

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

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsanlagenplanung
Freiberger Straße 39
01067 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
18gse010

1. Februar 2018

Stellungnahme zur Planfeststellung für das Bauvorhaben „Ausbau Bautzner Straße zwischen Glacisstraße und Hoyerswerdaer Straße“

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen zu oben genanntem Bauvorhaben wie folgt Stellung:

Der ADFC setzt sich satzungsgemäß für den „Fahrradverkehr und die Belange unmotorisierter Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen“ ein. Diese Stellungnahme beleuchtet daher nicht nur Aspekte des Radverkehrs, sondern auch die Barrierefreiheit und den Fußverkehr.

Den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen liegt der Stadtratsbeschluss *V0816/15 Vorplanung der Verkehrsbaumaßnahme (VKBM) Bautzner Straße zwischen Glacisstraße und Hoyerswerdaer Straße* zu Grunde. Sowohl zur ursprünglichen Vorlage als auch zu der der letztlich beschlossenen Variante „Hochbordradweg“ hatte der ADFC seinerzeit Stellung genommen (Stellungnahmen vom 16.02.2016 und 18.04.2016 einsehbar unter <http://www.adfc-dresden.de/index.php/verkehr/schriftwechsel>).

Formale Mängel der Unterlagen

1. Die im Internet bekanntgemachten Pläne sind gering aufgelöste, grisselige Scans. Entscheidende Details sind in den Planungsunterlagen kaum oder nicht zu erkennen, z.B. die blass-grauen Verläufe des IST-Zustandes oder Beschriftungen. So ist im *Teil B - Lageplan* der Bordverlauf alt - neu im nordöstlichen Abschnitt der Anliegerfahrbahn unklar oder auch Beschriftungen in den grau schraffiert dargestellten Häusern. Im *Teil C – Ausrüstungs-, Beschilderungs- und Markierungsplan* sind Beschriftungen in den Vorgärten Nr. 17 und 21 und in diesem Bereich auf der Anliegerfahrbahn unlesbar. Wichtige Maßketten fehlen, so zur Breite der nördlichen Anliegerfahrbahn im östlichen Bereich und zur Breite des Radwegs auf der Nordseite der Bautzner Straße. Die Art dieser Bekanntmachung genügt nicht § 27a Abs. 1 Satz 4 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).
2. Zu beachten sind die Festlegungen der Stadtratsbeschlüsse *V02777/09 Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden - Radverkehrskonzept 26er Ring* und *V1252/16 Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden (RVK)* sowie die dort als verbindlich festgelegten Entwurfsstandards der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“ (E 4.1.3. Seite 19). In den Planfeststellungsunterlagen ist

nicht erkennbar, dass - bzw. ob und wie - die im RVK getroffenen Festlegungen und die Standards der ERA für das Planungsgebiet berücksichtigt wurden und damit in die Abwägung mit eingegangen sind.

