

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

Landeshauptstadt Dresden
St. Petersburger Straße 9
01069 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
22gse028

31. Oktober 2022

Einwendung im Planfeststellungsverfahren Königsbrücker Straße Süd – 1. Tektur

Sehr geehrte Damen und Herren

der ADFC Dresden hatte zur Planungsvariante 8.7 Stellung genommen und sich erneut im Rahmen der Online-Konsultation schriftlich geäußert. Zur vorgelegten 1. Tektur möchten wir Folgendes einwenden:

1. Zur Radverkehrsführung Bischofsweg / West

Der Bischofsweg hat für den Radverkehr eine im Vergleich zum umgebenden Straßennetz eine außerordentlich hohe Bedeutung. Er ist eine der frequentiertesten Radrouten im Stadtgebiet nördlich des Elberadwegs. In einer Radverkehrszählung im 5. April 2017 hat der ADFC Dresden im Zeitraum zwischen 7:00 und 19:00 Uhr auf dem Bischofsweg circa 1.500 Radfahrende in jeder Fahrtrichtung gezählt. Hinzu kommen weitere zahlreiche Fahrten außerhalb dieses Zeitfensters. Darüber hinaus hat sich der Anteil des Radverkehrs stadtweit erhöht, wie viele Zählungen von Landeshauptstadt Dresden und ADFC zeigen. Von einer ähnlichen Entwicklung ist analog auch für den Bischofsweg auszugehen.

Es verwundert uns daher, dass der Schutzstreifen im Bischofsweg / West in Fahrtrichtung Osten (vor der „Schauburg“) nur in der Mindestbreite von 1,25 angelegt worden ist. Nach der StVO-Novelle 2020, die den verpflichtenden Überholabstand von 1,50 m gegenüber dem Radverkehr einführt, ist ein regelkonformes Überholen von Radfahrenden durch Kraftfahrzeuge unter diesen Umständen nur möglich, wenn Radfahrer mehr oder weniger im Schnittgerinne fahren und Autos sich an den linken Rand der Fahrbahn drängen. Das ist unter alltäglichen Bedingungen praktisch nie der Fall. Auch die Studienlage zur Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen legt nahe, dass besonders bei Schutzstreifen, die lediglich in Mindestbreite markiert sind, knappe Überholmanöver eher die Regel als die Ausnahme sind.¹

Wir möchten daher anregen, den Schutzstreifen im Bereich der Haltestelle „Bischofsweg West“ zulasten der Restfahrbahn auf 2,00 m zu verbreitern, sodass richtlinienkonform² eine Restbreite der Fahrbahn von 2,25 m statt 3,00 m verbleibt. Außerdem empfehlen wir dringend eine Rotfärbung des Schutzstreifens in diesem Haltestellenbereich zur Verdeutlichung gegenüber dem Kfz-Verkehr.

¹ Vgl. Richter/Beyer/Ortlepp/Schreiber: Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen. UDV-Forschungsbericht Nr. 59. Berlin 2019.

² Vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Kap. 3.2 *Breite angrenzender Fahrstreifen*.

2. zur Radverkehrsführung Bischofsweg / Ost (Vgl. Einwand 1)

Mit der vorliegenden Tektur wurde die Führung des Radverkehrs auf dem Bischofsweg Ost in beide Fahrrichtungen über die Förstereistraße geführt und eine mit dem Rad gut nutzbare und direkte Verbindung vom Alaunpark Richtung Königsbrücker Straße geschaffen. Diese deutliche Verbesserung der vorliegenden Planung begrüßen wir sehr!

Um auch Radfahrenden ein ähnliches Angebot machen zu können, die denselben Weg analog in die Richtung Osten zurücklegen, hielten wir es für sinnvoll, wenn auf die Gehwegvorstreckung im Bereich Bischofsweg 20 (unmittelbar vor der östlichen Baugrenze im Bischofsweg) verzichtet werden könnte. Die Gehwegvorstreckung beendet die Radverkehrsführung Richtung Osten und zwingt Radfahrende sich einzuordnen. Das Ende des Schutzstreifens kommt für Radfahrende, die den asphaltierten Weg des Alaunparks erreichen wollen, etwas zu früh, um eine geschützte Stelle zum Queren des Bischofsweges zu bieten.

Der nach der Tekturplanung übrig gebliebene Stummel einer Gehwegvorstreckung ergibt in dieser Form aus unserer Sicht ohnehin keinen Sinn mehr.

