

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

Landeshauptstadt Dresden
Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung
und Bau und Verkehr, Mitglieder des Ortsbeirats
Neustadt
vorab per Email

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bischofsweg 38
01099 Dresden

Telefon: 0351 - 501 391 5
Telefax: 0351 - 501 391 6

info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
16sra039

3. Juni 2016

Stellungnahme zu V1127/16 *Königsbrücker Straße von Albertplatz bis Stauffenbergallee*

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC Dresden hat sich in einem Vorstandsbeschluss 2013 gegen einen vierspurigen Ausbau der Königsbrücker Straße ausgesprochen und hat folgende Anforderungen an einen Umbau der Straße formuliert:

1. Die Gehwege an der Königsbrücker Straße müssen ausreichend breit zum Flanieren gestaltet sein.
2. Der Radverkehr auf der Königsbrücker Straße muss durchgängig und in beide Fahrtrichtungen auf mindestens 2 Meter breiten asphaltierten Radfahrstreifen geführt werden.
3. Der Straßenbahn muss zügige Durchfahrt gewährt werden. Dafür fordern wir eine Vorrangschaltung, die sich im Gegensatz zu einem separaten Gleiskörper flächensparender realisieren lässt.
4. Die o. g. Ziele haben vor dem ruhenden Automobilverkehr Priorität. Im beengten Abschnitt zwischen Louisenstraße und Bischofsweg dürfen etwaige Flächenkonflikte nicht zugunsten des ruhenden Verkehrs gelöst werden.
5. Dem Erhalt der Vorgärten und Straßenbäume und einer möglichst geringen Neuversiegelung von Flächen muss in der Planung höhere Priorität eingeräumt werden, als bislang.

Variante 7 entspricht diesen Kriterien am wenigsten und wird vom ADFC abgelehnt.

Der ADFC bevorzugt die Variante 8.4, da sie den formulierten Anforderungen am nächsten kommt. Im bisherigen Diskussionsprozess haben wir uns deutlich für diese Variante ausgesprochen.

Im Folgenden nehmen wir Stellung zur Variante 8.7, da es sich um die Vorzugsvariante der Verwaltung handelt und deren Beschluss dem Stadtrat mit der Vorlage V1127/16 empfohlen wird. Sollte sich der Stadtrat für die Variante 8.4 entscheiden, wären einige Punkte hinfällig. Wir bitten darum, dass unsere Stellungnahme dann sinngemäß Beachtung findet.

1. Die geplanten Kurvenradien sind in Kreuzungen allgemein viel größer als derzeit und damit unnötig großzügig. Für Fußgänger führt das zu erheblichen Umwegen. Außerdem brauchen Kfz, Straßenbahn und Rad für die Querung einer Kreuzung mehr Zeit, da die Haltelinien wegen der großen Radien weit zurückgezogen sind. Lange Räumzeiten der Ampel wären erforderlich. Die Kurvenradien sollen

sich stattdessen möglichst nah am Bestand orientieren, um die Kreuzungen kompakter zu gestalten. Durch kürzere Räumzeiten sänke die Wartezeit für alle und stiege die Leistungsfähigkeit. Es ist nicht angemessen, den Straßenzug für seltene Schwerlasttransporte zu optimieren.

2. Auf dem derzeit als Mischfläche geplanten Gehweg vor dem DVB-Hochhaus ist der Fuß- und Radverkehr zu trennen. Der Radverkehr ist deshalb auch in südlicher Richtung bis an den Albertplatz heran auf einem Radfahrstreifen zu führen. Eine direkt geführte Radfurt aus nördlicher Richtung über den Albertplatz ist in die Planung einzuordnen.
3. Am Albertplatz sind die Gleisradien der Straßenbahn minimal zu wählen, eventuell und falls erforderlich durch den Einsatz von Dreiwegweichen. Dadurch kann die Kreuzung kompakter gestaltet werden, was zu kürzeren Räumzeiten und einer höheren Leistungsfähigkeit führt und Platz für direkte und sichere Fuß- bzw. Radfurten schafft.
4. Es ist zu prüfen, ob durch einen Grünvorlauf für die vom Albertplatz kommende Straßenbahn der separate Bahnkörper in nördlicher Richtung verkürzt (oder ihn gar entbehrlich macht) und die Straßenbahn auf diesem Abschnitt als Pulkführer agieren kann, um die Flächeninanspruchnahme im südlichen Abschnitt der Königsbrücker auf das Nötigste zu minimieren.
5. Die Nebenräume sind durchgängig attraktiv und einheitlich zu gestalten, um eine hohe Aufenthaltsqualität zu erreichen. Dabei sollten genügend Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden.
6. Die Radstreifen sind durch Materialwahl und Farbigkeit so zu gestalten, dass sie optisch dem Seitenraum zuzuordnen sind. Dadurch könnte das Erscheinungsbild der Straße über weite Strecken nahe am Ist-Zustand bleiben. So könnten z.B. statt der üblichen weißen Markierung die vorhandenen Granitborde auf Nullniveau eingebaut werden und der Asphalt im Farbton des roten Granitpflasters beschichtet.
7. Die Gliederung des Straßenraumes auf dem Bischofsweg westlich der Königsbrücker Straße ist daraufhin zu prüfen, ob unter Verzicht auf einige Kfz-Stellflächen auf der Nordseite und Verschiebung der Straßenbahngleise nach Norden für den Radverkehr auf der Südseite ein Radschutzstreifen angelegt werden kann (Beispiel: Straßenbahn-Haltestelle Großer Garten); der Zwang zur Einordnung in den Kfz-Mischverkehr auf der Südseite des Bischofsweges kann sonst die Ursache für fortbestehenden Fahrrad-Gegenverkehr auf dem nördlichen Gehweg sein.
8. Die Gliederung des Straßenraumes auf dem Bischofsweg östlich der Königsbrücker Straße ist daraufhin zu prüfen, ob auf der Nordseite ein Haltestellenkap im Sinne von Ziffer 3.12 ERA 2010 eingerichtet werden kann. Außerdem ist zu prüfen, ob auf der Südseite die Einfädelungsspur schmaler gefasst und als Radstreifen markiert werden kann, der bis zur Einmündung der Förstereistraße geführt wird.
9. Am Verkehrsknoten Löbnitzstraße/Louisenstraße sollte die Geradeausfahrt von der Löbnitzstraße in die Louisenstraße möglich sein. Bei den beiden Fahrspuren auf der Louisenstraße sollte - wie bisher - eine Rechtsabbiegerspur und eine kombinierte Geradeaus- und Linksabbiegerspur eingerichtet werden, nicht jedoch eine kombinierte Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur mit reiner Linksabbiegerspur.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung unter info@adfc-dresden.de.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen