

ADFC Dresden e.V. • Bautzner Str. 25 • 01099 Dresden

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau,
Verkehr und Liegenschaften
Bürgermeister Schmidt-Lamontain
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bautzner Str. 25
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
20gse035

18. September 2020

Glacisstraße: Verkehrsberuhigende Maßnahmen zum Schutz des gewachsenen Radverkehrs (T30, Fahrradstraße, etc.)

Sehr geehrter Herr Baubürgermeister Schmidt-Lamontain,

die Glacisstraße in der Inneren Neustadt ist eine wichtige Verbindungsrouten für den Radverkehr zwischen der Äußeren Neustadt und der Albertbrücke. Viele Radfahrer waren daher sehr verwundert, als Anfang April 2020 der markierte Schutzstreifen entfernt wurden, ohne dabei eine alternative Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr umzusetzen. Die Entfernung des Schutzstreifens wurde mit dem korrekterweise zu geringem Abstand zu den Parkplätzen begründet, aber sie macht aus Sicht des ADFC Dresden die Glacisstraße weder sicherer noch attraktiver für den Radverkehr.

Die Glacisstraße ist gemäß Radverkehrskonzept Teil einer Hauptroute (IR III) des Radverkehrs. Richtung Süden ist die Glacisstraße an die Albertbrücke mit ihren gut zu befahrenden Radwegen angebunden. Kürzlich erfolgte die Anbindung an die Alaunstraße per Fahrrad-LSA über die Bautzner Straße. Folgerichtig sollte nun auch die dazwischenliegende Glacisstraße sicher und komfortabel für den Radverkehr befahrbar gemacht werden, so dass diese dem gestiegenen Radverkehrsaufkommen gerecht wird.

In einer der Antworten (AF0533/20) auf mehrere Anfragen von Stadträten argumentiert die Stadtverwaltung mit veralteten Radverkehrszahlen vom Herbst 2012. Vor diesem Hintergrund hat der ADFC Dresden am Mittwoch, dem 15. Juli von 5 Uhr morgens bis Mitternacht in Höhe des Heinrich-Schütz-Konservatoriums das Radverkehrsaufkommen in der Glacisstraße in einer Zählung erfasst. Im Ergebnis ergaben sich folgende Zahlen sowie Rückschlüsse aus Vergleichszahlen:

- Zwischen 5 und 24 Uhr wurden trotz zeitweisem Regen beide Richtungen zusammengekommen 3.922 Radfahrende erfasst.
- 1.400 zählte die Stadt im September 2012 beide Richtungen zusammengekommen im Zeitraum zwischen 7 und 19 Uhr. Am 15. Juli waren es zwischen 7 und 19 Uhr beide Richtungen addiert 3.186 Radfahrerinnen und Radfahrer, also mehr als doppelt so viele.
- In der Spitzenstunde am Morgen (8 bis 9 Uhr) waren es am 15. Juli insgesamt 401 Radfahrende. Im Jahr 2012 waren es 174 (7.15 bis 8.15 Uhr)
- In der Spitzenstunde am Nachmittag/Abend (15 bis 16 Uhr) waren es am 15. Juli insgesamt 339 Radfahrende. Im Jahr 2012 waren es 177 (17.45 bis 18.15 Uhr)
- Die Zählstelle an der Albertbrücke erfasste am ADFC-Zähltag, dem 15. Juli zwischen 7 und 19 Uhr 5.216 Radfahrende beide Richtungen zusammengekommen. Nimmt man den regenfreien Tag 14. Juli dann zeigt die Zählstelle zwischen 7 und 19 Uhr sogar 7071 Radfahrende. Setzt man diese Zahlen ins

Verhältnis zu den Zahlen der Glacisstraße am ADFC-Zähltag so kommt man auf Radverkehrszahlen in der Glacisstraße bei gutem Wetter von ungefähr 4.980 in 24 Stunden.

- Vergleicht man die 4.980 mit der offiziellen Kfz-Verkehrsmengenzählung in der Glacisstraße, welche rund 5.000 Fahrzeuge (maximum im südlichen Abschnitt) erfasst, dann liegen Rad- und Kfz-Verkehr fast gleichauf.

Neben dem seit 2012 stark gestiegenen Radverkehrsaufkommen und dem damit verbundenen Gebot die Sicherheit zu erhöhen, sprechen weitere Gründe für eine Verkehrsberuhigung der Glacisstraße:

1. Schutz der Schüler der *30. Oberschule*, deren Schul- bzw. Turnhalleneingang sich an der Glacisstraße 5 befindet.
2. Schutz des regen Besucher-/Schülerverkehrs des *Heinrich-Schütz-Konservatoriums* besonders in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit.
3. Schutz des Besucherverkehrs zum *Kleinen Haus* des Staatsschauspiels.

Tempo 30

Die StVO §45 sieht vor allgemeinbildenden Schulen explizit streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h vor. Da davon auszugehen ist, dass die Schüler des Heinrich-Schütz-Konservatoriums nahezu identisch mit dem Schülerklientel allgemeinbildender Schulen sind, wäre es höchst plausibel hier die gleichen Kriterien anzusetzen.

Unserer Ansicht nach können die sichtversperrenden beidseitigen Parkplätze und das „rege Parkverhalten“ entlang der Glacisstraße durchaus als besondere Gefährdung angesehen werden und damit die „außerordentliche Notwendigkeit“ einer Geschwindigkeitsbegrenzung rechtfertigen. Täglich kann beobachtet werden, wie halbwüchsige Schüler ihren Weg zwischen parkenden Autos suchen, um die Straße zu überqueren. Den gesetzlichen Forderungen in StVO §45 Abs. 9 könnte entsprochen werden.

Insofern bitten wir Sie, eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der gesamten Glacisstraße - wie sie bereits im Radverkehrskonzept 26er Ring empfohlen war- eingehend zu prüfen und umzusetzen.

Fahrradstraße

Der Straßenverkehr ist auf der Neustädter Seite über vier folgende Hauptstraßen an die Albertbrücke angebunden:

- Albertstraße/ Wigardstraße (größtes Verkehrsaufkommen),
- Glacisstraße,
- Hoyerswerdaer Straße und
- Carusufer/Weintraubenstraße.

Hauptstraßen dienen der Sammlung des Verkehrsaufkommens. Hier verlaufen jedoch vier Hauptstraßen in engem Abstand bzw. teilweise unmittelbar parallel zueinander. Diese Konstellation gibt es im Dresdner Stadtgebiet nur 1x und ist nicht sehr zweckmäßig.

Wir schlagen vor, die Anzahl der Hauptstraßen in diesem Bereich in Zukunft zu reduzieren. Die östliche Zufahrt für den Kraftfahrzeugverkehr können Albertstraße/Wigardstraße und die westliche Zufahrt Carusufer/Weintraubenstraße bilden. Die Glacisstraße und auch die Hoyerswerdaer Straße können zu Erschließungsstraßen zurückgestuft werden. Dies hätte zur Folge, dass die Glacisstraße zu einer „Hauptstraße“ für den Radverkehr bzw. zu einer Fahrradstraße umgewandelt werden könnte. In gleicher Weise könnte mit der Hoyerswerdaer Straße umgegangen werden.

Dies wäre für den Kfz-Verkehr ein kleiner Einschnitt, welcher für wenige Kraftfahrzeugführer minimale Umwege zur Folge hätte. Für den Radverkehr wäre es dagegen ein großer Zugewinn an Sicherheit und Komfort. Eine faire und ausgeglichene Maßnahme für alle Verkehrsteilnehmer.



Der VwV-StVO, welche bei der Anlage von Fahrradstraßen eine alternative Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr fordert, könnte hierbei problemlos entsprochen werden (VwV-StVO „Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße“).

Eine „besondere örtliche Gefahrenlage“ muss für Fahrradstraßen gemäß StVO §45 Abs. 9 Punkt 2 nicht vorliegen (Ausschluss von Satz 3). Die erforderlichen „besonderen Umstände“ (StVO §45 Abs. 9 Satz 1) liefert der stark gestiegene Radverkehr und dessen Bedürfnisse.

Die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen besagt, dass Fahrradstraßen bei bis zu 400 Kfz/h eingesetzt werden können und der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies planerisch beabsichtigt wird (RASt06 6.1.7.7). Ersterer Punkt wird auf der Glacisstraße bereits nahezu erfüllt.

Sowohl die RAST06 als auch die ERA2010 (hier Punkt 6.3) beschreiben Fahrradstraßen als Radrouten mit gleichmäßigem Verkehrsfluss und hoher Reisegeschwindigkeit. Eine Vorfahrt an einmündenden Straßen bzw. Knotenpunkten wird empfohlen. Uns ist bewusst, dass eine Bevorrechtigung des Verkehrs entlang von Fahrradstraßen, in welchen standardmäßig „rechts-vor-links“ gilt, nicht einfach umzusetzen ist. Jedoch würden wir anregen, die verschiedenen Möglichkeiten in Form von baulichen Maßnahmen (z.B. Gehwegüberfahrten aus den Seitenstraßen) oder Beschilderungen (Zeichen 301 – einmalige Vorfahrt) gut zu prüfen und zur Anwendung zu bringen. Sollten gute Argumente für ein Beibehalten von „rechts-vor-links“ sprechen, wäre dies akzeptabel.

Bedingt durch die hohe Reisegeschwindigkeit von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen und die dadurch ausgehende Gefahr für Fußgänger bitten wir, das linienhafte Kreuzen des Fußverkehrs zu analysieren und an geeigneten Stellen Fußgängerüberwege zu errichten.

Welche Art von Freigabe für den Kfz-Verkehr unnötigen Durchgangsverkehr verhindert, aber trotzdem Zugang für Kraftfahrzeuge zu Theater und Musikschule ermöglicht, sollte genau geprüft werden. Dies kann eine beschränkte Freigabe für Kfz („Frei bis Musikschule“, etc.) oder eine allgemeine Freigabe sein. Beide Varianten kommen auf deutschen Fahrradstraßen bereits zum Einsatz. Wir regen auch an, ergänzende „Modale Filter“ wie Pollerreihen/Diagonalsperren zu prüfen.

Sofern ein endgültiges in Erwägung ziehen einer Maßnahme (T30, Fahrradstraße) für Sie problematisch ist, würden wir es sehr begrüßen, wenn ein **Verkehrsversuch nach StVO §45 Abs. 1 Punkt 6** in Betracht gezogen wird. Damit könnte die Auswirkung der Maßnahme ohne eine dauerhafte Vorfestlegung überprüft werden. Eine „besondere örtliche Gefahrenlage“ muss hierbei seit der letzten StVO-Novelle gemäß StVO §45 Abs. 9 Punkt 7 nicht mehr vorliegen. Die weiterhin geforderten „besonderen Umstände“ werden unseres Erachtens durch den stark gestiegen Radverkehr gerechtfertigt.

Möglich wäre auch, die Glacisstraße Stück für Stück weiter zu entwickeln. Nach der Ausweisung von Tempo 30 und ggf. weiteren Maßnahmen zur Unterbindung/Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs (ggf. mit baulichen Maßnahmen wie „Modale Filter“/Pollerreihen), könnte der Radverkehrsanteil erneut geprüft werden. Sollten - wie von uns erwartet - die Radverkehrszahlen weiter ansteigen und das Fahrrad die vorherrschende Verkehrsform sein, könnte entsprechend weiter gehandelt werden und die Ausweisung einer Fahrradstraße erfolgen. Die Möglichkeit und der notwendige Zeithorizont zur Herabstufung der Straße von einer Hauptstraße zur Erschließungsstraße könnte parallel geprüft werden.

Bei weiteren zu klärenden Detailfragen bieten wir uns als ADFC gern an, um mit Fachwissen und Praxis- und Alltagserfahrung gemeinsam mit den Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung gute Lösungen zu finden. Bitte sprechen Sie uns an.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen

Steuernummer
202/140/17726

Vereinsregistereintrag
Vereinsnummer VR 3353 beim
Amtsgericht Dresden

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

Bankverbindung
IBAN DE68 3506 0190 1624 7800 15
BIC GENODED1DKD