



Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)



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

Stadtratsmitglieder, Ortsbeiratsmitglieder

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
18gse013

24. Februar 2018

Stellungnahme zu V2054/17 - Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Sehr geehrte Mitglieder des Stadtrates,
sehr geehrte Mitglieder des Ortsbeirats Cotta,

hiermit nehmen wir Stellung zur Vorplanung der Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße (V2054/17).

Wir begrüßen, dass durch den geplanten Umbau in der Kesselsdorfer Straße das erste Mal durchgehende, anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen eingerichtet werden und die Straße abschnittsweise durch neue Bäume städtebaulich aufgewertet wird.

Westlich der Wernerstraße drohen allerdings aufgrund der breiten Fahrbahn erhebliche Sicherheitsdefizite. Derartig breite Straßenräume führen zu überhöhten Geschwindigkeiten, die bspw. für querende Fußgänger und Radfahrer gefährlich sind, die gegenseitige Rücksichtnahme reduzieren und insgesamt zu einem hektischen Verkehrsablauf führen. Bei schmälere Fahrbahnen sind Geschwindigkeitsübertretungen seltener, entsprechend kommen weniger (und weniger schwere) Unfälle zustande.

Durch die breite Fahrbahn entsteht am westlichen Ende des Bauvorhabens die Situation, dass sich Straßenbahn, Kfz- und Radverkehr an der Verengung der Fahrbahn verflechten müssen – eine Situation vergleichbar mit der Kreuzung Bautzner/Rotenburger Straße, bei der die Verflechtung von Kfz- und Radverkehr vor zwei Jahren zu einem tödlichen Unfall führte, auch wenn die Verflechtungsstrecke in diesem Fall länger ist. Dabei ließe sich diese problematische Stelle leicht entschärfen, wenn zwischen Wernerstraße und Rudolf-Renner-Straße die Fahrbahn schmaler gebaut wird. In diesem Fall könnte der Radverkehr westlich der Kreuzung in gerader Richtung auf die rechte Hälfte des dortigen überbreiten Fahrstreifens „entlassen“ werden. Die für **alle** Verkehrsteilnehmer stressige Verflechtung von Straßenbahn, Kfz- und Radverkehr an einer Stelle würde entfallen.

Eine schmälere Fahrbahn ließe zudem auch die Verbreiterung v.a. des nördlichen Gehweges zu, die Flächeninanspruchnahme in der südlich gelegenen Grünfläche könnte reduziert oder komplett vermieden werden. Angesichts der mit großem Aufwand ausgebauten Coventrystraße besteht keine Notwendigkeit, die Kesselsdorfer Straße weiterhin auf eine möglichst große Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs auszurichten. Das Ziel der Verlagerung der größeren Verkehrsströme auf die (heute bei weitem nicht ausgelastete) Coventrystraße wird so konterkariert.

Steuernummer
202/140/17726

Vereinsregistereintrag
Vereinsnummer VR 3353 beim
Amtsgericht Dresden

Unterstützen Sie uns
mit Ihrer Spende!
www.adfc-dresden.de/spenden

Bankverbindung
IBAN: DE 6835 0601 9016 2478 0015
BIC: GENODED1DKD (KD-Bank)

Hinzu kommen diverse „Detail“-Mängel, die darauf hindeuten, dass die Planung (auch hinsichtlich der Belange verschiedener Verkehrsteilnehmer) nicht hinreichend abgestimmt wurde:

- An der Einmündung Poststraße sieht die Planung eine deutliche Aufweitung der Fahrbahn der Poststraße vor. Da diese Straße erst vor einigen Jahren saniert wurde, ist völlig unklar, warum dort nun eine erneute Änderung der Fahrbahnbreite – womöglich einschließlich des Wegfalls der damals ebenfalls neu gebauten Kfz-Stellplätze – geplant ist.
- Für Radfahrer fehlt eine Möglichkeit zu Linksabbiegen von der Kesselsdorfer Straße in die Rudolf-Renner-Straße. Wie linksabbiegende Radfahrer geführt werden sollen, ohne den Gleisbereich zu befahren, ist aus der Vorlage nicht ersichtlich.
- An der Einmündung der Rudolf-Renner-Straße in die Kesselsdorfer Straße stehen an den Ecken der dortigen Häuser zwischen den Gebäuden und den Masten der Signalanlage nur extrem schmale Gehwege zur Verfügung. Angaben zur geplanten Breite an dieser Stelle fehlen. Ob die Gehwege z.B. für Fußgänger mit Kinderwagen oder für auf dem Gehweg Rad fahrende Kinder überhaupt ausreichen kann anhand der Vorlage nicht beurteilt werden, für entsprechenden Begegnungsverkehr reicht die vorgesehene Breite mit Sicherheit nicht.
- In der Haltestelle Rudolf-Renner-Straße fehlen alle Bemaßungen. Erkennbar ist allerdings, dass die Fahrbahn dort breiter ausfällt als bei der Haltestelle Bünaustraße, wobei auch die Fahrbahn der Haltestelle Bünaustraße breiter geplant ist als z.B. bei den Haltestellen in der ebenfalls vorliegenden Vorplanung Gerokstraße. Angesichts beengter Platzverhältnisse sollte grundsätzlich nur die geringste erforderliche Breite angewendet werden, sofern nicht aus anderen (in der Vorlage jedoch nicht genannten) Gründen größere Breiten erforderlich sind.
- Für Radfahrer ist die Gestaltung der östlichen Teilhaltestelle Annenfriedhof äußerst problematisch, da diese Richtung Norden im Gleisbereich geführt werden, vor allem aber beim Abbiegen von der Kesselsdorfer Straße die Gleise spitzwinklig im Bereich der Weiche kreuzen müssen. Stattdessen wäre (wie in der Gegenrichtung vorgesehen) eine angehobene Radfahrbahn sinnvoll, welche u.U. durch eine schmälere Fahrbahn möglich wird.
- Von Norden aus der Rudolf-Renner-Straße kommende, linksabbiegende Radfahrer werden Probleme haben, sich dort gegen rechtsabbiegende Autofahrer „durchzusetzen“. Hier fehlt eine entsprechend markierte, vorgezogene Aufstellfläche für den Radverkehr. Diese würde auch rechtsabbiegenden Radfahrern helfen, indem sie die Gefahr reduziert, dass rechtsabbiegende Kfz parallel fahrende Radfahrer übersehen und dadurch an die Bordsteinkante drängen.
- An der Kreuzung mit der Wernerstraße wird der Radverkehr Richtung Osten vom Radfahrstreifen auf einen Radweg, dann wieder auf einen Radfahrstreifen, dann (an der Haltestelle Bünaustraße) auf das Haltestellenkap und schließlich wieder auf die Fahrbahn geführt. Warum diese ungewöhnliche und unstetige Art der Radverkehrsführung notwendig ist, ist nicht klar und wird in der Vorlage auch nicht begründet. Dabei wäre bis zur Haltestelle eine Führung des Radverkehrs auf einer markierten Radverkehrsanlage – wie bspw. auf der nördlichen Seite der Kreuzung Grunaer Straße/Blüherstraße für linksabbiegende Radfahrer vorhanden ist – naheliegend. Dies würde die notwendigen Auf- und Abfahrten von der Fahrbahn auf Gehwegniveau und zurück auf die Haltestelle beschränken.
- Der weiter westlich gelegene Teil der Kesselsdorfer Straße wird irgendwann ebenfalls saniert werden. Ob und wie der Anschluss an den jetzt geplanten Teil berücksichtigt wurde, wird aus der Vorlage nicht klar. Verlängert man bspw. die jetzt vorgesehene südliche Bordsteinkante in gerader Richtung nach Westen, trifft diese in etwa die dem Haus Nr. 33 (Bäckerei Gruttke) vorgelagerte Treppe. Diese müsste damit bei der Fortsetzung der Sanierung der Straße abgebrochen werden – oder der jetzt geplante Abschnitt erneut umgebaut werden.

Viele dieser Mängel und Unklarheiten sollten in einer dem Stadtrat vorgelegten Planung bereits nicht mehr enthalten sein, oder – falls sie unvermeidbar sind – in der zugehörigen Begründung erläutert werden. Immerhin ist dies die letzte Möglichkeit für den Stadtrat, die Planungen in seinem Sinne zu beeinflussen.

Grundsätzlich mangelt es der vorgelegten Planung vor allem im Bereich westlich der Wernerstraße an einer Variantenuntersuchung, der Darstellung der Vor- und Nachteile möglicher Querschnitte und einer Abwägung der verschiedenen Belange. Auch wurde die Planung nicht – wie dies z.B. beim Bischofsplatz in der Neustadt praktiziert wird – zunächst in einer Informationsveranstaltung vorgestellt und erst nach Einarbeitung der dort aufkommenden Anliegen und Hinweise dem Stadtrat vorgelegt.

Drei weitere Varianten sind im westlichen Straßenabschnitt aus unserer Sicht naheliegend:

- Weiterführung des Kesselsdorfer Boulevard (je Richtung ein Fahrstreifen mit Mischverkehr Straßenbahn/MIV)
- Je ein Fahrstreifen für den Geradeausverkehr sowie zusätzlich ein Abbiegefahrstreifen für in die Wernerstraße abbiegende Kfz (gemeinsam mit der Straßenbahn oder – wie z.B. auch in der Vorplanung Gerokstraße an der Kreuzung Elisenstraße – zwischen den jeweiligen Fahrstreifen der Straßenbahn und des Geradeausverkehrs)
- Den MIV vollständig auf die Wernerstraße zu leiten, auch die Haltestelle Bünaustraße nur für Fuß, Rad- und öffentlichem Verkehr durchlässig zu gestalten und die Erschließung über die Wernerstraße zu gewährleisten. Dies könnte auch den von vielen Anwohnern im Zusammenhang mit dem Bau der Zentralhaltestelle befürchteten Schleichverkehr durch die Nebenstraßen reduzieren.

Alles diese Varianten können prinzipiell funktionieren, eine ausreichende Leistungsfähigkeit bieten und die Verkehrssicherheit gegenüber der einzigen jetzt vorgesehenen Variante erhöhen. Genauere Aussagen darüber sind allerdings ohne Variantenvergleich Spekulation.

Wir bitten Sie deshalb dringend, die Verwaltung zu beauftragen, diese Varianten zu untersuchen, in einer Informationsveranstaltung vorzustellen, die dort eingehenden Anregungen (sofern möglich) zu berücksichtigen und die Planung dann dem Stadtrat erneut zur Entscheidung vorzulegen. Dabei sollte prioritär das Ziel eines attraktiven und lebendigen Ortsteilzentrums verfolgt und die oben aufgeführten Mängel und Unklarheiten berücksichtigt werden. Schlussendlich geht es auch um eine vollständige Darstellung der Varianten, einschließlich der jeweiligen Vor- und Nachteile sowie der Berechnung der Leistungsfähigkeiten und Wartezeiten für alle Verkehrsmittel. Nur dann kann eine Abwägung der verschiedenen Ansprüche an die Kesselsdorfer erfolgen, nur dann hat der Stadtrat eine wirkliche Möglichkeit zur Entscheidung.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

N. Larsen

Nils Larsen