

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
18sra061

2. November 2018

Stellungnahme zu A0487/18 – Stadtteilangepasste Mobilitätsplanung für die Louisenstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem interfraktionellen Antrag A0487/18 „Stadtteilangepasste Mobilitätsplanung für die Louisenstraße“ soll eine Planung für die Aufteilung und Gestaltung des Straßenraums der Louisenstraße beauftragt werden, wobei die unter den Punkten 2.a – 2.g gemachten Vorgaben zu prüfen sind.

Der ADFC begrüßt diese Initiative und unterstützt sie im vollen Umfang. Wir möchten anmerken, dass die Louisenstraße Haupttroute für den Radverkehr ist und es vorgesehen ist, sie als Teil der Route Pirna – Alaunplatz zu beschildern. Der Radverkehrskonzept-Mangel 751 (*Louisenstraße - zwischen Alaunstraße und Kamenzer Straße: Mangel: schlechte Fahrhahnoberfläche → Einschätzung: Oberfläche sanieren*) würde durch die Umsetzung des Punktes 2.d des Antrages behoben:

[...] zu prüfen und darzulegen, ob und wie [...] der Radverkehr auf beiden Seiten mit eigenen Anlagen und geeignetem Belag bequemer und sicherer geführt, [...]

Wir möchten die Einreicher und den Stadtrat um eine weitere Ergänzung bitten: nach Punkt 2.a sollte ein neuer Punkt 2.aa eingefügt werden

2. zu prüfen und darzulegen, ob und wie

“aa. der Kreuzungsbereich Martin-Luther-Straße/Kamenzer Straße so umgestaltet werden kann, dass eine Freigabe der Martin-Luther-Straße in beide Richtungen für den Radverkehr ermöglicht werden kann.“

Begründung:

Punkt 2.a beschäftigt sich mit dem Fußverkehr u.a. im Kreuzungsbereich Martin-Luther-Straße/Kamenzer Straße. Hier kreuzt mit der Relation Martin-Luther-Straße – Kamenzer Straße zugleich eine weitere wichtige Haupttroute des Radverkehrs, die Teil der Verbindung Klotzsche - Prießnitzgrund - Elberadweg (bzw. 26er Ring) ist.

Die Martin-Luther-Straße wurde kürzlich saniert. Der Stadtrat hatte auf Initiative des OBR Neustadt (Sitzung 2.11.15, Protokoll Seiten 5-8) u.a. den Prüfauftrag erteilt, die Einbahnstraßenfreigabe für Rad in der Martin-

Luther-Straße, der Pulsnitzer Straße, dem Martin-Luther-Platz Süd sowie Nord zu prüfen; letztlich wurde diese und andere Anregungen in den Beschlusstext aufgenommen (komplette Vorlage V0597/15).

Diese Prüfaufträge wurden untersucht und das Ergebnis in einer Beschlusskontrolle (vom 8.7.2016) umfangreich erläutert. Dabei wurde die Freigabe am Martin-Luther-Platz Nord und Süd abgelehnt. Für die nördliche Martin-Luther-Straße wurde festgestellt:

Martin-Luther-Straße nördlich des Martin-Luther-Platzes:

- *Die maximale Straßenbreite beträgt 3,50m bei einer Länge der Einbahnstraße von etwa 110m. Ausweichstellen sind nicht vorhanden.*
- *Die Sichtbeziehungen an der Kreuzung Louisenstraße sind zu überprüfen und ggf. das Parken noch weiter einzuschränken.*
- *Das Fahrverhalten der Kfz aus der Kamenzer Straße in die Martin-Luther-Straße ist zu beobachten.*

Ergebnis: Die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

In der nächsten Beschlusskontrolle (Dez. 2016) heißt es zum Einbahnstraßenthema: *Die Ausführungen aus der Beschlusskontrolle vom 8. Juli 2016 besitzen weiterhin Gültigkeit.*

Dann gibt es den Abschlussbericht (Juli 2017), dort steht lediglich: *Die Baumaßnahme wird in mehreren Abschnitten in der Zeit vom 12. Juli 2017 bis voraussichtlich 30. Januar 2018 realisiert.*

Leider ist diese Einbahnstraße nicht freigegeben worden. Die Vorgaben des Stadtrates, die *Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung bei der weiteren Planung zu berücksichtigen*, wurde nicht umgesetzt. Zur Begründung wird der unübersichtliche Kreuzungsbereich an der Louisenstraße angeführt.

Einbahnstraßenfreigaben für den Radverkehr sind bei Tempo 30 laut technischem Regelwerk die Regel (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 u.a. Vorschriften). § 45 Abs. 9 StVO sagt, dass Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung [...] erheblich übersteigt.

Für den ADFC ist es unverständlich, dass hier bei dem Umbau eine solche „erhebliche Gefahrenlage“ neu gebaut wurde bzw. diese im Zuge des Umbaus nicht beseitigt wurde. Mit der Aufnahme der o.g. Ergänzung ließe sich dieser Fehler korrigieren.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

N. Larsen
Nils Larsen