

An Stadtplanungsamt Dresden
Hamburger Straße 19
01067 Dresden

Einspruch zur Planfeststellung Könneritzstraße südlich Jahnstraße bis Ehrlichtstraße (Abschnitt 1) sowie von Devrientstraße bis südlich Maxstraße (Abschnitt 2)

Ich erhebe Einspruch gegen die Planfeststellung der Baumaßnahme.

Ich bin von davon betroffen, da die Könneritzstraße auf dem Weg zwischen meinem Wohnort Dresden-Naußlitz und meinen Zielen in der Neustadt liegt. Ich benutze dabei zumeist das Fahrrad und komme derzeit von der Freiburger Straße, um über diese Straße zur Marienbrücke zu fahren. Nach Fertigstellung der Veloroute aus Gorbitz werde ich über diese Verbindung auf die Könneritzstraße stoßen. Die Straße liegt somit mehrmals wöchentlich auf meinen Wegen.

Ich erhebe meinen Einspruch, da die Planungen meinen Anspruch auf die Wahrung meiner Gesundheit verletzen und mich als radfahrender Verkehrsteilnehmer übergebührend benachteiligen. Ausdruck dieser Planungsmängel ist u. a. das Verletzen zahlreicher Richtlinien, Vorschriften und Gesetze, die zur Wahrung meiner Sicherheit und zum Schutze der Interessen der Fußgänger, Radfahrer und der schwächeren Verkehrsteilnehmer erlassen worden sind.¹⁾

Dieser Einspruch wurde im Zusammenarbeit mit dem ADFC erstellt. Er entspricht der Auffassung des ADFC zu dieser Baumaßnahme und wird von ihm unterstützt.

Die Planungen sind geprägt von dem Willen, durch den beengten Straßenraum soviel Kraftfahrverkehr wie möglich zu führen. Die Flächenverteilung erfolgte dabei soweit zu Gunsten des MIV und ÖPNV, dass für den Radverkehr auf dieser Radverkehrshaupttrasse keine Flächen mehr zur Verfügung stehen und ich als Radfahrer per Benutzungspflicht (Zeichen 240) gezwungen werde, über Fußgänger-schutzbereiche zu fahren.

Dadurch sowie durch einige Detailmängel werden wichtige grundlegende Planungsziele verletzt wie die, dass Verkehrsbauten besonders die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmer, vor allem die älterer Menschen und Kinder zu berücksichtigen haben.

Meine Sicherheit als Radfahrer als auch als Fußgänger wird sich durch die Zusammenlegung von Rad- und Fußgängerverkehr und die Herausnahme der Radfahrer aus dem Blickfeld der Kraftfahrer enorm verschlechtern. Meine Fahrzeit als Radfahrer wird sich aufgrund der zahlreichen Behinderungen auf den Fußwegen als auch wegen der planerischen Detailmängel nahezu verdoppeln. Gleichzeitig erhöhen sich Kapazität und Geschwindigkeit des MIV. Somit werde ich als Radfahrender gegenüber dem Kraftfahrer extrem benachteiligt. Eine derartige Verschlechterung der Radfahrbedingungen zum Beschleunigen des MIV widerspricht den Stadtratsentschlüssen zur Förderung des Radfahrens sowie den allgemeinen Zielen von Straßenbauten und zur nachhaltigen Stadtentwicklung².

¹ VwV StVO, Straßengesetz, Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV) Empfehlungen für Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA), Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt)

² Sächsisches Straßengesetz, Agenda 21, EAHV usw.

Gerade bei begrenztem Straßenraum und unter schwierigen Umfeldbedingungen muss besonderes Augenmerk auf die Sicherung der schwächeren Verkehrsteilnehmer und des Radverkehrs gelegt werden, bevor Kapazitätserhöhungen im MIV vorgenommen werden!

Die Mängel der Planungen im einzelnen:

Wahl der falschen Führungsform für den Radverkehr

Es sind größtenteils gemeinsame Geh- und Radwege zur Führung des Radverkehrs vorgesehen. 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.“*³

In den EAHV⁴ 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“*

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

Auch 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)“*⁵

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

Die Könneritzstraße hat vor allem im 2. Abschnitt 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 Mehrfamilien- und Bürohäusern. Die Bebauung reicht bis an die Straßenkante. Zahlreiche andere Straßen münden in kurzen Abständen auf diese Straße. Es gibt aufgrund der zahlreichen Geschäfte, der gut genutzten ÖPNV-Haltestellen, des Bahnhofes Mitte, der Büros und Wohngebiete im Umfeld ein umfangreiches Fuß-

³ ERA 95 S.9

⁴ EAHV S.93 ff

⁵ EAHV S.23ff

gängeraufkommen. Die Gehwege haben nicht die aus den Nutzungen hervorgehende notwendigen Breite für das Anlegen eines Radweges neben den Gehwegen, so dass das Anlegen eines gemeinsamen Rad- und Gehwegs auf dem Fußweg erst recht problembehaftet wäre.

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

Daraus ergeben sich folgende Probleme:

Gegenseitige Gefährdung und Behinderung von Radfahrern und Fußgänger

Die in den technischen Regelwerk aufgeführten strengen Bedingungen für die Wahl von gemeinsamen 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 sie nicht zu gefährden, muss ich meine Fahrgeschwindigkeit 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 einen solch langen Abschnitt Schrittgeschwindigkeit zu fahren.

Das Mischen des Radverkehrs einer Radverkehrshauptroute mit Gehbereichen in zudem unzureichend breiten Seitenräumen stellt eine grobe Verletzung des Schutzraums Gehweg dar und gefährdet mich als Fußgänger ebenso wie als radfahrender Bürger.

Gefährdung von aus den Haustüren und Geschäften heraustretenden Fußgängern

Selbst bei abgeminderter Geschwindigkeit ist mir als Radfahrer nicht möglich, Personen, die plötzlich aus den Eingängen oder Geschäften auf die Fahrbahn treten, rechtzeitig zu erkennen. Genau so kann man von mir als Fußgänger nicht erwarten, dass ich mich vor Verlassen eines Geschäfts 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.

Massive Verlängerung der Reisezeiten im Radverkehr

Die ERA als Regeln der Technik⁶ fordern:

„Radverkehrsnetze sollen den Radfahrern innerhalb eines Planungsraumes für alle Fahrten sichere, bequeme und möglichst direkte Wege mit kurzer Reisezeit anbieten“⁷

Diese Forderung wird für die Könnertstraße besonders wichtig, da sie von der Stadt als Radverkehrshaupttroute eingestuft worden ist und als Zubringer zur Marienbrücke eine hohe Bedeutung hat.

Diese Anforderungen erfüllten die Planungen jedoch nicht. Eine bequeme, sichere Fahrt ist aufgrund des ungeeigneten Fahrbahnbelags sowie der zahlreichen Behinderungen durch Fußgänger und aufgrund der zu erwartenden Vorfahrtsverletzungen wegen der für Kraftfahrer unzureichend erkennbaren Radverkehrsführung nicht möglich.

Da ich aus Rücksichtnahme auf die Fußgänger meine Geschwindigkeit über dem gesamten Bauabschnitt auf nahezu Gehgeschwindigkeit absenken muss⁸, 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 so unattraktiv, dass es für meine alltäglichen Fahrten über diese Straße nicht mehr in Frage kommt und ich mitunter auf das Auto umsteigen muss. Da es vielen anderen Radfahrern ebenso gehen wird, wird durch diese Baumaßnahme ein weiterer spürbarer Verkehrsanstieg im MIV induziert und damit die Verkehrsprobleme der Stadt vergrößert.

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.

⁶ vgl. VwV StVO, „zu. II Radwegbenutzungspflicht“ Absatz 24: *„Voraussetzung für die Kennzeichnung (der Radwegbenutzungspflicht) ist, dass ... die Verkehrsfläche nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügenden Zustand gebaut und unterhalten wird“*

⁷ ERA S.9

⁸ OLG Oldenburg, AZ: Beschluss, 8 U 19/04 (09.03.2004): *„Radfahrer haben demnach die Belange der Fußgänger auf solchen Wegen besonders zu berücksichtigen“ ... "soweit erforderlich, muss Schrittgeschwindigkeit gefahren werden, damit ein sofortiges Anhalten möglich ist.“*

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.

Mängel in den Planungsdetails:

Wahl einer ungeeigneten bis gefährlichen Fahrbahnoberfläche.

Die Fahrbahn der Radfahrer soll aus Betonpflaster, stellenweise sogar aus Granitplatten und Natursteinpflaster bestehen. Betonpflaster verursacht für mich als Radfahrer einen 50% höheren Energieaufwand als maschinengefertigter Asphalt, bei ungefasten Betonpflaster sind es immer noch 40% Kraft, die ich zusätzlich aufbringen muss⁹. Dadurch verringert sich meine Reichweite mit dem Fahrrad enorm. Zudem verliert Betonpflaster nach kurzer Zeit seine Ebenheit, so dass das Radfahren mit meinem hart bereiften Fahrrad zur Qual für Gesäß und Wirbelsäule wird.

