auch das Regelwerk solche Fahrbahnmarkierungen:

*„Radfahrerfurten sind stets im Zuge von gekennzeichneten Vorfahrtstraßen ... und an Lichtzeichenanlagen zu markieren.“* (vgl. VwV zur StVO „Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“)

„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)

ERA und EAHV favorisieren das Übergehen von Radwegen in Radfahrstreifen im Vorfeld der Kreuzungen und Einmündungen, um „ein Zustellen der Radfahrerfurt durch wartepflichtige, von rechts einbiegende bzw. kreuzende Kraftfahrer“ (vgl. ERA S.56ff) zu verhindern.

„An Knotenpunkten werden straßenbegleitende Radwege auf Teilaufpflasterungen oder auf Radfahrerfurten über die Fahrbahnen untergeordneter Knotenpunktarme geführt“ (vgl. EAHV S. 88)

Diese Abmarkierung von Radfahrerfurten oder das Teilaufpflastern von Nebenstraßen ist in den Planungen nirgendwo vorgesehen. Somit verstärkt sich die aufgrund der unzureichenden Radverkehrsführungen ohnehin schon große Gefahr, bei Unfällen mit abbiegenden Kfz zu verunglücken.

Außerdem werden Kfz aus den Nebenstraßen beim Warten auf eine Lücke im Verkehrsfluss meine Fahrbahn über die Kreuzung verstellen. Ich muss mich also im Kreuzungsbereich ohne bauliche Absicherung in den fließenden Verkehr einordnen, um die einmündende Straße zu überqueren. Eine weitere Gefahrenquelle, die durch die fehlerhaften Planungen erst neu entsteht.

## **Gefährdung und gegenseitige Behinderungen der Fußgänger und Radfahrer im Bereich der signalisierten Kreuzungen**

Im Bereich der signalisierten Kreuzungen Dreyßigplatz und Sternstraße gibt es aufgrund der Einkaufsmöglichkeiten, der Straßenbahnhaltstellen und anderer naher Ziele ein besonders hohes Aufkommen von Fußgänger- und Radfahrverkehr. Daher ist es hier besonders wichtig, Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu entschärfen und eindeutige, einfach zu begreifende Verkehrsregelungen anzustreben.

Die Planungen sehen jedoch vor, an allen Wartebereichen der Fußgänger, Wartebereiche und Radfahrbahnen miteinander zu mischen. Dies stellt eine enorme Gefährdung der Fußgänger und Behinderung der Radfahrer dar. Fahrräder sind Fahrzeuge. Normale Radfahrer erreichen Geschwindigkeiten über 25 km/h, sportliche Fahrer (Rennräder) auch 50 km/h. Radweg und Fußweg wenigstens im Bereich von Kreuzungen baulich (Bordstein!) zu trennen sollte aus Sicherheitsgründen selbstverständlich sein! Hier wurde es unterlassen.

Abbiegende Kfz bekommen größtenteils zusammen mit den geradeausfahrenden Radfahrern grün signalisiert. An solchen Kreuzungen ist es besonders wichtig, dass Radfahrer frühzeitig an die Kfz-Spur herangeleitet werden, um Unfälle zwischen abbiegenden Kfz und Radfahrern zu vermeiden. (vgl. VwV zur StVO zu II Radwegbenutzungspflicht Absatz 26, vgl. ERA95 S. 56 ff, EAHV S. 126 ff, BaSt: „Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten“).

In den Planungen ist ein solches Verschwenken der Radwege nicht vorgesehen. Ganz im Gegenteil werden die Radfahrer hinter Passanten und quer durch die Wartebereiche der Fußgänger geführt, um den lebenswichtigen Blickkontakt zwischen Radfahrer und abbiegendem Kraftfahrer zu unterbinden, und die Aufmerksamkeit der Radfahrer auf das hier geplante Natursteinpflaster und die Fußgänger abzulenken.

Während der Grünphase der querenden Radfahrer und Fußgänger kommt es zu ungeklärten Vorrangverhältnissen: Querende Fußgänger und Radfahrer glauben, Vorrang gegenüber dem von rechts kommenden Radfahrer zu haben, da ihre LSA grün zeigt. Dem ist aber nicht so, die Kreuzung mit dem hinter der Wartefläche laufenden Radweg ist nicht mehr signalisiert, der von rechts kommende Radfahrer hat Vorfahrt (oder etwa nicht??).

Die Gestaltung der signalisierten Kreuzungen stellt somit eine Verletzung sämtlicher Planungsgrundsätze und eine enorme Gefährdung und Behinderung dar und führt zu unnötigen Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern.

