

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
19gse014

18. März 2019

Einwendung im Planfeststellungsverfahren Königsbrücker Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC setzt sich satzungsgemäß für den „Fahrradverkehr und die Belange unmotorisierter Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen“ ein. Diese Stellungnahme beleuchtet daher nicht nur Aspekte des Radverkehrs, sondern auch die Barrierefreiheit und den Fußverkehr.

Der ADFC Dresden begrüßt die vorgelegte Planungsvariante 8.7, die im Vergleich zu früheren Planungen erhebliche verkehrliche und städtebauliche Vorteile bringt. Für den Radverkehr werden auf dieser äußerst wichtigen Nord-Süd-Route erstmals sichere, komfortable Radverkehrsanlagen geschaffen. Ebenso begrüßenswert ist es, dass der Aufenthaltsqualität der Seitenräume im mittleren Abschnitt große Beachtung geschenkt wurde. Der ADFC konnte im Vorfeld mehrfach zu Zwischenständen Stellung nehmen. Diesen offenen Ansatz der Bürgerbeteiligung in frühen Planungsphasen begrüßen wir sehr und hoffen, dass er bei anderen Baumaßnahmen in Zukunft ebenso angewendet wird.

Aus diesem Grund ist der ADFC mit den grundlegenden Planungen zufrieden. Wir erheben dennoch zu einigen Aspekten des Planungsentwurfs für die Königsbrücker Straße (Süd) zwischen Albertplatz und Staufenbergallee folgende Einwendungen.

1. zur Radverkehrsführung auf dem Bischofsweg/Ost:

Die Planung sollte dahingehend geändert werden, dass

- a) der Radverkehr auf der Südseite des Bischofsweges/Ost durchgehend bis zur Förstereistraße außerhalb des Verkehrsraumes der Straßenbahn geführt wird, und
- b) der Radverkehr auf der Nordseite des Bischofsweges/Ost vom Alaunpark zur Königsbrücker Straße sich außerhalb des Verkehrsraumes der Straßenbahn an die Kreuzung mit der Förstereistraße annähern und in diese hineinfahren kann.

Der Bischofsweg ist die am stärksten befahrene Ost-West-Radverkehrsverbindung nördlich des Elberadwegs. Daher sieht das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden auch die Einordnung von Radverkehrsanlagen auf dem Bischofsweg im Abschnitt zwischen Königsbrücker Straße und Görlitzer Straße vor (Maßnahme 753 RVK). Damit die Einordnung von Radverkehrsanlagen auf dem Bischofsweg östlich der Förstereistraße realisiert werden kann, müssen entsprechende Anschlüsse geschaffen werden. Der Rad-

verkehr muss deshalb durchgängig neben den Straßenbahnschienen geführt werden. Auf der Südseite des Bischofsweges/Ost sollte auf die Bordsteinvorziehung zwischen Haus Nr. 8 und der Förstereistraße sowie zwischen Förstereistraße und Haus Nr. 20 verzichtet werden.

Frühere Planungsvarianten sahen keine Radverkehrsanlagen entlang des Bischofswegs vor. Der ADFC Dresden startete daher eine Petition. Im Zuge dessen überarbeitete die Verwaltung die Pläne und legte eine neue Variante vor, die weitgehend den jetzt zur Planfeststellung eingereichten Plänen entsprach. Diese Verbesserung wurde vom ADFC ausdrücklich begrüßt. Der Petitionsausschuss des Dresdner Stadtrates stimmte dieser Variante ebenso zu und formulierte in seinem Beschluss vom 23.08.2017 – abrufbar unter http://ratsinfo.dresden.de/vo0050.php?__kvonr=13898 - unter anderem:

„Um den Zeitpunkt des Baubeginns nicht zu verzögern, verweist der Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung die Petenten für die noch bestehenden und bisher in den Planungen nicht umgesetzten Vorschläge auf das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Königsbrücker Straße.“

Betreffend den Bischofsweg/Ost-Südseite hatte die Stadtverwaltung dem Petitionsausschuss unter anderem mitgeteilt: *„Circa 30 Meter nach dem Knotenpunkt wird der Radfahrer in den Fahrverkehr entlassen, um wenigen Parkern und der Andienung für Stellflächen eine Chance zu lassen. Das spitzwinklige Kreuzen ist circa 85 Meter vor der Förstereistraße erforderlich. Dieses Kreuzen wird ohnehin notwendig, spätestens ab der Förstereistraße.“*

Diese Darstellung ist fachlich fehlerhaft, weil die Möglichkeit des Radfahrens vom Bischofsweg über die Förstereistraße und Timaeusstraße unbeachtlich bleibt. Außerdem ist fragwürdig, dass baulich eine Fläche als Ladezone gesichert werden soll, die nur für eine relativ geringe Zeit im Tagesverlauf zum Be- und Entladen benötigt wird. Im Interesse der Sicherheit des Radverkehrs sollte die Möglichkeit des Radfahrens von der Königsbrücker Straße bis zur Förstereistraße durchgehend außerhalb des Verkehrsraumes der Straßenbahn möglich sein – mit Ausnahme ausgeschilderter Zeiten für Ladevorgänge.

Dadurch werden außerdem Unfallrisiken vermieden, die mit der Einordnung von Radfahrern in den Kfz-Mischverkehr und mit der Querung der Straßenbahnschienen verbunden sind. Die Ladezone für Gewerbetreibende kann mit Beschilderungen geregelt werden. Die Ladezone wird nur an einigen Stunden im Tagesverlauf benötigt. Gewerbetreibende können sich bei den Liefervorgängen auf die begrenzten Zeiten des zulässigen Be- und Entladens einstellen. Radfahrende sind demgegenüber zu jeder Tages- und Nachtzeit auf diesem Straßenabschnitt unterwegs, insbesondere auch an Sonn- und Feiertagen. Auf die Kfz-Stellplätze kann im Sinne einer Abwägung zugunsten einer sicheren Wegeführung für den Radverkehr verzichtet werden. Bewohner mit der Berechtigung zum Anwohnerparken können in anderen Bereichen des Stadtteils parken.

Nach einer Zählung des ADFC Dresden vom 05.04.2017 bewegen sich auf dem Bischofsweg/Ost zwischen 7:00 und 19:00 Uhr circa 1.500 Radfahrende in jeder Fahrtrichtung, hinzu kommen zahlreiche Radfahrer außerhalb dieses Zeitraums (v.a. in den Abendstunden). In der Interessenabwägung muss die Verkehrssicherheit der Radfahrenden über dem Interesse an einer baulich gesicherten Ladezone und über dem Interesse weniger Kfz-Besitzer stehen.

Auch auf der Nordseite des Bischofsweges ist die Trennung von Straßenbahn- und Fahrradverkehr machbar und daher im Sinne der Verkehrssicherheit baulich zu ermöglichen. So sollten Radfahrende ab der Einfahrt zur Kita „Regenbogen“ neben dem Straßenbahngleis geführt werden und von dort aus bis über die Förstereistraße durchgehend außerhalb des Verkehrsraums der Straßenbahn verbleiben. Auf die Gehwegvorziehungen an der Kreuzung Bischofsweg/Förstereistraße sollte daher verzichtet werden, soweit diese den Radverkehr in den Bereich der Straßenbahnschienen hineinzwingen würden.

2. Albertplatz

1. Am Albertplatz sind die Gleisradian der Straßenbahn minimal zu wählen, eventuell und falls erforderlich durch den Einsatz von Dreiwegweichen. Dadurch kann die Kreuzung kompakter gestaltet werden, was zu kürzeren Räumzeiten und einer höheren Leistungsfähigkeit führt und Platz für direkte und sichere Fuß- bzw. Radfurten schafft.

2. Es ist zu prüfen, ob durch einen Grünvorlauf für die vom Albertplatz kommende Straßenbahn der separate Bahnkörper in nördlicher Richtung entfallen und die Straßenbahn auf diesem Abschnitt als Pulkführer agieren kann, um die Flächeninanspruchnahme im südlichen Abschnitt der Königsbrücker auf das Nötigste zu minimieren. Dadurch könnte die Fahrbahn mindestens 3,25m schmaler gestaltet werden, was Platz für Aufstellfläche für den Radverkehr am Artesischen Brunnen schaffen würde, wo die Verhältnisse derzeit sehr beengt sind. Die Räumzeiten für den querenden Fuß- und Radverkehr würden sich verkürzen, was die Leistungsfähigkeit des Knotens Albertplatz verbessern würde. Laut Variantenvergleich Variante 8.7 zu 8.4 (ohne separaten Gleiskörper, weitgehend Ausbau im Bestand) verändern sich die LOS-Qualitäten für den stadtauswärtigen Verkehr durch diese vorgeschlagene Lösung kaum.

3. Die Dreiecksinsel auf dem Albertplatz Höhe Kästnermuseum ist so umzugestalten, dass gemäß Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden der Maßnahmevorschlag 20 aus der Anlage „Beschlussaufbereitung_SR_V1252/16_Anlage“ im Zuge der Baumaßnahme mit behoben wird. Dort heißt es: *Antonstraße am Albertplatz: Der Radverkehr in Richtung der Bautzner Straße ist am Verkehrsknoten Albertplatz mit einem Radfahrstreifen in der Fahrbahn zu führen, damit Konflikte mit wartenden Fußgängern an der Ampel vermieden werden. (fachliche Einschätzung der Verwaltung: Zustimmung)* Der Planungsumgriff umfasst bereits einen Teil dieser Dreiecksinsel und müsste gegebenenfalls etwas erweitert werden.

3. Stauffenbergallee

Ungefähr 50m vor der Kreuzung Stauffenbergallee endet die Radverkehrsanlage. Radfahrende werden in den Mischverkehr in die Geradeaus-/Rechtsabbiegerspur entlassen. Solche Konstellationen hält der ADFC für gefährlich. An ähnlichen Stellen gab es bereits mehrere schwere Unfälle im Dresdner Stadtgebiet. Die Planung ist so zu überarbeiten, dass der Radverkehr sicher und getrennt vom Kfz-Verkehr an die Kreuzung herangeführt wird und im Kreuzungsverlauf durch eine Furtmarkierung eine eindeutige Führung vorgegeben wird. Dazu muss gegebenenfalls auf den außerhalb des Gleisbereichs verlegten Linksabbieger für den Kfz-Verkehr verzichtet werden und - wie bisher - dieser gemeinsam mit der Straßenbahn auf dem stadtauswärtigen Gleis geführt werden. Dabei kann die Ampelschaltung so angepasst werden, dass eine sich nähernde Straßenbahn ein Vorlaufgrün für den auf dem Gleis wartenden Linksabbieger-Kfz-Verkehr schafft.

Es wurden bereits Vorplanungen für die Kreuzung Königsbrücker Straße - Stauffenbergallee vorgelegt (V2272/18 Verkehrsbaumaßnahme „Ausbau Königsbrücker Straße von Stauffenbergallee inklusive Knotenpunkt bis südlich Fabricestraße“), bei denen die Linksabbieger wie vorgeschlagen auf dem stadtauswärtigen Gleis geführt werden, der Radfahrstreifen bis an die Kreuzung herangeführt und auf einer Furt über die Kreuzung geführt wird. Die Pläne stießen jedoch auf erhebliche Kritik, die allerdings nicht die Führung der Linksabbieger auf den Gleisen betraf. Es bleibt unklar, ob diese Pläne zeitnah umgesetzt werden. Ein gefährliches Ende der Radverkehrsanlagen ist für den ADFC nicht akzeptabel und muss daher bereits im Zusammenhang mit den vorliegenden Planungen verbessert werden. Dieses Anliegen ist umso dringlicher, weil an der nordwestlichen Seite der Kreuzung ein großer Schulkomplex geplant ist, der sicher mit dem Rad erreichbar sein muss.

4. Grundstückseinfahrten und Gehwegüberfahrten, Anbindung von Nebenstraßen

Der ADFC begrüßt, dass mehrere Mündungen von Nebenstraßen als Gehwegüberfahrten ausgeführt werden sollen (Scheunenhofstraße, Schweppnitzer Straße, Eschenstraße, Eberswalder Straße, Ahornstraße, Lärchenstraße, Bischofsweg/ Schönbrunnstraße). Diese Gehwegüberfahrten sollten entsprechend der *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06* Bild 115 Seite 120 ausgeführt werden, ebenso Grundstückszufahrten gemäß den *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 02* Bild 3 Seite 14 bzw. RASSt 06 Bild 116a.

Die Ausführungen der EFA 02 Seite 14 sind dabei jeweils zu beachten: *Bei der Gestaltung ist eine höhenmäßige und optische Durchgängigkeit des Gehweges anzustreben. [...] Gehwegüberfahrten sollten in Längsrichtung möglichst nicht durch Absenkungen, Borde und Materialwechsel unterbrochen werden. Um die Querneigung des Gehweges nicht zu erhöhen, ist die Breite für die Höhenüberwindung zwischen Fahrbahn und Grundstückszufahrt möglichst gering zu halten (30-75 cm). Schrägborden sollte der Vorzug gegeben werden.*

Für zahlreiche Grundstückszufahrten wird dieses Entwurfsprinzip in der vorliegenden Planung leider nicht eingehalten, besonders in den Bereichen Alberplatz bis Louisenstraße und Bischofsweg bis Stauffenbergallee. Diese Grundstückszufahrten sind jeweils entsprechend umzuplanen, um sowohl den auf Seite 15 des Erläuterungsberichts formulierten Zielen von „attraktiven Fußwegen“ und „Minimierung der Trennwirkung des Straßenraumes“ gerecht zu werden, als auch den in der RASSt 06 zu Gehwegüberfahrten und Grundstückszufahrten formulierten Anliegen zu entsprechen: *Sie dienen der Geschwindigkeitsdämpfung und ermöglichen Behinderten ein angenehmes Überqueren der Einmündungen. Gehwegüberfahrten sind geeignet, den Wechsel des Entwurfsprinzips sowie den Vorrang des Rad- und Fußgängerverkehrs auf straßenbegleitenden Rad- und Gehwegen optisch zu unterstützen.*

Der ADFC fordert für weitere Mündungen von Nebenstraßen die Ausführung als Gehwegüberfahrt:

Stetzscher Straße: der hier verkehrende Linienbusverkehr stellt kein Hindernis für die Gestaltung als Gehwegüberfahrt dar, auch bei der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße wird die Gröbelstraße – einschließlich des dortigen Buswendeplatzes – mit einer Gehwegüberfahrt an die Kesselsdorfer Straße angebunden. Im Gegenteil: eine solche Gestaltung kann den gefürchteten Unfällen durch rechtsabbiegende LKW vorbeugen, da sie den Vorrang des straßenbegleitenden Rad- und Fußgängerverkehrs (gemäß RASSt 06) betonen. Die Abbiegeradien werden durch eine solche Gestaltung nicht beeinträchtigt. Unerwünschter Durchgangsverkehr wird von den neu entstehenden Wohngebieten westlich der Königsbrücker Straße ferngehalten.

Katharinenstraße: Der ADFC lehnt die neu geplante Möglichkeit des Linksabbiegens aus der Königsbrücker Straße stadteinwärts in die Katharinenstraße ab. Im Erläuterungsbericht finden sich hierzu keine weiteren Ausführungen. Diese Abbiegemöglichkeit zieht verstärkt unerwünschten Kfz-Verkehr in das anliegende Viertel und läuft den Interessen der Anwohner entgegen. Eine Möglichkeit der Einfahrt in die Straße ist nach wie vor vom Albertplatz kommend gegeben. Von Norden kommend ist wie bisher eine Umrundung des Albertplatzes, um die Einfahrt zu erreichen, zumutbar, auch für den Anlieferverkehr. Die Knotenpunkt-LSA an dieser Stelle auf der Königsbrücker Straße ist daher entbehrlich. Das würde zusätzlich die Durchlassfähigkeit der Königsbrücker Straße erhöhen. Der separate stadteinwärtige Gleiskörper der Straßenbahn - stadtauswärts sollte er entfallen, siehe Punkt 2 dieser Stellungnahme - sollte etwas nördlich über die Mündung der Katharinenstraße hinaus verlängert werden, um zukünftig illegales Linksabbiegen zu verhindern.

Die Mündung der Katharinenstraße sollte aus den oben genannten Gründen ebenfalls als Gehwegüberfahrt ausgeführt werden.

Louisenstraße: Die Mündung der Straße sollte als Gehwegüberfahrt ausgeführt werden. Hier ist diese Gestaltung besonders wichtig, um die Trennwirkung des Straßenraums im Kerngebiet des kleinräumigen Geschäftszentrums gering zu halten. Ein wichtiger Aspekt ist die Geschwindigkeitsdämpfung, die bei der Einfahrt in die Straße von vornherein erzielt wird.

Jordanstraße, Paulstraße, Förstereistraße Nord und Süd: Die Mündungen dieser Straßen sollten aus den bereits angeführten Gründen ebenfalls als Gehwegüberfahrt ausgeführt werden.

Bischofsweg West: Der ADFC fordert, an dieser Stelle eine Möglichkeit zu schaffen, dass stadtauswärts fahrende Kfz links abbiegen können. Gleichzeitig sollte diese Möglichkeit an der Tannenstraße entfallen. Diese Linksabbiegemöglichkeit erscheint an dieser Stelle möglich. Dabei sollte die Ampelschaltung so angepasst werden, dass eine sich nähernde Straßenbahn ein Vorlaufgrün für den auf dem Gleis wartenden Linksabbieger-Kfz-Verkehr schafft.

Tannenstraße: die hier vorgesehene Linksabbiegemöglichkeit für Kfz lehnt der ADFC ab. Es wird zusätzlicher Verkehr in das Wohngebiet des Hechtviertels mit allen damit verbundenen Nachteilen gelenkt - besonders wenn am Bischofsweg keine Abbiegemöglichkeit besteht. Die parallele Rudolf-Leonhard-Straße als Bestandteil einer Tempo-30-Zone sowie Haupttroute für den Radverkehr gemäß Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden würde wesentlich stärker mit Kfz-Verkehr belastet, was auf der abschüssigen Straße zusätzliche Gefährdungen schafft. Für den kreuzenden Dammweg ist die Einrichtung eines Rad-schnellweges Richtung Norden angedacht. Die Kreuzung einer stark befahrenen Straße würde diesem Ziel zuwiderlaufen. Der ADFC fordert im Gegenteil, dass Kfz-Verkehr auf der Tannenstraße und dem angrenzenden Wohngebiet auf das notwendige Mindestmaß beschränkt wird. Die Führung dieses Kfz-Verkehrs

sollte so gestaltet werden, dass niedrige Geschwindigkeiten gefördert werden und eine Straßenraumgestaltung dergestalt erfolgt, dass eine hohe Aufmerksamkeit auf den Fuß- und Radverkehr gewährleistet wird. Daher fordern wir für die Tannenstraße eine Verringerung des Straßenquerschnitts zu Gunsten der Seitenräume - statt der vorgesehenen Verbreiterung - sowie eine Gestaltung der Mündungen zur Königsbrücker Straße als Gehwegüberfahrt.

5. Schaffung ausreichend sicherer Möglichkeiten zum Fahrradparken

Der Angabe im Erläuterungsbericht unter Punkt 2.5, dass im gesamten Baubereich Abstellanlagen für Fahrräder eingeordnet worden seien, müssen wir widersprechen. Dies ist nicht der Fall. Hingegen fehlen in maßgeblichen Bereichen sichere Abstellanlagen für Fahrräder.

In der Dresdner Neustadt ist das Fahrrad vorherrschendes Verkehrsmittel. Weniger als 20 % der Einwohner besitzen ein eigenes Kfz. Der Radverkehr hat in den letzten Jahren weiter an Bedeutung gewonnen, gerade in urbanen Bereichen wie der Dresdner Neustadt. Besonders für die Königsbrücker Straße mit ihrer vielfältigen Struktur von Geschäften, Gewerbe und Bars spielt die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad eine große Rolle, zumal sie sich durch die Einordnung von Radfahrstreifen mit der Baumaßnahme deutlich verbessert. Unverzichtbar ist daher die Einordnung von Fahrradbügel im Straßenraum. In der Planung sind im gesamten Straßenraum 115 Stellflächen für Pkw vorgesehen. Demgegenüber stehen nur einige sporadisch angeordnete Fahrradbügel. Vor dem Kino „Schauburg“ mit ca. 900 Plätzen fehlen sie ebenso komplett wie vor „REWE City“ in der Königsbrücker Str. 62. An vielen weiteren Stellen sehen wir Bedarf zur Einordnung von Abstellanlagen- und Flächen für Fahrräder. Wir sehen daher an folgenden Stellen Bedarf für Nachbesserungen:

Im Bereich Haus-Nr. 2	5 Fahrradbügel
Im Bereich Haus-Nr. 17	5 Fahrradbügel
Im Bereich Haltestelle Louisenstraße/Haus-Nr. 28/30/32	25 Stück statt der geplanten 17 Fahrradbügel im Bereich der Gewerbeeinheiten und der Haltestelle.
Im Bereich Haus-Nr. 31	5 Fahrradbügel
Einmündung Louisenstr. Ost	10 Fahrradbügel auf südl. Gehwegvorstreckung statt 1 Fahrradbügel
Im Bereich Haus-Nr. 34	3 Fahrradbügel
Im Bereich Haus-Nr. 37 - 41	12 Fahrradbügel
Einmündung Jordanstraße	10 statt 3 Fahrradbügel, diese diagonal gestellt
Im Bereich Haus-Nr. 51	5 Fahrradbügel
Im Bereich Haus-Nr. 54	5 statt 2 Fahrradbügel
Im Bereich Haus-Nr. 55	30 Fahrradbügel (nach § 49 SächsBO sind zwischen 23 und 45 Fahrradbügel zum Abstellen von 45-90 Fahrrädern zu errichten. Mindestens so viele Fahrräder parken dort tatsächlich, wenn Filmbetrieb ist.)
Im Bereich Haus-Nr. 60	7 Fahrradbügel statt 1 Autostellfläche für Kunden des REWE City (siehe § 49 SächsBO)
Im Bereich Haus-Nr. 68	5 Fahrradbügel
Im Bereich Haus-Nr. 72	5 Fahrradbügel
Im Bereich Haus-Nr. 80	10 Fahrradbügel
Im Bereich Haus-Nr. 84	5 Fahrradbügel
Im Bereich Haus-Nr. 86	3 Fahrradbügel statt 1 Autostellfläche
Im Bereich Bischofsweg Nr. 3	5 Fahrradbügel
Im Bereich Bischofsweg Nr. 7	5 statt 1 Fahrradbügel

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

N. Larsen
Nils Larsen