Das Verwenden von Granitplatten und Pflaster zur Gestaltung städtischer Bereiche ist sehr zu begrüßen, allerdings ist es für Radfahrbahnen (Zweiräder!) völlig ungeeignet. Nur ein wenig Nässe reicht aus, um mich bei Betätigen der Vorderradbremse zu Sturz zu bringen. Noch viel mehr ist die Gesundheit unsicherer Radfahrer, älterer Menschen und Kinder dadurch gefährdet. Zudem erzeugt v.a. Naturpflaster bei den meist ungefederten Fahrrädern unerträgliche Erschütterungen, die durch den Sattel direkt auf die Wirbelsäule übertragen werden und mitunter bleibende Schäden hinterlassen.

Die vorgesehene Fahrbahnoberfläche benachteiligt mich massiv gegenüber den Kraftfahrern, die für ihre vollgefederten und motorbetriebenen Fahrzeuge maschinengefertigten Asphaltbelag erhalten.

Radfahrer müssen so geführt werden, dass sie nicht solchen Oberflächen ausgesetzt werden. Für Radfahrbahnen sollte ausschließlich maschinengefertigter Asphalt in Frage kommen.

Weite Teile der Könneritzstraße sind stadtgestalterisch eher weniger anspruchsvoll. Trotzdem kann der Asphalt der Radfahrbahn in Verbindung mit anderen Materialien (z. B. Pflaster in benachbarten Bereichen) oder in aufgehellter Form gestalterisch sehr hochwertig sein. Das klassische Betonverbundpflaster dagegen strahlt eher die Atmosphäre von Baumarktidylle aus und ist Asphalt in stadtgestalterischer Hinsicht nicht überlegen.

Führung vor der Kreuzung Schweriner Straße aus Richtung Hbf

Durch die Führung der Radfahrer auf dem Fußweg, gibt es für den Kraftfahrer im Vorfeld der Kreuzung keine sichtbare Radverkehrsanlage. Somit verschwinden die Radfahrer aus dem Bewusstsein der Autofahrer und missachten beim Rechtsabbiegen deren Vorfahrt.

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.

Deswegen verlangen die Verwaltungsvorschriften¹⁰: *„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.“*

⁹ vgl. UPI-Bericht41 "Entwicklung und Potentiale des Fahrradverkehrs - Maßnahmen zur Ausschöpfung des Fahrradpotentials in der Verkehrsplanung, Umwelt- und Prognose-Institut e.V. Heidelberg, 2000

¹⁰ VwV zur StVO zu II Radwegbenutzungspflicht Absatz 26

Vor allem in Betracht der Tatsache, dass der Haupttötungsgrund von Radfahrern das Übersehen durch abbiegende Kraftfahrer ist, muss bereits weit vor der Kreuzung (mind. 20 m) der Radfahrer auf einen Radfahrstreifen und gut sichtbar neben der Kfz-Spur geführt werden.

In den derzeitigen Planungen wurde dieses unterlassen, sie sind deswegen zur Nachbearbeitung zurückzuweisen!

Führung über die Kreuzung Schweriner Straße

Die Sicherung der Radfahrer gegenüber abbiegender Autofahrer ist aufgrund der zuvor beschriebenen Gefährdungen enorm wichtig. Trotzdem wurden hier keine Radfahrerfurten über die Kreuzung vorgesehen.

In den Vorschriften¹¹ steht aber *„Radfahrerfurten sind stets im Zuge von gekennzeichneten Vorfahrtstraßen ... und an Lichtzeichenanlagen zu markieren.“*

Die Missachtung dieser Vorschrift gefährdet mich als Radfahrer zusätzlich und ist nicht zu akzeptieren!

Bereich Laurinstraße – Ostraallee

Hier sind für Kraftfahrer teils überbreite teils zweistreifige Fahrspuren vorgesehen, während Radfahrer auf die schmalen Fußwege abgeschoben und mit all den oben genannten Problemen konfrontiert werden.

Um den Forderungen nach sicheren, bequemen und möglichst direkten Wegen mit kurzer Reisezeit zu erfüllen, müssen hier Radverkehr und Fußgänger separiert und Radfahrstreifen angelegt werden.

