

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

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt
Amtsleiter Herrn Prof. Koettnitz
Postfach 120 020
01001 Dresden

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
66.22.01

IHR SCHREIBEN VOM
21.06.2016

UNSER ZEICHEN
16gse046

9. Juli 2016

Weitere Planung der Variante 8.7 zur Königsbrücker Straße

Sehr geehrter Prof. Koettnitz,

wir danken für die Stellungnahme der Sachgebietsleiterin Frau Hentzschel vom 21.06.2016 zu den Vorschlägen, welche der ADFC Dresden mit Schreiben vom 03.06.2016 zur Planungsvariante 8.7 der Königsbrücker Straße unterbreitet hatte. Inzwischen hat der Dresdner Stadtrat die Variante 8.7 mit einigen zusätzlichen Prüfaufträgen beschlossen. Darüber hinaus bedürfen aus Sicht des ADFC Dresden als Fachverband folgende Streckenabschnitte weiterhin einer gesonderten Prüfung:

1.) Verkehrsknoten am Bischofsweg:

Besondere Sorge bereitet uns im Rahmen der Variante 8.7 die geplante Radverkehrsführung auf dem Bischofsweg westlich und östlich der Königsbrücker Straße. Entgegen den Ausführungen im Schreiben des Straßen- und Tiefbauamtes vom 21.06.2016 sehen wir weiterhin ungenutzte und bisher ungeprüfte Gestaltungsspielräume.

Der Verkehrsknoten ist in der Gesamtschau des westlichen und des östlichen Bischofsweges beiderseits der Königsbrücker Straße zu betrachten. Ausgehend von der Beobachtung des gegenwärtigen Straßenbestandes ziehen wir Schlussfolgerungen für die Ausführungsplanung zur Variante 8.7. Zwei Fotos zum gegenwärtigen Straßenzustand sind beigefügt.

1.a) Radverkehr auf dem Bischofsweg in West-Ost-Richtung:

Auf dem westlichen Bischofsweg findet der Radverkehr in West-Ost-Richtung bisher ganz überwiegend auf dem nördlichen Gehweg statt. Dafür gibt es mehrere Ursachen, und zwar

- der schlechte Straßenbelag vom Bischofsplatz bis zur Schönbrunnstraße,
- die Notwendigkeit, sich als Radfahrer zwischen Schönbrunnstraße und Königsbrücker Straße in den Mischverkehr einzuordnen, was die Annäherung an die Lichtsignalanlage erschwert,
- das ungeschützte Fahren im Mischverkehr über den Verkehrsknoten hinweg,
- die Notwendigkeit, nach dem Queren des Verkehrsknotens auf dem östlichen Bischofsweg vom rechten Fahrbahnrand in dem Bereich der Straßenbahnschienen zu fahren, und zwar dicht daneben oder

zwischen den Gleisen; wir machen darauf aufmerksam, dass das Halteverbot, welches sich auf der Südseite des östlichen Bischofsweg befindet, häufig durch parkende Kfz missachtet wird.

Wir möchten an dieser Stelle darauf aufmerksam machen, dass schon jetzt für Radfahrende das Queren des Verkehrsknotens in der Fahrbahn auf dem Bischofsweg von West nach Ost **stark risikobehaftet** ist. Wenn es hier bisher nicht zu einer Unfallhäufung gekommen ist, so liegt eine Erklärung in dem Umstand, dass viele Radfahrende sich an diesem Verkehrsknoten auf den Gehwegen bewegen.

Wir halten diesen Verkehrsknoten für Radfahrende in der West-Ost-Befahrung in der Fahrbahn für ebenso gefährlich wie die Unfallstelle am Verkehrsknoten Bautzner Straße/Rothenburger Straße und befürchten, dass die Planungsvariante 8.7 an dieser Stelle keine Abhilfe schafft, sondern die Risikolage fortführt.

Die Variante 8.7 sieht auf der Südseite des westlichen Bischofsweges die Einordnung des Radverkehrs in den Mischverkehr vor. Die zukünftige bessere Qualität des Straßenbelages wird sicherlich die Attraktivität des Radfahrens in der Fahrbahn erhöhen.

Wir halten es aber für notwendig,

- dass auf der Südseite des westlichen Bischofsweges eine Radverkehrsanlage - Schutzstreifen oder Radfahrstreifen - eingerichtet wird, um den Radverkehr neben dem Kfz-Verkehr an die Lichtsignalanlage heranzuführen, und
- dass der Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr mit einer Radverkehrsanlage in West-Ost-Richtung über den Verkehrsknoten hinweg und in den östlichen Bischofsweg hineingeführt wird.

Wir halten es für einen Fehler, dass in der bisherigen Konzeption der Variante 8.7 der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr den Verkehrsknoten von West nach Ost queren soll und dann auf der Südseite des östlichen Bischofsweges im Mischverkehr eine gemeinsame Einfädelungsspur benutzen soll.

Da der Kfz-Verkehr deutlich schneller als der Radverkehr ist, ist bereits im Kreuzungsbereich damit zu rechnen, dass Autos die Radfahrenden in West-Ost-Richtung überholen. Beim Hineinfahren von der Kreuzung in die bisher vorgesehene Einfädelungsspur auf dem östlichen Bischofsweg wird für die Radfahrenden im Mischverkehr eine besondere Gefahrenlage geschaffen.

Wir halten es deshalb für notwendig, den Radverkehr und den Kfz-Verkehr auf der Südseite des westlichen Bischofsweges, im unmittelbaren Kreuzungsbereich und auf der Südseite des östlichen Bischofsweges vom Kfz-Verkehr zu trennen. Wir meinen, dass nur mit einer solchen konsequenten Trennung von Kfz-Verkehr und Radverkehr eine attraktive Verkehrsführung entsteht, welche dem Radverkehr eine Alternative zur - unzulässigen, aber bisher vorhandenen - Gehwegnutzung bietet.

Insbesondere meinen wir, dass der vorhandene Verkehrsraum eine solche getrennte Radverkehrsführung in West-Ost-Richtung ermöglicht. Auf dem westlichen Bischofsweg ist zu prüfen, ob auf die Stellplätze auf der Nordseite verzichtet werden kann, um die Straßenbahngleise etwas weiter nördlich zu führen. Auch ist zu prüfen, ob der Taxi-Stand zum östlichen Bischofsplatz verlegt werden kann, wo inzwischen der S-Bahn-Haltepunkt in Betrieb ist.

Auf der Südseite des östlichen Bischofsweges befindet sich gegenwärtig neben den Straßenbahnschienen der Bereich eines Halteverbotes, welches häufig missachtet wird. Falls der Streckenabschnitt zwischen Königsbrücker Straße und Förstereistraße komplett asphaltiert ist und darauf ein Radfahrstreifen (durchgezogene Linie) markiert wird, wird eine solche deutliche Markierung in der Fahrbahn voraussichtlich eher als Halteverbot beachtet als eine bloße Beschilderung.

Wir schlagen vor, dass die Lichtsignalanlage (LSA) an diesem Verkehrsknoten zukünftig so geschaltet ist, dass die Freigabe für die Straßenbahn (Linie 13) in West-Ost-Richtung so erfolgt, dass der Kfz-Verkehr nicht gleichzeitig mit der Straßenbahn in den östlichen Bischofsweg hineinfährt, sondern der Straßenbahn als Pulkführer im Bereich der Straßenbahnschienen folgt. Bei einer solchen LSA-Schaltung bedarf es auf der Südseite des östlichen Bischofsweges keiner gesonderten Einfädelungsspur für den Kfz-Verkehr, womit der verfügbare Platz für eine Radverkehrsanlage genutzt werden kann. Da ein Radfahrstreifen auf

der Südseite des östlichen Bischofsweges weniger Platz benötigt als die bisher vorgesehene gemeinsame Einfädelungsspur für den Mischverkehr, entsteht dann auch zusätzlicher Gestaltungsspielraum für die Straßenhaltestelle Bischofsweg/Ost.

1.b) Radverkehr auf dem Bischofsweg ist Ost-West-Richtung:

Auf der Nordseite des östlichen Bischofsweges befindet sich gegenwärtig zwischen Förstereistraße und Königsbrücker Straße neben den Straßenbahnschienen Platz für kleine Pkw und für Radfahrende. Der Nutzung durch Radfahrende steht nur der holperige Kopfsteinpflasterbelag entgegen.

Wir meinen, dass hier sehr wohl genügend Platz besteht, um ein Haltestellenkap gemäß Ziffer 3.12 ERA 2010 einzurichten. Ab der Einmündung der Förstereistraße kann zukünftig der Radverkehr mit einer markierten Radverkehrsanlage - Schutzstreifen oder Radfahrstreifen - an ein solches Haltestellenkap herangeführt werden.

