

Geschäftszeit

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

Landesdirektion Sachsen
Dienststelle Dresden
Stauffenbergallee 2

01099 Dresden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
19gse007

21. Januar 2019

Planfeststellung für das Bauvorhaben "Bestandsnahe Gleiserneuerung Großenhainer Straße zwischen Conradstraße und Riesaer Straße"

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Dresden e.V. (ADFC Dresden) ist ein unabhängiger und parteipolitisch neutraler Verein, der zum Gemeinwohl die Interessen der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer/innen, insbesondere der Fahrradfahrer/innen auch in Zusammenarbeit mit den Trägern des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) in Dresden unterstützt. Der Verein vertritt in Dresden derzeit etwas mehr als 3.000 Mitglieder.

Der ADFC Dresden begrüßt den geplanten Ausbau der Großenhainer Straße zwischen Conradstraße und Riesaer Straße im Zuge der Gleiserneuerung und die damit verbundenen Verbesserungen für den Radverkehr. Insbesondere die Asphaltierung der Liststraße und die Markierung von Radfahrstreifen im Kreuzungsbereich führen zu einer Aufwertung der Radverkehrsrouten zwischen Pieschen und Neustadt und damit zu einer Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit für den Radverkehr.

Bedeutung des Verkehrsknotens Großenhainer Straße/Liststraße für den Fuß- und Radverkehr Dresden

Der Verkehrsknoten Großenhainer Straße/Liststraße ist für den öffentlichen Nahverkehr durch die wichtige Umsteige-Haltestelle der Liststraße sehr bedeutsam. Es ist mit einem hohen Aufkommen an Fußverkehr zwischen der Haltestelle und den Wohn-, Arbeits- und Schulstandorten zu rechnen.

Außerdem ist der Verkehrsknoten Großenhainer Straße/Liststraße/Harkortstraße/Fritz-Reuter-Straße für den Radverkehr in Dresden durch die Kreuzung mehrerer großer Radverkehrs-Haupttrouten von außerordentlicher Bedeutung:

- In Nord-Süd-Richtung verläuft die Großenhainer Straße, welche die nördlichen Stadtteile Pieschen-Nord, Trachau, Trachenberge, Wilder Mann mit der Innerstadt bzw. Inneren Neustadt und dem Neustädter Bahnhof verbindet.
- In West-Ost-Richtung quert die Radhaupttroute Pieschen – Neustadt die Großenhainer Straße, welche über die Straßen Bürgerstraße - Liststraße - Fritz-Reuter-Straße als einzige Radverkehrsrouten die beiden großen Stadtteile Pieschen-Süd/Mickten sowie die Neustadt/Hechtviertel verbindet.

Bankverbindung

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

Steuernummer

202/140/17726

- Weitere wichtige Radrouten im Umfeld verlaufen östlich des Pestalozziplatzes – Im Kleingartenpark – Hechtviertel sowie südwestlich der Bahnlinie vom Moritzburger zum Leisniger Platz (geplant) und entlang der Gehestraße.

In der Nähe der Haltestelle Liststraße befinden sich mehrere Grundschulen sowie das Pestalozzigymnasium an der Großenhainer Straße stadtauswärts mit ca. 750 Schülern. In der Gehestraße wird derzeit der neue Schulcampus Pieschen errichtet, der im Sommer 2019 mit 300 bis 500 Schülern den Schulbetrieb aufnehmen soll. Im Ausbaurzustand wird für das 5-zügige Gymnasium, die 5-zügige Oberschule und die Abendoberschule mit insgesamt 2.000 Schülern gerechnet.

Der Bedeutung der oben genannten Radverkehrshaupttrouten wird in dem Feststellungsentwurf nur zum Teil Rechnung getragen. Der ADFC Dresden hat folgende Einwendungen zum Feststellungsentwurf:

1) Radfahrstreifen entlang der Großenhainer Straße

In der derzeitigen Situation verläuft der Radweg entlang der Großenhainer Straße meist auf dem Fußweg. Dieser soll künftig auf der Straße als Radfahrstreifen geführt werden.

Die ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) empfiehlt für Radfahrstreifen eine Regelbreite von mindestens 1,85 m, bei hohen Kfz-/Radverkehrsstärken sogar eine Breite von mindestens 2,00 m. Die Großenhainer Straße zählt mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 7.000 Kfz/Tag zu einer Straße mit hohem Verkehrsaufkommen. Darüber hinaus ist durch die Schulwegnutzung mit häufig auftretenden Belastungsspitzen zu rechnen. Auch die RASt empfiehlt für Radfahrstreifen eine Mindestbreite von 1,85 m (nutzbare Breite von 1,60 m zuzüglich 0,25 m für die Markierung). In der Nähe von Schulen können nach RASt ebenfalls größere Breiten erforderlich werden.

Die Standards der ERA sind in der Landeshauptstadt Dresden für Bauvorhaben auf Grund des Stadtratsbeschlusses *V1252/16 Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden* verbindlich anzuwenden.

Im Feststellungsentwurf sind die Radfahrstreifen zwischen Conradstraße und Fritz-Reuter-Straße mit einer Breite von meist 2,00 m geplant, in Einzelfällen bei beengten Platzverhältnissen mit einer Breite von 1,85 m. Die Radwegführung als Radfahrstreifen und die geplante Breite werden vom ADFC begrüßt.

Zwischen Fritz-Reuter-Straße und Pestalozziplatz wird ohne Berücksichtigung der Platzverhältnisse für die Radfahrstreifen pauschal eine Breite von 1,60 m vorgesehen. Die Breite der Radfahrstreifen ist zu gering und entspricht nicht den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen und wird damit der Bedeutung der Radverkehrsrouten Großenhainer Straße nicht gerecht. Der ADFC fordert deshalb, für die geplanten Radfahrstreifen eine Breite von mindestens 1,85 m zu ermöglichen. Wenn die Platzverhältnisse dies zulassen, sollte die Breite der Radfahrstreifen 2,00 m betragen. Das ist aus unserer Sicht insbesondere in folgenden Abschnitten vorzusehen:

- a) Fritz-Reuter-Straße bis Liststraße (stadtauswärts) –
Lösungsansatz: Verbreiterung des Radfahrstreifens zulasten der Linksabbiegerspur in die Liststraße. Der Abbiegeverkehr ist hier nicht sehr stark. Gegebenenfalls kann eine weitere Verbreiterung zulasten der Verkehrsinsel und des Gehweges bzw. des angrenzenden Gewerbes (TTM, Tankstelle) erreicht werden. Eine Verbreiterung zulasten des Gehweges wird aufgrund des geringen Fußverkehrsaufkommens in diesem Bereich als wenig erheblich eingeschätzt. Die Fritz-Reuter-Straße ist hauptsächlich durch Gewerbe und im geringen Umfang durch Wohnbebauung geprägt.
- b) Liststraße bis Bahnbrücke – Haltestellenbereich (stadtauswärts) –
Lösungsansatz: Verbreiterung des Radfahrstreifens zulasten des Kfz-Fahrstreifens und /oder gegebenenfalls des Gehweges bzw. angrenzenden Gewerbes

(Tankstelle). Im Haltestellenbereich sollte eine optische Einengung des Kfz-Fahrstreifens erzeugt werden, um eine Geschwindigkeitsreduzierung zu erreichen. Derzeit ist eine Verbreiterung des Kfz-Fahrstreifens von 3,00 m auf 3,40 m im Haltestellenbereich geplant.

- c) Bahnbrücke bis Pestalozziplatz (stadtauswärts) –
Lösungsansatz: Verbreiterung des Radfahrstreifens zulasten des Kfz-Fahrstreifens und /oder gegebenenfalls des Gehweges.
- d) Riesaer Straße bis Harkortstraße (stadteinwärts) –
Lösungsansatz: Verbreiterung des Radfahrstreifens zulasten des Kfz-Fahrstreifens und /oder gegebenenfalls des Gehweges.
- e) Verkehrsinsel Harkortstraße (stadteinwärts) –
Da es sich in diesem Bereich um einen Neubau der Verkehrsinsel mit ausreichend Platz handelt, sollte der Radfahrstreifen mit einer Breite von mindestens 2,00 m, besser jedoch mit einer Breite von 2,50 m ausgebildet werden. Dieser Bereich sollte als Überholbereich für Rad/Rad, Rad mit Hänger/Rad mit zwei Radfahrspuren markiert werden.
- f) Harkortstraße bis Liststraße (stadteinwärts) –
Lösungsansatz: Hier sollte eine Verbreiterung des Radfahrstreifens zulasten des Kfz-Fahrstreifens erfolgen. Eine Verbreiterung zulasten des Gehweges wird aufgrund des angrenzenden Parks ebenfalls als umsetzbar eingeschätzt. Im Anfahrtsbereich der Haltestelle sollte auch hier eine optische Einengung des Kfz-Fahrstreifens erzeugt werden.
- g) LSA Liststraße (stadteinwärts) –
Vor der LSA sollte ein aufgeweiteter Radaufstellbereich markiert werden, der linksabbiegenden Radfahrern ermöglicht die Linksabbiegespur in die Fritz-Reuter-Straße in direkter Verkehrsführung zu erreichen.
- h) Liststraße bis Kunzestraße (stadteinwärts) –
Lösungsansatz: Verbreiterung des Radfahrstreifens zulasten des Kfz-Fahrstreifens und /oder gegebenenfalls des Gehweges.

In den Planungen ist zu berücksichtigen, dass bei Radwegbreiten unter 1,60 m (zuzüglich 0,25 m für die Markierung) die Anordnung einer Benutzungspflicht nach RASSt nicht mehr empfohlen werden kann.

2) Querverbindung Pieschen – Neustadt (Liststraße – Großenhainer Straße - Fritz-Reuter-Straße)

Eine Radverkehrsführung von der Bürgerstraße zur Fritz-Reuter-Straße führt über die Liststraße und in einen kurzen Abschnitt über die Großenhainer Straße. Im Feststellungsentwurf ist eine indirekte Führung der linksabbiegenden Radverkehrs von der Großenhainer Straße in die Fritz-Reuter-Straße bzw. in die Liststraße vorgesehen. Aus Sicht des ADFC wird der Radverkehr hier unnötig ausgebremst, LSA mit Anforderungstasten und langen Wartezeiten, die bei Bevorzugung des ÖPNV entstehen, erhöhen nicht die Attraktivität der Verkehrsrouten.

Aufgrund der Bedeutung der Querverbindung Pieschen – Neustadt fordert der ADFC, dass zusätzlich eine direkte Führung des linksabbiegenden Radverkehrs angeboten wird. Das ist insbesondere dadurch konfliktarm möglich, da die Einfahrt in den Kreuzungsbereich aus Fritz-Reuter-Straße bzw. Liststraße nur durch Freigabe mit LSA erfolgt. Der Radverkehr kann sich in der Linksabbiegespur einordnen. Dafür ist eine Anpassung der Verkehrsinsel Fritz-Reuter-Straße mit einer entsprechenden Markierung des Radfahrbereiches erforderlich und die Benutzungspflicht des Radfahrstreifens im Kreuzungsbereich ist aufzuheben. Weiterhin wird auf den Linksabbiegespuren die Markierung von Radaufstellbereichen vor den LSA gefordert.

Als Vorteil einer zusätzlichen direkten Führung des linksabbiegenden Radverkehrs in die Liststraße sieht der ADFC zudem, dass der Aufstellbereich der indirekten Führung nicht zu stark beansprucht wird.

Die indirekte Führung des linksabbiegenden Radverkehrs in die Fritz-Reuter-Straße bzw. in die Liststraße hat für den stadteinwärts oder stadtauswärts kommenden Radverkehr entlang der Großenhainer Straße durch das hohe Verkehrsaufkommen seine Berechtigung. Die indirekten Radverkehrsstreifen (z.B. Querung der Fahrbahn und auf der Verkehrsinsel Fritz-Reuter-Straße etc.) sollten mindestens mit einer Breite von 2,00 m angelegt bzw. markiert werden.

3) Fritz-Reuter-Straße zur Großenhainer Straße stadtauswärts

Eine Radverkehrsführung von der Fritz-Reuter-Straße zur Großenhainer Straße stadtauswärts wird derzeit mit einem Schutzstreifen ermöglicht. Nach dem vorgelegten Feststellungsentwurf soll der Schutzstreifen unmittelbar vor der Einmündung der Fritz-Reuter-Straße in die Großenhainer Straße entfallen. Das ist eine massive Verschlechterung der bisherigen mäßig guten Verhältnisse für Radfahrer. Damit sind unnötige Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu erwarten. Der ADFC lehnt die Aufhebung des bisherigen Schutzstreifens ab. Um der großen Bedeutung der Fritz-Reuter-Straße sowohl für den Rad- als auch Kfz-Verkehr gerecht zu werden, halten wir eine richtlinienkonforme Ausführung der Radverkehrsanlagen im Einmündungsbereich für unabdingbar.

Vor der LSA fordern wir außerdem, einen aufgeweiteten Radaufstellbereich zu markieren, der in die Liststraße linksabbiegenden Radfahrern ermöglicht, die Linksabbiegespur auf der Großenhainer Straße in direkter Verkehrsführung zu erreichen.

4) Harkortstraße zur Großenhainer Straße stadtauswärts

Eine Radverkehrsführung von der Harkortstraße zur Großenhainer Straße stadtauswärts wird im Feststellungsentwurf nicht gesondert berücksichtigt. Diese Radverbindung wird jedoch in der Zukunft durch den neuen Schulcampus Pieschen an Bedeutung gewinnen. Der Schulcampus Pieschen stellt insbesondere auch für Schüler des Nordwestens Dresdens mit den Stadtteilen Trachau und Trachenberge ein wichtiger Schulstandort dar.

Derzeit ist Radverkehr auf der Fahrbahn der Harkortstraße mit dem extrem unebenen Kopfsteinpflaster nahezu nicht existent. Eine linksseitige Gehwegnutzung bis zur LSA Pestalozziplatz mit Konflikten mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr ist üblich.

Der ADFC Dresden fordert die Berücksichtigung dieser wichtigen Radverkehrsbeziehung in der Planung.

Aus Sicht des ADFC kann die Querung der Großenhainer Straße im Haltestellenbereich Liststraße an der westlichen Fußgängerquerung erfolgen. Der damit verbundene Umweg wird aus Mangel an Alternativen als zumutbar eingeschätzt. Der Radverkehr ist von der Harkortstraße mit einem Radfahrstreifen oder als baulich getrennter Radweg (Breite mind. 2,0 m) zur Großenhainer Straße zu führen, vor der Querung ist eine ausreichend große Aufstellfläche vorzusehen, die Querungsstelle ist ausreichend breit auszubilden und in der Querung sind Rad- und Fußverkehr zu trennen.

Des Weiteren ist ein Deckenaustausch der für den Radverkehr ungeeigneten Fahrbahndecke der Harkortstraße zwischen der Eisenbahnunterführung und Großenhainer Straße unerlässlich und muss im Zuge der Maßnahme durchgeführt werden. Der Deckenaustausch in der Harkortstraße wird nach Radverkehrskonzept der LH Dresden der höchsten Priorität 1 (id 742) zugeordnet.

5) Tempo 30 im Umfeld der Haltestelle Liststraße

Der gewählte Mittelinsel-Haltestellentyp ist im Vergleich zu Kaphaltestellen unsicherer und unfallgefährdeter. Die Haltestelle wird zentrale Bedeutung für die großen Schulen im

Nahbereich erlangen, es wird also starker Ziel- und Quellverkehr im Sinne der VwV STVO zu Z274 zu erwarten sein. Wir halten schon aus diesem Grund Tempo 30 in dem gesamten Umfeld der Haltestelle für unerlässlich. Die oben geforderte Reduzierung der Fahrstreifenbreite für den Kfz-Verkehr zu Gunsten von richtlinienkonformen Radfahrstreifen würde das Anliegen von angemessenen Geschwindigkeiten in diesem Bereich unterstützen.

6) Sonstiges

Für die Dimensionierung der Radverkehrsanlagen regt der ADFC eine Studie zu den erwarteten und zukünftigen Verkehrszahlen des Radverkehrs an.

Für die bauzeitlichen Umleitungen sind die Belange des Radverkehrs zu beachten.

Mit freundlichen Grüßen,

ADFC Dresden e.V.

Gesa Dickert