

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

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Ver-
kehr und Liegenschaften
Bürgermeister Kühn
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

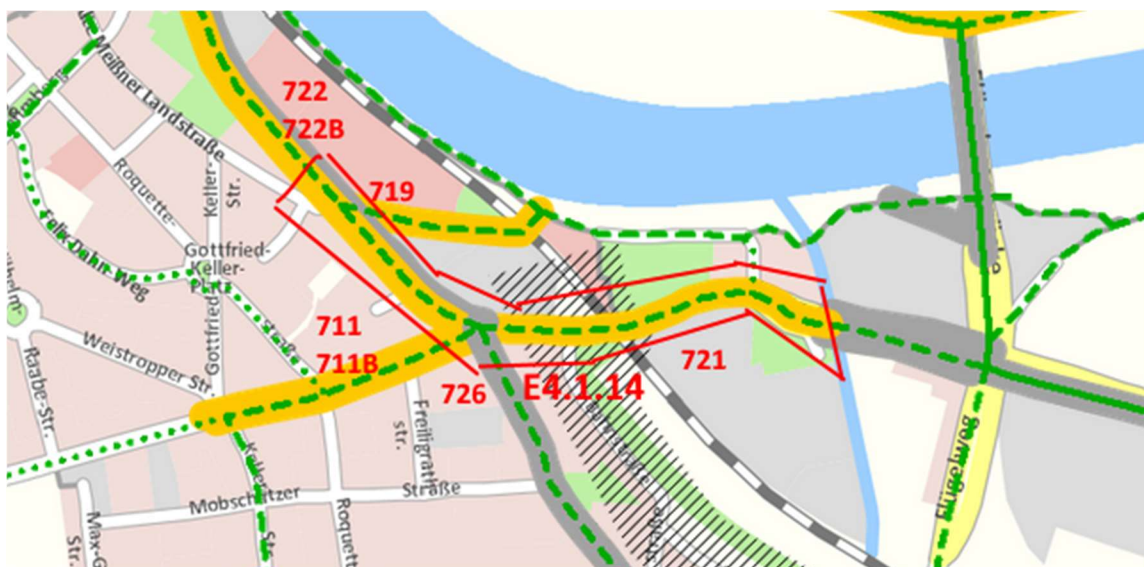
UNSER ZEICHEN
21gse007

22. Februar 2021

Stellungnahme zur Planfeststellung für das Bauvorhaben „Äußerer Stadt- ring West Dresden –Hauptabschnitt 5, Hamburger Straße zwischen Alte Meißner Landstraße und Weißeritzbrücke“

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Planungsumgriff ist gemäß Radverkehrskonzept der Stadt Dresden (RVK) Kreuzungspunkt mehrerer Hauptradrouten und umfasst zudem die direkteste Anbindung der dicht besiedelten anliegenden Wohngebiete an den Elberadweg. Der Planung kommt damit – gerade auch im Hinblick auf Abbiegebeziehungen – eine herausragende Bedeutung zu. In den Planfeststellungsunterlagen ist jedoch nicht erkennbar, dass - bzw. ob und wie – die im RVK getroffenen Festlegungen – u.a. Kreuzung von Radhauptverbindungen – berücksichtigt wurden und damit in die Abwägung mit eingehen. Das RVK zählt acht Einzelmängel für den Bereich auf, siehe Karte. Der ADFC geht von einer gravierenden Diskrepanz zwischen den Festlegungen des Stadtrates und der vorliegenden Planung aus. Die Planungsunterlagen sind so zu ergänzen bzw. zu überarbeiten, so dass im Einzelnen erkennbar



Planumgriff (rot), Hauptrouten des Alltagsradverkehrs nach RVK (grün gestrichelt) und Einzelmängel (rot)

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 (KD-Bank)

ist, wie die bekannten Mängel des Radverkehrskonzeptes und des Verkehrsentwicklungsplanes VEP2025plus abgestellt werden:

- **Im VEP2025plus wird festgelegt:** „Ausbau bzw. Ausweisung permanenter, sicherer und komfortabler Ausweichstrecken für den Elberad- und -wanderweg bei Veranstaltungen sowie bei Hochwasser [...] insbesondere die Strecken [...] Magdeburger Straße - Bremer Straße - Hamburger Straße.“
- **Festlegung E 4.1.14 des RVK:** „Für die Weiterentwicklung und Konkretisierung der Verbindungen für den Alltagsradverkehr sind folgende Optionen vertieft zu untersuchen: [...] Verlegung des Netzes von der Cossebauder Straße auf eine auszubauende Wegeverbindung Elbradweg – Bootshaus Cotta - Bahnstraße – Lönsweg – Emerich-Ambros-Ufer
- **Maßnahme am Netz Nr. 726:** Cossebauder Straße zwischen Hamburger Straße und Grillparzerstraße
Mangel: sicheres Befahren wegen seitlichem ruhendem Verkehr nur zwischen den Gleisen möglich
Einschätzung: streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen
Priorität: Priorität 1
- **Maßnahme am Netz Nr. 711:** Warthaer Straße zwischen Gottfried-Keller-Straße und Hamburger Straße
Mangel: z.T. schlechte Oberfläche und ungünstige Breite neben dem Gleis
Einschätzung: punktuelle bauliche Maßnahmen
Priorität: Priorität 2
- **Maßnahme am Netz Nr. 711B:** Warthaer Straße zwischen Gottfried-Keller-Straße und Hamburger Straße
Mangel: Sturzgefahr durch schwierige Gleisquerung in Richtung Hamburger Straße
Einschätzung: punktuelle verkehrsorganisatorische Maßnahmen
Priorität: Priorität 1
- **Maßnahme am Netz Nr. 721:** Hamburger Straße zwischen Warthaer Straße und Weißeritzbrücke
Mangel: vorhandene Radverkehrsanlagen sehr unstetig, Führungsform wechselnd, bauliche Mängel, geringe Breiten
Einschätzung: grundhafter Straßenbau
Priorität: Sowieso-Maßnahme
- **Maßnahme am Netz Nr. 722:** Meißner Landstraße zwischen BAB-Anschlussstelle Altstadt und Warthaer Straße
Mangel: vorhandene Radverkehrsanlagen sehr unstetig, Führungsform wechselnd, bauliche Mängel, geringe Breiten bzw. fehlende Sicherheitsräume
- **Maßnahme am Netz Nr. 722B:** Meißner Landstraße zwischen BAB-Anschlussstelle Altstadt und Warthaer Straße
Mangel: Straße schlecht überquerbar
Einschätzung: punktuelle bauliche Maßnahmen
Priorität: Priorität 2
- **Maßnahme am Netz Nr. 719:** ÖFW 11 - Cotta zwischen Meißner Landstraße und Elbradweg (zwischen TJG und Haltepunkt Cotta)
Mangel: schlechter Zustand
Einschätzung: Baumaßnahme Radverkehrsanlage
Priorität: Priorität 2

Weitere Einwendungen des ADFC

- Die Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr werden nicht nachgewiesen. Während für andere Verkehrsarten detaillierte Berechnungen der Verkehrsqualität ausgeführt werden, gibt es keine quantitativen Angaben zum Fuß- und Radverkehr, weder zum Ist-Zustand noch gibt es eine Prognose. Das ist nachzuholen. Eine Optimierung mit den vorliegenden Randbedingungen kann leider nur dazu führen, dass die Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr ungenügend werden.
- In der verkehrstechnischen Untersuchung steht unter Radverkehr: *„Die Signalisierung erfolgt gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr. Linksabbiegende Radfahrer der Hamburger Straße werden mit separaten Radsignalen auf Anforderung signalisiert. Die Anforderungen sind über Taster auszulösen.“* Der Stadtrat hat beschlossen, auf Anforderungstaster zu verzichten. Der ADFC lehnt Anforderungstaster ab, weil sie diskriminieren und von manchen Fahrradtypen aus schlicht nicht erreichbar sind.
- In der verkehrstechnischen Untersuchung steht ebenfalls, unter Fußgänger/Radfahrer: *„Bei der Umlaufzeit von 120 s ist für die Querung der Hamburger Straße mit längeren Wartezeiten zu rechnen. Die östliche Furt (F9F10, F11F12) kann in der Richtung von Nord nach Süd (F11F12 -> F9F10) auf Grund der Koordinierungsbedingungen nicht in einem Zug gequert werden.“* Hier wird also eine inakzeptable Verkehrsqualität für Fuß- und Radverkehr von LOS Stufe F berechnet. Die Verkehrsanlagen sind so zu überarbeiten, dass der Fuß- und Radverkehr keine schlechtere Verkehrsqualität als die anderen Verkehrsarten erhalten.
- Radverkehrsanlagen, wo überhaupt vorgesehen, werden als Radfahrstreifen in Minimalmaß nach ERA 2010 (1,85 m) ausgeführt. Solche Anlagen werden von den Nutzerinnen und Nutzern als unkomfortabel und unsicher wahrgenommen und tragen dazu bei, dass andere Verkehrsmittel gewählt werden. Im Planungsbereich ist viel Platz vorhanden und es ist nicht erkennbar, warum der Radverkehr nur Restflächen erhält. Es steht im Widerspruch zum Beschluss des Stadtrates, den Anteil des Umweltverbundes zu erhöhen.
- Anbindung Elberadweg: Die Unterlagen lassen vermuten, dass die Relation Lönsweg - Bahnstraße - S-Bahn-Halt - Elbe nicht realisiert wird und in diesem Punkt der Radverkehrskonzept nicht umgesetzt wird (E 4.1.14). Das ist zu ändern.

Die Fahrbahn direkt unter der Brücke am HP Cotta ist überbreit geplant (4,35m -> siehe Teil C, Regelquerschnitte, Blatt 2). Dort wäre es nötig, mit Rad in Gegenrichtung fahren zu können, um aus der Bahnstraße kommend zum Elberadweg zu gelangen (ÖFW11 neben dem Ruderclub, das ist auch Untersuchungsauftrag lt. RVK E4.1.14). Dafür müsste der Radstreifen dem Fußweg zugeschlagen werden, d.h. der "Überbreit-Teil" der Fahrbahn. Dann wäre Platz für „shared space“. Es ist auch mit Publikumsverkehr wg. S-Bahn zu rechnen.

Mit freundlichen Grüßen

ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen