

ADFC Dresden e.V. • Bautzner Str. 25 • 01099 Dresden

Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr
und Liegenschaften

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bautzner Str. 25
01099 Dresden

Telefon 0351 - 501 391 5
Telefax 0351 - 501 391 6

info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
24sra002

7. Januar 2024

Verkehrsbaumaßnahme „Ausbau Königsbrücker Straße von Stauffenbergallee inklusive Knotenpunkt bis südlich Fabricestraße“ (V2272/18) - Stellungnahme zum Änderungsantrag des Oberbürgermeisters

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Ihnen vorliegende Planung enthält leider neben mehreren problematischen Stellen für den Radverkehr insbesondere auch eine maximale Querungszeit für Fußgänger von bis zu siebeneinhalb Minuten (441 Sekunden), ein schwerwiegender Planungsmangel, der zum Ziel der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Förderung des Umweltverbunds an diesem Knoten im krassen Widerspruch steht.

Die nun marginal überarbeitete Planung folgt weitgehend der Vorplanung V0780-SR26-06 aus dem Jahr 2004. Im Jahr 2018 haben der ADFC und der VCD in Stellungnahmen auf zahlreiche Planungsmängel hingewiesen, die zu einer Verschlechterung oder jedenfalls zu keiner Verbesserung gegenüber dem aktuellen Status quo führen. Wir hatten ebenfalls angeregt, dass die Gremien des Stadtrates Aussagen zu und eine Berücksichtigung der Verkehrsqualität auch für die nicht motorisierten Verkehrsarten beauftragen. Der ADFC war leider zu keinem Zeitpunkt in den Planungsprozess einbezogen. Die von uns vor fünf Jahren benannten Planungsmängel bestehen leider nach wie vor:

- Die Verkehrsqualität für den Rad- und Fußverkehr (einschließlich ÖPNV-Fahrgäste, die zu/von den Haltestellen laufen oder umsteigen wollen) wird mit der vorliegenden Planung **die schlechteste Stufe der Verkehrsqualität** (LOS-Stufen E oder F) aufweisen. So wird das **Umsteigen zwischen Bus und Straßenbahn an diesem wichtigen Umsteigepunkt jedes Mal ein frustrierendes Erlebnis sein**. Ohne genaue Kenntnisse des Ampelschaltprogramms muss entsprechend Anlage 7, