

Geschäftszeit

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

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
z.H. Beigeordneter Raoul Schmidt-Lamontain
PF 120 020
01001 Dresden

Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau und
Verkehr (per E-Mail)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
16gse008

16. Februar 2016

V0816/15 - Vorplanung der Verkehrsbaumaßnahme (VKBM) Bautzner Straße zwischen Glacisstraße und Hoyerswerdaer

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bitten den Stadtrat, die Vorlage zurückzuweisen mit der Auflage, die Pläne hinsichtlich
des Radverkehrs komplett zu überarbeiten.

Die Hauptkritikpunkte sind

- die fehlende Einbindung der Kreuzung Bautzner Straße/ Rothenburger Straße,
- die fehlende Einbindung der Querung Alaunstraße – Glacisstraße,
- die Verschlechterung der Verhältnisse für den stadtauswärtigen Radverkehr durch
die geplante Verschmälerung der nördlichen Nebenfahrbahn.

Ausgangslage

Gemäß „Radverkehrskonzept 26er Ring“ liegt hier eine Hauptroute in Ost-West-Richtung
vor (Bautzner Straße), die in kurzem Abstand von drei weiteren Hauptrouten in Nord-Süd-
Richtung gekreuzt wird (Rothenburger Straße - Hoyerswerdaer Straße; Alaunstraße –
Glacisstraße und Königsbrücker Straße – Albertplatz –Albertstraße).

Der Abschnitt wird intensiv für den Radverkehr genutzt. Auf der Alaunstraße verkehren
täglich 4000 bis 5000 Radfahrer, der Radverkehr stellt hier die Hauptverkehrsart dar. Stark
frequentierte sind ebenfalls die kleine „Bautzner Straße Nord“ und die Nordseite des
Alberplatzes. Die Abschnitte erfüllen nicht nur Routenfunktionen – hier liegen auch wichtige
Ziele für den Radverkehr im Kernbereich des Ortsteilzentrums Äußere Neustadt. Eine
starke Zunahme ist mit dem weiteren Ausbau der anschließenden Hauptrouten zu
erwarten.

Die städtebauliche Situation ist historisch sehr bedeutsam und steht unter Denkmalschutz.

Wichtige Planungsgrundlagen (INSEK, Zentrenkonzept 2006, Entwicklungskonzept
Äußere Neustadt 2011) sowie das Radverkehrskonzept 26er Ring finden in dem
vorliegenden Entwurf leider keine Beachtung.

Details

Der Entwurf ist im räumlichen Umfang zu klein. Es fehlen Aussagen

- zur Querung Alaunstraße – Glacisstraße. Eine Verbesserung fordert der ADFC

Bankverbindung

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

Steuernummer

202/140/17726

seit langem, die von der Stadt vorgesehene Lichtsignalanlage lehnen wir allerdings ab. Die querende Route steht in engem Zusammenhang mit der Längsrouten und kann nur im Zusammenhang betrachtet werden. Es fehlen Aussagen zu den wesentlichen Fahr- und Abbiegebeziehungen für den Radverkehr.

- zur Gestaltung im Bereich der Rothenburger Straße. Die 2013 hier geschaffene Situation wurde vom ADFC bereits mehrfach scharf kritisiert. Sie weist zahlreiche Sicherheitsdefizite auf. Wesentliche Fahr- und Abbiegebeziehungen sind derzeit legal nicht möglich. Auch dieser Bereich muss in die Planung mit aufgenommen werden.

Planung der Südseite (stadtauswärts): Vor wenigen Jahren wurden noch Pläne verfolgt, die ein komplettes Abholzen der Alleebäume oder einen starken Eingriff in die Parkanlage vorsahen. Wir begrüßen, dass diese Pläne nunmehr vom Tisch sind. Die in der Vorzugsvariante vorgeschlagene Lösung entspricht allerdings nicht den im Radverkehrskonzept 26er-Ring aufgestellten Kriterien für Haupttrouten („Fußweg – Rad frei“). Die Aussagen, ob selbst diese Minimalvariante zu Stande kommt, sind widersprüchlich und vage. Da Fußgängerverkehr hier kaum stattfindet, sollte geprüft werden, ob der jetzige Gehweg zum Radweg umgewidmet werden kann.

Abstriche an den geforderten Standards aus Gründen des Denkmalschutzes sind hinnehmbar, wenn alle anderen Möglichkeiten, den stadtauswärtigen Radverkehr aufzunehmen, genutzt werden. Dabei handelt es sich neben der südlichen Nebenfahrbahn und vor allem die „Kleine Bautzner Straße Nord“, die derzeit den Hauptverkehr stadtauswärts aufnimmt. Gerade hier werden sich die Verhältnisse aber stark verschlechtern bzw. Radverkehr gar nicht mehr möglich sein.

Die Planung auf der Nordseite suggeriert bei flüchtiger Betrachtung eine Verbesserung für den Radverkehr durch Einordnung eines Schutzstreifens auf der Hauptfahrbahn. Da dies nur auf Kosten der Breite der Nebenfahrbahn realisierbar ist, werden sich die dortigen Verhältnisse leider stark verschlechtern, besonders für den stadtauswärtigen Radverkehr. Die Breite der Nebenfahrbahn wird nicht „geringfügig“ verringert, sondern erheblich. Der vorgesehene Schutzstreifen auf der Hauptfahrbahn wäre zwar für Schnellfahrer wünschenswert, kann aber entfallen, wenn die Nebenfahrbahn komfortabel ausgebaut wird.

Es steht zu befürchten, dass der stadtauswärtige Radverkehr von der Straßenverkehrsbehörde komplett untersagt wird. In einer ähnlichen Situation am Martin-Luther-Platz (3,50m Fahrgassenbreite, Schrägparker, Einbahnstraße) versagt die Straßenverkehrsbehörde die Einbahnstraßenfreigabe mit der Begründung, dass die Schrägparker eine außerordentliche Gefährdung für den Radverkehr darstellen würden. Dort ist Tempo-30-Zone und wesentlich geringeres Verkehrsaufkommen. Selbst wenn der Zweirichtungsradverkehr möglich bleiben sollte, werden die Verhältnisse wesentlich unsicherer.

Wir fordern eine Lösung, die den Ist-Zustand der nördlichen Nebenfahrbahn verbessert. Hier wären zahlreiche kleinere Verbesserungen nötig, so im Bereich der Ein- und Ausfahrten Höhe Alaunstraße und Rothenburger Straße. Der Parkplatz in der Einfahrt Höhe Rothenburger Straße sollte entfallen, ebenso das Längsparken, welches baulich unterbunden werden sollte (z.B. durch Fahrradbügel auf der Fahrbahn). Die Oberfläche muss verbessert werden, ein Sicherheitstrennstreifen zu den Schrägparkern ließe sich einordnen. Die verkehrsrechtliche Widmung sollte den Radverkehr als die hier vorherrschende Verkehrsart in den Vordergrund stellen. So ist die Widmung als „Fahrradstraße, Kfz frei“ oder eine Einbeziehung in die angrenzende Tempo-20-Zone denkbar.

Eine solche Lösung würde aus der bereits jetzt halbwegs funktionierenden Route einen komfortablen Streckenabschnitt machen. Diese Lösung halten wir für kostengünstig realisierbar und vereinbar mit dem Anliegen der DVB, die Strecke für die Befahrbarkeit mit breiteren Stadtbahnwagen vorzubereiten.

Durch eine Führung im - hier sehr breiten - Seitenraum wäre es möglich, für beide Fahrrichtungen richtlinienkonforme Radverkehrsanlagen zu erhalten, was mit den vorgelegten Planungen nicht möglich sein wird. Die vorgeschlagene Widmung als „Fahrradstraße, Kfz frei“ wäre für Dresden zwar ungewöhnlich, wird aber in Städten, die eine aktive Radverkehrspolitik betreiben, breit eingesetzt.

