

Beschluss-Nr: A 356-37-2001: Verbesserung des Radverkehrs in Loschwitz

Lesefassung ADFC mit Beschlusskontrollen

Teil A: Schillerplatz – Körnerplatz

Stand Dezember 2021

TOP:
35.00

Verbesserung des Radverkehrs in Loschwitz

Beschluss-Nr: A 356-37-2001

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in Loschwitz zu veranlassen:

Im Zuge der Mordgrundbrücke bis Weißig sowie vom Schillerplatz bis zum Körnerplatz mit Anbindung an den Elbradweg ist eine verkehrssichere Radwegführung ordnungsrechtlich bzw. baulich zu entwickeln.

Die Planung ist in Abstimmung mit dem Ortsbeirat Loschwitz bis zum 31.03.2002 zu erarbeiten.

Ergebnis: angenommen mit 60 : 0 : 0 Stimmen


18.05.2001
Rosberg


Schriftführerin

BESCHLUSSKONTROLLEN:

März 2002: Im Rahmen eines vom Stadtplanungsamt für das Sanierungsgebiet Dresden Loschwitz in Auftrag gegebenen Entwicklungskonzeptes Körnerplatz wird die Einordnung von Radanlagen auf der Loschwitzer Brücke mit untersucht. Das Ergebnis ist im September 2002 zu erwarten.

Oktober 2002: Im Rahmen eines für das Sanierungsgebiet Dresden-Loschwitz in Auftrag gegebenen Entwicklungskonzeptes Körnerplatz wird die Einordnung von Radanlagen auf der Loschwitzer Brücke mit untersucht. Die Planung konnte aus finanziellen Gründen noch nicht abgeschlossen werden.

Februar 2003: Die laut Stadtratsbeschluss geforderte Untersuchung ist im Jahre 2002 abgeschlossen worden.

Die Untersuchungsergebnisse wurden am 21.01.2003 im Ortsbeirat Loschwitz und am 22.01.2003 im Ortsbeirat Blasewitz vorgestellt und beraten; die eingegangenen Hinweise werden bei der weiterführenden Planung berücksichtigt.

Eine finanzielle Einordnung der baulichen Umsetzung steht noch aus.

Oktober 2003: Eine finanzielle Einordnung der baulichen Umsetzung steht noch aus. Wie in letzter Beschlusskontrolle berichtet, ist die konzeptionelle Planung der Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs abgeschlossen und mit den Ortsbeiräten Blasewitz und Loschwitz abgestimmt. Die daraus resultierenden weiterführenden Planungen bis zur Realisierung sind derzeit infolge der Dringlichkeit von Hochwasserschadensbeseitigungsmaßnahmen kapazitiv nicht einordenbar.

Partielle Verbesserungen der Radwegführung im Bereich Schillerplatz und Körnerplatz sind ausführungsseitig 2004 geplant.

November 2004: Zum Bereich Berggartenstraße - Schillerplatz befindet sich der Ausrüstungs- und Markierungsplan in der Anhörung. Die Bestätigung dieses Planes und die Verfügbarkeit der finanziellen Mittel vorausgesetzt, kann die Umsetzung seitens des Straßen- und Tiefbauamtes zeitnah erfolgen.

Für Abschnitte der Elbbrückenstraße mit Anbindung des Körnerplatzes sowie des Elbradweges über die Dammstraße - F.-Wieck-Straße werden derzeit die erarbeiteten Planungen geprüft und abschließend abgestimmt. Nach Bestätigung der erforderlichen Finanzmittel können diese Baumaßnahmen schrittweise realisiert werden.

Februar 2005: Sehr geehrte Fraktionsvorsitzende, ergänzend zur letzten Information vom 16.10.2003 ist zu o. g. Beschluss nach Auskunft des Zweiten Bürgermeisters, Herrn Feßenmayr, folgender Sachstand zu verzeichnen: Zum Bereich Berggartenstraße - Schillerplatz befindet sich der Ausrüstungs- und Markierungsplan in der Anhörung. Die Bestätigung dieses Planes und die Verfügbarkeit der finanziellen Mittel vorausgesetzt, kann die Umsetzung seitens des Straßen- und Tiefbauamtes zeitnah erfolgen, Für Abschnitte der Elbbrückenstraße mit Anbindung des Körnerplatzes sowie des Elbradweges über die Dammstraße -F.- Wieck-Straße werden derzeit die erarbeiteten Planungen geprüft und abschließend abgestimmt. Nach Bestätigung der erforderlichen Finanzmittel können diese Baumaßnahmen schrittweise realisiert werden.

Juli 2005: Eine Verbesserung des Anschlusses an den Elbradweg im Raum Schillerplatz wird durch die Öffnung der Hüblerstraße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße erreicht. Im Raum Körnerplatz erleichtert der Umbau der Elbbrückenstraße, Dammstraße und Friedrich-Wieck-Straße die Zugänglichkeit zum Elbradweg durch Verbesserung der Oberfläche (Teilasphaltierung). Zum Elbradweg westlich des Blauen Wunders und deren Weiterführung liegen Abstimmungsergebnisse zur räumlichen Einordnung vor, auf deren Basis planerisch weiter gearbeitet werden kann.

April 2006: Für den Bereich Hüblerstraße wird eine Vorlage zur Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung im II. Quartal 2006 dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau vorgelegt.

Nach erfolgter Fertigstellung der Vorhaben Elbbrückenstraße und Dammstraße und Beendigung der Baumaßnahmen auf der Friedrich-Wieck-Straße wird eine gute Zugänglichkeit zum rechtsseitigen Elbradweg vorhanden sein.

Für die Elbradwegführung unterhalb des Blauen Wunders zwischen Friedrich-Wieck-Straße und Körnerweg wurde einer neuen vorplanerischen Variante auf privaten Grundstücken am Rande der Streuobstwiese die Genehmigung in Aussicht gestellt. Verhandlungen zu entsprechenden Grundstücksregelungen sind im Gange.

Mai 2007: Eine separate Radverkehrsanlage vom Schillerplatz zum Körnerplatz kann auf Grund der vorhandenen Breite des Straßenraumes und der notwendigen Anzahl der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr einschließlich ÖPNV (Bus) nicht eingeordnet werden. Es ist eine Legalisierung des vorhandenen Radverkehrs auf dem Gehweg durch das Verkehrszeichen "Gehweg/Rad frei" beabsichtigt. Dies ist aber nur bei einer Geländerhöhe von 1,20 m zulässig. Im Zuge der Sanierung der Elbbrückenstraße ist das Gelände erhöht und der Gehweg für Radfahrer freigegeben worden. Eine Erhöhung des Geländers auf der Loschwitzer Brücke ist gegenwärtig nicht vorgesehen.

Die Anbindung vom Körnerplatz an den Elbradweg ist über den Körnerweg bzw. die Dammstraße/ Friedrich-Wieck-Straße gegeben. Eine entsprechende Radwegweisung ist im Jahr 2006 installiert worden.

Für eine sichere und attraktive Elbradwegführung unterhalb der Loschwitzer Brücke ist der Erwerb privater Grundstücke notwendig. Die entsprechenden Grundstücksverhandlungen mit einer Erbengemeinschaft sind kompliziert und langwierig.

November 2008: Zur Einordnung einer separaten Radverkehrsanlage vom Schillerplatz zum Körnerplatz gibt es keinen neuen Sachstand. Die notwendige Geländererhöhung auf der Loschwitzer Brücke auf 1,20 m, um das Radfahren auf dem Gehweg mit "Gehweg/Rad frei" zu legalisieren, ist gegenwärtig nicht vorgesehen.

Für eine sichere und attraktive Elbradwegführung unterhalb der Loschwitzer Brücke erfolgte ein Grundstückskauf durch den Naturschutzbund Deutschland (NABU), welcher der Führung des Elbradweges in diesem Bereich grundsätzlich zustimmt. Große Teile der Grundstücke sind mit langfristigen Pachtverträgen belegt. Derzeit laufen Verhandlungen hinsichtlich der Inanspruchnahme dieser verpachteten Flächen. Der Bau des Radweges, die Grundstücksverfügbarkeit vorausgesetzt, ist für das Jahr 2009 eingeordnet.

Januar 2010: Zur Einordnung einer separaten Radverkehrsanlage vom Schillerplatz zum Körnerplatz gibt es keinen neuen Sachstand. Die notwendige Geländererhöhung auf der Loschwitzer Brücke auf 1,20 m, um das Radfahren auf dem Gehweg mit "Gehweg/Rad frei" zu legalisieren, ist gegenwärtig nicht vorgesehen. Dies wird vsl. erst mit einer Sanierung des Gehwegbereiches einschließlich Geländer erfolgen.

Für eine sichere und attraktive Elbradwegführung unterhalb der Loschwitzer Brücke ist die Entwurfsplanung fertiggestellt und die Genehmigungsplanung in Bearbeitung. Unter der Voraussetzung, dass die Finanzierung einschließlich Förderung gesichert werden kann, ist ein Baubeginn Ende 2010 möglich.

Juli 2011: Zur Einordnung einer verkehrssicheren Radverkehrsanlage vom Schillerplatz zum Körnerplatz und in Gegenrichtung gibt es keinen neuen Sachstand. Derzeit kann eine standardgerechte Radverkehrsanlage auf Grund der auf der Loschwitzer Brücke notwendigen Anzahl der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr, einschließlich öffentlichem Personennahverkehr, nicht eingeordnet werden.

Aktuell sind durch die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung Netzbetrachtungen vorgesehen, welche Grundlage für konzeptionelle Untersuchungen sind. Grundsätzlich ist die Beendigung des Bauvorhabens Waldschlösschenbrücke abzuwarten, um die Verkehrsströme und möglichen Verkehrsentwicklungen im Netz neu beurteilen zu können. Dementsprechend werden sich konkrete verkehrsplanerische Untersuchungen anschließen.

Juli 2012: Zur Einordnung einer verkehrssicheren Radverkehrsanlage vom Schillerplatz zum Körnerplatz und in Gegenrichtung gibt es keinen neuen Sachstand.

Derzeit kann eine standardgerechte Radverkehrsanlage auf Grund der auf der Loschwitzer Brücke notwendigen Anzahl der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr, einschließlich öffentlichem Personennahverkehr, nicht eingeordnet werden.

Aktuell sind durch die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung Netzbetrachtungen vorgesehen, welche Grundlage für konzeptionelle Untersuchungen sind. Grundsätzlich ist die Beendigung des Bauvorhabens Waideschlösschenbrücke abzuwarten, um die Verkehrsströme und möglichen Verkehrsentwicklungen im Netz neu beurteilen zu können. Dementsprechend werden sich konkrete verkehrsplanerische Untersuchungen anschließen.

Juli 2015: Die Verkehrsnetzbetrachtungen sind abgeschlossen. Derzeit erfolgt die Erarbeitung einer Vorlage für den Stadtrat, in welcher die Ergebnisse dargestellt werden. Die Vorlage ist Grundlage für die Entscheidung des Stadtrates, wie mit dem Thema Radverkehr im Zuge der Loschwitzer Brücke und deren Umfeld umgegangen wird. Hierzu müssen auch die Ergebnisse der aktuell in Erstellung befindlichen Radverkehrskonzeption für Dresden beachtet werden.

Dezember 2015: Die Netzbetrachtungen sind abgeschlossen. Eine Informationsvorlage befindet sich derzeit in Erstellung. Ziel ist es, die Informationsvorlage Anfang 2016 in die Gremien zu geben.

Dezember 2016: Für den Schillerplatz wird eine Vorplanung erarbeitet. Maßgeblicher Grund ist die Gleisachserweiterung auf 3,00 m für die neuen Stadtbahnwagen der Dresdner Verkehrsbetriebe. Die Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs erfolgt im Rahmen dieser Planungen.

Die Informationsvorlage zum Blauen Wunder befindet sich gegenwärtig in der Abstimmung.

Grundlegend werden im Radverkehrskonzept Gesamtstadt die netzspezifischen Belange des Radverkehrs in Loschwitz berücksichtigt. Das Radverkehrskonzept ist eine Grundlage für die verkehrlichen Planungen.

Februar 2018: Seit der letzten Beschlusskontrolle vom Dezember 2016 hat sich keine Änderung des Sachstandes ergeben.

November 2019: Im Vergleich zur Beschlusskontrolle vom Dezember 2016 hat sich kein neuer Stand ergeben.

August 2020: Eine Umsetzung des Stadtratsbeschlusses bedingt grundlegende bauliche Eingriffe in die bestehenden Verkehrsanlagen und -Organisation. Im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt sind die Maßnahmen entsprechend hinterlegt. Eine Berücksichtigung erfolgt im Rahmen der Vorhaben Bautzner Landstraße und Loschwitzer Brücke.

August 2021: Gegenüber der Beschlusskontrolle vom Juli 2020 gibt es keinen neuen Sachstand.