3. Stauffenbergallee (Vgl. Einwand 6)

Für die Einarbeitung des neuen Übergangs der Radverkehrsführung vor dem Knoten Stauffenbergallee bedanken wir uns herzlich. In den Tekturplänen erwecken die (leider nicht bemaßten) Radwegrampen am unmittelbaren nördlichen Ende des Planungsbereichs (sowohl östliche als auch westliche Seite der Königsbrücker Str.) den Eindruck, dass sie sehr kurz und dadurch unnötig steil sind.

Wir bitten daher darum, dass diese Rampen mit einer möglichst flachen Längsneigung ausgeführt werden, sodass ein ruckfreies Befahren der Rampe möglich ist. Ein Wert von 3% Längsneigung hat sich in der Praxis bewährt. Steilere Rampen sind unangenehm zu befahren.

4. Grundstückseinfahrten, Gehwegüberfahrten, Anbindung von Nebenstraßen (Vgl. Einwand 7 – 11)

Sowohl in der Erwiderung zu unseren Äußerungen im Rahmen des ursprünglichen Planfeststellungsantrages (Erwiderungen 7 – 11) als auch in der Erwiderung zu unseren Äußerungen im Rahmen der Online-Konsultation wird unsere Forderung nach der Ausbildung weiterer Straßenmündungen als Gehwegüberfahrten zurückgewiesen. Die vorliegende Tektur enthält keine Veränderungen in dieser Hinsicht.

Der ADFC fordert weiterhin für folgende Mündungen von Nebenstraßen die Ausführung als Gehwegüberfahrten, mindestens jedoch die Gestaltung mittels anderer geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen wie Teilaufpflasterungen o.ä. gemäß RAST 06: **Stetzscher Straße, Katharinenstraße, Louisenstraße, Jordanstraße, Paulstraße, Förstereistraße Nord und Süd.**

In Dresden gibt es unseres Wissens keine einzige richtlinienkonforme Gestaltung einer Nebenstraßenmündung als Rad- bzw. Gehwegüberfahrt bzw. mit anderen, in den technischen Regelwerken aufgeführten, Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit beim Abbiegen. In Dresden gibt es allerdings eine äußerst hohe Zahl an Unfällen mit Personenschaden mit Radbeteiligung – so gibt es beispielsweise im Vergleich mit Leipzig (ähnliche Bevölkerungszahl, ähnlicher Radverkehrsanteil) mehrere Hundert Unfälle mehr, die Anzahl solcher Unfälle mit Schwerverletzten ist in Dresden fast doppelt so hoch. Unfälle mit abbiegenden Kfz spielen dabei eine herausragende Rolle. Dies sollte Anlass sein, im Planfeststellungsverfahren den Aspekt der Verkehrssicherheit besonders zu würdigen, da er sich offenbar im Vergleich zu anderen Belangen nicht immer durchsetzen kann.

In den Erwiderungen wird auf die „Erhaltungssatzung Äußere Neustadt“ aus dem Jahr 1994 verwiesen. Die Begründung zu dieser Satzung, auf die Bezug genommen wird, liegt uns nicht vor. Wir halten diese Ausführungen für vorgeschoben. Selbst wenn sie relevant wären, könnten nach unserer Meinung mit einem Verweis auf eine städtische Satzung nicht sicherheitsrelevante Regelungen bundesweit verbindlicher Gesetze und Baurichtlinien außer Kraft gesetzt werden. Eine bauliche Ausführung derart, dass der Charakter des Gebietes gewahrt bleibt und gleichzeitig der Zweck der Regelungen der technischen Richtlinien erfüllt wird – eine deutliche Geschwindigkeitsdämpfung für abbiegende Kfz – erscheint uns ohne Probleme möglich.

5. Schaffung ausreichend sicherer Möglichkeiten zum Fahrradparken (Vgl. Online-Konsultation 14)

Für eine gute Verkehrsqualität ist es aus unserer Sicht dringend erforderlich, den mit der Zunahme des Radverkehrs weiter steigenden Parkdruck durch Fahrräder durch eine ausreichende Anzahl von Fahrradabstellanlagen abzufangen. Dies ist bei der Planung zur Königsbrücker Straße umso mehr von Bedeutung, als die für den Fußverkehr zur Verfügung stehenden Flächen an vielen Stellen verringert wurden und sich so die Flächenkonflikte des Fußverkehrs mit im Seitenbereich parkenden Fahrrädern verschärfen.

