

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

Lenkungsgruppe der Stadtverwaltung Dresden
zur Königsbrücker Straße

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bischofsweg 38
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

17sra005

17. Januar 2017

Radverkehr auf dem Bischofsweg (Feinplanung Königsbrücker Str.)

Sehr geehrte Stadträte der Lenkungsgruppe,
sehr geehrter Bürgermeister Schmidt-Lamontain,

nach unserem Schreiben zur Radverkehrsführung am Verkehrsknoten Königsbrücker Straße / Bischofsweg vom 12.08.2016 wenden wir uns aufgrund eines **neuen Informationsstandes** zur möglichen Radverkehrsführung auf dem Bischofsweg sowohl westlich als auch östlich der Königsbrücker Straße erneut an Sie.

Als Ost-West-Verbindung des Radverkehrs kommt dem Bischofsweg sehr hohe Bedeutung zu. Als eine der wenigen Straßen ist er Teil einer Route, die die Äußere Neustadt und Pieschen – beides autoarme und radverkehrsstarke Stadtteile – unmittelbar miteinander verbindet. Allein die Sanierung der Fritz-Reuter-Straße 2013 führte zu einer deutlichen Zunahme des Radverkehrsaufkommens in dieser Relation. Mit dem anstehenden Umbau des Bischofsplatzes und des Knotens Großenhainer- / Lisztstraße und der dadurch steigenden Attraktivität der Route wird der Radverkehr hier zukünftig weiter zunehmen.

Dieser außerordentlichen Bedeutung für den Radverkehr trägt das Radverkehrskonzept Gesamtstadt Rechnung, welches mehrere konkrete Maßnahmevorschläge zum Bischofsweg enthält (Liste der Maßnahmevorschläge des Radverkehrskonzepts siehe Anlage 1).

Der Knoten Königsbrücker Straße / Bischofsweg stellt hier einen planerischen Konfliktpunkt dar, bei dem die Sicherheit des Radverkehrs aus unserer Sicht höher gewichtet werden muss. Mit den DVB stehen wir zu dieser Stelle im fachlichen Gedankenaustausch. **Von Andreas Neukirch, Bereichsleiter DVB-Engineering, erhielten wir eine „Rotlinienplanung“, welche Möglichkeiten zur besseren Führung des Radverkehrs im Straßenraum des Bischofswegs beidseits der Königsbrücker Straße darstellt.** Diese Rotlinienplanung erhalten Sie, gemeinsam mit einer Synopse zu wesentlichen Unterscheiden zu Variante 8.7, mit unserem Schreiben (Anlage 2).

Die Rotlinienplanung stellt verschiedene Möglichkeiten der Verkehrsorganisation dar:

- a) Auf dem Bischofsweg Südwest (Schauburgseite) kann auf der angehobenen Fahrbahn der Straßenbahnhaltestelle ein Schutzstreifen markiert werden, wenn auf dem Bischofsweg Nordwest (Apotheke) anstelle des bisher geplanten Radfahrstreifens ein schmalerer Schutzstreifen entsteht und die Maße der Pkw-Stellplätze und Gehwege geringfügig verändert werden. Wir weisen hierbei nochmals dar-

auf hin, dass die Taxi-Stellplätze seit Eröffnung des S-Bahn-Haltepunktes Bischofsplatz auch dort eingeordnet werden können.

- b) Auf dem Bischofsweg Nordost (Naturkostladen) kann ein Haltestellenkap im Sinne von Ziffer 3.12 ERA 2010 eingerichtet werden. Es besteht die Möglichkeit, den Radverkehr in Ost-West-Richtung ab Förstereistraße bis zur Königsbrücker Straße durchgehend neben dem Straßenbahngleis zu führen. Schon heute besteht auf dieser Strecke ein durchgehendes Halteverbot. Zusätzliche Kfz-Stellplätze müssen nicht aufgegeben werden. Wir halten hier den Grundsatz des gesamtstädtischen Radverkehrskonzepts für sehr wichtig, den Radverkehr grundsätzlich außerhalb von Straßenbahngleisen zu führen. Das Haltestellenkap auf dem Bischofsweg Nordost kann unabhängig von der Radverkehrsführung auf dem Bischofsweg Südost eingerichtet werden.
- c) Auf dem Bischofsweg Südost besteht die Möglichkeit, einen Schutzstreifen im Bereich der geplanten Einfädelungsspur einzurichten. Auf dieser Straßenseite ist zwischen der Einfädelungsspur und dem weiter östlich gelegenen Bereich des Kfz-Parkens zu unterscheiden. Falls darüber hinaus auf die Kfz-Stellplätze verzichtet wird ist genügend Platz vorhanden, um den Schutzstreifen bis zur Förstereistraße zu führen. Sollen die Stellplätze beibehalten werden, bleibt der Radschutzstreifen am Tintentoner-Geschäft sinnvoll, damit der Radverkehr sicher über die Königsbrücker Straße geführt werden können. Das Be- und Entladen für die Geschäfte auf dem Bischofsweg Südost kann auf der Ostseite der Königsbrücker Straße unmittelbar nördlich des Verkehrsknotens geschehen (etwa in Höhe Commerzbank).
- d) Die „Rotlinien-Varianten“ zeigen die Möglichkeit auf, dass der Radverkehr in Ost-West-Richtung ebenso wie in West-Ost-Richtung mit einem Schutzstreifen über den Knoten geführt werden kann; darin sehen wir einen erheblichen Sicherheitsgewinn gegenüber der bisherigen Vorplanung der Variante 8.7.

Mit diesem Schreiben möchten wir erneut um die Gelegenheit bitten, die detailliert beschriebenen Planungsvarianten mit Ihnen und den Mitarbeitern der Fachverwaltung zu erörtern.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

N. Larsen

Nils Larsen

Anlagen

Anlage 1 – Maßnahmevorschläge zum Bischofsweg aus der Verwaltungsvorlage zum gesamtstädtischen Radverkehrskonzept (V1252/18, Anlage 6).

Die Verwaltungsvorlage zum gesamtstädtischen Radverkehrskonzept vom 24.10.2016 stuft den Bischofsweg als Teil einer Hauptroute in der Kategorie IR III der „Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung“ (RIN) ein und enthält folgende Maßnahmen (Hervorhebung durch ADFC):

Maßnahme 753	Bischofsweg zwischen Königsbrücker Straße und Görlitzer Straße
Mangel:	Westwärts schlechte Oberfläche; fehlende Radverkehrsanlagen ; Fahren neben den Gleisen gefährlich.
Maßnahmekategorie:	Baumaßnahme Radverkehrsanlage.
Priorität:	2
Maßnahme 753B	Bischofsweg zwischen Königsbrücker Straße und Görlitzer Straße
Mangel:	Westwärts schlechte Oberfläche; fehlende Radverkehrsanlagen ; Fahren neben den Gleisen gefährlich.
Maßnahmekategorie:	Streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen.
Priorität:	1
Maßnahme 813	Bischofsweg zwischen Bischofsplatz und Königsbrücker Straße
Mangel:	Schlechte Oberfläche, fehlende Radverkehrsanlagen .
Maßnahmekategorie:	Oberfläche sanieren.
Priorität:	1

Anlage 2 (Quelle: DVB)

DVB - Synopse Radverkehrsführung Bischofsweg Königsbrücker.docx

Querschnittsaufteilung Bischofsweg - Radfahrer

		Bischofsweg West	Knotenpunkt	Bischofsweg Ost
V8.7 Stadtratsbeschluss	stadteinwärts 	- angehobene Fahrbahn 3,6m - Radfahrer und MIV gemeinsam	Keine Führung über den Knotenpunkt	- kein Angebot - Radfahrer und MIV gemeinsam, gegeben Falls Benutzung der „Einfädelspur“
	stadtauswärts 	- Radfahrstreifen 2,35m	Keine Führung über den Knotenpunkt	- kein Angebot - Radfahrer und MIV gemeinsam, im Gleis
Alternativ Variante	stadteinwärts 	- Haltestellenkap mit angehobener Fahrbahn 4,0m - Schutzstreifen für Radfahrer	- Schutzstreifen	Anlieferbereich ehem. „Einfädelspur“ mit Schutzstreifen
	stadtauswärts 	- Schutzstreifen für Radfahrer 1,5m	- Schutzstreifen	- Haltestelle Rad-Kap mit 1,3m Schutzstreifen

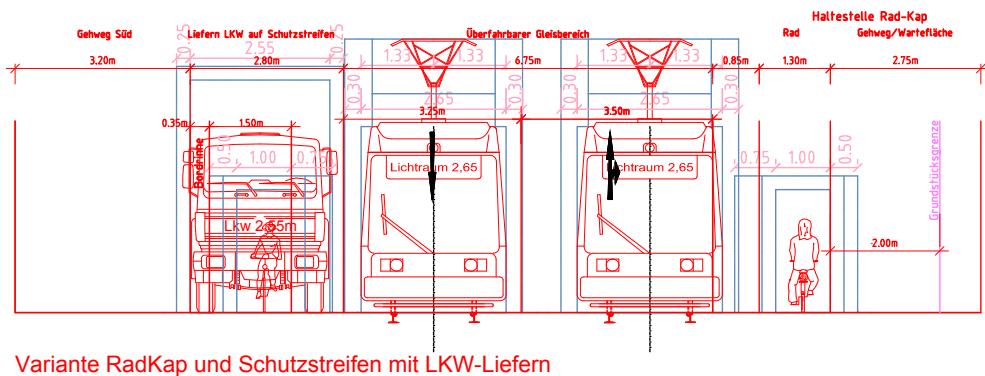
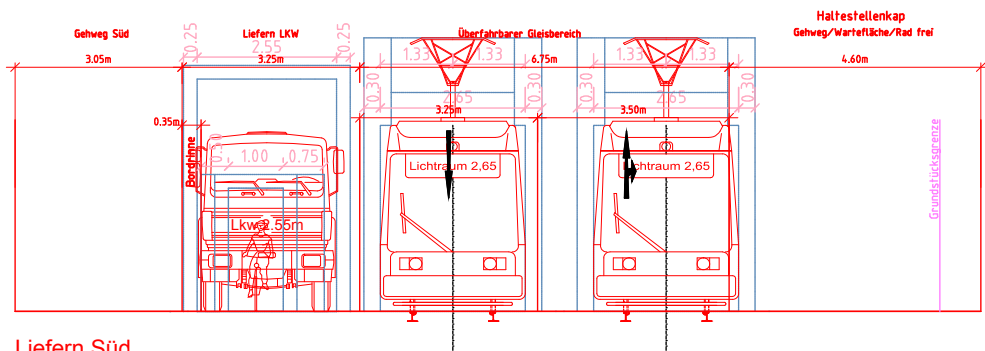
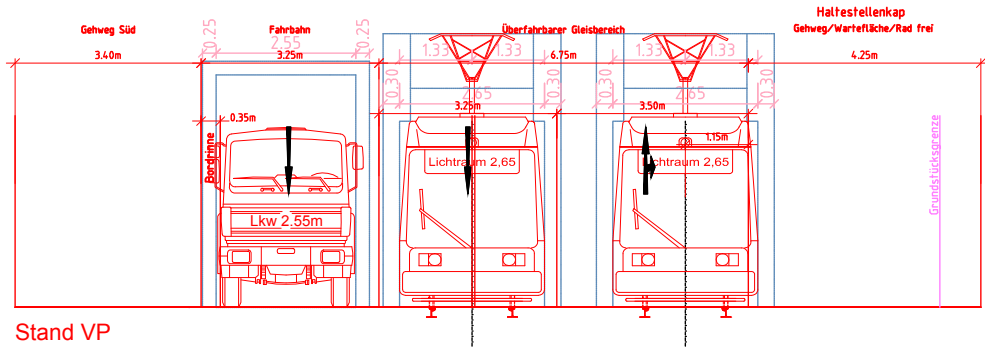
Zwischenzeitliche Varianten waren:

