

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

Dresdner Verkehrsbetriebe AG
Postfach 100955
01079 Dresden

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
T45/5-fa

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
15son070

11. Oktober 2015

Verkehrsbaumaßnahme Bautzner Straße zwischen Glacisstraße und Hoyerswerdaer Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie baten mit Schreiben vom 4. September um die Zustimmung des ADFC zur geplanten Baumaßnahme, um einen Antrag auf Planrecht bei der Landesdirektion Dresden einreichen zu können.

Die vorgelegten Unterlagen zum Feststellungsentwurf haben wir geprüft. Die Planungen lehnt der ADFC ab.

Aus Radfahrersicht liegt hier eine Hauptroute in Ost-West-Richtung (Bautzner Straße) vor, die in kurzem Abstand von drei Nord-Süd-Routen gekreuzt wird (Rothenburger Straße - Hoyerswerdaer Straße; Alaunstraße - Glacisstraße; Königsbrücker Straße - Albertplatz - Albertstraße). Deshalb ist die Situation komplex und muss gut durchgeplant werden - einschließlich der zahlreichen Abbiege- und Querungsbeziehungen (Beispiel: Alaunstraße → Hoyerswerdaer Straße oder Rothenburger Straße → Glacisstraße usw.). Hinzu kommt, dass die „Kleine Bautzner Straße Nord“ und die Alaunstraße zentrale Bereiche des Geschäftszentrums Äußere Neustadt sind und damit für den Radverkehr wichtige Zielpunkte darstellen.

Die maßgeblichen Planungsgrundlagen (INSEK, Zentrenkonzept, Radverkehrskonzept 26er Ring usw.) sind in Ihrem Entwurf weder erwähnt noch beachtet. Der Entwurf ist im räumlichen Umfang zu klein. Es fehlen Aussagen

- zur Südseite der Bautzner Straße (stadtauswärtige Richtung). Hier existieren keine Radverkehrsanlagen. Wie diese aussehen könnten, ist spekulativ: mit Sicherheit werden Sie nicht richtlinienkonform herstellbar sein, da der kleine Park und die Allee unter Denkmalschutz stehen. Eine Möglichkeit wäre die behutsame Verbreiterung des Gehweges mit Freigabe für den Radverkehr, wozu die Fahrleitungsmasten versetzt werden müssten. Dieser Abschnitt kann daher nicht ausgelassen werden.
- zur Querung Alaunstraße - Glacisstraße. Eine Verbesserung fordert der ADFC seit langem, die von der Stadt vorgelegten Pläne werden allerdings von uns vehement abgelehnt. Die querende Route steht in engem Zusammenhang mit der Längsrouten und kann nur im Zusammenhang betrachtet werden.
- zur Gestaltung im Bereich der Rothenburger Straße. Die 2013 hier geschaffene Situation wurde vom ADFC bereits mehrfach scharf kritisiert. Sie entspricht nicht dem damals zugrunde liegenden Stadt-

ratsbeschluss und weist zahlreiche Defizite auf. Auch dieser Bereich muss in die Planung mit aufgenommen werden.

Schließlich lehnen wir die eigentliche Planung ab. Die starke Verbreiterung der Hauptfahrbahn lässt sich nur auf Kosten der Breite der Nebenfahrbahn realisieren. Die Verhältnisse dort werden sich daher stark verschlechtern, besonders für den stadtauswärtigen Radverkehr.

Es steht zu befürchten, dass der stadtauswärtige Radverkehr von der Straßenverkehrsbehörde komplett untersagt wird. In einer ähnlichen Situation am Martin-Luther-Platz (3,50m Fahrgassenbreite, Schrägparker, Einbahnstraße) versagt die Straßenverkehrsbehörde die Einbahnstraßenfreigabe mit der Begründung, dass die Schrägparker eine außerordentliche Gefährdung für den Radverkehr darstellen würden. Dort ist Tempo-30-Zone und wesentlich geringeres Verkehrsaufkommen.

Einer Lösung, die den Ist-Zustand verbessert, könnten wir hingegen zustimmen. Hier wären zahlreiche kleinere Verbesserungen nötig, so im Bereich der Ein- und Ausfahrten Höhe Alaunstraße und Rothenburger Straße, das Längsparken muss entfallen und sollte baulich unterbunden werden (z.B. durch Fahrradbügel auf der Fahrbahn), die Oberfläche muss verbessert werden, ein Sicherheitstrennstreifen zu den Schrägparkern ließe sich einordnen. Die verkehrsrechtliche Widmung sollte den Radverkehr als die hier vorherrschende Verkehrsart in den Vordergrund stellen. So ist die Widmung als „Fahrradstraße, Kfz frei“ oder eine Einbeziehung in die angrenzende Tempo-20-Zone denkbar.

Eine solche Lösung würde aus der bereits jetzt halbwegs funktionierenden Route einen komfortablen Streckenabschnitt machen. Diese Lösung halten wir für realisierbar und vereinbar mit dem Anliegen der DVB, die Strecke für die Befahrbarkeit mit breiteren Stadtbahnwagen vorzubereiten.

Die städtebauliche Situation in diesem Abschnitt ist speziell. Durch eine Führung im - hier sehr breiten - Seitenraum wäre es möglich, für beide Fahrrichtungen richtlinienkonforme Radverkehrsanlagen zu erhalten, was mit der vorgelegten Planung nicht möglich erscheint. Die vorgeschlagene Widmung als „Fahrradstraße, Kfz frei“ wäre für Dresden zwar ungewöhnlich, wird aber in Städten, die eine aktive Radverkehrspolitik betreiben, breit eingesetzt.

Diese Argumentation deutet nur die wesentlichen Kritikpunkte an. Der ADFC wird im Rahmen des Planverfahrens detailliert Stellung nehmen.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen