

Landeshauptstadt Dresden
Hauptabteilung Mobilität
Postfach 120020
01001 Dresden

Planfeststellungsverfahren Postplatz

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Einsichtnahme in die Unterlagen oben genannter Planung machen wir die unten genannten Einwendungen geltend. Als Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Ortsgruppe Dresden, vertreten wir hiermit etwa 550 Dresdner Mitglieder, die zu einem großen Teil Alltagsradfahrer sind und für ihre Wege das gesamte öffentliche Straßen- und Wegenetz nutzen möchten, um ihre Ziele sicher, störungsfrei und ohne Umwege zu erreichen. Ausdrücklich schließen sich die unten namentlich benannten Mitglieder in diesem Planfeststellungsverfahren der ADFC-Einwendung an.

Wir wenden ein:

Wir halten das Procedere bei der Planerstellung für sehr ungünstig: zuerst wurde ein Bebauungsplan (Nr. 300), vorgelegt, in dem nur die Straßenbegrenzungslinie, aber nicht die Verkehrslösung eingetragen wurde. Mit diesem Bebauungsplan wurden planungsrechtliche Fakten in einem sehr sensiblen innerstädtischen Bereich geschaffen, ohne dass die Bürger Möglichkeit hatten, sich mit der geplanten Verkehrslösung auseinander zusetzen.

Auch im vorgelegten Plan bleibt die letztendliche Verkehrslösung in vielen Bereichen nicht erkennbar, z. B. ist auf der Schweriner Straße der Bereich zwischen Postplatz und H.-Lindner-Straße ausgespart, der aber für die Radverkehrsverbindung heute und hoffentlich auch zukünftig eine große Rolle spielt. Dem Plan entnehmen kann man es nicht.

Der Postplatz ist für den Radverkehr von sehr großer Bedeutung, da über ihn viele Radhaupttrouten verlaufen und dort verknüpfen und er zudem der Feinerschließung wichtiger Ziele (Schauspielhaus, Altmarktgalerie) dient. Hinzu kommt, dass Radtouristen, die vom Elbradweg kommend die Highlights (Semperoper, Schloß, Zwinger) aufsuchen, am Postplatz eintreffen und dort die ersten und vielleicht auch die letzten Eindrücke vom Dresdner Verkehr und dem Umgang mit Radfahrern in der Landeshauptstadt gewinnen. Der Einsatz von Steuermitteln zur Umgestaltung des Bereichs sollte also unbedingt eine Verbesserung der Situation der Radfahrer beinhalten.

Leider müssen wir feststellen, dass, sollten die Pläne so zur Ausführung kommen, sich die Radverkehrsbedingungen massiv verschlechtern werden. Wir haben folgende **Kritikpunkte**:

Natursteinpflaster als Radfahrbahn im Bereich Postplatz

Radverkehrsanlagen sind so zu bauen, dass sie sicher und durch alle Radfahrer benutzbar sind. Dazu gehört eine Fahrbahnoberfläche, auf denen auch ungefederte oder sportlich bereifte Fahrräder ohne Einschränkungen fahren können.

Den Plänen entnehmen wir, dass der gesamte Platzbereich mit mittelgroßem Natursteingroßpflaster, Fahrradstreifen und Fahrbahn mit Natursteinkleinpflaster versehen

werden soll. Dieser Belag ist mit den obengenannten Kriterien unvereinbar. Selbst bei bester Ausführung ist das Befahren nicht für alle Radfahrer zumutbar. Schon das in Dresden weit verbreitete Betonverbundpflaster ist für Fahrer von hart bereiften Fahrzeugen ein schlechter Kompromiss. Naturstein ist jedoch wesentlich unebener als das Betonpflaster. Zudem ist dieses Material bei Nässe sehr glatt. Bremsen mit der Vorderradbremse führen vor allem bei unroutinierten Radfahrern schnell zu schweren Stürzen und Verletzungen! Natursteinpflaster für Fahrradfabrbahnen ist deswegen selbst in Ausnahmefällen strikt abzulehnen!

Wir fordern daher für den Postplatz

- Ausführung der Radfahrstreifen entlang der Kfz-Fahrbahn als (evtl. aufgehellte) Asphaltstreifen.
- Das Anlegen von asphaltierten Fahrstreifen entlang der Hauptverkehrsrouten vom Postplatz in die Schweriner Straße, in die Ostraallee und in die Sophienstraße.

Die Auffassung, mit Asphalt wäre keine optisch ansprechende Gestaltung möglich, ist aus unserer Sicht nicht nachzuvollziehen. So kann der Belag durch Verwendung entsprechende Zuschlagstoffe nahezu an jede Gesteinsfarbe angepasst werden. Das Zusammenspiel von Asphalt und Pflaster kann zudem optisch sehr reizvoll ausgeführt werden. Im Fußgängerbereich könnten mit den Asphaltstreifen die ehemalige Führung der Straßen angedeutet werden. Auch ist es denkbar, neben den Straßenbahngleisen entsprechende Streifen vorzusehen, die nur an vorhandenen optische Störungen der Pflasterstruktur durch die Gleise anschließen, ohne neue Störungen zu erzeugen.

Wir vertrauen auf die Kreativität der Stadtplaner, um für den Postplatz eine bessere, optisch ansprechende Lösung zu finden, die auch mit der Nutzung dieses wichtigen Areals vereinbar ist. Das derzeitige Konzept der Komplettplasterung ist mit der Nutzergruppe Radfahrer absolut unverträglich und erzeugt fürs Auge eine langweilige Pflasterwüste!

Fahrbeziehungen über den Postplatz

Aus den uns zugesendeten Plänen ist nicht zu erkennen, wie Radfahrer bei der Querung der Achse Wilsdruffer – Freiburger Straße sowie beim Linksabbiegen von/auf diese Achse geführt und gesichert werden.

Wir fordern die Veränderung der Planung dahingehend, dass für den Radverkehr Abbiegemöglichkeiten von der Achse Wilsdruffer Straße – Freiburger Straße von und in alle einmündenden Nebenstraßen geschaffen werden, insbesondere die Achse Wallstraße – Sophienstraße!

Radverkehr in der Wallstraße

Die Läden und auch die Fahrradständer der Altmarktgalerie (z. B. vor Pfennigpfeifer) sind bei der vorliegenden Planung zukünftig von Radfahrern nicht mehr legal zu erreichen. Man stelle sich vor, die Tiefgarage der Altmarktgalerie wäre nur über eine Fußgängerzone, die nicht für Kfz freigegeben ist, erreichbar! Wir fordern zwischen Dr.-Külz-Ring und Postplatz jeweils 1, 5 m breite, asphaltierte Streifen neben den Gleisen (evtl. durch entsprechende Zuschläge farblich angepasst) und die Möglichkeit der Umfahrung der Kaphaltestellen im Seitenbereich (Gehweg, Radfahrer frei). Das Befahren des Gleisbereichs an den Kaphaltestellen ist insbesondere für ungeübte Radfahrer problematisch.

Am Dr.-Külz-Ring sollten die Radfahrer zwischen Wallstraße und Marienstraße nicht in den Seitenbereich geführt werden, weil sie von dort keine Chance haben, die Abbiegestreifen und damit Abbiegemöglichkeiten zur Reitbahnstraße und Waisenhausstraße zu erreichen.

Führung des Radverkehrs an der Schweriner Straße

Die Schweriner Straße ist eine wichtige Hauptroute des Radverkehrs. Auf Hauptrouten sollte ein zügiges und sicheres Fahrradfahren möglich sein.

In den uns vorliegenden Plänen soll der Radverkehr stadtauswärts auf dem Fußweg fahren, soll Radfahrern das Benutzen der allgemeinen Fahrbahn verboten werden (Kennzeichnung als „gemeinsamen Geh- und Radweg“).

Gemeinsame Geh- und Radwege sind nach VwV-StVO und ERA die schlechteste Führungsmöglichkeit. Sie sollten nur im Ausnahmefall angewendet werden und wenn aufgrund geringer Radfahrer- und Fußgängerzahlen gegenseitige Behinderungen nicht zu erwarten sind. In einer dicht bebauten innerstädtischen Straße mit Einkaufsmöglichkeiten und Verbindungsfunktion auch für Fußgänger, ist eine solche Führung absolut unangebracht. Sie stellt eine gravierende Verletzung des Schutzraumes der Fußgänger dar und macht aufgrund der zahlreichen gegenseitigen Behinderungen Radfahren und zu Fuß gehen unattraktiv und gefährlich. Zudem ist es bisher nicht gelungen, die Anforderungen von Fußgängern und Radfahrenden an solche Wege zu vereinen. So werden für die Sicherung von Sehbehinderten vor allem im Kreuzungsbereich häufig Bordsteinkanten und Natursteinpflaster vorgesehen. Beides ist für Radwege völlig ungeeignet, führt zu Stürzen (Bremsen bei Nässe) und bindet die Aufmerksamkeit des Radfahrers, die beim Überqueren der Kreuzungen lebenswichtig ist! Zudem rechnen abbiegende Kfz-Führer häufig nicht mit Fahrzeugen auf Fußwegen, weswegen es auch in Dresden immer wieder zu tödlichen Unfällen gekommen ist.

Durch die Anlage der Parkspur zwischen Radweg und Kfz-Fahrbahn sind Unfälle von Radfahrern mit aus Autos aussteigenden Personen zu erwarten. Es muss hier wiederholt und 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. Zudem birgt die Anordnung des Parkstreifens eine sehr große Unfallgefahr an den folgenden Kreuzungen in sich, da Radfahrer aus dem Blickfeld der Kfz-Führer und somit aus deren Bewusstsein verschwinden. Unfälle mit abbiegenden Kfz sind Haupttötungsursache bei Radfahrunfällen!!

An der Schweriner Straße sollten u. E. überfahrbare Kaps angelegt werden, um den Radfahrer gleisfern führen zu können und der Gehweg für unsichere Radfahrer freigegeben werden. Eine Benutzungspflicht für Gehwege ist strikt abzulehnen!

Auflassung des heute vorhandenen Schutzstreifens für Radfahrer an der Herta-Lindner-Straße

Es ist uns unverständlich, warum der vorhandene Schutzstreifen in der H.-Lindner-Straße, der sich seit Jahren bewährt hat, eingezogen wird. Es ist uns unverständlich, warum der Radverkehr auf einem Abschnitt von 100 m (zwischen Freiburger und Schweriner Straße) von der Fahrbahn auf den Gehweg und dann wieder auf die Fahrbahn geschickt wird. Sowohl

ERA als auch EAHV als auch VwV-StVO betonen die Notwendigkeit von stetiger Führung. Unstetige Führungen sind nachweislich sehr gefährlich.

Auf der Hertha-Lindner-Straße sind durchgängige Radfahrstreifen unverzichtbar! Zur entsprechenden Verbreiterung der Straße stehen ausreichend unbebaute Flächen zur Verfügung. Auf keinen Fall dürfen Gehwege für Radfahrer benutzungspflichtig werden!

Es ist aus unserer Sicht nicht vertretbar, Straßenbahn und Autoverkehr immer den optimalen Raum zur Verfügung zu stellen und Fußgänger- und Radverkehr in die verbleibenden Flächen des historischen Straßenraumes hineinzquetschen, auch wenn dieser seit fast 60 Jahren so nicht mehr bebaut ist.

Eine weitere Lösung könnte sein, die Straßenbahn weiterhin über die Schweriner Straße auf den Postplatz zu führen. Davon könnten alle profitieren. Auf der H.-Lindner-Straße stände mehr Platz für Rad- und Autoverkehr zur Verfügung und die Straßenbahn würde beschleunigt. Falls für den Radverkehr keine Radfahrstreifen zur Verfügung stehen, fordern wir zur Absicherung einer verträglichen und sicheren gemeinsamen Nutzung der Fahrbahn durch Kfz und Fahrradverkehr Tempo 30 in der H.-Lindner-Straße.

Der Radweg entlang der Freiburger Straße in landwärtiger Richtung sollte nach dem Knotenpunkt H.-Lindner-Straße nicht erst wieder auf Seitenraumniveau, sondern gleich als Radfahrstreifen geführt werden, um für Radfahrer ein Auf- und Ab auf wenigen Metern und Konflikte mit wartenden Fußgängern an der LSA zu vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Darge

Sprecher ADFC Dresden e.V.