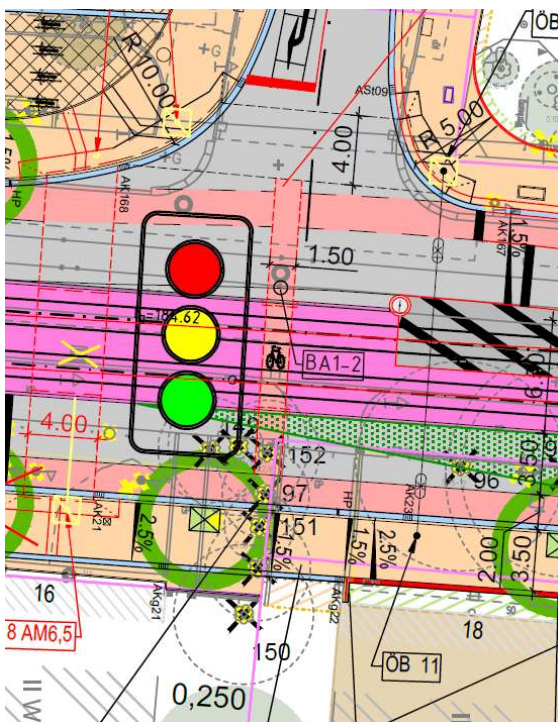
Die vorliegende Planung geht auf dieses Problem, wie auf die Platzbedürfnisse des Fahrradparkens leider nur in unzureichender Weise ein. Auch sind die Fahrradbügel leider oft so platziert, dass sie sich in der Gehlinie des Fußverkehrs befinden, statt innerhalb der Fluchten von Straßenbäumen oder Oberleitungsmasten.

Wir bitten darum, dass diese für die Funktionalität des Fußverkehrs essentiellen Details noch eingearbeitet werden.

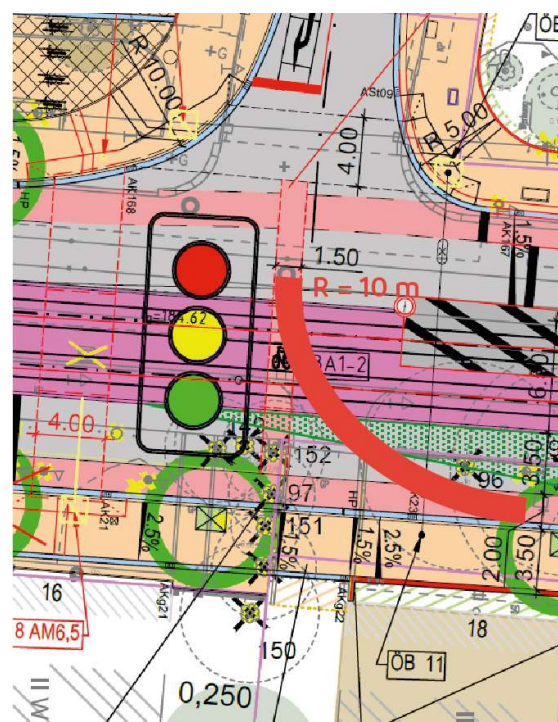
6. Tektur Linksabbieger Radverkehr aus Stetzscher Straße mittels LSA über besonderen Bahnkörper in die Königsbrücker Straße

Die Einfügung des Linksabbiegers aus der Stetzscher Straße in die Königsbrücker Straße begrüßen wir. Etwas irritierend erscheint die rechtwinklige Führung der Furt. Die räumlichen Verhältnisse geben es ohne weiteres her, die Furt in einem Radius von ca. 10 m zu führen, der ein normales Befahren mit dem Rad ermöglicht. Dies ist insofern planfeststellungsrelevant, als es unmittelbar Auswirkungen auf die Position der erforderlichen Bordabsenkungen im Bereich des besonderen Bahnkörpers hat (Vgl. Grafik).

Zur Einordnung des Radverkehrs in den Rad-Linksabbieger empfehlen wir überdies einen aufgeweiteten Rad-aufstellstreifen (ARAS) in der Stetzscher Straße.



Radfurt Stetzscher Str. Tektur



Radfurt Vorschlag ADFC

7. Tektur Haltestelle Bischofsweg stw.

Im Vergleich zur Planfeststellung Königsbrücker Str. / Süd Januar 2019 sind unmittelbar südlich der Haltestelle Bischofsweg stw. zwei Stellplätze für Pkw entfallen. Für diese Anpassung der Planung möchten wir im Rahmen unserer Stellungnahme unsere Unterstützung ausdrücken. Der Entfall dieser Stellplätze verbessert aus unserer Sicht die Stetigkeit der Straßenführung und erspart Radfahrenden eine Gefahrenstelle durch ein- oder ausparkende Kfz, was der Verkehrssicherheit insgesamt dienlich ist.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen