



Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsanlagenplanung
Freiberger Straße 39
01067 Dresden

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
15gse035

24. April 2015

Planfeststellung für das Bauvorhaben „Stadtbahn Dresden 2020 - Verlegung der Straßenbahntrasse von der Franz-Liszt-Straße - Wasastraße in die Tiergartenstraße - Oskarstraße PA 1.4“

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Einsichtnahme in den Planfeststellungsunterlagen wenden wir als Verein, der sich für die Förderung eines stadt- und umweltfreundlichen Verkehrs und insbesondere des Radverkehrs einsetzt, im Namen unserer Mitglieder nachfolgende Punkte ein. Unsere Betroffenheit ergibt sich daraus, dass unsere Mitglieder in funktionierenden Stadtstrukturen in einer Stadt der kurzen Wege leben möchten, die möglichst fahrradfreundlich ist. Diesem auch von der Stadt propagierten Ziel entspricht der Planentwurf teilweise nicht. Grundsätzlich begrüßen wir jedoch das Vorhaben. Die Verlegung der Straßenbahntrasse ist ein weiterer Baustein zugunsten einer leistungsfähigen stadtverträglichen Mobilitätsstruktur.

Induktionsschleifen

An den verkehrsabhängigen LSA Tiergartenstraße/Franz-Liszt-Straße/Querallee und Tiergartenstraße/Oskarstraße ist zu gewährleisten, dass auch Radfahrer und Leichtkraftfahrzeuge (wie schnelle Pedelecs) durch die eingebauten Sensoren zuverlässig detektiert werden. Die Detektion von Radfahrern mit vorhandenen Induktionsschleifen in den Zufahrten Querallee und Franz-Liszt-Straße betrachten wir als unzuverlässig. Es ist ein Signalgeber für die Anforderungsbestätigung vorzusehen („Signal kommt“). Ein ggf. erforderlicher zusätzlicher Taster sollte im Verlauf der jeweiligen Radverkehrsführung so zu erreichen sein, dass Radfahrer ohne abzusteigen Grün anfordern können. Auf den Hauptrichtungen des Radverkehrs ist ein Angebot eines Haltegriffes oder Trittbretts zu erwägen.

Breiten der Schutzstreifen bzw. der Radstreifen

Grundsätzlich sind die geplanten Breiten der Schutz- bzw. Radstreifen um die Breiten der Pendelrinnen (33 cm) zu verbreitern, um so überall mindestens die Regelbreite nach ERA 2010 zu erreichen (siehe Abschnitt 3.2, Seite 23).

Alle Pendelrinnen sind keinesfalls in Kopfsteinpflaster auszuführen, sondern mit radfahrfreundlich ebener Oberfläche zu befestigen.

Haltepunkt Strehlen

Wir begrüßen es sehr, dass die ursprüngliche Planung dahingehend geändert wurde, dass in nördliche Richtung Fuß- und Radverkehr getrennt wird. Die ursprüngliche hatten wir als extrem konfliktrichtig eingeschätzt.

Um Konflikte mit dem Kfz-Anliegerverkehr zu vermeiden, sollte die Grundstückseinfahrt Wiener Straße 98 in die Wiener Straße verlegt werden.

Radverkehrsführung auf der Tiergartenstraße stadteinwärts

Der ADFC schlägt für den Abschnitt Oskarstraße bis Franz-Liszt-Straße eine Radverkehrsführung auf einem Radfahr- oder Schutzstreifen vor.

An der Haltestelle Querallee stadteinwärts sollte ein überfahrbares Kap für Radfahrer errichtet werden, damit der Radfahr- oder Schutzstreifen (mindestens perspektivisch) bis zum Zoo fortgeführt werden kann. In diesem Zusammenhang sind die Voraussetzungen für die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen Franz-Lisztstraße und Lennéplatz zu prüfen. An einer alternativen Nutzung des Seitenraums durch Radfahrer sollte festgehalten werden. Auf diese Weise könnte auch die in der vorliegenden Planung fragliche Radverkehrsführung aus der Tiergartenstraße (stadteinwärts) in die Franz-Liszt-Straße bzw. aus der Franz-Liszt-Straße in die Tiergartenstraße (stadteinwärts) geklärt werden. Auch am Knotenpunkt Tiergartenstraße/Herderstraße ist in den Lageplänen keine Radfahrerfurt von Herderstraße auf Tiergartenstraße (stadteinwärts) eingezeichnet.

