

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

Landesdirektion Sachsen
Dienststelle Dresden
Stauffenbergallee 2
01099 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
32-0522/495/23

IHR SCHREIBEN VOM
17.01.2022

UNSER ZEICHEN
22lds009

28. Februar 2022

Stellungnahme im Rahmen der Online-Konsultation zum Planfeststellungsverfahren „Wehler Straße/ Alttolkewitz/ Österreicher Straße“

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Zusendung der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin im Rahmen des Planverfahrens „Wehler Straße/ Alttolkewitz/ Österreicher Straße“. Wir möchten hierzu wie folgt antworten.

Die Vorhabenträgerin führt aus: „Aussagefähige Zählstellen für den Radverkehr liegen im Regelfall nur für die Brücken- und Pegelzählstellen vor. [...] Prognosedaten für den Radverkehr sind methodenbedingt nicht ermittelbar“

Die Nichterhebung von Verkehrsdaten für den Rad- und Fußverkehr sorgt immer wieder für Widersprüche und unzureichende Planunterlagen. So auch in diesem Planverfahren. Der Rad- und Fußverkehr wird in der Prognose und Planung der Verkehrsqualität und des Verkehrsaufkommens dadurch weitgehend vernachlässigt und nur dann pauschale Angebote eingeplant, wenn dafür „noch Platz ist“. Die sich daraus ergebenden Infrastrukturmängel werden auf Jahre hinaus festgeschrieben. Es ist nicht nachvollziehbar, dass richtlinienkonforme Radverkehrsanlagen mit dem Argument „nur eine Hochwasserschadensbeseitigungsmaßnahme“ abgelehnt werden, während die Vorhabenträgerin ausführlich auf „Zwangspunkte“ des Ausbaus der Straßenbahntrasse (Auseinanderziehen der Gleise) eingeht. Dabei wird offensichtlich das oberste Ziel aller verkehrlichen Maßnahmen, nämlich die Verkehrssicherheit, durch andere Ziele ersetzt, und zwar unzulässig auf Kosten der Verkehrssicherheit.

Für den Fußverkehr scheint die pauschale Angebotsplanung in unseren Augen ausreichend zu sein. Im Folgenden beziehen sich unsere Anmerkungen darauf, die Mängel in Zusammenhang mit dem Radverkehr zumindest ein Stück weit zu beheben.

- **Haltestelle Wasserwerk Tolkewitz - Ende des Schutzstreifens der Richtung West → Ost:**
Hier sollte als Angebot an Radfahrende eine sichere Auffahrmöglichkeit zum Gehweg hin ermöglicht werden. Dies könnte im Bereich des breiter werdenden Gehweges erfolgen. Die vorgesehene Querung der Straßenbahnschiene zur weiteren Fahrt auf der Straße sollte als Vorzugsvariante mittels Piktogramme (Radsymbole + Pfeile) für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar gemacht werden.
Begründung 1: Die vorgesehene Querung der Straßenbahnschiene stellt für einige Radfahrende (vor allem ältere und junge) ein Sicherheitsrisiko dar. Das Angebot der Auffahrt auf den Gehweg ist adäquat, da die Einschränkung bei der Geschwindigkeit auf das Niveau der Fußgänger im Vergleich zu der Sturzgefahr im Zuge der Schienenüberfahrt akzeptabel erscheint.
Begründung 2: Die Erfahrung zeigt, dass Kfz-Fahrer*innen nicht auf das Ende von

Radverkehrsanlagen achten und deshalb die sich daraus ergebenden Gefahren nicht erkennen. Weiterhin zeigt die Erfahrung, dass der Überholabstand an Schutzstreifen regelmäßig nicht eingehalten wird. Eine Verdeutlichung der Verkehrsführung mittels Piktogrammen könnte diese Gefahrenstelle entschärfen.

- **Kreuzung Tolkewitzer Str./Wehler Str. Richtung West → Ost:**

Hier sollte eine Aufstellfläche für Radfahrende zwischen dem Haltestellenkap und der Haltelinie vorgesehen werden. Von dem Haltestellen-Bereich sollte eine Überleitung in diese Aufstellfläche vorgesehen werden. Nötigenfalls ist die Haltestelle um wenige Meter Richtung Westen zu verschieben.

Begründung: Dies ist notwendig, um den Radfahrer*innen vom Gehweg kommend während der Rotphase ein sicheres Aufstellen zur Weiterfahrt auf der Fahrbahn zu ermöglichen.

- **Kreuzung Tolkewitzer Str./Wehler Str. Richtung Ost → West:**

Die vorgesehene Lücke im Schutzstreifen im Zuge der Kreuzung Wehler-/Tolkewitzer Str. ist nicht nachvollziehbar. Besonders im Kreuzungsbereich ist die getrennte Führung von Rad- und Kfz-Verkehr im Sinne der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ratsam. Die Sicherheit von Radfahrenden wird in diesem Zusammenhang durch die klare Strukturierung der Infrastruktur gefördert. Die Rechtsabbiegerspur sollte deshalb entfallen und im Gegenzug dazu der Schutzstreifen als Radfahrstreifen im Kreuzungsbereich ausgebildet werden.

Begründung: Im aktuellen Bestand sind regelmäßig gefährliche Vorbeifahrten rechtsabbiegender Kfz auf dem freigegebenen Rechtsabbiegestreifen an auf dem Geradeaus-Fahrstreifen wartenden Radfahrern zu beobachten. Dies resultiert auch aus der hohen Fahrgeschwindigkeit, die aufgrund des großen Kurvenradius in die Tolkewitzer Straße sich auch im Rahmen dieses Planverfahrens nicht ändert. Eine gesonderte Freigabe der Rechtsabbieger an der Ampel – wie im Bestand – ist deshalb aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar.

- **Dorfkern Alttolkewitz Richtung Ost → West:**

Die vorgesehene Querung der Straßenbahnschiene zur weiteren Fahrt auf dem „Schutzstreifen“ sollte als Vorzugsvariante mittels Piktogrammen (Radsymbole + Pfeile) für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar gemacht werden. Ein Halten von Kfz zwischen dem Alttolkewitzer Hof und dem Beginn des „Schutzstreifens“ sollte wirksam mittels einer verkehrsrechtlichen Anordnung ausgeschlossen werden.

- **Österreicher Straße:**

Die Parkbucht auf der Südseite der Österreicher Str. sollte entfallen. Die vorgesehene Fahrweise zwischen den Schienen sollte zwingend mittels Piktogrammen mindestens in dem Bereich um die Parkbuchten und die Haltestelle „Hermann-Seidel-Str“ und „Alttolkewitz“ ausgewiesen werden. In den anderen Straßenbereichen wäre die Verdeutlichung mittels Piktogrammen zwischen den Schienen hilfreich.

Begründung 1: Die existierende offen zugängliche und kostenfreie Tiefgarage Österreicher Str. 33 (Zufahrt über die Neuberinstraße) ist regelmäßig nicht ausgelastet und kann die entfallende Kapazität der südlichen Parkbucht zu 100% aufnehmen. Das Abstellen von Kfz in diesem Ortskern mindert die Aufenthaltsqualität stark. Weiterhin ist die Breite von 2,00 Meter nicht dazu geeignet aktuelle Kfz aufzunehmen. Die Erfahrungen aus den Parkbuchten der Wehler und Borsbergstraße zeigen, dass Kfz-Führer sich nicht an die maximale Breite halten und die Stadt Dresden solche Ordnungswidrigkeiten kaum bis selten ahndet. Somit wird regelwidriges Parken von ungeeigneten Kfz im Straßenbereich gefördert. An dieser Stelle wird dies zudem zu Verkehrseinschränkungen und ggf. Behinderungen des Straßenbahnverkehrs führen!

Begründung 2: Die Verdeutlichung der Fahrweise für Radfahrer zwischen den Schienen ist zwingend erforderlich, um die Gefahr des Doorings auszuschließen und im Haltestellenbereich einen rechtzeitigen Wechsel allen Verkehrsteilnehmern zu verdeutlichen. In den anderen Straßenbereichen wäre die Verdeutlichung mittels Piktogramme zwischen den Schienen hilfreich, um Kfz-Führern die korrekte Verhaltensweise von Radfahrenden zu verdeutlichen und Aggression im Straßenverkehr präventiv zu minimieren.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie unsere Anregungen aufnehmen und damit die Sicherheit für den Radverkehr noch weiter verbessern. Schließlich sollte die Sicherheit der Menschen auch bei den nun folgenden weiteren Bearbeitungsschritten an oberster Stelle stehen. Gern stehen wir Ihnen auf Anfrage beratend zur Verfügung, um für alle tragbare und sichere Lösungen zu entwickeln.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen