

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

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt
Postfach 12 00 20
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

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN

17gse048

1. November 2017

Radverkehrskonzept bei Änderungen der Knotenpunkte an der Julius-Valteich-Straße beachten

Sehr geehrter Herr Professor Koettnitz,

im Ergebnis unserer Beradlung mit Ihnen im Jahr 2012 entstand die Idee, in der Julius-Vahlteich-Straße Radfahrstreifen einzurichten. 2014 hatten wir von Ihnen entsprechende Pläne zur Verfügung gestellt bekommen, zu denen wir am 5. März 2014 Stellung genommen haben. Die Realisierung wurde für die zweite Jahreshälfte 2014 im Schlussbericht des Straßen- und Tiefbauamts vom 05.02.2014 zur Beradlung 2012 in Aussicht gestellt. Für unter 12.000 Kfz pro Tag stehen vier Fahrstreifen zur Verfügung, während es für den Radverkehr keine sichere Führung gibt. Leider ist bisher nichts passiert.

Nächstes Jahr werden im Zusammenhang mit dem Stadtbahnprojekt Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße Änderungen der Verkehrsorganisation an den Knotenpunkten Coventry-/Wilhelm-Franz-/Julius-Vahlteich-Straße sowie Kesselsdorfer Straße/Julius-Vahlteich-Straße vorgenommen, vor allem betreffend die Signalsteuerung.

Wir bitten Sie, im Zuge dieser Maßnahmen die Radfahrstreifen in der Julius-Vahlteich-Straße zu realisieren. Die uns damals verfügbaren Planungen wirkten im Wesentlichen umsetzungsreif. Aus unserer Sicht gibt es keinen Grund, mit der Umsetzung weiter zu warten. Die notwendigen Änderungen an den Lichtsignalanlagen (z.B. bzgl. Räumzeiten) können im Rahmen der genannten Maßnahmen des Baus der Zentralhaltestelle mit umgesetzt werden, im restlichen Streckenverlauf bedarf es nach den uns vorliegenden Planungen ausschließlich der Änderung von Markierungen. Der Teilabschnitt des Stadtbahnprojektes wurde diesen Sommer planfestgestellt, an den genannten Knotenpunkten sind allerdings primär verkehrrechtliche Änderungen geplant, die nicht der Planfeststellung unterliegen und damit noch angepasst werden können.

Gemäß Radverkehrskonzept (RVK) ist die südliche Hälfte der Julius-Vahlteich-Straße (bis zum Dahlienweg) Teil einer Radroute der Kategorie IR 3, dort ist gemäß RVK-Mangel 700 die Einrichtung von Radverkehrsanlagen vorgesehen bzw. notwendig. Auch wenn die nördliche Hälfte des Straßenzuges im RVK nicht als Radroute enthalten ist, so ist doch auch dort die Einrichtung von Radverkehrsanlagen sinnvoll, zumal die Fahrbahnen angesichts des Kfz-Aufkommens eine Flächenverteilung zugunsten des Radverkehrs problemlos hergeben. Vor allem wäre die Markierung von Radfahrstreifen nur auf der südlichen Hälfte der Straße

eine für alle Verkehrsteilnehmer nicht nachvollziehbare Änderung der Streckencharakteristik in der ansonsten einheitlichen Gestaltung der Straße bedeuten.

Sollte die Planung der Radfahrstreifen nicht mit umgesetzt werden können, bitten wir um eine Begründung, warum das Radverkehrskonzept hier nicht berücksichtigt werden kann. Bitte prüfen Sie in diesem Fall, ob die zu Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen an den beiden betroffenen Knotenpunkten mit der zukünftigen Anlage von Radfahrstreifen kompatibel sind (bspw. bei der Erneuerung der Steuergeräte der LSA). Andernfalls entstünden bei der späteren Einrichtung der Radfahrstreifen unnötige Mehrkosten.

Mindestens geändert werden muss zudem bei den nächstes Jahr vorgenommenen Anpassungen die Führung des Radverkehrs von Nord nach Süd über die Coventrystraße. Diese Relation ist sowohl derzeit, wie auch nach Umsetzung der Zentralhaltestellen-Pläne für Radfahrer nicht legal befahrbar. Auch möchten wir noch einmal mit Nachdruck auf die in unserer Stellungnahme von 2014 enthaltene Forderung nach Durchführung des Radfahrstreifens Richtung Norden bis über die Coventrystraße verweisen. Auch hier sehen wir die Gefahr, dass durch die fehlende Berücksichtigung im nächsten Jahr Änderungen vorgenommen werden, nach denen durchgehende Radverkehrsanlagen nicht mehr oder nur mit unnötigen Mehrkosten möglich sind.

Detaillierte Erläuterungen zu den beiden letztgenannten Punkten wie auch Detailhinweise zum ABM-Plan haben wir in der Anlage zusammengefasst.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.



Nils Larsen

Anlage

Anlage: Anregungen zu Details der Planung

Radverkehr Richtung Süden über die Coventrystraße

Die Führung des Radverkehrs von Nord nach Süd über die Coventrystraße ist sowohl derzeit, wie auch nach Umsetzung des ABM-Planes für Radfahrer nicht legal befahrbar.

Derzeit werden Radfahrer von Norden kommend auf einem Radfahrstreifen geführt. An der Kreuzung selbst ist die Radverkehrsführung unklar: Ein Teil der Radfahrer fährt parallel zum Kfz-Verkehr geradeaus, andere biegen auf den als benutzungspflichtig gekennzeichneten, über abgesetzte Furten geführten Radweg ab. Im zweigekennzeichneten, angesichts der Beschilderung von der Stadtverwaltung offensichtlich vorgesehenen Fall müssen Radfahrer streng genommen erst am für alle Fahrzeuge geltenden Signalgeber am Ende des Radfahrstreifens halten, dort die Freigabe des Fahrsignalgebers abwarten, um dann auf den Radweg zu fahren und abschließend auf der Südseite der Kreuzung wieder nachrangig auf die Fahrbahn einzufahren (vgl. Abbildung unten).



Abbildung: Ausschnitt aus dem ABM-Plan (Unterlage 16_05_03 der Planfeststellung Zentralhaltestelle) bzgl. der Führung des Radverkehrs von Nord nach Süd am Knoten Coventrystraße.

Eine Änderung dieser Radverkehrsführung ist bisher auch mit den vorgesehenen Maßnahmen nicht geplant. Sollte die Signalanlage nach dem Umbau so betrieben wird, dass eine Freigabe nur auf Anforderung erfolgt, so ist auch nach Umsetzung des in den Planfeststellungsunterlagen enthaltenen ABM-Plans das legale Queren der Kreuzung für Radfahrer nicht möglich. Vielmehr müssen Radfahrer zwingend die Haltlinie missachten und in den Schutzbereich der LSA einfahren, um überhaupt eine Anforderung auslösen zu können.

Wir möchten deshalb anregen, unabhängig von der Umsetzung der durchgehenden Radfahrstreifen zumindest die Führung über die Kreuzung entsprechend den damaligen Plänen anzupassen. Damit würde der von Norden kommende Kfz-Verkehr weiterhin wie vorgesehen durch entsprechende Markierung auf den linken der beiden südlich weiterführenden Fahrstreifen gelenkt und für den Radverkehr durch Weiterführung des Radfahrstreifens eine direkte, rechtlich eindeutige und verständliche Führung über die Kreuzung geschaffen werden. Die entsprechenden Änderungen bzgl. Markierung und Verkehrstechnik (z.B. Erweiterung der Induktionsschleife auf den Radfahrstreifen) sind im Rahmen der sowieso anstehenden Umbau- und Markierungsmaßnahmen kostengünstig umsetzbar.

Radverkehr Richtung Norden über die Coventrystraße

Ergänzend zu unserem Schreiben vom März 2014 möchten wir auch noch einmal ausführlicher auf die südliche Zufahrt zur Kreuzung Coventry-/Wilhelm-Franz-/Julius-Vahlteich-Straße eingehen. Wir hatten in unserem Schreiben angeregt, den Radfahrstreifen unter Verzicht auf einen Linksabbiegerstreifen bis zur Kreuzung zu verlängern. Wir befürchten, dass die nächstes Jahr vorgenommenen Änderungen an der Signalisierung eine Durchführung des Radfahrstreifens über die Kreuzung längerfristig verhindern würde. Grundsätzlich ist die Einordnung eines Radfahrstreifens auch unter Beibehaltung der Anzahl der Fahrstreifen möglich: Laut ABM-Plan beträgt die Fahrbahnbreite 14,35 m. Bei Anwendung der gemäß RAS 06, Abschnitt 6.3.1 in Knotenpunktzufahrten möglichen (und in Ausnahmefällen auch unterschreitbaren) Fahrstreifenbreite von 3,00 m für alle Fahrstreifen stehen 2,35 m für einen Radfahrstreifen zur Verfügung.

