

Geschäftszeit

ADFC Dresden e.V. • Bischofsweg 38 • 01099 Dresden •

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt

St. Petersburger Straße 9
01069 Dresden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
15 gse 045

2. Juni 2015

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Kesselsdorfer Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

Den Fortschritt der Planungen zur Zentralhaltestelle an der Kesselsdorfer Straße begrüßen wir ausdrücklich. Die Planung weist für uns nicht nur grundsätzlich, sondern auch in zahlreichen Details (Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, verbesserte Wegeführung an Knoten, Aufpflasterung einzelner Einmündungen etc.) in die richtige Richtung.

Dennoch möchten wir zu einzelnen Details Änderungen der Planung anregen, die insbesondere auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine bessere regelkonforme Benutzbarkeit der Verkehrsanlagen abzielen.

Haltestellenbereich: Gestaltung des Radwegs, Trennung zu wartenden Fahrgästen

Aus den Planungsunterlagen wird nicht ersichtlich, ob die Radwege im Bereich der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße abgesetzt werden sollen und falls dies der Fall ist, in welcher Form.

Falls es nicht ohnehin geplant ist, halten wir – auch im Sinne einer deutlichen optischen Trennung von Gehweg- und Radwegbereichen – eine deutliche Kennzeichnung des Radweges durch Fahrradpiktogramme und eine geänderte Oberfläche für unverzichtbar. Auf den Radwegbereichen sollte maschinengefertigter Asphalt, für die Gehwegbereiche Platten verwendet werden, so wie es das Gestaltungshandbuch Dresden vorsieht.

Der erkennbare Kontrast von Asphaltbelag zum Belag der Gehwegbereiche führt dazu, dass Radfahrer ihre Verkehrsfläche klar erkennen und sich außerdem wegen dem spürbar geringeren Rollwiderstand auch seltener auf den Gehwegbereichen fahren.

Wir halten außerdem zur Trennung der Verkehrsarten die bauliche Abtrennung des Radweges vom Fußgängerbereich durch einen 3-cm-Bord zumindest in Richtung des Haltestellenbahnsteig für dringend erforderlich.

Um Konflikte zwischen wartenden Fahrgästen und Radfahrern zu vermeiden, fordern wir eine deutliche Trennung zwischen Radweg und Haltestellenbereich. Zwischen Radweg

Bankverbindung

LKG Sachsen ZN KD Bank
BIC GENODED1DKD
IBAN DE68 3506 0190 1624 7800 15

Steuernummer

202/140/17726

und Rückseite der Haltestellenüberdachung ist ein Sicherheitsabstand von mind. 0,50 m erforderlich. Ebenso sind Schutzgitter an all jenen Stellen erforderlich, wo Fahrgäste hinter Fahrgastunterständen hervortreten und sonst nicht deutlich sichtbar sind. Die Möblierung der Haltestellen ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geplant, hier ist darauf zu achten, dass Geländer so angeordnet werden, dass niemand für Radfahrer unvorhergesehen hinter Werbesäulen oder Wartehäuschen auf den Radweg treten kann.

Geplante Radverkehrsanlagen

Die Breite des Radwegs von 1,60 m halten wir für ungenügend. Dies entspricht lediglich der Mindestbreite von Radwegen nach ERA, die nur bei geringer Verkehrsstärke infrage kommt. Wir halten im Sinne der Verkehrssicherheit und der Konformität mit den Regelwerken eine Verbreiterung des Radwegs auf 2,00 m, wenn möglich auf 2,30 m für notwendig.

Die Auffahrt vom Schutzstreifen auf den Radweg in den Haltestellenbereich auf der südlichen Seite der Kesselsdorfer Straße führt im Bereich der Gröbelstraße über einen schräg liegenden Bord. Hier halten wir eine Änderung für erforderlich, die zum Ergebnis haben sollte, dass hier dieselbe Lösung angewendet wird, wie auf dem Übergang des Radwegs zum Schutzstreifen auf der nördlichen Seite der Kesselsdorfer Straße (Blatt 5.1, 2, links oben).

Auf der Weißeritzbrücke ist stadtauswärts eine Busspur vorgesehen. Gleichzeitig soll rechts neben der Rechtsabbiegespur der Radverkehr in zwei Richtungen geführt werden, gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr. Wir sehen hier Konfliktpotential insbesondere zwischen rechtsabbiegenden Kfz und Radfahrern in Richtung Kesselsdorfer Straße. Zumindest für geübte Radfahrer die aus Richtung Freiburger Straße zur Kesselsdorfer Straße fahren wollen, wäre die Freigabe der Busspur für Radverkehr eine Möglichkeit, den Knoten Kesselsdorfer / Löbtauer Straße zügig und ohne Konflikte mit Fußgängern zu queren. Deshalb schlagen wir vor, die Busspur auf der Weißeritzbrücke für den Radverkehr freizugeben und den Zweirichtungsradweg als „Gehweg / Radfahrer frei in beide Richtungen“ auszuweisen.