Es ist nicht nur Auffassung des ADFC Dresden, sondern allgemeine Auffassung der Fachwelt, dass die Radverkehrsführung innerhalb von Straßenbahnschienen bestmöglich zu vermeiden ist, wenn es die örtlichen Verhältnisse ermöglichen. Wir sind deshalb erschrocken, dass in der bisherigen Planung der Variante 8.7 erneut eine Haltestellengestaltung angestrebt wird, welche den Radverkehr zwischen die Straßenbahnschienen verweisen will. Wir sehen die hohe Wahrscheinlichkeit, dass eine solche Haltestellengestaltung zur Folge haben würde, dass viele Radfahrende die Fahrbahn vermeiden und zwischen Förstereistraße und Königsbrücker Straße auf dem Gehweg fahren. Dies in Kauf zu nehmen, kann nicht Sinn der Planung sein.

Wir sind uns bewusst, dass gegenwärtig auf dem östlichen Bischofsweg zwischen Königsbrücker Straße und Görlitzer Straße in beiden Richtungen der Radverkehr sich streckenweise innerhalb der Straßenbahnschienen bewegt, wo neben den Schienen nur wenig Platz entlang den geparkten Autos besteht. Ob dies auch in der ferneren Zukunft so bleiben wird, ist offen. Jedenfalls kann dies nicht rechtfertigen, dass im Planungsgebiet der Variante 8.7 zwischen Förstereistraße und Königsbrücker Straße eine mangelhafte Radverkehrsführung neu hergestellt wird, bei welcher der Radverkehr zwischen die Straßenbahnschienen verwiesen wird. Wir geben außerdem für den Planungsbereich der Variante 8.7 zu bedenken, dass Radverkehr in den Straßenbahnschienen auch ein Hindernis für die zügige Annäherung der Straßenbahn an die Haltestelle Bischofsweg/Ost sein würde, welches mit Radverkehrsführung neben dem Gleispaar vermieden wird.

2.) Radverkehr in Nord-Süd-Richtung am Albertplatz-Hochhaus:

Wir begrüßen, dass der Seitenraum vor dem Hochhaus verbreitert werden soll.

Allerdings schlagen wir vor, dass der Radweg noch näher an die Mischfläche des gemeinsamen Geh- und Radweges herangeführt wird, und zwar bis mindestens auf Höhe der Haltelinie für den Kfz-Verkehr. Die verschiedenen Masten für die Lichtsignalanlage, die Beleuchtung und die Wegweisung bitten wir so zu platzieren, dass sie weder auf dem Radweg noch in der Mischfläche die Fahrt des Radverkehrs behindern.

3.) Radverkehr an der Einmündung der Löbnitzstraße in die Königsbrücker Straße:

Wir schlagen vor, dass an der Einmündung der Löbnitzstraße in die Königsbrücker Straße rot markierte Radaufstellstreifen im Sinne von Ziffer 4.4.2 ERA 2010 in den beiden vorgesehenen Fahrstreifen in der Fahrbahn markiert werden. Durch den relativ hohen Radverkehrsanteil am Verkehr im Ortsamtsbereich Neustadt und speziell in der Äußeren Neustadt halten wir solche Aufstellstreifen für begründet.

Wir bitten dabei um Prüfung, ob der Radverkehr auf der Löbnitzstraße mit einer gesonderten Radverkehrsanlage - Schutzstreifen oder Radfahrstreifen - an solche Aufstellbereiche herangeführt werden kann - siehe Bild 46 ERA 2010. Die Empfehlung in Ziffer 4.4.2 ERA 2010 lautet: „Aufgeweitete Radaufstellstreifen sollten nach Möglichkeit mit Schutzstreifen oder Radfahrstreifen in der Knotenpunktzufahrt kombiniert werden, damit der Radverkehr an stehenden Kraftfahrzeugen vorbeifahren kann“.

In der gegenwärtigen Vorplanung der Variante 8.7 ist in der Löbnitzstraße eine Fahrbahnbreite von 5,50 m für den Mischverkehr in Richtung Königsbrücker Straße vorgesehen. Falls die Fahrbahn nicht zu Lasten des Gehweges breiter gefasst werden soll, wäre die Einordnung eines Radschutzstreifens möglich, indem auf getrennte Fahrspuren in der West-Ost-Fahrtrichtung verzichtet wird.

4.) Zum weiteren Vorgehen:

Wir würden uns freuen, wenn Vertreter des ADFC Dresden sich mit der zuständigen Sachgebietsleiterin im Stadtplanungsamt, Frau Hentzschel, zu einem Fachgespräch über die hier angesprochenen Themen treffen können, um die Einzelaspekte unter Beachtung vorhandener Regelwerke anhand der Planungsunterlagen zu besprechen. Bitte teilen Sie uns mit, ob das Straßen- und Tiefbauamt zu einem solchen Fachgespräch bereit ist.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen

Anlagen:

2 Fotos zum östlichen Bischofsweg

1 Foto zu den bisherigen Masten vor dem Albertplatz-Hochhaus