Allerdings ist die Einordnung des Radfahrstreifens nur möglich, wenn die vorgesehene Zuordnung der Fahrtrichtungen zu den Fahrstreifen geändert wird. Vorgesehen ist derzeit eine Ummarkierung, so dass der zweite Fahrstreifen von rechts sowohl vom den geradeaus fahrenden, wie auch von den rechts abbiegenden Fahrzeugen genutzt wird. Ein Radfahrstreifen kann allerdings sinnvoll nur rechts des Geradeausfahrstreifens, nicht aber rechts eines (oder zweier) Rechtsabbiegerfahrstreifen markiert werden.

Wir schlagen deshalb vor, den rechten der beiden Linksabbiegerstreifen als Geradeausspur zu nutzen, rechts daneben den Radfahrstreifen einzuordnen und die beiden rechten Fahrstreifen allein dem Rechtsabbiegeverkehr vorzubehalten. Wird sich nach dem Bau der Zentralhaltestelle – wie von der Stadtverwaltung prognostiziert – der Kfz-Verkehr so von der Kesselsdorfer Straße auf die Coventrystraße verlagern, dass die zweite vorgesehene Rechtsabbiegerspur erforderlich ist, so wird sich umgekehrt auch der vor allem aus der Kesselsdorfer Straße kommende, an der Kreuzung links abbiegende Kfz-Verkehr auf die Coventrystraße verlagern, so dass die zweite Linksabbiegerspur entbehrlich wird.

Eine separate Geradeausspur hätte u.U. sogar positive Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Kreuzung und die Wartezeiten für den MIV: Bei der bisher vorgesehenen gemeinsamen Signalisierung von Geradeaus- und (konfliktfrei signalisiertem) Rechtsabbiegeverkehr könnte die östliche Furt nur bei Sperrung des Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehrs von Süden freigegeben werden. Bei Zuordnung eines eigenen Fahrstreifens für den Geradeausverkehr kann dieser dagegen auch dann freigegeben werden kann, wenn der parallele Fuß- oder Radverkehr auf den östlichen Furten eine Freigabe erhält.

Auf der Nordseite der Kreuzung kann der Radfahrstreifen zur Verflechtung des Kfz- und Radverkehrs in einen Schutzstreifen überführt werden. Nach Tabelle 11 der RAS liegt die Regelbreite für eine einstreifige Fahrbahn mit Schutzstreifen bei 3,75 m, diese ist mit einer laut ABM-Plan vorliegenden Breite von 3,95 m erfüllt.

Sonstige Hinweise zum ABM-Plan aus der Planfeststellung Zentralhaltestelle

Abschließend bitten wir um die Berücksichtigung einiger Hinweise sowohl zum ABM-Plan, wie auch zur LSA-Schaltung an der Kreuzung Coventrystraße:

- In der südlichen Zufahrt fehlt das Zeichen 1000-32 (Radverkehr von links und rechts) über dem Zeichen 205 (vgl. VwV-StVO zu § 2). Aufgrund des von der Braunsdorfer Straße kommenden Radwegs, der auf der Westseite der Kreuzung als Gemeinsamer Geh- und Radweg fortgeführt wird, findet auf der südlichen Furt (legal) Zweirichtungsverkehr statt. Auch die Signalgeber enthalten für beide Fahrtrichtungen das Symbol „Radverkehr“.
- An der südöstlichen Ecke der Kreuzung am Richtung Braunsdorfer Straße abzweigenden Weg fehlt ein Zeichen 240 oder 241. Dieses sollte so angebracht werden, dass es zwar aus Fahrtrichtung West, nicht jedoch aus Fahrtrichtung Süd sichtbar ist, um Irritationen bei von Süden kommenden Radfahrern (und daraus folgenden Querungen vom Geradeausfahrstreifen zum Radweg) vorzubeugen.
- Bei der westlichen der beiden südlichen Furten bietet sich die Markierung von Fahrradsymbolen und Pfeilen in beide Richtungen an, um abbiegende Autofahrer auf den Zweirichtungsverkehr aufmerksam zu machen.
- Die nördliche Furt wird derzeit nur nach Anforderung freigegeben. Um unnötig langen Wartezeiten vorzubeugen sollte auch dort – analog zur südlichen Furt – die Freigabe automatisch parallel zum ebenfalls automatisch freigegebenen Kfz-Verkehr in Ost-West-Richtung erfolgen.
- Bei der westlichen Furt sollte sowohl die Anforderung der Freigabe durch Kfz, wie auch durch Fußgänger und Radfahrer bei beiden Furten jeweils auch das Symbol „Signal kommt“ auslösen. Dies ist derzeit nicht der Fall, vielmehr wird dieses Symbol nur dann und nur an derjenigen Furt ausgelöst, wo die Freigabeanforderung erfolgt, obwohl beide Furten z.B. auch bei Anforderung durch Kfz freigegeben werden.