

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

Landeshauptstadt Dresden  
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Ver-  
kehr und Liegenschaften  
Bürgermeister Schmidt-Lamontain  
Postfach 12 00 20  
01001 Dresden

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN  
19gse056

1. Dezember 2019

## Erfolgte Baumaßnahme Stadtbahn 2020 zwischen Tiergartenstraße/ Franz-Liszt-Straße und Wasaplatz

Sehr geehrter Herr Schmidt-Lamontain,

nach Beendigung der Baumaßnahme des Projektes Stadtbahn 2020 zwischen Tiergartenstraße und Wasaplatz, die für ÖPNV-Fahrgäste eine stark verbesserte Anschlussmöglichkeit am Haltepunkt Strehlen und barrierefreie Haltestellen gebracht hat, möchten wir das Projekt aus Radverkehrssicht erneut bewerten.

Zuerst möchten wir die positive Wirkung für den Radverkehr hervorheben, die sich aus der Verkehrsberuhigung bzw. der teilweisen Sperrung für den Kfz-Verkehr auf der Oskarstraße ergibt. Die durchfahrbaren Haltestellen mit angehobener Radverkehrsführung am Haltepunkt Strehlen und am Wasaplatz sind eine gelungene Radverkehrsmaßnahme. Der gemeinsame Fuß- und Radwege im Bereich der Haltestelle Strehlen (oberhalb Kaitzbach) ist zwar nicht ideal, aber aufgrund des begrenzten Platzangebotes tolerierbar.

Förderlich für die objektive Sicherheit und das Sicherheitsempfinden der Radfahrer\*innen ist der neue Radfahrstreifen entlang der Tiergartenstraße (leider nur einseitig).

Jedoch müssen wir feststellen, dass an einigen Stellen die neugeschaffene Infrastruktur für den Radverkehr und teilweise auch den Fußverkehr sehr unzufriedenstellend bzw. gefährlich ist. Auf einige Punkte wurde in unserer Stellungnahme vom 24. April 2015 bereits hingewiesen. Zuerst folgt eine kurze Auflistung der von uns bemängelten Punkte. Diese werden dann im Anschluss näher ausgeführt.

An zwei Stellen - den Übergängen in den Bestand - wurden neue **Gefahrenstellen** errichtet. Es handelt sich hierbei 1. um den Übergang Tiergartenstraße saniertes Bereich in den Bestand der Tiergartenstraße (ab Kreuzung Oskarstraße) und 2. um den Übergang Haltestelle Wasaplatz in die Lockwitzer Straße.

Zu beanstanden ist 3. die gemeinsame Führung von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen entlang der Tiergartenstraße, die im Widerspruch zu den selbstgesetzten Zielen der Stadt Dresden steht. Inakzeptabel und wenig zukunftsweisend ist 4. die kreuzungsweise wechselnde Radverkehrsführung entlang der Tiergartenstraße. Entlang der Oskarstraße wurden, den Planungsunterlagen widersprechend, 5. keine Schutzstreifen markiert.

### 1. Anbindung des sanierten Teilstückes Tiergartenstraße an den Bestand Richtung Gruna

Der entlang der Tiergartenstraße verlaufende neue Radfahrstreifen endet vor der Kreuzung mit der Oskarstraße. Hinter der Kreuzung wird der Radverkehr für 30 m auf einem Schutzstreifen geführt. Davon wird der

Schutzstreifen auf einer Länge von 13 m nach links in die Kfz-Spur überführt und endet anschließend. Der Grund sind die im weiteren Straßenverlauf beidseitig abgestellten Kfz (Längsaufstellung).

Die Breite des Schutzstreifens beträgt in diesem Bereich 1,50 m (inkl. Schnittgerinne) und die Breite der Kfz-Fahrspur liegt bei 2,50 m. Die durchgängige Mittellinie darf nicht überfahren werden. Der Abschnitt wird von drei Buslinien genutzt, von denen zwei im 10-Minutentakt fahren (aus der Oskarstraße kommend und in die Tiergartenstraße abbiegend). Busse können eine Breite von bis zu 2,55 m aufweisen. Die Busse passen damit u.U. nicht in die Fahrspur und **müssen** den Schutzstreifen befahren. Ein sicheres Überholen von Radfahrer\*innen ist völlig unmöglich. Hier wird der ÖPNV unnötig ausgebremst und/oder den Radfahrer\*innen gefährdet.

Im Geradeausverkehr und grünes Licht treffen bei hohen Geschwindigkeiten Kfz und Radverkehr in der Engstelle unvermittelt aufeinander. Lkw müssen stark bremsen und Kfz werden zum engen Überholen verleitet. Derartige Gefahrenstellen sollten der Vergangenheit angehören und beseitigt, anstatt neu errichtet zu werden. Wurde hier die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung berücksichtigt, die Folgendes vorschreibt?

*„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“*

(Quelle: VwV-StVO, zu den §§ 39 bis 43, I, Punkt 2)

Keine der Forderungen der Vorschrift wurde hier erfüllt. Die Flüssigkeit des Verkehrs **und** die Verkehrssicherheit sind an dieser Stelle zu Gunsten abgestellter Kfz nicht gewährleistet. Zudem wird der ÖPNV unnötig ausgebremst.

Ein Selbsttest: würden Sie an dieser Stelle Ihr 11-jähriges Kind Rad fahren lassen?



Bild 1) Neu errichteter Übergang in den Bestand Kreuzung Tiergartenstr./ Oskarstr.

Die Radinfrastruktur **muss** jedoch so gestaltet sein, dass Kinder ab 11 Jahren diese gefahrlos benutzen können. Das Befahren des Fußweges ist ab diesem Alter nicht mehr gestattet.

Es ist nicht akzeptabel, dass entlang einer solchen Durchgangsstraße (und ÖPNV-Haupttroute) 4 m von 12,5m Gesamt-Straßenbreite zum Abstellen von Kfz verwendet werden. Es ist unseres Erachtens auch keine Notwendigkeit erkennbar: Bewohner\*innen als auch Büroangestellte haben Parkplätze in den Höfen der lockeren Bebauung. Für Besucher\*innen des Großen Gartens ist dieser allseitig im engen Takt an den ÖPNV angebunden. Außerdem befinden sich Parkplätze in den Nebenstraßen.

Die Tiergartenstraße wird von 9.000 – 11.000 Kfz (DTV) täglich befahren (Quelle: Themenstadtplan Dresden). Dies entspricht in etwa einer Verkehrsbelastung von 900-1.100 Kfz/h (DTV×0,1). Ab 800-1.000 Kfz/h und nennenswertem Schwerlastaufkommen (hier v.a. ÖPNV) empfehlen die Richtlinien RAS06 und ERA2010 die Anlage von Radfahrstreifen oder Radwegen.

Wir fordern an dieser Stelle eine Nachbesserung: Die Parkplätze entlang der Tiergartenstraße müssen zumindest auf einer Straßenseite beseitigt werden. Der gewonnene Straßenraum soll in Form von Radfahrstreifen (mind. 1,85 m) dem fließenden Radverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die Borde müssen entsprechend angepasst werden.

Dem fließenden Verkehr muss hier aus Gründen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit der Vorrang eingeräumt werden - vor dem Abstellen von Pkw am Straßenrand.

## 2. Anbindung Haltestelle Wasaplatz an Lockwitzer Straße (Bestand)

Eine ähnliche wie die vorweg beschriebene Situation ist hinter der Haltestelle Wasaplatz am Übergang in die Lockwitzer Straße entstanden. Es wurde eine vorbildliche durchfahrbare Haltestelle mit angehobener Radverkehrsführung errichtet, damit Radfahrer\*innen nicht zwischen die Schienen fahren müssen.

Diese Maßnahme wird jedoch hinter der Haltestelle ad absurdum geführt. Unvermittelt werden die Radfahrer\*innen genötigt, vom endenden Radweg/Schutzstreifen in die Kfz-Spur und zwischen die Straßenbahnschienen zu wechseln. Der potenzielle Straßenraum für einen Radfahrstreifen entlang der Lockwitzer Straße wird von abgestellten Kfz belegt.

Die Markierung als Schutzstreifen endet zudem **vor** der Kreuzung mit Heinrich-Zille-Straße. Damit ist für rechtsabbiegende Kfz (Pkw und ÖPNV) keine Radverkehrsanlage mehr erkennbar und diese biegen (verständlicherweise) ab, ohne auf den Radverkehr zu achten. Radfahrer\*innen bemerken dagegen das Ende des Schutzstreifens u.U. zu spät und es entsteht eine weitere gefährliche Situation.

