

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
19sra020

17. Juni 2019

V2998/19 - Königsbrücker Landstraße in Klotzsche

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur vorliegenden Planung „Verkehrsbauvorhaben Königsbrücker Landstraße zwischen Karl-Marx-Straße und Arkonastraße“ möchten wir gerne Stellung nehmen. Wir begrüßen die Sanierung der Königsbrücker Landstraße mit dem Anspruch, das Erscheinungsbild des Straßenraumes insgesamt aufzuwerten.

Die Königsbrücker Landstraße zwischen Karl-Marx-Straße und Arkonastraße ist mit Straßenraumbreiten zwischen 13 und 15 m eine anspruchsvolle Planungsaufgabe. Positiv nehmen wir auf, dass die Vorlage drei Varianten aufzeigt, die insbesondere unter dem Aspekt einer sicheren Radverkehrsführung beleuchtet werden. Mit der Variantenabwägung zwischen Variante A und Variante B sowie zwei Varianten zur Gestaltung des Ortsteilzentrums im Rahmen der Gestaltungskonzeption werden dem Stadtrat mehrere beschlussfähige Alternativen vorgelegt.

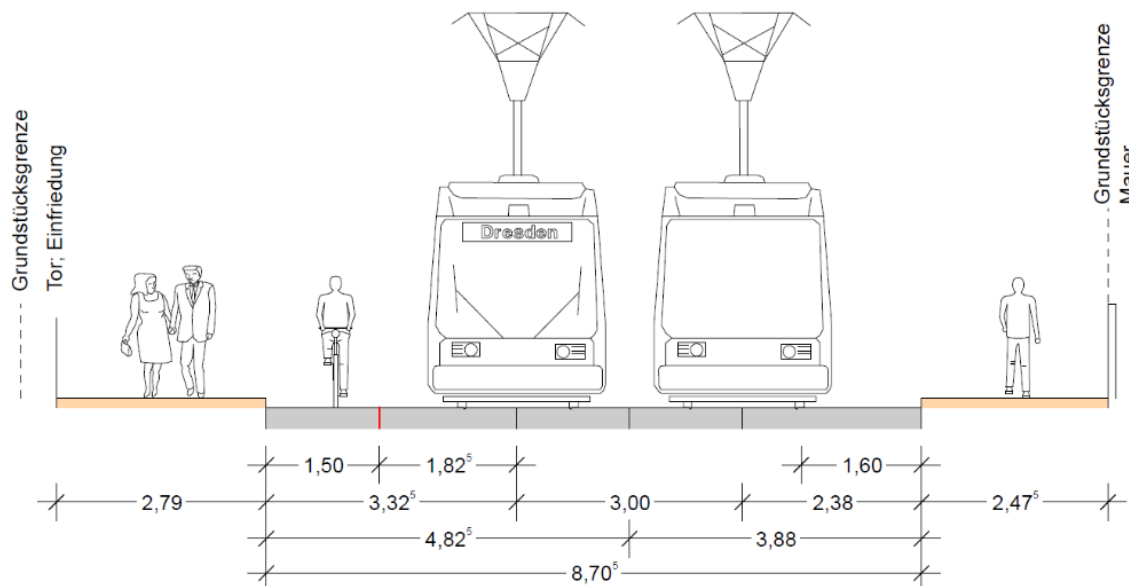


Abb. nach Anlage 3 zu V2998/19: Regelquerschnitt für die Variante B (Vorzugslösung)

Variantenpriorisierung

In der Vorzugsvariante soll der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden. Dazu wurde im Straßenquerschnitt einseitig ein Schutzstreifen eingeordnet. Dieser soll sich gegenüber der untersuchten symmetrischen Variante durch eine geringere Behinderung zwischen Radverkehr und ÖPNV bzw. MIV auszeichnen (vgl. auch Variantenabwägung). **Überholvorgänge mit unzureichendem Seitenabstand halten wir jedoch für wahrscheinlich und sehen die Vorzugslösung daher kritisch.**

Abschnitte ohne Schutzstreifen: Wir verstehen das Ziel, mit der Variante B zumindest abschnittsweise eine Verbesserung der Verkehrsführung für den Radverkehr zu organisieren. Eine verbesserte Radverkehrsführung erreicht sie jedoch insbesondere in den Bereichen ohne Schutzstreifen nicht. Bei einer Gesamtbreite des Richtungsfahrstreifens von 3,88 m verbleibt neben dem Straßenbahnfahrzeug ein Seitenraum von nur 1,05 m. Auch führen erfahrungsgemäß Spurbreiten von >3,25 m zu Überholmanövern durch den MIV in derselben Spur und damit zu extrem geringen Überholabständen.

Aufgrund der Abmessungen der Straßenbahnzüge und der möglichen Unfallfolgen, wenn Radfahrer vor oder neben einer Bahn zum Sturz kommen, müssen bei einer Begegnung großzügige Sicherheitsabstände vorausgesetzt werden. Ist dies nicht gegeben und müssen Radfahrer Überholungen befürchten, werden viele Radfahrer – ob erlaubt oder nicht – auf die Gehwege ausweichen.

Abschnitte ohne Schutzstreifen: Für das Überholen eines Radfahrers wird nach gängiger Rechtsprechung von einem Abstand von minimal 2,20 m zwischen Außenkante des überholenden Kraftfahrzeugs und der Bordkante ausgegangen. Dieses Maß wird auch in den Abschnitten mit Schutzstreifen unterschritten, so dass praktisch auf der gesamten Länge der Königsbrücker Landstraße zum Überholen ein Fahrstreifenwechsel erforderlich wäre.

Neben dem Schutzstreifen verbleibt eine Kernfahrbahn von 3,32 m Breite, was der Regelbreite nach der RAS 06 entspricht. Selbst handelsübliche Pkw können Radfahrer innerhalb des Fahrstreifens nicht mit dem gebotenen Abstand von mindestens 1,5 m (nach Rechtsprechung je nach Alter, Mitfahrer, Geschwindigkeit oder an Steigungen auch mehr) überholen.

Die neuen Straßenbahnen werden eine Wagenkastenbreite von 2,65 m haben, so dass ein Überholabstand maximal 1,15 m bleibt. Ähnliches träfe zu, wenn Lastkraftwagen oder Bussen Radfahrer innerhalb des Fahrstreifens überholen würden. Der mögliche Standpunkt, dass das Überholen durch Straßenbahnen oder Busse in solchen Fällen nicht stattfindet, weil die nötigen Überholabstände nicht eingehalten werden können, wird durch die zu beobachtenden Überholvorgänge an vergleichbaren Stellen im Stadtgebiet widerlegt.

Fazit: Gefährliche Überholvorgänge sowohl durch Straßenbahnen als auch durch den MIV sind somit zu erwarten. Es kann deshalb nicht davon ausgegangen werden, dass der Radverkehr sicher geführt wird.

Weitere Gefahrenstellen

Die **Haltestelle Karl-Marx-Straße** ist für den Radverkehr in stadtauswärtiger Richtung aktuell sehr ungünstig gestaltet: Der Radverkehr wird im Gleisbereich oder alternativ über den sehr schmalen Gehweg geführt, was beides Probleme für den Verkehrsablauf mit sich bringt. Um diese Situation zu bereinigen möchten wir anregen, die stadtauswärtige Haltestelle mit in den Planungsumgriff aufzunehmen.

Zwischen Zur Neuen Brücke und Boltenhagener Straße sind vor den Geschäften acht **Parktaschen** in einer Breite von 2,0 m geplant. Ebenso wie für die anderen Standorte ist hier mit einer hohen Nachfrage und häufigem Parkwechsel zu rechnen. Da viele Pkw heute die volle Breite dieser Stellplätze in Anspruch nehmen und die Sorgfaltspflicht es Radfahrern auferlegt, einen Abstand zu parkenden Fahrzeugen halten, können Radfahrer wie auch andere Fahrzeugführer diesen Verkehrsraum kaum nutzen. Wir regen deshalb dringend an, für die Stellplätze wie in den anderen Fällen eine Breite von mindestens 2,50 m vorzusehen. Bei allen Stellplätzen sollte der **Sicherheitsraum zur Fahrbahn** baulich oder durch Markierung verdeutlicht werden.

Mögliche Alternative

Wir schlagen vor, für den Radverkehr Richtung Süden die parallele Hauptroute der Kategorie IR III der RIN als Fahrradstraße gleichzeitig auszubauen und für den Radverkehr Richtung Norden einen ausrei-

chend breiten Radfahrstreifen auf der Königsbrücker Landstraße anzulegen. Eine derartige Variante sollte zumindest untersucht werden, bevor ein endgültiger Beschluss zum Umbau getroffen wird.

Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Hauptroute im Radverkehrsnetz führt westlich der Königsbrücker Landstraße ab der Grenzstraße auf der Alexander-Herzen-Straße – Kieler Straße bis zur Karl-Marx-Straße (vgl. Maßnahme 770 des Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Dresden). Diese Ausweichstrecke ohne die Querung zusätzlicher LSA ist aus unserer Sicht ein voller Ersatz zur Königsbrücker Landstraße für den Radverkehr Richtung Süden. Dies setzt allerdings einen entsprechenden Ausbau einiger Wegabschnitte, eine Anpassung des Knotens Boltenhagener / Alexander-Herzen- / Prof. v. Finck-Straße sowie eine Umorganisation des Parkens voraus.

Für den Radverkehr Richtung Norden ergibt sich dadurch die Möglichkeit, auf der südöstlichen Straßenseite einen bis zum Käthe-Kollwitz-Platz durchgängigen Radfahrstreifen anzulegen. Der Schutzstreifen nach Variante B ließe sich (zulasten der Breite des Fahrstreifens Richtung Süden) um 0,35 m verbreitern, sodass eine getrennte Radverkehrsführung Richtung Norden entstünde und eine ausreichende Distanz zwischen Rad- und Kfz-Verkehr gewährleistet wäre.

Zusammenfassung Wir bitten Sie deshalb, im Rahmen dieser Vorplanung zu beschließen,

- eine Variante zu prüfen, bei der der Radverkehr Richtung Norden durchgehend auf einem 1,85 m breitem Radfahrstreifen geführt wird und für den Radverkehr Richtung Süden eine sichere und komfortable Parallelroute über Alexander- Herzen-Straße und Kieler Straße (einschließlich der Anbindung an die Königsbrücker Landstraße) angeboten wird,
- aufzuzeigen, auf welchem Wege eine gleich- oder vorzeitige Realisierung der Parallelroute sichergestellt werden kann,
- an der Haltestelle Karl-Marx-Straße stadtauswärts eine durchgehende Radverkehrsanlage und dort, wo Radverkehrsanlagen enden, einem im Sinne der technischen Richtlinien sicheren Übergang vom Seitenraum auf die Fahrbahn vorzusehen,
- für Längsparkstreifen auf der Königsbrücker Landstraße eine Breite von mindestens 2,50 m vorzusehen, wo nicht baulich oder durch Markierung Sicherheitstrennstreifen hergestellt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

N. Larsen

Nils Larsen