Die vorhandene Oberfläche des straßenbegleitenden Gehwegs am Großen Garten entspricht nicht dem Grundsatzbeschluss des Stadtrats. Es ist derzeit zu beobachten, dass sich das Wasser nach stärkeren Regenfällen in großflächigen Pfützen quer über den gemeinsamen Geh- und Radweg sammelt und die Oberfläche dann über Tage von Pfützen und Schlamm gezeichnet sind. Deshalb ist bei einer Führung im Seitenraum zu prüfen, welche alternativen Befestigungen unter Berücksichtigung des Großen Garten als Kulturdenkmal gemäß § 2 SächsDSchG und Gartenkunstwerk realisierbar sind.

An verschiedenen Stellen ergibt sich aus fehlenden Sichtbeziehungen zwischen dem geplanten gemeinsamen Geh- und Radweg auf Tiergartenstraße und den angrenzenden Wegen durch den Großen Garten ein erhebliches Konflikt- und Unfallpotential. Auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg besteht derzeit eine Engstelle zwischen Querallee und Ostgrenze des Zoos. Die vorgelegte Variante setzt insbesondere gegenüber der Einmündung der Oskarstraße eine hinreichende Rücksicht von Radfahrern und Fußgängern voraus. Daraus resultiert ein Gefahrenpotential.

Es ist aufgrund des Bauvorhabens kein Rückgang des zu beobachtenden ordnungswidrigen Radfahrens auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg der Tiergartenstraße (stadteinwärts) entgegen der Fahrtrichtung zu erwarten.

Haltestelle „Wasaplatz“ in der Lockwitzer Straße und Knoten Lockwitzer Straße/Heinrich-Zille-Straße/Lannerstraße

Wegen der Gleisverziehung auf einen Gleisabstand von 4,10m im Haltestellenbereich, sollte die Planung eine Fortführung der Radverkehrsanlagen in östliche Richtung bis an das Bauende und darüber hinaus prüfen (sichere Verflechtung von der Straßenbahn und Radverkehr, Freihalten der benötigten Flächen vom ruhenden Verkehr).

Das Ende der Anlagen muss für alle Verkehrsteilnehmer erkennbar und sicher gestaltet sein.

Markierungsplan

Laut Markierungsplan der Planfeststellungsunterlagen wird eine durchgehende Radschutzstreifenmarkierung aus der Lockwitzer Straße (stadteinwärts) kommend am Wasaplatz an der Einmündung in die Oskarstraße grundlos unterbrochen. Erst im Verlauf der Oskarstraße ab Ende des Wasaplatzes setzt sich dieser Radschutzstreifen wieder fort. Wir fordern eine hier problemlos mögliche Durchweg-Markierung dieses Schutzstreifens. Ausreichende Fahrbahnbreiten sind trotz Gleiskörpern der DVB vorhanden. Für etwaige

Schleppkurven ist ohnehin der dortige Gleiskörper mitzubenutzen. Schleppkurven ohne Gleisnutzung würden hier zudem den stets stattfindenden Radverkehr unter hohes Risiko setzen. Dieser Schutzstreifen ist daher ohne Unterbrechung zu markieren.

Weiterhin fordern wir eine durchgehende Markierung der Radverkehrsanlage von der Wasastraße kommend (stadtauswärts) für die Knotenquerungen über den Wasaplatz. Eine einzelne Leitmarkierung für den MIV (Einzellinie) entspricht nicht moderner Verkehrsraumgestaltung. Über Knoten hindurchgeführte Radstreifenmarkierungen verdeutlichen diese anderen und schwächeren Verkehrsteilnehmer und bieten ihnen einen psychologischen Schutzraum sowie mehr Verkehrssicherheit. Kraftfahrzeugführern wird ein gewisser Respekt vor diesem markierten Verkehrsraum abgerungen. Radstreifen sind grundsätzlich über Knotenpunkte hindurch zu markieren.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen