

Geschäftszeit

ADFC Dresden e.V. • Bischofsweg 38 • 01099 Dresden •

Dresdner Verkehrsbetriebe AG
PF 100955
01079 Dresden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
15son081

19. November 2015

Verkehrsbaumaßnahme "Gleisdreieck Lockwitzer Straße / Hugo-Bürkner-Straße" – Infovorlage V0766/15

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir begrüßen den barrierefreien Ausbau des Haltestellenbereichs, müssen jedoch die vorliegende Vorplanung ausdrücklich ablehnen.

Bedenkt man den Radverkehr mit, weist die Planung eklatante Mängel auf, die den städtischen Zielstellungen zur Förderung des Radverkehrs zuwider laufen. Konkret entstehen infolge mangelhafter Führungsform beispielsweise spitze Gleisquerungen an der Südseite wie auch eine unklare sowie ungünstige Radführung auf der allgemein überflüssigen und überbreiten Kap-Fahrbahn an der Nordseite. Ein investiver Eingriff solcher Art wäre eine vertane Chance.

Wir fordern eindringlich eine Umplanung hin zu einer standardisierten Kap-Lösung mit Führung des MIV im Gleisbereich.

Die Lockwitzer Straße ist als Rad-Haupttroute in dem uns vorliegenden Entwurf des künftigen Radverkehrskonzeptes fest eingeordnet und verlangt als Tempo-50-Verkehrszug eine stärkere Berücksichtigung und sicherere Führung des stetig wachsenden Radverkehrs.

Als Vorbild sollte eine erfolgreiche Lösung dienen, wie sie zuletzt an der DVB-Haltestelle Pennricher Straße/ Burgkstraße in Löbtau-Nord umgesetzt wurde. Analog der Haltestelle "Burgkstraße" sollte die hiesige Haltestelle einen symmetrischen Querschnitt bekommen. Den vom MIV-mitgenutzten Gleisbereich sollten beidseitig Haltestellenkaps mit geradlinigem, angehobenem Radfahrstreifen flankieren. Seitlich nach außen folgt jeweils der Wartebereich der ÖV-Fahrgäste sowie der Fahrgastunterstand. Daneben erstreckt sich der Fußwegbereich im Restquerschnitt.

Die breite MIV-Fahrspur der Nordseite ist nicht begründet, kann doch der stadtwärtige MIV von Ost ebenso in die Gleismitnutzung des Nordgleises eingefädelt werden. Damit wird ein weiteres Vorziehen des Gehwegbords an den Gleisradius in die Cäcilienstraße ermöglicht. Die Kurvenradien an der Einmündung Cäcilienstraße sind diesbezüglich ebenso zu minimieren.

Eine bauliche Lösung gemäß unserem Vorschlag lässt sich unkompliziert an die weiterführenden Bestandsquerschnitte einbinden und gewährleistet zudem ein künftiges Weiterbauen in stadtverträglicher Weise (u.a. weiterführende Radstreifen). Die vorgelegte Planung unterbindet hingegen langfristig die Anlage einer potentiell durchgehenden Radverkehrsanlage auf der Lockwitzer Straße. Gemäß der städtischen Konzeptionen ist letzteres hier künftig dringend vorgesehen und einzubinden.

Bankverbindung

LKG Sachsen ZN KD Bank
BIC GENODED1DKD
IBAN DE68 3506 0190 1624 7800 15

Steuernummer

202/140/17726

Unseres Wissens nach gab es bereits vor Monaten Gespräche zwischen STA und DVB

zu einer standardisierten stadtweiten Haltestellen-Bauweise, welche künftig für eine weitgehend einheitliche und wiedererkennbare Straßenraumgestaltung an Haltestellen von Bus und Bahn sorgen soll.

Dazu wurde beidseitig eine Kompromisshaltung angedeutet, die auf eine Kapplösung mit angehobener, gerader Radführung vor den Fahrgastunterständen tendierte. Der ADFC-Dresden fordert daher flankierend, alsbald verbindliche Festlegungen für Standardbauweisen (Bus und Bahn) vorzubringen, um künftige Fehlplanungen vorab weitgehend auszuschließen.

Wir bemängeln, dass es offensichtlich noch keine einvernehmliche Verständigung auf stadtweite Standardlösungen für die Zukunft gab.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung unter info@adfc-dresden.de.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Spitzner, Vorstand ADFC Dresden