

**Geschäftszeit**

Montag 10 bis 14 Uhr  
Mittwoch 15 bis 19 Uhr

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

Landeshauptstadt Dresden  
Mitglieder des Ortsbeirats Neustadt

(per E-Mail)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen  
16sra031

18. April 2016

## **Stellungnahme zur Planungskonzeption für die Straßenraumgestaltung unter besonderer Berücksichtigung von Radverkehrsanlagen zwischen Albertplatz und Hoyerswerdaer Straße**

### **Planungsstand 16. März 2016**

Sehr geehrte Damen und Herren,

dem ADFC wurde ein veränderter Planungsstand zur Vorplanung der Verkehrsbaumaßnahme (VKBM) Bautzner Straße zwischen Glacis- und Hoyerswerdaer Straße vorgelegt. An der Hauptfahrbahn ist stadteinwärts ein Hochbordradweg vorgesehen, der Trennstreifen zwischen der Haupt- und Anliegerfahrbahn wird verschmälert. In der Anliegerfahrbahn werden die Schrägparkplätze in Längsparkplätze umgewandelt. Längsparken ist auf beiden Seiten der Anliegerfahrbahn möglich. Die Planung für eine Radverkehrsquerung Alaunstraße – Glacisstraße wurde integriert. Hier ist eine Lichtzeichenanlage vorgesehen.

Zwischen Albertplatz und Hoyerswerdaer Straße war ursprünglich lediglich geplant, die Gleise zu tauschen und den Gleismittenabstand zu verbreitern. Eine verbesserte Radquerung Alaunstraße – Glacisstraße wurde parallel dazu geplant. Wir begrüßen, dass entsprechend unserer Forderung beide Planungen jetzt zusammengeführt werden und die Belange des Radverkehrs zunehmend stärker in den Blickpunkt rücken. Von diesem Abschnitt gehen acht Radverkehrs-Haupttrouten ab. Er ist bereits jetzt stark frequentiert – so fahren beispielsweise auf der Alaunstraße oder der Nordseite des Albertplatzes 4000 – 5000 Radfahrende täglich (Stand 2013). Der Radverkehrsanteil am Modal Split im Ortsamtsgebiet Neustadt beträgt 26%. Mit dem Ausbau der angrenzenden Routen wird die Bedeutung weiter zunehmen.

Die Bauarbeiten der DVB sollen im Sommer 2017 erfolgen. Zwar kritisiert der ADFC grundsätzlich die schleppende Umsetzung zahlreicher Radverkehrsprojekte. Bei diesem, für den Radverkehr äußerst wichtigem Abschnitt plädieren wir allerdings für „Gründlichkeit vor Schnelligkeit“. Die vorgelegte Planung enthält zwar eingige Verbesserungen, wird aber vom ADFC abgelehnt, da sie den zukünftigen Nutzungsansprüchen nicht gerecht werden wird. Wir plädieren für einen weiteren gründlichen Planungsprozess auf Grundlage des mit großer Mehrheit am 22. Februar 2016 gefassten Ergänzungsantrages des Ortsbeirats Neustadt.

#### **Radquerung Alaunstraße – Glacisstraße:**

Die DVB sollten in den Planungsprozess einbezogen werden. Eine Verkürzung der 2001 gebauten Haltestelle scheint möglich und würde die Verhältnisse für alle

**Bankverbindung**

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

**Steuernummer**

202/140/17726

Verkehrsteilnehmer verbessern. Die Querung für den Radverkehr ließe sich direkt führen, das problematische Verschwenken um das Ende der Haltestelle herum wäre nicht nötig. Die schwierigen Verhältnisse an der Nordost-Ecke Bautzner- Alaunstraße wurden 2001 entgegen ursprünglichen Planungen geschaffen (Abb. 1 und 2). Stünde mehr Platz an dieser Engstelle zur Verfügung, ließe sich der querende Radverkehr aus der Anliegerfahrbahn mit dem Bedarf an Aufstellfläche für die kreuzenden Radfahrenden in Einklang bringen. Rad- und Fußverkehr könnten besser getrennt werden.

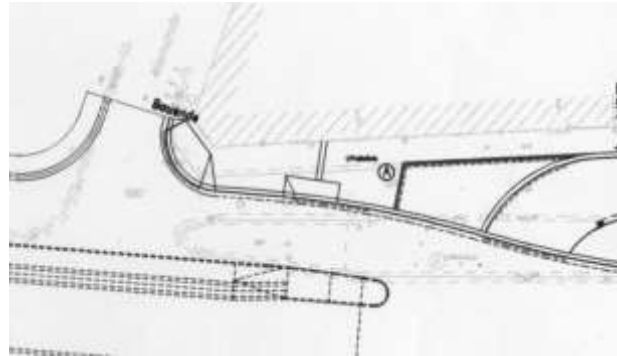
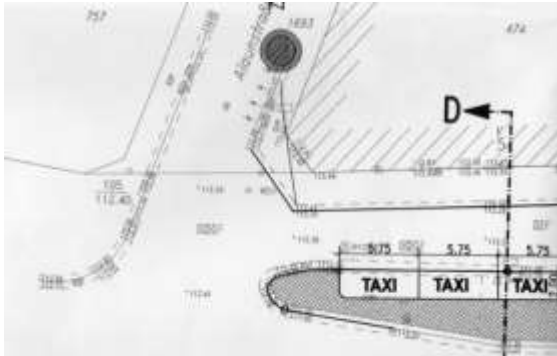


Abb. 1 Planung Okt. 2000 (Projekt-Nr. DRV 4097 V)

Abb. 2 Ausführung ab Nov. 2001

Die Kfz-Rechtsabbiegespur in die Glacisstraße auf der Südseite halten wir für komplett entbehrlich. Diese Fläche sollte zu Gunsten von Aufstellfläche für den kreuzenden Fuß- und Radverkehr umgenutzt werden.

Als Hauptproblem betrachten wir die geplante Lichtsignalanlage. Die Querungsstelle liegt nur wenige Meter (10 – 14 Fahrzeuglängen) vom Albertplatz entfernt und quert auf der Nordseite in aller Regel an der dortigen Ampel wartende Fahrzeuge. Eine rot zeigende Lichtsignalanlage würde in einer solchen Situation sehr häufig missachtet werden.

Wir halten es nach wie vor für möglich, ohne LSA auszukommen, selbst wenn eine Verkürzung der Haltestelle nicht möglich sein sollte. Die zu querenden Kfz-Fahrbahnen sollten verengt werden - wie bereits teilweise geplant - die freiwerdenden Flächen sollten für Aufstellfläche für den querenden Fuß- und Radverkehr umgenutzt werden und die Querung des Bahnkörpers sollte wie bisher mit Springlicht geregelt werden.

### Hochbordradweg

Der geplante Hochbordradweg hat nicht die Regelbreite von 2,0 m der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Die geplante Breite von 1,60 m kommt nur bei geringem Radverkehrsaufkommen in Frage. Selbst wenn man davon ausgeht, dass die Anliegerfahrbahn auch weiterhin einen Teil aufnimmt, ist mit starkem Radverkehr zu rechnen, besonders, wenn die angrenzenden Abschnitte der Bautzner und Antonstraße wie geplant weiter ausgebaut werden. In der Praxis wird auf dem Radweg häufig mit querenden Fußgängern sowie ein- und aussteigenden Personen aus den parkenden Fahrzeugen zu rechnen sein. Diese sind schlecht zu sehen, treten hinter Bäumen und parkenden Autos hervor und halten den Radweg gegebenenfalls für einen Fußweg. Daraus resultiert ein erhebliches Gefahrenpotential. Darüberhinaus ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m entsprechend Tabelle 9 zu Ziffer 3.4 ERA 2010 nicht erkennbar. Die real nutzbare Breite würde sich dadurch weiter verringern. Die Einhaltung eines Sicherheitstrennstreifens von 0,75 m zwischen dem Hochbordradweg und längs geparkten Fahrzeugen in der "Kleinen Bautzner" halten wir nicht für ausreichend für die Verkehrssicherheit der Radfahrenden, weil hier durch die Straßenbäume die Sicht auf Fußgänger behindert wird, die zwischen den geparkten Fahrzeugen auf den Radweg treten können.

Die Radverkehrsführung am Knoten Bautzner/Rothenburger Straße zur "Kleinen Bautzner" sollte so gestaltet werden, dass sowohl das Befahren der Hauptfahrbahn im Mischverkehr

als auch das Befahren der „Kleinen Bautzner“ als zulässige Alternativen erkennbar sind und dass aber das Befahren der „Kleinen Bautzner“ die Vorzugsroute darstellt. Eine Radwegbenutzungspflicht für die „Kleine Bautzner“ lehnen wir ab, weil eine Tempo 30-Anordnung für die Hauptfahrbahn als das mildere Mittel zur Gewährleistung von Verkehrssicherheit für die Radfahrenden in Betracht kommt.

Es ist zweifelhaft, ob auf die bisherige Haupteinfahrt Höhe art+form verzichtet werden kann. Der Weg wird an den Einfahrten auf und ab führen und dadurch schwierig zu befahren sein.

Die Platzverhältnisse Höhe Alaunstraße würden sich weiter verschlechtern. Zum Platzbedarf für die Ein- und Ausfahrt des Radverkehrs über die Anliegerfahrbahn, der Aufstellfläche für den querenden Radverkehr Alaunstraße – Glacisstraße sowie für den Fußverkehr käme der Flächenbedarf für den zusätzlich benutzbaren stadteinwärtigen Radweg hinzu.

Die städtebauliche Situation, die Baumallee und die Grünflächen stehen unter Denkmalschutz. Es ist fraglich, ob die starke Verschmälerung des begrünten Trennstreifens zwischen Haupt- und Nebenfahrbahn städtebaulich wünschenswert und denkmalpflegerisch akzeptabel wäre.

### **Anliegerfahrbahn Nord**

Die Verhältnisse ähneln an den breitesten Stellen der Alaunstraße, zusätzlich sind Radfahrende hier aber auf beiden Straßenseiten mit parkenden Fahrzeugen konfrontiert. Die Gefährdung durch sich öffnende Autotüren sowie ein- und ausparkende Fahrzeuge ist daher hoch. Eine komfortable Situation für den Radverkehr wird sich nur erreichen lassen, wenn die nördlichen Stellplätze längs der Fahrbahn komplett entfallen und dies baulich gesichert wird, z.B. durch Fahrradbügel auf der Fahrbahn. Zwar ist das Parken auf bestimmte Abschnitte beschränkt. Das wird aber sehr häufig ignoriert, da die Fahrbahn sich stadtauswärtig nur leicht verengt.

Die Nebenfahrbahn nimmt derzeit den Haupt-Radverkehr stadtauswärts auf – besonders für diesen sollten die Verhältnisse verbessert werden. Im bereits jetzt besonders schmalen Abschnitt Höhe Kästner-Passagen soll die Fahrbahn noch weiter verschmälert werden. Kommen hier noch Falschparker hinzu, wird es sehr eng.

Es ist zukünftig mit einer Einbahnstraßenregelung zu rechnen. Nach wie vor ist nicht erkennbar, wie der stadtauswärtige Radverkehr aus der „Kleinen Bautzner“ weitergeführt werden soll. Diese wichtige Wegebeziehung steht damit prinzipiell in Frage. Aktuell soll beispielsweise am Fritz-Förster-Platz entgegen der umgesetzten Planung eine Zweirichtungsmöglichkeit entfallen, da die Weiterfahrt nicht geklärt ist bzw. nicht genügend Platz für diese ist. Am Martin-Luther-Platz (Westseite) wird eine Freigabe der Einbahnstraße verweigert, da (derzeit) keine Weiterfahrtmöglichkeit gegeben ist.

Die Ein- und besonders die Ausfahrt Höhe Rothenburger Straße muss geregelt werden. Der vorhandene Behindertenparkplatz muss dafür nach unserer Ansicht zwingend verlegt werden. Das wird allein schon deshalb notwendig sein, da während der mehrmonatigen Bauphase der gesamte stadteinwärtige Verkehr über die Anliegerfahrbahn geführt werden soll, wozu mindestens in dieser Zeit dort nicht geparkt werden kann. Wir halten es für machbar, die verschiedenen Fahrtrelationen des Radverkehrs in beide Richtungen sowie den Platzbedarf des Fußverkehrs auf der 10 x 18m großen Fläche unterzubringen.

Ein gründlicher Planungsprozess sollte bereits jetzt die im Teil-Lärmaktionsplan Äußere Neustadt geplante Maßnahme 14 „Schaffung einer Torsituation am KP Rothenburger Straße / Bautzner Straße“ mit aufnehmen. Soweit keine Umbaumaßnahmen an den Gleisen erforderlich sind, könnte diese Maßnahme bereits jetzt mit umgesetzt werden.

Nicht zuletzt würde die Fahrtrelation über die Anliegerfahrbahn den direktesten stadteinwärtigen Weg zum Albertplatz darstellen, wenn die Gestaltung der

gegenüberliegenden Seite der Kreuzung Bautzner-/Rothenburger Straße leicht angepasst werden würde.

### **Bestandsnaher Ausbau**

In Gesprächen wurde deutlich, dass es von Seiten der Stadtverwaltung bei einem Verzicht auf zusätzliche Radverkehrsanlagen an der Hauptfahrbahn Bedenken zur straßenverkehrsrechtlichen Zulässigkeit gibt. Diese Bedenken teilen wir nicht. Die „Kleine Bautzner Straße Nord“ ist eine Anliegerfahrbahn im Sinne der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 S. 71, Abschnitt 6.1.1.8). Die Abwicklung des Radverkehrs über eine solche Anliegerfahrbahn ist dort ausdrücklich erwähnt. Bei der südlichen Nebenfahrbahn kann man sich über diese Zuordnung streiten.

Bei dem vom ADFC favorisierten Umbau würde es sich weitgehend um einen Umbau im Bestand handeln. Die Bestandsborde - stadtauswärts an der Platanenallee und stadteinwärts am Fußweg der Anliegerfahrbahn - werden nicht verändert. Es würde lediglich der Trennstreifen zwischen Haupt- und Anliegerfahrbahn zu Gunsten eines breiteren Gleismittenabstandes leicht verschmälert, die Fahrbahnbreiten und die Fahrwege blieben nahezu gleich. Die Veränderungen wären wesentlich geringer, als die Eingriffe im Zuge des Umbaus großer Abschnitte der Bautzner Straße – Bautzner Landstraße 2013.

Selbst wenn man von einem grundlegenden Neubau ausgehen würde, wäre die Art der Radverkehrsführung regelkonform. Die Anliegerfahrbahn könnte als „Fahrradstraße, Anlieger frei“ beschildert werden. Sie würde bei gutem Ausbau vom weit überwiegenden Teil der Radfahrenden genutzt werden. Für diejenigen, die trotzdem die Hauptfahrbahn nutzen, sind die Verhältnisse ähnlich, wie auf der stadtauswärtigen Seite: die Benutzung der Hauptfahrbahn ist gestattet, eine Nutzung des Gehweges einerseits bzw. der Anliegerfahrbahn andererseits ist möglich. Um ein Überholen durch Kfz zu ermöglichen, ist eventuell eine Anpassung der Lage der Sperrflächen und -linien ähnlich der stadtauswärtigen Seite in Erwägung zu ziehen.

### **Fazit:**

- Die Baumaßnahmen sollen im Sommer 2017 erfolgen. Für Planungen „mit heißer Nadel“ besteht kein Grund.
- Die Querung Alaunstraße – Glacisstraße sollte ohne Lichtsignalanlage geplant werden. Dafür sprechen vor allem Sicherheitsbedenken. Die DVB sollten mit einbezogen werden.
- Gegen den Hochbordradweg bestehen erhebliche Sicherheitsbedenken. Er wird teuer und verschärft die Platzprobleme, besonders in Höhe der Querung Alaunstraße – Glacisstraße.
- Es werden konkurrierende Fahrtmöglichkeiten geschaffen, statt sich auf eine Möglichkeit zu konzentrieren und diese bestmöglich auszubauen.
- Die vorhandenen Platzverhältnisse in der Anliegerfahrbahn sollten genutzt werden, um den Radverkehr dort sicher und komfortabel zu führen. Die Längsparkplätze auf der Nordseite müssen dafür entfallen. Ein Sicherheitstrennstreifen zu den Schrägparkplätzen sollte geschaffen werden. Die Oberfläche sollte rollwiderstandsarm und eben sein.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Spitzner  
(Vorstand ADFC Dresden)