Zusammenfassung:

Für die wichtigen Haupttrouten des Radverkehrs und deren Kreuzungspunkte fordern wir eine Überarbeitung der Vorplanungen. Es sollten mindestens grundlegende Aussagen zu folgenden, derzeit nicht möglichen oder stark unsicheren Fahrbeziehungen getroffen werden:

für die Kreuzung Rothenburger Straße / Bautzner Straße:

- Abbiegemöglichkeit die Bautzner Straße stadteinwärts kommend in die Hoyerswerdaer Straße
- Direktes Einbiegen aus der Rothenburger Straße in die „Kleine Bautzner Straße Nord“
- Aus der „Kleinen Bautzner Straße Nord“ kommend: Abbiegemöglichkeit in die Hoyerswerdaer Straße
- Aus der „Kleinen Bautzner Straße Nord“ kommend: Abbiegemöglichkeit in die Rothenburger Straße
- Aus der „Kleinen Bautzner Straße Nord“ kommend: Möglichkeit der Weiterfahrt auf der Hauptfahrbahn stadtauswärts (Wechsel auf die Südseite)
- Auf der Hauptfahrbahn stadteinwärts kommend: sichere Geradeausfahrt über die Kreuzung und gerade Einfahrt in die „Kleine Bautzner Nord“, grundlegende Umgestaltung dieses Bereiches (Entfall des Parkplatzes, sinnvolle Teilung der Fläche für Rad- und Fußverkehr oder Mischnutzung)
- Auf der Hauptfahrbahn stadteinwärts kommend: alternativ Weiterfahrtmöglichkeit auf der Hauptfahrbahn
- Auf der Hauptfahrbahn (Südseite) stadtauswärts kommend: Abbiegemöglichkeit in die Rothenburger Straße

für die Querung Alaunstraße - Glacisstraße

- Sichere Querungsmöglichkeit in beide Richtungen ohne LSA. Genügend Aufstellfläche vor dem Gleisbereich und an den Straßenrändern, vor allem auf der Nordseite.
- Verbesserung der Einfahrtmöglichkeit in die „Kleine Bautzner Straße Nord“ aus der Alaunstraße bzw. vom Albertplatz kommend
- Verbesserung der Geradeausfahrt vom Albertplatz kommend stadtauswärts Höhe Glacisstraße; möglichst Entfall des wenig genutzten Rechtsabbiegers für Kfz, dafür überbreite Fahrspur analog der Nordseite.

für die „Kleine Bautzner Straße Süd“

- Gestaltung so, dass Radverkehr in beide Richtungen möglich wird
- Sichere Querung über die Glacisstraße Höhe Villa Eschebach (Volksbank)

für die Hauptfahrbahn (Südseite)

- Fußweg „Rad frei“ als Mindestlösung nur, wenn die Fahrtmöglichkeiten auf allen anderen nahen Strecken gut ausgebaut werden.
- Falls diese Mindestlösung nicht möglich sein sollte: Schutzstreifen auf der Fahrbahn

für die „Kleine Bautzner Straße Nord“

- Erhalt als Hauptroute für den Ost-West-Verkehr in beide Richtungen
- Verbesserung des Komforts: ebene Oberfläche (Asphalt oder geschnittenes Pflaster), Sicherheitstrennstreifen zu Schrägparkern
- Entfall des Längsparkens, bauliche Sicherung durch Fahrradbügel auf der Fahrbahn.
- Verkehrsrechtliche Widmung, die dem Radverkehr als Hauptverkehrsart Rechnung trägt (Fahrradstraße, Tempo-20-Zone o.ä.)

Nachtrag

Am 9. Februar wurde eine junge Radfahlerin an der Verengung nach der Kreuzung Rothenburger Straße von einem LKW überrollt und verstarb. Dieser Unfall – der sechste tödliche Radunfall innerhalb nicht einmal eines Dreivierteljahres – trifft die Aktiven des ADFC besonders und macht uns sprachlos, auch wütend.

Es gibt kaum eine Stelle im Dresdner Straßennetz, mit der wir uns intensiver auseinandergesetzt haben. In zahlreichen Schreiben, Treffen vor Ort und Diskussionen haben wir auf die Regelwidrigkeit der 2013 neugebauten Situation und auf die große potentielle Gefahr hingewiesen. Von Seiten der Stadtverwaltung erfolgte keinerlei Reaktion.

Dieses schwere Behördenversagen werden wir nicht auf sich beruhen lassen. Die Schuldigen müssen benannt werden, personelle Konsequenzen müssen gezogen werden. Selbstverständlich muss die Gefahrenstelle sofort schleunigst entschärft werden, unabhängig von dem geplanten Umbau.

Mit freundlichen Grüßen,

Dirk Spitzner
Vorstand ADFC Dresden e.V.