Der Schutzstreifen auf der Weißeritzbrücke hört wenige Meter nach dem Knoten mit der Tharandter Straße auf. Das halten wir für nicht optimal, da weniger routinierten Radfahrern nicht klar wird, wie die Radverkehrsführung Richtung Freiburger Straße fortgeführt werden soll. Im Sinne einer stetigen Führung schlagen wir vor, den Schutzstreifen bis hinter den Ebertplatz in die Freiburger Straße hinein zu führen. Nach unserem Kenntnisstand soll die Radwegbenutzungspflicht auf dem ersten Abschnitt der Freiburger Straße zwischen Ebertplatz und Saxoniastraße nicht länger aufrecht erhalten werden, sodass sich mit der Einordnung des Radverkehrs aus dem Schutzstreifen in die Mischverkehrsfläche auf der Freiburger Straße nichts entgegensteht.

Signalisierungen, Linksabbiegen etc.

Am Knoten Reisewitzer Straße / Kesselsdorfer Straße halten wir es für erforderlich, dass das indirekte Linksabbiegen für den Radverkehr mit vorgesehen wird. Andernfalls ist davon auszugehen, dass Radfahrer über die Fußgänger-LSA indirekt links abbiegen und dann verstärkt illegal auf den Gehwegen fahren.

Es ist vorgesehen, am Teilknoten Löbtauer Straße die Fußgänger- und Radfurten über die Kesselsdorfer Straße und Weißeritzbrücke nur auf Anforderung zu bedienen (Erläuterungs-

bericht S. 42). Beide Relationen sind für sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr von hoher Bedeutung.

Eine Benachteiligung dieser Verkehrsarten widerspricht den Grundsätzen einer zeitgemäßen Stadtplanung. Sie wendet sich nicht nur gegen den seit Jahren wachsenden Radverkehr, sondern auch gegen mobilitätseingeschränkte Personen. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass eine Steuerung mit „Betteltastern“ nur zu mehr Rotläufern und einer geringeren Regeltreue bei der Benutzung der Verkehrsanlage führt.

Deshalb wenden wir uns entschieden dagegen, dass einzelne Verkehrsarten gegeneinander ausgespielt werden und fordern auch für die genannten LSA die Einbindung in eine Umlaufsteuerung analog zum Teilknoten Freiburger Straße.

Über die Weißeritzbrücke verläuft ein Zweirichtungsradweg, der Teil einer Hauptradroute ist, die aus der Lübecker Straße kommend zur Freiburger Straße führt. Außerdem bestehen Radverkehre aus Richtung Löbtauer Straße / Lübecker Straße Richtung Grünzug Weißeritz. All dies erfordert eine legale und dennoch direkte Querungsmöglichkeit über die nördliche LSA (LSA 7-1) in Richtung Freiburger Straße.

Fahrradparken

Dass in die Planung schon zum jetzigen Zeitpunkt die Möglichkeiten zum Parken von Fahrrädern eingeordnet wurden, begrüßen wir sehr.

Unmittelbar vor der Löbtau-Passage sind im Bereich der Zentralhaltestelle jedoch lediglich 12 Fahrradbügel – also Parkraum für lediglich 24 Fahrräder – angeordnet. Nach VwV zu §49 SächsBO (Richtzahlentabelle für den Stellplatzbedarf und den Bedarf an Abstellplätzen für Fahrräder) ist bei Geschäftshäusern je 60-80 m² Verkaufsnutzfläche ein Fahrradstellplatz vorzusehen. Bei einer Geschäftsfläche der Löbtau Passage von ca. 6000 m² ergibt sich ein Bedarf von Fahrradstellplätzen für 75-100 Fahrräder, also ca. 38-50 Fahrradbügel.

Schon heute parken – trotz nicht vorhandener sicherer Rad-Abstellanlagen im Bereich der Löbtau-Passage – regelmäßig deutlich über 24 Fahrräder im unmittelbaren Umfeld des Einkaufszentrums. Für eine gute Erreichbarkeit aus dem Nahbereich sind ausreichende Parkmöglichkeiten für Fahrräder unerlässlich, die auch für beladene Fahrräder geeignet sind (Kippsicherheit). Im Erläuterungsbericht wird auf das Fahrradparken explizit eingegangen („Neben der oben genannten Verbindungsfunktion ist das Fahrradparken als Funktion der Erschließung von Belang“). Wir erwarten, dass sich dies auch in der konkreten Planung niederschlägt.

Die Anordnung von Fahrradbügeln im Bereich der Löbtau-Passage sollte deshalb aus gutem Grund den Angaben in der VwV zu § 49 SächsBO entsprechen. Darüber hinaus empfehlen wir, an folgenden Stellen weitere Fahrradbügel aufzustellen:

- westlich der Reisewitzer Straße, vor Deutsche Bank: 5 Stück
- im Einmündungsbereich der Gröbelstraße südlich der Kesselsdorfer Straße: 2x 4 Stück
- im Einmündungsbereich der Gröbelstraße nördlich der Kesselsdorfer Straße: 4 Stück
- am östlichen Ende des nördlichen Haltestellenbahnsteigs: 5 Stück

Die in den Planungsunterlagen eingezeichneten Abstände der Fahrradbügel sind leider nicht bemaßt, erscheinen uns aber als relativ groß, sodass zwar genug Platz zum komfor-

tablen Parken, Beladen usw. ist, jedoch zu wenige Fahrradbügel im begrenzten Straßenraum Platz finden. Wir halten einen Abstand von ca. 1,20m bis 1,40 m zugunsten einer höheren Abstell-Kapazität für ausreichend.

Fußgängerverkehr

An der Kesselsdorfer Ecke Reisewitzer Straße ist eine Aufweitung der Gehwegkanten geplant. Diese führen erfahrungsgemäß zur Erhöhung der Geschwindigkeit der abbiegenden Verkehre und erhöhen somit die Unfallwahrscheinlichkeit mit querenden Fußgängern.

Die Fußgängerquerungen an den Knoten Kesselsdorfer / Reisewitzer Straße und Kesselsdorfer / Tharandter Straße sind relativ weit in den Verlauf der Straße hineingerückt, sodass Fußgänger beim geradlinigen Queren der genannten Straßen über die Furten gezwungen sind, unnötige Umwege zu gehen. Wir halten die Planung deshalb nicht für fußgängerfreundlich. Im Sinne umwegarmer Gehwegbeziehungen halten wir es für erforderlich, die Querungsmöglichkeiten entsprechend anzupassen und in der Lauflinie der jeweiligen Straße anzuordnen.

Verbesserungswürdig halten wir außerdem die Anordnung der Lichtmasten im Bereich der Tharandter Straße. Die Masten verschmälern unnötig den ohnehin schmalen Gehwegbereich weiter. Hier sollten die Lampen stattdessen an Gebäuden oder an Querseilen befestigt bzw. die Masten außerhalb des Straßenraums in Privatgrundstücken platziert werden.

Sonstiges

Aus stadtgestalterischer Sicht absolut unvertretbar halten wir die Verwendung der Kettenwerksfahrleitung. Im Erläuterungsbericht steht dazu:

„Die etwa 40 Jahre alte vorhandene Einfachfahrleitung in diesem Bereich wird ab der Bünaustraße durch eine zeitgemäße Kettenwerksfahrleitung ersetzt, die bis in die Freiburger Straße durchgebunden wird. Die ebenfalls umzubauende Einbindung Löbtauer Straße wird wieder mit Einfachfahrleitung bespannt.“

Kettenwerksfahrleitungen sind massiv und stören in ihrer Dreidimensionalität das Straßenbild enorm. „Zeitgemäß“ sind Fahrleitungen, die einen Kompromiss zwischen technischen Anforderungen und stadtgestalterischer Wirkung herzustellen in der Lage sind, das sind z.B. Einfachfahrleitungen mit freien Abspannungen (Seilgleiterfahrleitungen). In eine Gründerzeit-Einkaufsstraße wie die Kesselsdorfer Straße gehört die vorhandene Kettenfahrleitung zurückgebaut und nicht erweitert. Wenigstens im Bereich der Kreuzung sollte darauf verzichtet werden. Ein "halbes Umspannwerk" in der Luft macht alle gestalterischen Anstrengungen zunichte und ist nicht dazu angetan, die Akzeptanz gegenüber einem ÖPNV-Großprojekt wie der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße zu erhöhen.

Mit freundlichen Grüßen,

Nils Larsen
Vorstand ADFC Dresden e.V.