3. Der Planungsumgriff westlich ist zu gering: Die Landeshauptstadt Dresden plant eine LSA-geregelte Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr zwischen Alaunstraße und Glacisstraße. Diese Planung war im Stadtratsbeschluss V0816/15 mit angeführt, fehlt hier aber. Die Verhältnisse in Höhe der östlichen Ausfahrt der nördlichen Anliegerfahrbahn werden daher andere sein, als dargestellt. Die Verkehrsführung kann in diesem Bereich nur beurteilt werden, wenn die Planung der Querung Alaunstraße – Glacisstraße Berücksichtigung findet.
4. Der Planungsumgriff östlich ist zu gering: Für den Radverkehr ist die Befahrbarkeit der nördlichen Anliegerfahrbahn in beide Richtungen zwingend erforderlich, in den vorliegenden Plänen aber nicht vorgesehen. Der Planungsumgriff ist daher auch auf die Kreuzung Bautzner Straße – Rothenburger Straße auszudehnen. Hier sind für den stadtauswärts fahrenden Radverkehr baulich oder verkehrsrechtlich Übergangsmöglichkeiten von der Anliegerfahrbahn in die Rothenburger Straße bzw. von der Anliegerfahrbahn zur Hauptfahrbahn Richtung Osten einzuordnen.
5. Der Planungsumgriff südlich ist zu gering: Auf Grund der Rücksichtnahme auf die Platanenallee und die Denkmälwürdigkeit der Parkanlage lassen sich keine anforderungsgerechten und richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen an der Südseite der Bautzner Straße einrichten. Um so wichtiger ist es, alle anderen Fahrtmöglichkeiten für den Radverkehr in West–Ost-Richtung gut auszubauen. Die Anliegerfahrbahn Süd sollte daher in beide Richtungen befahrbar sein und baulich sowie verkehrsrechtlich in ihrer historischen Funktion als Radfahrbahn wiederhergestellt werden. Dies hält der ADFC auch aus Sicht des Denkmalschutzes für erstrebenswert und sinnvoll.
6. Es fehlt ein Verkehrssicherheitsaudit. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wird zwar behauptet (*Erläuterungsbericht* Seite 11). Für den IST-Zustand wird „Unfall-Unauffälligkeit“ festgestellt, eine Änderung des Unfallgeschehens wäre nicht zu erwarten. Das ist aber zweifelhaft.
7. Eine sichere und geordnetere Führung des Radverkehrs ist die Ursache für wesentliche bauliche Änderungen. Es gibt aber keinerlei Untersuchungen zu den relevanten Fahrbeziehungen des Radverkehrs, aktuellen Nutzungszahlen, Prognosen usw. Der Abschnitt und das Umfeld ist bereits jetzt stark von Radverkehr 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%. Seit Jahren nimmt die Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr zu. Es ist davon auszugehen, dass dies auch im betrachteten Abschnitt der Bautzner Straße so sein wird, zumal mit dem Ausbau der nach Osten und Westen angrenzenden Routen (siehe Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden) die Bedeutung des Radverkehrs weiter zunehmen wird.
8. Die Äußere Neustadt ist von den elf Ortsteilzentren das größte und damit nach der Innenstadt das bedeutendste Ortsteilzentren der Stadt. Innerhalb dieses Ortsteilzentrums ist der fragliche Abschnitt der Bautzner Straße eines der drei Teilzentren gemäß des Zentrenkonzeptes auf Grundlage INSEK, dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept „Zukunft Dresden 2025+“, bzw. der Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes für das Ortsteilzentrum Äußere Neustadt in der Stadt Dresden. Das Radverkehrskonzept nennt als eines der wesentlichen Ziele die Erreichbarkeit der Ortsteilzentren (RVK Seite 5 Punkt 1.1). Die Erreichbarkeit wird sich durch die Baumaßnahme jedoch verschlechtern.
9. Die Untersuchung der alternativen Varianten ist völlig unzureichend (*Erläuterungsbericht* Seite 8). Das Ausscheiden von Variante 3 ist unklar begründet. Es gibt in dieser Variante keinen stichhaltigen Grund, Radverkehr auf der Hauptfahrbahn zu verbieten, zumal es „keinerlei Rechtsgrundlage“ dafür gibt, wie ausgeführt wird. Eine Begründung, warum ein solches Verbot für nötig erachtet wird, fehlt. Vielmehr handelt es sich um den IST-Zustand, über den im Erläuterungsbericht geschrieben wird, dass er seit Jahren ohne Unfallsauffälligkeiten abläuft.
10. Die Beschreibung des IST-Zustandes (*Erläuterungsbericht* Seite 5) ist verkehrsrechtlich unzureichend. Es wird der Begriff „Nebenfahrbahn“ benutzt. Es handelt sich um eine Anliegerfahrbahn im Sinne der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) Punkt 6.1.1.8 Seite 71. Dort ist ausge-

führt, dass Anliegerfahrbahnen Zweirichtungsradverkehr aufnehmen können, der IST-Zustand ist also richtlinienkonform.

11. Die Angaben zur Bauzeit sind widersprüchlich. Im *Erläuterungsbericht* (Seite 37) steht: eine Woche Phase 0, sechs Wochen Phase 1, zwei Wochen Phase 2. Im Gegensatz dazu steht in Unterlage *Teil C – Verkehrsführung* während der Bauzeit für Phase 2 vier Wochen.

