

Aktenzeichen: 06rpd025, abgeschickt am 10.08.2006

Online veröffentlicht am 21. Februar 2007 unter <https://adfc-dresden.de/332>

Regierungspräsidium Dresden
Stauffenbergallee 2
01099 Dresden

Einwendung zum Bauvorhaben „Wiederöffnung Freiburger Straße – Aufweitung des Knotenpunktes Ammonstraße / Freiburger Straße“ in Dresden“ im Rahmen der Planfeststellung

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Einsichtnahme in die Planunterlagen zum o.a. Vorhaben in Dresden machen wir die unten genannten Einwendungen geltend. Als Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Ortsgruppe Dresden, vertreten wir hiermit etwa 700 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:

I) Das geplante Vorhaben ist nicht geeignet, die Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmergruppen zu verbessern. Verbesserungen gibt es lediglich für den Autoverkehr, während sich die Bedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr und den Straßenbahnverkehr verschlechtern, obwohl maßgebliche Grundlagen eine andere Herangehensweise fordern. Wir fordern daher den Verzicht auf die Umsetzung.

1. Die Straßenbahn erleidet gegenüber dem jetzigen Zustand Nachteile durch erhöhte Zeitverluste und Stauwahrscheinlichkeit am Knoten. Der Erläuterungsbericht (Unterlage 15.7 LSA) selbst führt hinsichtlich der Signalisierung aus, dass die bestehende freizügige Befahrung durch die Straßenbahn in der Freiburger Straße nicht aufrechterhalten werden kann, eine absolute Bevorrechtigung wegen der Einbeziehung des MIV in die Koordination nicht möglich und mit Einschränkungen gegenüber dem Ist-Zustand zu rechnen ist.
2. Der Erläuterungsbericht zur LSA untersucht nur die erreichten Qualitäten im MIV, nicht aber die der anderen Verkehrsteilnehmer, obwohl auch für diese entsprechende Verfahren vorliegen (vgl. HBS). Das Vorhaben ist somit einseitig auf den MIV ausgerichtet, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer werden gar nicht erst richtig untersucht.

Dieses Dokument wurde im Zuge einer Datensicherung 2021 in ein PDF-Dokument umgewandelt und mit dem aktuellen Logo des ADFC Dresden versehen.

3. Für Fußgänger und Radfahrer entstehen infolge gemeinsamer Führung im Mischverkehr auf engstem Raum, nachteiliger Führungen an den LSA (z.B. Anforderungstaster statt Regelfreigabe) und konflikträchtiger und regelwidriger Führungen Nachteile gegenüber dem heutigen Zustand. Diese sind weiter unten näher ausgeführt. Es ist nicht akzeptabel, dass für eine Verbesserung des Komforts im MIV die Verkehrssicherheit anderer leidet.
4. Das Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden sieht eine klare Rangfolge in der Förderung der Verkehrsarten vor, beginnend mit dem ÖPNV, gefolgt vom Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Diese Rangfolge wird mit vorliegender Planung verletzt.
5. Es ist für uns nicht ersichtlich, wie der Forderung aus § 2 des Sächsischen ÖPNV-Gesetzes, in verdichteten Räumen dem ÖPNV Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen, mit der vorgelegten Planung entsprochen wird.
6. Es wird nirgends dargestellt, weshalb der Umbau angesichts der bereits vor Jahren getätigten Investitionen am Knoten Rosenstraße / Ammonstraße zwingend erforderlich ist. Ist er aber nicht zwingend erforderlich, so würde dem allgemeinen Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit nicht entsprochen, da bereits gebaute Investitionen ihren Wert verlieren.
7. Es wird mit der längst überholten Verkehrsprognose 2015 gearbeitet. Die inzwischen erstellte Prognose 2020 zeigt ein deutliches Absinken des Kfz-Verkehrs, was auf Entwicklungen zurückzuführen ist, die bei der Erstellung der Prognose 2015 noch nicht berücksichtigt wurden. Somit besteht die Gefahr der Überdimensionierung des Knotens, zugleich zu Lasten der anderen Verkehrsteilnehmer. Die geplante zusätzliche Rechtsabbiegespur an der Ammonstraße Nord und die Linksabbiegespur an der Ammonstraße Süd sind bei Beachtung neuerer Prognosewerte vermutlich überflüssig.

Sollte die Planung unter Missachtung dieser Gründe trotzdem umgesetzt werden, so fordern wir die Berücksichtigung folgender Einwände:

II) Die Realisierung der Planung führt zu einem erhöhten Kfz-Aufkommen auf der Freiburger Straße zwischen Rosenstraße und Ammonstraße, ohne dass ausreichend Sicherheitsvorkehrungen untersucht wurden.

1. Die verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahme gehen über die unmittelbaren Baugrenzen hinaus. Diese Auswirkungen sind in der Planung nicht untersucht worden, was einen Mangel darstellt, dessen Behebung wir fordern. Wegen des stärkeren Verkehrs auf der Freiburger Straße kann es notwendig sein, einen Schutzstreifen für den Radverkehr einzurichten, auch um eine eventuelle Stauvorbeifahrt zu ermöglichen.

III) Die Führung des geradeausfahrenden Radverkehrs aus der Ammonstraße Nord sollte links vom Rechtsabbiegestreifen auf einem Radfahrstreifen erfolgen.

Dieses Dokument wurde im Zuge einer Datensicherung 2021 in ein PDF-Dokument umgewandelt und mit dem aktuellen Logo des ADFC Dresden versehen.

1. Durch die vorgesehene Führung rechts von den Rechtsabbiegern entstehen unnötige Freigabezeitverluste für den geradeausfahrenden Radverkehr (laut Signalzeitenplan nur 28 Sekunden für den Radverkehr, aber 43 Sekunden für den Kfz-Verkehr der gleichen Richtung). Da der Rechtsabiegestrom der Kfz nur schwach ist (und kaum eine Rechtsabbiegespur rechtfertigt), sollte in jedem Fall eine Radverkehrsführung wie in der Freiburger Straße West realisiert werden: Der Radverkehr wird vom Radweg auf einen Radfahrstreifen geführt, dann erst klinkt die Rechtsabbiegespur aus. Rechtsabbiegende Radfahrer können auf dieser Rechtsabbiegespur mitgeführt werden und erhalten an der Kreuzung zusätzlich einen Grünpfeil für eigenverantwortliches Rechtsabbiegen.
2. Mit der skizzierten Lösung wird zugleich erreicht, dass rechtsabbiegende Radfahrer auf der Freiburger Straße auf der Fahrbahn geführt werden und somit die Problematik der ungesicherten Gehwegführung (keine gesicherte Überleitung an der Bauhofstraße) vermieden wird.

IV) In der Zufahrt Freiburger Straße West (ab Papiermühlengasse) soll der Radverkehr auf einem Gemeinsamen Geh- und Radweg in schlechter Qualität geführt werden, was abzulehnen ist. Gleiches gilt für die Knotenabfahrt in die Freiburger Straße West.

1. Die gewählte Führung wird nicht begründet und ist auch nicht begründbar. Gemeinsame Geh- und Radwege stellen Sonderwege mit Benutzungspflicht für den Radverkehr dar. Diese Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn sie aufgrund einer konkreten Gefahrenlage zwingend notwendig ist, da sie zugleich ein Verbot der Fahrbahnbenutzung ist. Diese Notwendigkeit ist nirgendwo begründet.
2. Gegenüber der Fahrbahnführung ist das Fahren auf dem Gehweg deutlich unkomfortabler, wegen der schlechteren Oberflächen (maschinengefertigter Asphalt hat den geringsten Rollwiderstand) und der auf dem Weg platzierten Masten.
3. Die VwV-StVO zu § 2 StVO fordert eine lichte Breite von 2,50 m für Gemeinsame Rad- und Gehwege. Auf dem entsprechenden Teilstück ist dies nicht gewährleistet, da auf der Breite von 3,00 m verschiedene Masten untergebracht werden sollen (Mastdurchmesser und Randabstand sind abzuziehen).
4. Die Führung auf einem gemeinsamen Rad- und Gehweg führt zu einer verminderten Verkehrssicherheit wegen des Fußgängerverkehrs sowie der häufigen Grundstückszufahrten.
5. Es wurde nicht untersucht, ob die Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern eingehalten werden (vgl. diesbezügliche Aussagen der ERA 95 und der „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA), Ausgabe 2002, Abschnitt 3.1.2.5). Die Freiburger Straße ist eine Hauptverbindung des Radverkehrs (vgl. Haupttroutennetz der LH Dresden), somit ist die gemeinsame Führung ausgeschlossen.

V) Radfahrer sollen ihr Grün zum Teil nur bei Betätigung von Anforderungstastern bekommen. Wir fordern statt dessen eine regelmäßige und ausreichend lange Grünphase.

1. Sowohl bei der Freiburger Straße als auch bei der Ammonstraße handelt es sich um Hauptverbindungen des Radverkehrs (vgl. Haupttroutennetz der LH Dresden) mit entsprechend besonders hohen Qualitätsanforderungen.
2. Anforderungstaster sind störanfällig, fordern zusätzliche Aktivitäten von den Benutzern und führen außerdem oft dazu, dass Radfahrer, die noch bei Kfz-Grün ankommen, einen ganzen Umlauf warten müssen, weil die Radfahrer-Ampel Rot zeigt. Diese Qualitätsminderungen sind nicht hinnehmbar.
3. Aus den genannten Gründen lässt sich in der Praxis in Dresden beobachten, dass die Akzeptanz der LSA bei den Benutzern sinkt mit dem Ergebnis zusätzlicher Verkehrssicherheitsdefizite (Rotfahren, veränderte Wegewahl). Dies kann nicht das gewollte oder hingenommene Ergebnis des Handelns von Behörden sein.

V) Bei den Sonderwegen für Radfahrer ist Betonpflaster vorgesehen. Wir fordern wegen des geringeren Rollwiderstandes Asphalt.

1. Asphalt hat einen deutlich geringeren Rollwiderstand als Betonpflaster, was dem auf Muskelkraft basierenden Radverkehr entgegenkommt.
2. Der Stadtrat von Dresden hat in einem Beschluss von 2005 gefordert, für Radverkehrsanlagen zukünftig Asphalt zu wählen. Die Planung ignoriert diesen Beschluss.

Dr. Annette Sänger

Vorstand ADFC Dresden e.V.