Bischofsweg West	stadteinwärts	stadtauswärts	Ausgeschieden weil
	Haltestellenkap mit Radfahrer hinter dem FGU, Linksabbieger zwischen den Gleisen	Schutzstreifen	Flächenbedarf zu hoch, Gleisradius zu klein (von Bischofsweg in Köbrü Richtung Albertplatz)
	Haltestell mit Radkap	Schutzstreifen	
	Schutzstreifen, Linksabbieger zwischen den Gleisen	Schutzstreifen	Flächenbedarf zu hoch, Gleisradius zu klein (von Bischofsweg in Köbrü Richtung Albertplatz)
Bischofsweg Ost	stadteinwärts	stadtauswärts	
	Lieferbereich mit Schutzstreifen	Nichts	Kein Angebot für Radfahrer stadtauswärts
	Radstreifen, entfall Anlieferflächen	Schutzstreifen	Anlieferfläche sehr wichtig, keine Alternative mgl.

Wichtige Kriterien

- Angebot für Radfahrer muss gegeben sein
- Führung des Radverkehrs über den Knotenpunkt
- Anlieferungsflächen müssen gegeben sein
- Enge Platzverhältnisse (vor allem im Bischofsweg Ost)

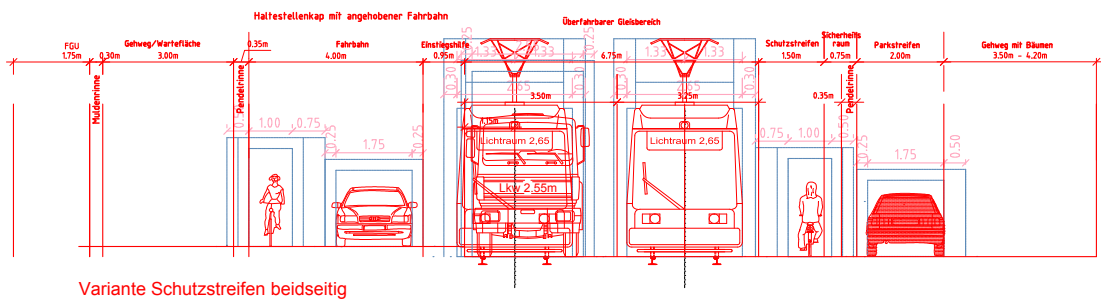
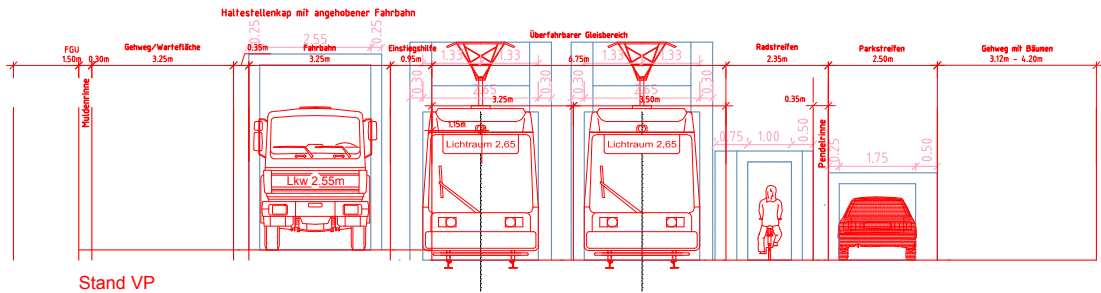
Bischofsweg Ost



erzeugt mit **ProVI**

235x297mm

Bischofsweg West



erzeugt mit **profi**®

795x297mm

M:\16659\cad\PS\A3-3\LIB\PS300002.dwg