Mängel der vorliegenden Planung:

Südseite, Bouchépark

Der ADFC begrüßt den Denkmalschutzstatus des kleinen Parks auf der Südseite. Vor wenigen Jahren wurden noch Pläne verfolgt, die ein komplettes Abholzen der Alleebäume oder einen starken Eingriff in die Parkanlage vorsahen. Wir begrüßen, dass diese Pläne nunmehr vom Tisch sind. Die ausführliche Unterlage „Denkmalpflegerische Zielstellung“ bietet eine hervorragende Analyse der Entstehungsgeschichte der Anlage. Besonders interessant aus unserer Sicht sind die detaillierten Ausführungen zur Radfahrbahn, die in den 1920er Jahren angelegt wurde. Der Schöpfer des Parks, Friedrich Bouché ist als Vorreiter für den Radverkehr in Dresden bekannt. Vor wenigen Monaten fand ein feierlicher Akt zur Erinnerung an die Eröffnung des ersten sächsischen Radweges „Radfahrbahn Herkulesallee im Großen Garten“ statt, deren Einrichtung auf die persönliche Initiative von Friedrich Bouché zurückgeht.

Leider fallen die Teile „Handlungsbedarf“ und „Zielplanung“ im Vergleich zur ausgezeichneten Analyse aus Sicht des ADFC ungenügend aus. Auf Seite 40 wird ausgeführt: „Auf eine Rückführung der sogenannten Kleinen Bautzner Straße zum Radweg wird aus Nutzungsgründen verzichtet. Hier wird eine befahrbare Straße mit Parkmöglichkeiten gebraucht. Auch eine Wiederherstellung des Straßenverlaufs östlich und nördlich des ehemaligen Standorts des Alberttheaters ist eher unwahrscheinlich.“

Diesen unbelegten Feststellungen widersprechen wir: Da sich unmittelbar an der Bautzner Straße keine adäquaten Radverkehrsanlagen einordnen lassen, ist es um so wichtiger, die südliche Anliegerfahrbahn wieder als „Radfahrbahn“ herzustellen. Die jetzige Funktion als schöner Parkplatz wird der historischen Bedeutung und den aktuellen und zukünftigen Nutzungsanforderungen in keiner Weise gerecht und stört die Nutzung durch den Radverkehr.

An Parkplätzen herrscht in unmittelbarer Umgebung überhaupt kein Mangel: Im Radius von 200 m befinden sich 180 Parkplätze im Parkhaus Bautzner Straße sowie weitere 350 im Simmel Center am Albertplatz. Beide Parkhäuser sind nur sehr schwach ausgelastet. Im weiteren Umfeld befinden sich weitere, ebenfalls schwach ausgelastete, große Parkhäuser und Tiefgaragen: Tiefgarage Böhmisches Straße 8, Parkhaus Alaunstraße / Sporthalle sowie der Parkplatz an der Wigardstraße.

Ähnliche Überlegungen gelten für den Straßenverlauf östlich und nördlich des ehemaligen Standortes des Alberttheaters. Bereits im hier zu Grunde liegenden Stadtratsbeschluss V0816/15 werden Änderungen des Straßenverlaufs nördlich vorgegeben, die eine Annäherung an den historischen Zustand bedeuten. Der ADFC hält für diesen Abschnitt noch weitergehende Änderungen für notwendig.

Unklar bleiben hingegen die Motive für die nur sehr geringfügige Anpassung der Gehwegbreite zwischen den Alleebäumen und der Rasenfläche. Die zukünftige Breite liegt in großen Teilen unter der Mindestbreite für eine Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr von 2,50 m der technischen Regelwerke (ERA 2010 Seite 27 Bild 15 für Breiten unter 2,50 m: „Gehwegbenutzung durch Radverkehr ausschließen“ bzw. EFA 2002 Seite 17 Tabelle 1). Diese geringe Breite wird zusätzlich durch Masten eingeschränkt. Diese Vorgaben dienen nicht der Bequemlichkeit, sondern stellen die absoluten Untergrenzen dar, bei denen Fuß- und Radverkehr noch gemeinsam abgewickelt werden können.

Der Bedarf nach einem etwas breiteren Gehweg ergibt sich auch aus dem größeren Stammumfang der Alleebäume und dem höheren Platzbedarf der mittlerweile etablierten Eiben und anderer Gehölze. Eine solche Entwicklung eines Parks und einer Allee ist sicher erwünscht und – ebenso wie bequemer Rad- und Fußverkehr – im Sinne Bouchés. Gehölze verändern sich, Sichtbeziehungen müssen freigeschnitten, Wegebeziehungen angepasst werden. Darin sieht der ADFC keine Beeinträchtigung des ursprünglichen Charakters der Parkanlage – wohl aber in den Parkplätzen auf der südlichen Seite.

Eine Freigabe des untermaßigen Gehweges für den Radverkehr lehnt der ADFC ab. Es verwundert, dass im ABM-Plan eine solche Freigabe überhaupt vorgesehen ist. Eine Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde halten wir für unwahrscheinlich. Sollte sie erfolgen, würde sie einer Überprüfung durch die obere Straßenverkehrsbehörde, z. B. im Rahmen eines Widerspruchsverfahrens, nicht standhalten. Im Erläuterungsbericht wird auf Seite 9 / 10 suggeriert, dass dem Stadtratsbeschluss V 0816/15 gefolgt würde und eine Breite von 2,50 m hergestellt würde. Im Lageplan sind hingegen auf rund der Hälfte der Ausbaustrecke Breiten unter 2,50 m angegeben.

Verschärfend wirkt, dass die Planung zukünftig in West-Ost-Richtung für den Radverkehr keine durchgängige Fahrmöglichkeit mehr über die nördliche Anliegerfahrbahn vorsieht und sämtlicher Radverkehr in diese Richtung entweder auf der Fahrbahn oder auf dem untermaßigen freigegeben Gehweg passieren soll. Diese Art der Radverkehrsführung entspricht nicht den gängigen Regelwerken bzw. dem aktuellen Stand der Technik und ist daher nicht genehmigungsfähig.

Zusammenfassung Südseite:

- Richtlinienkonforme und den Vorgaben des Radverkehrskonzepts entsprechende Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen auf der Fahrbahn mit Regelbreite von 2 m, baulich angelegter Radweg o.ä.) lassen sich auf der Südseite schwer einordnen. Das wird vom ADFC akzeptiert, wenn sämtliche anderen Fahrmöglichkeiten in West-Ost-Richtung gut ausgebaut werden. Nicht hinnehmbar sind jedoch Wege, die Mindestsicherheitsstandards nicht erfüllen. Im Zweifelsfall – bei fehlender Herstellung alternativer Fahrmöglichkeiten – ist auch auf der Südseite ein Radfahrstreifen einzuordnen. Da die Verkehrssicherheit grundsätzlich Priorität gegenüber der Flüssigkeit des Verkehrs haben muss, sind eventuelle Behinderungen zwischen Straßenbahn- und Kfz-Verkehr hinzunehmen, wenn nur so verkehrssichere Anlagen hergestellt werden können.
- Der Gehweg zwischen Platanenallee und Park sollte mindestens 2,50 m breit sein, wie vom Stadtratsbeschluss V 0816/15 vorgegeben. Nur dann kann er für den Radverkehr freigegeben werden. Allenfalls sehr kurze Einschränkungen – z.B. auf einer Länge von 10 m östlich des mittleren Querweges – sind hinnehmbar.
- Die Anliegerfahrbahn Süd sollte für den Radverkehr hergestellt werden, z. B. durch Widmung als Fahrradstraße. Sie sollte in beide Richtungen befahrbar sein. Das Befahren durch PKW sollte auf die Anwohner und den Lieferverkehr beschränkt werden. Das Parken sollte komplett entfallen, mindestens jedoch auf der nördlichen Seite. Die aktuell dort befindlichen Parktaschen sollten zurückgebaut und dem Park zugeschlagen werden. Kapazitäten zum Parken bestehen in mehreren Parkgaragen in unmittelbarer Nähe.
- Die Durchfahrtsmöglichkeit ist für den Radverkehr stadtauswärts im Zuge der nördlichen Anliegerfahrbahn zwingend erforderlich.