## **Fehlende Anbindung des Elbradweges an die landwärtige Fahrspur der Radfahrer**

Im Bereich der Haltestelle Altpieschen wird künftig der rechtseitige Elberadweg auf die Leipziger Straße münden. Hier wird ein beachtlicher Teil der Radfahrer auf die Leipziger Straße wechseln.

In den Planungen ist jedoch keine legale Möglichkeit vorgesehen, den landwärtigen Radweg zu erreichen. Die Planer schicken mich von der Molebrücke kommend durch den zu schmalen Haltestel-

lenbereich (illegal weil in falscher Richtung!), um anschließend im Zuge der Fußgänger-LSA die rechte Fahrbahnseite zu erreichen.

Hier muss dringend eine legale Möglichkeit gefunden werden, ohne Belästigung der Fußgänger und der stadtwärts fahrenden Radfahrer den landwärtigen Radweg zu erreichen!

## Ungeeignete Fahrbahnoberfläche

Da Fahrräder ohne Fremdenergie auskommen müssen und der Energieaufwand erheblich von der Oberfläche des Weges abhängt, wird mein Radius des Einsatzbereiches des Fahrrads erheblich durch die Oberflächengestaltung der Wege bestimmt.

Als Fahrbahnoberfläche für die Radfahrbahnen ist ungefastes Betonverbundpflaster vorgesehen. Dieses weist einen 30% höheren Fahrwiderstand gegenüber dem Asphalt der allgemeinen Fahrbahn auf. Dadurch verringert sich die für mich mit dem Fahrrad erreichbare Fläche um 40% (siehe Tabelle 1).

Zudem zeigt die Erfahrung in Dresden, dass die durch die Baufirmen erreichte Qualität der Pflasterbeläge größtenteils nicht den Anforderungen an eine Fahrbahn entsprechen und die Ebenheit der Fahrbahn im Laufe der Zeit durch das Senken einzelner Verbundsteine verloren geht.

**Tabelle 1 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)

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%

## Fehlende Abstellanlagen

In den Planfeststellungsunterlagen konnte ich keine Angaben über anzulegende Abstellanlagen für Fahrräder finden. Diebstahlsichere Abstellanlagen sind in der heutigen Zeit aber extrem wichtig, da nur so sichergestellt werden kann, dass ich mein Fahrrad über längere Zeit zur Verfügung habe und ich es auch für alltägliche Fahrten benutzen kann, an denen ich das Rad auch mal alleine lassen muss (Einkaufen, Arztbesuch usw.).

Auch an Haltestellen sind solche Anlagen wichtig, da durch die Verbindung von ÖPNV mit Radverkehr und mit diebstahlsicheren Radabstellanlagen die Erschließungsweite von Haltestellen und damit die Attraktivität des ÖPNV und des Radfahrens steigt, und somit mit wenig Aufwand Straßen und Umwelt entlastet werden können.

## Massive Verlängerung der Reisezeiten im Radverkehr, keine Untersuchung des Radfahrerpotentials und der Einordnung der Straße in das Radfahrnetz

Im Vorfeld der Planung von Baumaßnahmen, sollten die Anforderungen an die geplante Verkehrsanlage ermittelt und bewertet werden um die Ziele des Projekts definieren zu können (vgl. EAHV,

ERA). Dazu gehört auch, dass zu erwartende Radverkehrsströme ermittelt werden und die Einordnung der betroffenen Straße in das Radverkehrsnetz der Stadt untersucht wird.

Das scheinen die verantwortlichen Planer unterlassen zu haben, denn in den Planfeststellungspapieren ist keine Aussage darüber zu finden, dass die Leipziger Straße Teil des Radverkehrshauptrouthenetz der Stadt Dresden ist.

Der betroffene Abschnitt bekommt außerdem eine zusätzliche Bedeutung für den überregionalen Radverkehr, da er Zubringer zu dem in Planung befindlichen rechtsseitigen Elbradweg wird und somit nach Fertigstellung der Molebrücke am Pieschener Hafen ein bedeutender Anstieg des Radverkehrs zu erwarten ist.

*„Radverkehrsnetze sollen den Radfahrern innerhalb eines Planungsraumes für alle Fahrten sichere, bequeme und möglichst direkte Wege mit kurzer Reisezeit anbieten“ (vgl. ERA S.9)*

Alle diese Anforderungen erfüllen die Planungen für die Leipziger Straße nicht.

Die größten Sicherheitsmängel habe ich in den Vorkunkten bereits aufgezählt.

Eine bequeme Fahrt ist aufgrund des ungeeigneten Fahrbahnbelags (Betonverbundpflaster), der häufigen Grundstücksausfahrten mit den Absenkungen der Fahrbahn und dem Natursteinpflaster, den Vermischungen mit den Wartebereichen der Fußgänger an Kreuzungen und dem dort anzutreffenden Natursteinpflaster sowie der zahlreichen Behinderungen durch Fußgänger und zu erwartende Vorfahrtsverletzungen aufgrund der unzureichenden Radverkehrsführung nicht möglich.