Auch der Mischverkehr von Kraft- und Radverkehr ist vorstellbar und sicherer, als die Zwangsführung über Fußgängerschutzbereiche.¹² Dabei sind Kraftfahrer durch entsprechende Beschilderung auf die Radfahrer hinzuweisen und Geschwindigkeitsbeschränkungen anzuordnen. Nur wo Fußgänger eher selten sind, könnte für seitenraumbezogene Radfahrer „Gehweg, Radfahrer frei“ beschildert werden.

Auf keinen Fall dürfen die schmalen Gehwege benutzungspflichtig werden, wie vorgesehen!

Kreuzung Maxstraße in Richtung Neustadt

Die an der Kreuzung Schweriner Straße beschriebenen Probleme werden hier zusätzlich verschärft, da der Radfahrer abgesetzt über die Straße geführt wird. Dadurch ergeben sich folgende Probleme:

- + extrem hohe Gefahr für Unfälle mit in die Maxstraße abbiegenden Kfz, da Radfahrer aus dem Blickfeld der Kraftfahrer genommen werden
- + erhöhtes Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrern
- + Bordsteinkante quer zur Fahrbahn nötig, bei einer Absenkung auf 0 cm: Probleme der Sicherung sichtsichtbehinderter Fußgänger!

Auch hier wird die Verwaltungsvorschrift verletzt, Radfahrer an Kreuzungen für Kraftfahrer gut sichtbar zu führen.

¹¹ VwV zur StVO "Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren" Absatz (5)

¹² vgl. diverse Studien zur Sicherheit von Radwegen, u.a. Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen *„Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten“*

Die Radfahrer müssen hier vom Fußweg getrennt und im Blickfeld der Kraftfahrer auf einem Radfahrstreifen über die Kreuzung geführt werden. Der Winkel zu den querenden Straßenbahngleisen reicht auch bei fahrbahnnaher Führung aus, um Stürze zu vermeiden.

Im anschließenden Bereich sind Bäume auf dem Fußweg vorgesehen, die weiter zu Lasten des Raumes von Radfahrern und Fußgängern gehen und alle bereits genannten Probleme verschärfen.

Kreuzung Ostraallee

Die extreme Engstelle des Fußweges vor der Hauskante könnte entschärft werden, wenn das Rechtsabbiegen in die Ostraallee verboten wird und somit die Ausrundung der Bordsteinkanten entfallen kann. Die wenigen Ziele der Ostraallee zwischen Maxstraße und Könnertitzstraße können weiterhin über die Maxstraße erreicht werden.

Hst. Kongresszentrum in Richtung Neustadt

Hier sind Haltestelleninseln zur Beschleunigung des MIV vorgesehen. Auf dem Fußweg sollen Bäume den Fußweg verengen. Da ich als Radfahrer auf diesem Fußweg fahren muss, verschärfen sich die oben genannten Probleme zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Zur Entschärfung der Situation muss deswegen Platz gewonnen werden, um Radfahrer vom Gehweg getrennt zu führen. Das kann entweder durch Anlegen von Haltestellenkaps statt Haltestelleninseln, oder durch zusätzlichen Grunderwerb erfolgen. Der Radfahrstreifen ist dann bis hinter die Kreuzung Devrientstraße durchzuführen.

Querung Devrientstraße

Kfz können hier zügig von der Könnertitzstraße in die Devrientstraße einbiegen. Durch die zuvorige Führung der Radfahrer auf dem Gehweg ist für Kraftfahrer nur schwer erkennbar, dass sie hier die Vorfahrt zu gewähren haben. Dadurch wird die oben genannte 5-fache Unfallgefahr an Kreuzungen hier drastisch höher sein!

Zum Überqueren der Straße muss ich mit meinem Rad über Bordsteine fahren. Werden diese auf 0 cm abgesenkt, so kann die Sicherung der sehbehinderten Fußgänger nicht mehr gewährleistet werden.

Zur Sicherung der Radfahrer sind sie mindestens 20 m vor der Kreuzung auf einen Radfahrstreifen zu leiten, der für Kraftfahrer gut sichtbar neben deren Fahrbahn verläuft und erst hinter der Kreuzung an eine bordsteinfreie Rampe endet! Sinnvoll ist eine Durchführung des Radfahrstreifens von der Ostraallee bis zur Marienbrücke (siehe Punkt zuvor).