Fazit: Wird die Planung wie vorliegend umgesetzt, gibt es für den Radverkehr keinerlei Fahrmöglichkeit aus der Alaunstraße kommend stadtauswärts, die wenigstens den gängigen Mindeststandards entspricht. Eine legale Querungsmöglichkeit Alaunstraße – Glacisstraße ist nicht vorgesehen. Der südliche Gehweg kann nicht freigegeben werden, da er nicht einmal die Mindestbreite erfüllt. Die Hauptfahrbahn hat eine zu hohe Verkehrsbelegung, als dass der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden kann. Die nördliche Nebenfahrbahn, die derzeit die Hauptlast des Radverkehrs stadtauswärts aufnimmt, steht in West-Ost-Relation zukünftig nicht mehr zur Verfügung.

Nördliche Anliegerfahrbahn

Auf der nördlichen Anliegerfahrbahn ähneln die Verkehrsverhältnisse in etwa denen der Alaunstraße. Zusätzlich sind Radfahrende hier zukünftig auf beiden Straßenseiten mit parkenden Fahrzeugen konfrontiert. Die Gefährdung durch sich öffnende Autotüren sowie ein- und ausparkende Fahrzeuge ist daher hoch. Eine sichere 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. Die Anliegerfahrbahn nimmt derzeit den Hauptanteil des Radverkehrs in stadtauswärtiger Richtung auf. Im bereits jetzt besonders schmalen Abschnitt Höhe Kästner-Passagen ist eine Verschmälerung der Fahrbahn

geplant. Diese Verengung hat dann in der weiteren Planung zur Folge, dass der Radverkehr in der Anliegerfahrbahn östlich Hausnummer 21 nicht mehr in Gegenrichtung zugelassen ist. Die Verkehrsbeziehung aus der Anliegerfahrbahn Richtung Osten (in die Rothenburger Str., Hoyerswerdaer Str., weiter Richtung Osten in die Bautzner Straße sowie zu den einzelnen Zielen des Ortsteilzentrums) hat für den Radverkehr – auch mangels regelkonformer Alternativen auf der Südseite der Bautzner Straße – eine hohe Bedeutung. Bei linksseitig geführtem Radverkehr sind lt. ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Seite 27) Überquerungshilfen notwendig. In Analogie sind die Ausführungen der VwV STVO zur „Freigabe linker Radwege“ zu beachten. Es ist mit einer starken Zunahme des illegalen Fußwegfahrens und dadurch mit Gefährdung von Fußgängern zu rechnen. Solchem regelwidrigen Verhalten kann in nachhaltiger Weise nur durch eine richtlinienkonforme Planung begegnet werden. Daher fordern wir die durchgehende Freigabe der nördlichen Anliegerfahrbahn bis zur Rothenburger Straße.

Hochbordradweg Nordseite

Zusätzlich zur stadteinwärtigen Fahrmöglichkeit über die Anliegerfahrbahn wie bisher ist geplant, dass der Radverkehr zukünftig den Hochbordradweg entlang der Hauptfahrbahn nutzt. Dieser endet gefährlich und nicht richtlinienkonform in einem sehr kurzen Schutzstreifen in der östlichen Ausfahrt der Anliegerfahrbahn. Sowohl RASt (Seite 86) als auch ERA (Seite 26) fordern einen 10 – 20 m langen Übergangsbereich mit klaren Sichtbeziehungen. Dies ist in der Planung nachzubessern.

Darüber hinaus übergeht die vorliegende Planung die in Planung befindliche Radverkehrsquerung Alaunstraße – Glacisstraße. Um die Verkehrsführung und Verflechtung des Hochbordradwegs, der nördlichen Anliegerfahrbahn sowie der geplanten Querung einschätzen zu können sollte diese unbedingt den Unterlagen zumindest informationshalber beigelegt werden.

Der geplante Hochbordradweg hält nicht die Regelbreite von 2,0 m der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ein. 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 des Radverkehrs aufnimmt, ist auf dem Radweg mit starkem Radverkehr zu rechnen. Von der in der aktuellen Planung 3,35 m breiten MIV-Fahrbahn sind 30 cm dem Hochbordradweg zuzuschlagen.