Da ich aufgrund der Sicherheitsmängel und aus Rücksichtnahme auf die Fußgänger meine Geschwindigkeit über dem gesamten Bauabschnitt auf nahezu Gehgeschwindigkeit absenken muss, halbiert sich meine mittlere Fahrgeschwindigkeit von derzeit über 20 km/h auf unter 10 km/h.

Damit verdoppelt sich meine Reisezeit auf diesem Abschnitt. Radfahren wird dadurch so unattraktiv, dass es für meine alltäglichen Fahrt zur Arbeit nicht mehr in Frage kommt und ich auf das Auto umsteigen muss. Da es vielen anderen Radfahrern ebenso gehen wird, wird durch diese Baumaßnahme ein spürbarer Verkehrsanstieg im MIV induziert und damit die Verkehrsprobleme der Stadt vergrößert.

Dies widerspricht krass den Zielen einer jeden Investition von Steuergeldern in Verkehrsbauvorhaben und sollte nicht genehmigungsfähig sein!

## **Verschlechterung des Verkehrsklimas**

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. Damit widersprechen deren Planungsgrundsätze den Kriterien der Radverkehrsförderung und einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Verkehrsteilnehmer haben für Verkehrswiderstände eine Toleranzgrenze, bis zu der sie bereit sind, trotz der Schwierigkeiten das Rad zu benutzen und sich rücksichtsvoll zu verhalten. Steigen diese Widerstände, so ist Folgendes zu beobachten:

- + Radfahren ist nicht mehr attraktiv, so dass das Auto dem Fahrrad vorgezogen wird und der Radverkehrsanteil zurückgeht,
- + Radfahrer versuchen, Ihre Reisezeiten auf Kosten der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer zu halten.

Dementsprechend reagieren Radfahrer auf eine Verschlechterung ihrer Situation nicht mit geringeren Geschwindigkeiten sondern mit Umstieg auf andere (problematischere) Verkehrsmittel oder mit rücksichtslosem Verhalten das Sicherheit und Verkehrsklima belasten wird.

## **Fazit**

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

Der planenden Institution sollten folgende Auflagen angeordnet werden :

Da die Seitenraumbreiten größtenteils nicht ausreichen, um Rad- und Fußwege mit einer der Nutzung entsprechenden Breite unterzubringen, muss zum gegenseitigen Schutz von Radfahrern und Fuß-



gängern eine Separierung der beiden Verkehrsarten erfolgen (vgl. EAHV S. S.23ff). Um die Sicherheit der Radfahrer gegenüber dem MIV zu gewähren, sind Radfahrstreifen in ausreichender Breite und mit ausreichendem Abstand zu Parkstreifen (75 cm) anzulegen (VwV zur StVO - I - Absatz 13 sowie ERA95 S.30ff).

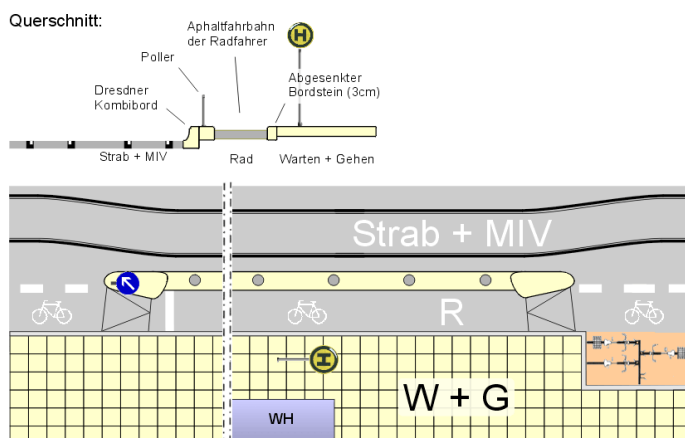
Auch aufgrund der hohen Dichte von Grundstückseinfahrten und einmündenden Straßen sind Radfahrstreifen die Radverkehrsführung, die einen besseren Schutz der Radfahrer vor abbiegenden Kraftfahrzeugen bietet.