Kreuzung Magdeburger Straße

Diese Kreuzung ist aufgrund der hohen Rechtsabbiegerzahlen heute sehr gefährlich. Bei der vorgesehenen Verkehrslösung können diese Gefahren nur vermindert werden, wenn getrennte Grünphasen für Rad und Kfz vorgesehen werden. Die verbleibenden Grünzeiten für mich als Radfahrer werden voraussichtlich so gering sein, dass sich meine Reisezeit auf dem Abschnitt stark erhöht.

Um diese Verschlechterung der Situation abzuschwächen und Rotlichtverstöße zu vermeiden, sollte die Auflage erteilt werden, dass pro Umlauf mindestens zwei Grünphasen für Radfahrer vorgesehen werden.

Besser wäre es, wenn eine Lösung gefunden wird, in der geradeausfahrende Radfahrer links neben oder zusammen mit rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen fahren können. Der dafür notwendige Mehrbedarf an Straßenraum kann durch den Verzicht auf die Haltestelleninseln gedeckt werden (überfahrbare Haltestellenkaps).

Außerdem ist die Kreuzung so zu gestalten, dass Radfahrer im Vorfeld auf einen Radfahrstreifen geleitet werden, der dann vom Fußweg getrennt über die Kreuzung führt, um eine Bordsteinfreie Fahrbahn zu garantieren, Konflikte mit Fußgängern zu vermeiden und eine höhere Wahrnehmbarkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrer zu erreichen, wenn die LSA ausgeschaltet ist. Sollte die Haltestelle als überfahrbares Haltestellenkap ausgebildet werden, so ist der Radfahrstreifen im Vorfeld der Haltestelle zu beginnen.

Abschnitt aus Richtung Neustadt nach der Magdeburger Straße

Hier ist für wenige Meter Länge eine überbreite Kfz-Fahrspur vorgesehen, während ich als Radfahrer auf den Fußweg abgeschoben und mit all den genannten Problemen konfrontiert werde. Die Länge der überbreiten Fahrspur ist nicht ausreichend, einen zweistreifigen Kfz-Betrieb zu ermöglichen. Somit ist kein Grund erkennbar, warum ich hier dermaßen benachteiligt werde und kein Radfahrstreifen angelegt wird.

Die Gesamtfahrbahnbreite würde sich durch die Abmarkierung eines Radfahrstreifens nicht verändern, so dass bei Notfällen (liegendegebliebenes Kfz) unter Mitbenutzung des Radfahrstreifens keine Blockade der MIV-Spur zu erwarten ist.

Radwegende aus Richtung Neustadt ungenügend abgesichert

Der gemeinsame Geh- und Radweg aus Richtung Neustadt endet kurz vor der Engstelle am Bahnhof Mitte. Die auf die Fahrbahn geleiteten Radfahrer werden dabei lediglich durch eine Fahrbahnmarkierung geschützt. Eine bauliche Ausführung des Schutzes ist nicht vorgesehen.

Dadurch ist zu erwarten, dass Kfz, die zuvor auf der überbreiten Fahrbahn fahren, diese Markierung übersehen und auf die Fahrbahn fahrende Radfahrer überfahren!

In den Regeln der Technik¹³ heißt es dazu: „Durch eine sorgfältige **bauliche** Ausführung dieses Bereiches ist sicherzustellen, dass Radfahrer geschützt vor den Kraftfahrzeugen der gleichen Fahrtrichtung auf die Fahrbahn wechseln können. Dabei ist darauf zu achten, dass das Zustellen dieses Übergangsbereiches durch Kraftfahrzeuge verhindert wird und gute Sichtverhältnisse bestehen. Ein Radweg soll nicht unmittelbar vor einer Problemstelle (z. B. einer Engstelle) enden.“

Das Radwegende ist also mindestens 100 m vor der Engstelle anzuordnen und noch einige Meter als Radfahrstreifen weiterzuführen. Das Radwegende ist baulich auszuführen, so dass ein versehentliches Befahren durch Kfz verhindert wird! Die sicherste und komfortabelste Lösung wäre, den Radfahrstreifen bereits vor der Magdeburger Straße beginnen zu lassen. (siehe Punkte zuvor)

Wie dargelegt haben die Planungen schwerwiegende Mängel, die meine Rechte als Radfahrer und Fußgänger wie auch die Rechte anderer verletzen. Ich fordere Sie daher auf, die Planfeststellung abzulehnen und die Pläne zur Überarbeitung zurückzuweisen.

Bitte bestätigen Sie den Eingang meines Einwandes und informieren Sie mich über den Erörterungstermin.

Dipl.-Ing. Jochen Böttcher
(Vorstandsmitglied ADFC-Sachsen)

¹³ ERA95 S.10