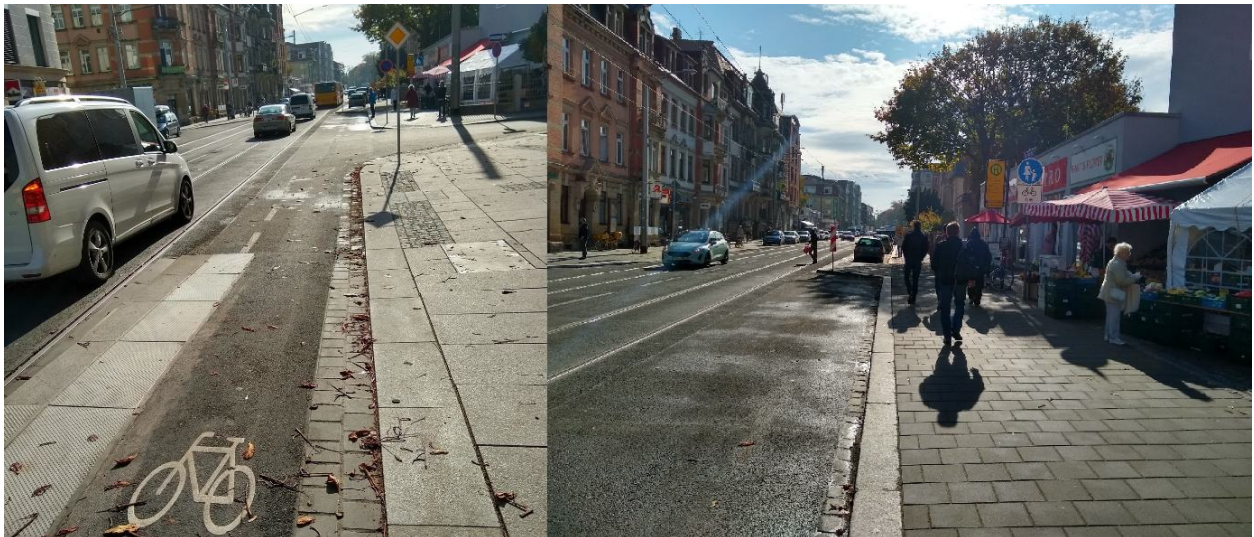


Bild 2) „Radwegende“ Haltestelle Wasaplatz / Lockwitzer Straße

Auch hier verweisen wir gern auf die genannten Vorgaben in der VwV-StVO, welche hier gravierend missachtet werden.

Die missliche Lage wurde offensichtlich bereits erkannt. Die herbeigeführte „Lösung“ eines für Radfahrer\*innen freigegebenen Gehweges ab der Heinrich-Zille-Straße (vor der viel begangenen Einkaufspassage) ist jedoch keine Lösung im Sinne des Rad- und Fußverkehrs. Die Notlösung, „hinderliche“ Radfahrer\*innen von der Straße zu räumen, ist inakzeptabel und wird auch praktisch von Radfahrer\*innen kaum angenommen. Die Gefahrenstelle bleibt bestehen. Der Stadtrat hat dabei eine Beendigung der Kombination von Fuß- und Radverkehr im Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus beschlossen, die dieser Lösung entgegen steht.

Bei der Lockwitzer Straße handelt es sich um eine Hauptradroute gemäß dem Dresdner Radverkehrskonzept. Entlang der Straße wurde im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes folgender Mangel ermittelt: fehlender Sicherheitsraum zu ruhendem Verkehr bei Fahrt rechts der Gleise (Mangel 631 des Radverkehrskonzeptes).

Wir fordern auch hier eine Beseitigung der Parkflächen entlang der Lockwitzer Straße und die Anlage von vollwertigen und komplett durchmarkierten Radfahrstreifen. Mit den Kfz-Parkplätzen muss auch der vorgezogene Fußgängerübergang beseitigt werden. Ohne sichtbehindernde Kfz wird die Querung für Fußgänger\*innen unproblematisch.

### **3. Gemeinsamer Fuß- und Radweg Tiergartenstraße in Richtung Innenstadt**

Unmittelbar vor der Kreuzung Oskarstraße/ Tiergartenstraße werden Radfahrer\*innen auf einen gemeinsamen Rad- und Gehweg geleitet. Der vormalige Fußweg (Radfahrer\*innen frei) wurde vor ca. 2 Jahren saniert und ist mit einer wassergebundenen Decke ausgestattet.

Diese Wegeführung ist weder fuß- noch radverkehrsfreundlich und führt in dieser Form immer zu Konflikten. Der Stadtrat hat dies bereits erkannt und eine Beendigung der Gehwegnutzung durch den Radverkehr beschlossen.

Hierzu heißt es im Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus: „**Vermeidung von Mischnutzungen (gemeinsamer Geh-/ Radweg) entsprechend aktueller Richtlinien und entsprechende Anpassungen in betroffenen Straßenräumen**“ (Anlage 4, Punkt 84).

und

„**Anpassung aller nicht-richtliniengerechten Radverkehrsanlagen im Bestand auf Basis des zu erarbeitenden Radverkehrskonzeptes und generelle Vermeidung der Gehwegnutzung durch Radverkehr als Planungsprinzip**“ (Anlage 6.2, Punkt 82).

Die Stadt Dresden hat hier entgegen ihrer eigenen Beschlüsse einen gemeinsamen Fuß- und Radweg anlegt.

Platznot ist nicht erkennbar. Entlang des gesamten Abschnittes können im asphaltierten Bereich der Fahrbahn auf einer Breite von zwei Metern Kraftfahrzeuge abgestellt werden. An dieser Stelle hätte dem fließenden Verkehr der Vorrang eingeräumt werden sollen.

Auch die Oberfläche des Weges ist aus Radfahrer\*innensicht inakzeptabel. Bei Regenwetter weicht der Weg auf und es bilden sich schlammige Spurrillen. Spritzender Matsch beeinträchtigt den Fahrradtrieb. Viele Radfahrer\*innen werden das nicht akzeptieren und die befestigte Straße benutzen. Und dabei leider die Straßenbahn ausbremsen – zugunsten abgestellter Kraftfahrzeuge.

Unsere Forderung ist die bauliche Anpassung hin zu einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn - im jetzigen Bereich der Kfz-Parkplätze. Hierzu müssten ein Mast der Lichtsignalanlage und einige Borde angepasst bzw. beseitigt werden.

### **4. Radwegführung Tiergartenstraße Bestand und sanierter Bereich in Gesamtbetrachtung**

Die Führungsform des Radverkehrs entlang der Tiergartenstraße wechselt innerhalb weniger hundert Meter:

Stadtauswärts erfolgt der Radverkehr über einen gemeinsamen Fuß- und Radweg im Bestand. Im Anschluss ab der Kreuzung Franz-Liszt-Straße werden die Radfahrer\*innen entlang des neuen Radfahrstreifens geleitet. Nur zwei Kreuzungen weiter erfolgt die genannte -gefährvolle- Einordnung in die gemeinsame Führung mit Kfz-Verkehr und ÖPNV.

Stadteinwärts erfolgt die Radwegeführung - wie oben bereits beschrieben - entlang eines gemeinsamen Fuß- und Radweges als auch durch gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr.

Die ERA 2010 legt hierzu Kriterien fest bzw. empfiehlt Führungsformen in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens. Aus der Planung bzw. deren Umsetzung ist für uns nicht abzuleiten, welche Kriterien angesetzt wurden.

Die inkonsistente und in ihrer Anlage nicht nachvollziehbare Radwegführung entlang der Tiergartenstraße lehnen wir ab. Da Übergänge zwischen Führungsformen oft Gefahrenstellen sind, wird die objektive Sicherheit des Radverkehrs nicht gewährleistet. Das subjektive Sicherheitsempfinden wird ebenfalls negativ beeinflusst und hält Menschen davon ab überhaupt das Fahrrad zu nutzen. Auch die Sicherheit von

Fußgänger\*innen ist nicht gewährleistet, wenn Radfahrer\*innen - ohne Vorwarnung - auf die gemeinsame Wegführung geleitet werden (Kreuzung Tiergarten-/Oskarstr.).

#### **5. Fehlende Schutzstreifen Oskarstraße**

Entgegen den Planungsunterlagen wurden entlang der Oskarstraße keine Schutzstreifen für den Radverkehr markiert. Gibt es hierfür eine Begründung?

Obwohl Schutzstreifen nur eine sehr geringe Schutzwirkung entfalten (parallel zu Parkplätzen sogar das Gegenteil), wären sie entlang der Oskarstraße durchaus nützlich, da auf ihnen nicht geparkt werden darf. Eine Begegnung von Straßenbahn / Bussen mit Radfahrer\*innen (beim Überholen abgestellter Kfz) könnte damit vermieden werden.

#### **6. Schutzstreifen Wasaplatz**

Im Kreuzungsbereich des Wasaplatzes wurden lediglich Schutzstreifen anstelle von Radfahrstreifen markiert. Das Verkehrsaufkommen würde die Markierung von Radfahrstreifen rechtfertigen (gemäß ERA2010, RAS06). Kraftfahrer neigen bei einem Breitstrich (Zeichen 295) und ggf. roter Markierung weniger zum Überfahren der Linien, was die Benutzung der Wege für Radfahrer\*innen sicherer macht.

#### **Zusammenfassung**

Es ist uns unverständlich, dass in Dresden auch im Jahr 2019 weiterhin derart Kfz-fokussiert gebaut wird, mit wenig Rücksicht auf die Erfordernisse eines sicheren Rad- und Fußverkehrs. Das Problem liegt aus unserer Sicht weniger im fließenden, sondern vielmehr im ruhenden Kfz-Verkehr, dem weiterhin stark raumgreifende Privilegien eingeräumt werden. Das geschieht unter Missachtung der oben zitierten Planungsgrundsätze der VwV-StVO, so dass die Gefährdung von Radfahrer\*innen in Kauf genommen wird.

Wir möchten für laufende und zukünftige Straßenbaumaßnahmen dringend darum bitten, dass solche „neue Altlasten“ nicht mehr geplant und gebaut werden. Stattdessen muss die Verkehrsinfrastruktur vor allem sicher für alle, aber auch einladend für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen jedes Alters gestaltet werden.

Wir bitten Sie um eine Rückmeldung zu dieser Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen  
ADFC Dresden e.V.

*N. Larsen*

Nils Larsen