Sollte der Platz für Radfahrstreifen mit den entsprechenden Breiten und Sicherheitsabständen nicht reichen, so ist in diesen Bereichen entweder auf die Trennung von MIV und ÖPNV oder auf die Parkstreifen zu verzichten. Ein Mischverkehr von MIV und ÖPNV lässt auf beiden Seiten keine großen Kapazitätsprobleme erwarten, da diese Mischung im Bereich der Haltestellen bereits in den derzeitigen Plänen vorgesehen ist und ein Überholen der Straßenbahn durch Kfz innerhalb der kurzen Haltestellenabstände dann sowieso kaum möglich wäre. Um das Zustauen von Gleisbereichen am Dreyßigplatz zu verhindern, sollten vorgelagerte LSA so programmiert werden, dass nur soviel Fahrzeuge in den Abschnitt hineingelassen werden, wie am Dreyßigplatz wieder abfließen können (Pfortnerschaltung).

Sollte der Straßenraum trotzdem nicht ausreichen, um Radfahrstreifen unterzubringen, so ist der Radverkehr im Mischverkehr mit dem MIV zu führen (vgl. ERA95 S.24ff). Bedingung für einen solchen Mischverkehr sollte eine überwachte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in diesem Bereich (ortsfeste Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung) sowie eine regelkonformes Ende der Radfahrstreifen in entsprechendem Abstand vor der Engstelle sein (vgl. ERA95 S.32 und S.36). Hier sollte eine Freigabe der Gehwege für Radfahrer in Betracht gezogen werden, um dem Sicherheitsempfinden unsicherer oder unroutinierter, seitenraumbezogener Radfahrer zu entsprechen (Gehweg, "Radfahrer (Sinnbild) frei" vgl. ERA95 S.10 und S. 28). Ebenso sind Hinweisschilder für Kraftfahrer sinnvoll, 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)

An den Kaphaltestellen sind die Radfahrer außerhalb des Gleisbereiches über das Haltestellenkap zu führen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen Radfahrbahn und Bahnsteigkante ausreichend Abstand besteht, damit verspätet aussteigende Fahrgäste nicht von Radfahrern gefährdet werden. Durch die Verwendung von fahrbahntypischen Belag (dunkler Asphalt) und der Anlage eines abgesenkten Bordsteins (3 cm) zwischen Radfahrbahnen und Warteflächen ist zu vermeiden, dass wartende Fahrgäste versehentlich die Radfahrbahnen verstellen (siehe Abbildung 1).

Das Einrichten von LSA zur Sicherung der Fahrgäste ist nicht notwendig, da einerseits das Konfliktpotential zwischen Radfahrern und aussteigenden Fahrgästen geringer ist (geringere Geschwindigkeiten des Radverkehrs), andererseits schwere Unfälle, wie sie zwischen Kfz und Fahrgästen an solchen Haltestellen häufig sind, bei der Führung der Radfahrer über das Haltestellenkap eher unwahrscheinlich sind. Ein Verschwenken der Radfahrer hinter die Wartefläche ist aufgrund des hohen Konfliktpotentials und der geringen zur Verfügung stehenden Flächen für die Fußgänger und wartenden Fahrgäste zu vermeiden.



**Abbildung 1** Mögliche Führung der Radfahrer über ein Haltestellenkap mit Sicherung aussteigender Fahrgäste und deutlicher Trennung zwischen Radfahrbahn und Wartebereichen

An Kreuzungen sind die Radfahrer so zu führen, dass Konflikte mit Fußgängern ausgeschlossen werden. Dabei sind die Warteflächen der Fußgänger in Fahrtrichtung rechts der Radfahrbahnen anzuordnen und durch den Bordstein von der Radfahrbahn zu trennen. Die Radfahrer sollten bereits 10-20 m vor der Kreuzung an die allgemeine Fahrbahn herangeführt und auf einem Fahrradstreifen geleitet werden. Abgesetzte Radfahrerfurten sind wegen der höheren Gefährdung der Radfahrer und den zu erwartenden Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern nicht anzuwenden. Über die Kreuzungen sind Radfahrerfurten zu markieren, die an besonders kritischen Stellen eine rote Einfärbung erhalten.

Die Fahrbahnen des Radverkehrs sind ausschließlich mit radfahrverträglicher maschinengefertigter Asphaltoberfläche zu versehen. Betonverbundpflaster (auch ungefastes) sollte aufgrund des höheren Fahrwiderstandes maximal in kurzen Abschnitten verwendet werden. Natursteinpflaster als Fahrbahnoberfläche, querende Bordsteinkanten (auch abgesenkte), Absenkungen der Radfahrbahnen an Grundstückszufahrten oder Kreuzungen sind grundsätzlich zu vermeiden.

An sämtlichen Haltestellen sowie in der Nähe von größeren Geschäften und Hauseingängen von Mehrfamilienhäusern sind Diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen (Fahrradbügel o.ä.) anzuordnen.

Dieser Einspruch wurde im Zusammenarbeit mit dem ADFC Dresden geschrieben und wird von diesem unterstützt.

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

Mit freundlichen Grüßen

xxx