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. Durch sich öffnende Autotüren resultiert ein erhebliches Gefahrenpotential.

An der neugeschaffenen Einfahrt Höhe Grützner-Villa schränkt links ein großer Mast des Parkleitsystems und rechts ein Fahrleitungsmast die Sicht ein. Einfahrende Kfz haben hier sowohl den Radverkehr auf dem neuen Hochbordradweg (von rechts) als auch auf der Anliegerfahrbahn - sowohl von rechts (dort auch Pkw zu beachten), als auch von links - zu beachten. Verschärft werden diese Probleme für Linksabbieger vom Albertplatz kommend, wenn LKW oder PKW auf der stadtwärtigen Fahrbahn die Sicht auf den neuen Radweg versperren. Die Einfahrt sollte aus Sicherheitsgründen daher als Radwegüberfahrt gemäß ERA 2010 Punkt 11.1.7 Seite 79 ausgeführt werden.

Durch veränderte Nutzungen im Areal Bautzner Straße 19 (Sozialgericht, Heinrich-Schütz-Konservatorium, andere Einrichtungen mit hoher Publikumsfrequenz sind geplant) kommt es zu höherem Fußverkehrs-, Kfz- und vor allem Radaufkommen. Die Fahrbeziehungen an der Einfahrt der Loge (Bautzner Str. 19a) verschlechtern sich aber; für den Radverkehr gibt es nur stark eingeschränkte Weiterfahrtmöglichkeiten und keine sichere Möglichkeit zur Querung der Hauptfahrbahn. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind daher Nachbesserungen der Planung erforderlich.

Die Platzverhältnisse Höhe Alaunstraße werden 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 kommt der Flächenbedarf für den zusätzlich benutzbaren stadteinwärtigen Radweg hinzu. Das bestehende Parkverbot in diesem engen Übergangsbereich soll lt. ABM-Plan entfallen. Der ADFC fordert für diese Stelle eine Entflechtung sowohl des Rad- und Fußverkehrs als auch des wartenden und des fließenden Radverkehrs durch ausreichend dimensionierte Aufstellflächen. Neue Kfz-Parkplätze an dieser Stelle sind völlig ausgeschlossen.

Radquerung Alaunstraße – Glacisstraße:

Aussagen zu dieser Querung fehlen völlig – siehe die Ausführungen zum Planungsumgriff westlich („Formale Mängel“ Punkt 3). Eine realistische Einschätzung der Planung ist ohne diesen Abschnitt nicht möglich. Wir fordern daher, dass diese Planungen zum Teil des Planfeststellungsverfahrens werden.

Bestandsnaher Ausbau

Zum bestandsnahen Ausbau wird im Variantenvergleich (Erläuterungsbericht Seite 8) ausgeführt: „Die Variante 3 schied aus verkehrsrechtlicher Sicht aus. Bei einer verkehrsrechtlich angeordneten Führung über die Nebenfahrbahn müsste das Fahren entlang der Bautzner Straße verboten werden. Jedoch gibt es für die Anordnung des Zeichens 254 StVO (Verbot für Radfahrer) im Zuge der Bautzner Straße keinerlei Rechtsgrundlage.“

Diese Auffassung 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 Anliegerfahrbahn kann man sich über diese Zuordnung streiten.

Bei einem Umbau gemäß Variante 3 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. Für die Sicherheit der querende Fußgänger und des Radverkehrs auf der Hauptfahrbahn ist die Anordnung von Tempo 30 zu prüfen. Um ein Überholen durch Kfz zu ermöglichen, ist eine Anpassung der Lage der Sperrflächen und -linien ähnlich der stadtauswärtigen Seite in Erwägung zu ziehen.

Fazit:

- Die Fahrmöglichkeiten in West-Ost-Richtung verschlechtern sich stark. Die Relation über die Kleine Bautzner Straße Nord ist für den Radverkehr zwingend erforderlich.
- Gegen den Hochbordradweg bestehen erhebliche Sicherheitsbedenken.
- 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 soll rollwiderstandsarm und eben sein.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

N. Larsen

Nils Larsen