

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

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt
St. Petersburger Straße 9
01069 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

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
17gse020

23. April 2017

Planfeststellung für das Bauvorhaben *Wehlener Straße / Alttolkewitz / Österreicher Straße zwischen Schlömilchstraße und Leubener Straße*

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC Dresden begrüßt den geplanten Ausbau dieses Straßenabschnittes, da bisher keine adäquaten Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Im kürzlich beschlossenen Dresdner Radverkehrskonzept sind unter dem Punkt 604 die Anlage von baulichen Radwegen und unter Punkt 605 wegen des engen Straßenraums die Realisierung von anderen Maßnahmen vorgesehen, um die Sicherheit von Radfahrern zu verbessern.

Besonders wichtig erscheint dies, da durch die Eröffnung des Schulkomplexes die Zahl der Radfahrer auf diesem Abschnitt zunehmen wird und die bisherigen Sicherheitsdefizite für Fußgänger und Radfahrer dringend zu beheben sind.

Leider vermissen wir in den Planunterlagen aktuelle und erwartete bzw. zukünftig erwünschte Verkehrszahlen des Radverkehrs. Für die Bemessung der Verkehrsanlagen halten wir solche für unabdingbar.

Die genannten Zahlen für den MIV und den vorhandenen Straßenbahnverkehr sprechen für die durchgehende Anlage von Radverkehrsanlagen. Hier halten wir den bereits fertiggestellten Abschnitt zwischen Altenberger Straße und Ankerstraße für einen guten Kompromiss, um unter den gegebenen Bedingungen die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu erfüllen. Radfahrer werden durchgehend getrennt vom MIV und der Straßenbahn geführt. Durch die Anlage von überfahrbaren Kapphaltestellen wird das gefährlich spitzwinklige Queren von Straßenbahnschienen vermieden.

So sollte auch der vorliegenden Planungsabschnitt möglichst nach dem gleichen Grundschema realisiert werden. Hier müssen auch bei beengten Straßenquerschnitten Lösungen angeboten werden, die die Verkehrssicherheit erhöhen und nicht wie in der vorliegenden Planung an mehreren Stellen das Unfallrisiko für Radfahrer deutlich erhöhen.

Der Abschnitt 2.4.3 ist somit in seiner Gesamtaussage nicht korrekt. Für Radfahrer tritt keine Verbesserung der Sicherheit ein, da sie bei der Realisierung der vorliegenden Planung mehrfach gezwungen werden die Schienen spitzwinklig zu überfahren und zukünftig in längeren Abschnitten im Fahrbereich der Straßenbahn zu fahren. Insbesondere beim zu erwartenden hohen Anteil von Kindern und Jugendlichen unter den Rad Fahrenden ist dies nicht zu vertreten.

Dies bedeutet auch, dass diese Strecke für weniger mutige Radfahrer nicht mehr attraktiv sein wird. Dieses Ergebnis widerspricht dem Ziel der Landeshauptstadt, den Radverkehr zu fördern (siehe unter anderem das Verkehrsentwicklungskonzept 2025+ und das Radverkehrskonzept). Durch einen höheren Anteil der Führung des Radverkehrs im Bewegungsraum der Straßenbahn kommt es zwangsläufig auch zu Verzögerungen im Betriebsablauf derselben, da Rad Fahrende in diesen Bereichen nicht überholt werden können. Die angegebenen Verbesserungen in der Leistungsfähigkeit für den ÖPNV sind deswegen für uns nicht nachvollziehbar bzw. nur außerhalb der Hauptverkehrszeiten zu erreichen.

Zu den einzelnen Abschnitten:

Haltestelle Wasserwerk Tolkewitz Hier ist auch in landwärtiger Richtung die Überfahrbarkeit des Haltestellenkapps herzustellen. Durch Verschieben der Gleislage in nördlicher Richtung statt in südlicher Richtung wäre die Realisierung von sicheren überfahrbaren Haltestellenkapps in beiden Richtungen möglich. Der eventuell notwendige Grunderwerb („Autoeck Tolkewitz“) erscheint durch den Sicherheitsgewinn angemessen.

Kreuzung Tolkewitzer Str./Wehler Str. Radfahrer werden im Kreuzungsbereich nicht sicher geführt. Da das Unfallrisiko an Kreuzungen besonders hoch ist, halten wir die Anlage von richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen im Kreuzungsbereich für unabdingbar.

Abschnitt zwischen Wasserwerk und Niedersedlitzer Flutgraben Auch in landwärtiger Richtung ist die Anlage einer sicheren Radverkehrsanlage getrennt von den Fußgängern zu realisieren, wenn die Verkehrsmengen die Grenzen für eine gemeinsame Führung überschreiten.

Dorfkern Alttolkewitz Durch größtmögliche Verringerung des Gleismittelabstandes sollte der Bereich zwischen äußerer Schiene und Bord möglichst vergrößert werden, damit Rad Fahrende im Regelfall das Queren der Schiene vermeiden können. Die angeordnete Höchstgeschwindigkeit sollte bei maximal 20 km/h liegen.

Wehler Str. ab Alttolkewitz Durch die Vergrößerung der Gehwegbreite (vom ADFC grundsätzlich begrüßt) und des Gleismittelabstandes sind Radfahrer zukünftig gezwungen im Fahrbereich der Straßenbahn zu fahren. Es ist nochmals zu prüfen, ob durch Änderung der Querschnitte unter Umständen mit zusätzlichen Grunderwerb nicht das bisherige Sicherheitsniveau zumindest erhalten werden kann. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine entsprechende Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h festzulegen. Durch Fahrradpiktogramme zwischen den Schienen sollte der durch die Planer gewünschte Fahrbereich gekennzeichnet werden. Bei den vorgesehenen Parkbuchten ist nicht erkennbar, ob Platz für den notwendigen Sicherheitsstreifen zum Schutz von Radfahrenden vorgesehen wurde.

Zur Umleitungsstrecke während der Baumaßnahmen Da auch die Umleitungsstrecke für den Schülerverkehr bedeutsam ist, sollte die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden. Es ist zu prüfen, ob die Umleitungsstrecke für den durchgehenden LKW-Verkehr (außer ÖPNV) gesperrt werden kann. Die Anbindung des Fuß/Radweges über den Flutgraben an die Steirische Str. und die Umleitungsstrecke ist aufgrund der in unseren Augen vorhandenen Sicherheitsrisiken zu überarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

N. Larsen

Nils Larsen