

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt Leitung
Herr Professor Reinhard Koettnitz
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
14gse062

7. Dezember 2014

Querung Bautzner Straße/Waldschlößchen

Sehr geehrter Herr Professor Koettnitz,

vor reichlich einem Jahr wurde die Waldschlösschenbrücke als zügige Elbquerung eröffnet und gefeiert. In Anbetracht von „Anlaufschwierigkeiten“ wurden Verkehrsbeobachtungen angekündigt, um den Verkehrsknoten bei Bedarf zu optimieren. Die seit dem verstrichene Zeit ist für ein Einpendeln der Verkehrsströme als ausreichend anzusehen, sodass die Dokumentation eines typischen Werktags (16./18.09.2014, 17 Uhr) als repräsentativ angesehen werden kann. Ein Video der Situation vor Ort ist im Internet abrufbar¹.

Nach Querung der Elbe mittels Fahrrad und Auffahrt in Richtung Waldschlösschen ist i. A. bereits bei Ankunft an der Bautzner Straße zu warten. Erhält der Fuß- und Radverkehr Grün, so war es am 18. September in 2/3 der Fälle auch mit dem Fahrrad nicht möglich, die Bautzner Straße in einem Zug zu queren². Dass Radfahrende inmitten einer einfachen Querung auf Grün warten müssen, sollte die absolute Ausnahme sein. In der Tat hält der ADFC Dresden dies für völlig unverhältnismäßig. Aufgrund des vorhandenen Fuß- und Radverkehrs kommt es häufig zu Konflikten durch ungenügend getrennte Querungsfurten. Weitere Konflikte aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens entstehen durch die schmale Zweirichtungsfurt im Zusammenspiel mit kurzem zeitlichen Querungsfenster. Bei Abbiegen in Richtung Westen entsteht eine weitere Wartezeit für die Querung der Waldschlösschenstraße.

In Richtung Waldschlösschenstraße, der Hauptrichtung der Waldschlößchenbrücke, sind Gesamtquerungszeiten von über zwei Minuten für ca. 30 Meter keine Seltenheit. Auch ohne die zusätzliche Wegezeit aufgrund der Radverkehrsführung über die Bautzner Straße wird hier ein unverhältnismäßig hoher zeitlicher Mehraufwand für den Fuß- und Radverkehr im Vergleich zum motorisierten Verkehr durch den Tunnel in Kauf genommen. Konflikte entstehen hauptsächlich durch nur kurzzeitige Querungsmöglichkeit während daraus resultierende Überlastungen der Furten und Aufstellflächen beim Querverkehr (entlang der Bautzner Straße) nicht beobachtet werden können. Dass eine andere Organisation möglich ist, wurde in Gegenrichtung gezeigt, in der weder lange Wartezeiten noch Queren in zwei Zügen notwendig sind.

¹ Kreuzen der Bautzner Straße, 3 Minuten, <http://vimeo.com/108886293>

² Eine Beobachtung am 5. Dezember deutet auf eine Parameteränderung der LSA-Steuerung hin, bei der aber weiterhin Fälle existieren in denen Radfahrende auf der unterdimensionierten Verkehrsinsel auf Grün warten müssen. In der kurzen Beobachtungszeit gegen 17 Uhr waren zahlreiche brenzlige Situation zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrzeugführern zu sehen.

Am genannten Knotenpunkt lassen Verkehrsorganisation im Allgemeinen und Schaltung der Lichtsignalanlage im Speziellen noch Optimierungsbedarf erkennen. Darüberhinaus ist eine Sperrung der Tunnel für den Radverkehr (Zeichen 254) aus Sicht des ADFC Dresden nach wie vor nicht notwendig. Eine Öffnung würde die Diskrepanz der Zeitbedarfe verschiedener Verkehrsarten deutlich entzerren und auch dem Ziel einer zügigen Elbquerung entsprechen.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen