

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

Landeshauptstadt Dresden  
Stadtplanungsamt  
Abteilung Verkehrsanlagenplanung  
Postfach 12 00 20  
01001 Dresden

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN

20gse009

20. Februar 2020

## **Einwendung zum Vorhaben *Steinbacher Straße zwischen Hebbelplatz und Chamissostraße inklusive Haltestelle Chamissostraße***

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Steinbacher Straße verfügt bislang über keine Radverkehrsinfrastruktur, besitzt dabei von ihrer Lage her das Potential, einen Anreiz zur Verkehrsmittelwahl hin zu lärm- und emissionsarmen Mobilitätsformen zu leisten. Dieses Ziel wird aus Sicht des ADFC Dresden mit der jetzt vorliegenden Planung verfehlt. Ohne geeignete Radverkehrsanlagen werden sich, trotz geringer Kfz-Belegung, Radfahrende hier nicht sicher fühlen. Damit stellt die Planung keinen Anreiz zur Fahrradnutzung dar und steht so dem Ziel einer Radverkehrsförderung (verankert im Verkehrsentwicklungsplan 2025 plus, Radverkehrskonzept und diversen anderen Stadtratsbeschlüssen der Landeshauptstadt Dresden) entgegen. Hinsichtlich des betriebenen Aufwandes mit Erneuerung sämtlicher Fahrbahnen, ergeben sich unzureichende Verbesserungen für den Radverkehr. Der ADFC Dresden fordert diesbezüglich Nachbesserungen und lehnt der vorliegende Planungsstand ab.

Im Erläuterungsbericht ist die Aussage, wonach die Steinbacher Straße keine Erwähnung im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden (RVK) finden würde, falsch. Nicht nur Anschlussstrecken, die sich im RVK befinden (Maßnahme 701), führen im Planungsbereich zur Steinbacher Straße, sondern die Steinbacher Straße selbst wird in Abschnitten des Planungsbereichs als Hauptroute des Alltagsradverkehrs (RIN-Kategorie IR III) geführt. Das RVK ist ein Konzept zur Routenführung des Radverkehrs sowie von Maßnahmenvorschlägen zur Erreichung des Hauptziels, der Erhöhung der Bedeutung des Radverkehrs. Der RVK entbindet keineswegs davon, Radverkehrsanlagen zu errichten, nur weil sie im RVK nicht explizit als Maßnahme ausgewiesen sind. Hier wird insbesondere auf Punkt E 4.1.3 des RVK verwiesen. Dort wird eine Maximierung des Flächenangebots für den Fuß- und Radverkehr unter Nutzung der Spielräume festgelegt. Aufgrund dieses grundlegenden Planungsfehlers ist eine Überarbeitung durchzuführen, mit dem Ziel, ein sicheres und attraktives Angebot auch für Radfahrerinnen und Radfahrer zu gewährleisten.

Die Steinbacher Straße mit mittig liegender Straßenbahngleisanlage stellt eine typische Stadtstraße in Dresden dar. Die Breiten (Bord-zu-Bord) des verfügbaren Fahrbahnraums bleiben hier weitgehend unverändert. Es erfolgen keine grundhaften Eingriffe in die Struktur der Straße. Damit man allen Mobilitätsansprüchen gerecht wird, sollen auf der Steinbacher Straße je eine Fahrspur von Straßenbahn und Kfz pro Fahrtrichtung gemeinsam genutzt und seitlich davon Radverkehrsanlagen bis zum Bord angeordnet wer-

den. Dies bedeutet Verzicht auf einen besonderen Bahnkörper und das soll auch für die vielen anderen vergleichbaren Straßen in Dresden gelten - gerade bei geringem MIV-Aufkommen.

Die Beibehaltung der Bestandshaltestelle Chamissostraße an ungünstigem Standort (u.a. diverse Grundstückszufahrten) behindert dabei die Neuaufteilung des Straßenraums in einem längeren Planungsabschnitt. Das könnte durch eine Verlegung der Haltestelle Chamissostraße in Richtung West vermieden werden. Eine solche Prüfung wurde laut Erläuterungsbericht nicht erwogen und eine derartige Variante und wird im Rahmen der vorliegenden Unterlage nicht untersucht. Mit einer West-Verschiebung der Haltestelle Chamissostraße ergibt sich die Möglichkeit, ab Zöllmener Straße stadteinwärts regelkonforme Radverkehrsanlagen einzuordnen. Daneben kann die so verschobene Haltestelle dadurch als Haltestelle mit angehobenen Radkap ausgeführt werden. Ab Zöllmener Straße stadtauswärts ist, aufgrund der dortigen Raumaufteilung der Fahrbahn mit Kfz-Parken auf der Südseite, nur bei Entfall der Parkplätze, die Anordnung von Radfahrstreifen möglich. Für die stadtauswärtige Nordseite der Straße ist jedoch mindestens ein Schutzstreifen zu planen. Die auf der Südseite stadteinwärts neu angeordneten Markierungen für Parkflächen führen erfahrungsgemäß dazu, dass Radfahrende zu eng von Straßenbahnen überholt werden. Der verbleibende Straßenraum beträgt zwischen Parkstreifen und Außenkante der Stadtbahnwagen nur ca. 1,75 m, d.h. die Straßenbahn kann Radfahrende nicht legal überholen.

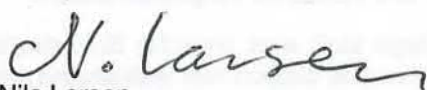
Die Steinbacher Straße eignet sich (in den Abschnitten wo sie nicht sogar als Teil des Haupttroutennetzes im RVK ausgewiesen ist) als Straße im Radnebenroutennetz, bietet sie doch eine günstige Verbindung mit teilweise bereits vorhandenen Anschlüssen an das Haupttroutennetz. Diese Eignung und die sich ergebenden Möglichkeiten sollten innerhalb der Planung stärker gewichtet werden. Damit können Potentiale des Radverkehrs im weiteren Umfeld auch längerfristig gehoben werden. Diesem Ziel sollte das Planverfahren stärker Rechnung tragen. Eine Radanlage auf der Steinbacher Straße ist, auch ohne konkrete Maßnahmenbeschreibung im RVK erforderlich und aufgrund der Potentiale begründet.

Bei Umsetzung der Verbesserung für den Radverkehr und insbesondere durch die Netzwirkung durch die Anbindung von Rad- und Radnebenrouten, könnte auch die Umweltbilanz des Projektes und andere Aspekte verbessern. Die Würdigung dieser Möglichkeiten wird, aufgrund des fehlerhaften Bezugs auf das RVK im Erläuterungsbericht zum Planvorhaben, nicht im möglichen Umfang genutzt.

#### Zusammenfassung der Einwände:

- Ablehnung der Planung mit Erhalt der Bestandshaltestelle Chamissostraße wg. Fortschreibung ungünstiger Lage u.a. mit Verkehrszufahrten und räumlicher Enge
- Prüfung der Verschiebung der Haltestelle westwärts (landwärts) und so Ermöglichen der Anordnung von Radverkehrsanlagen mindestens ab dieser Stelle stadtwärts
- Anordnung mindestens eines Schutzstreifens auf der Nordseite ab Zöllmener Straße landwärts und damit Umsetzung des RVK der LH Dresden
- Errichtung beidseitige Radverkehrsanlagen mindestens zw. Zöllmener Straße und Hölderlinstraße
- Errichtung der verschobenen Haltestelle mit Radkap mit angehobener Radfahrbahn
- generell Umsetzung der Forderung E 4.1.3 des RVK

Mit freundlichen Grüßen  
ADFC Dresden e.V.

  
Nils Larsen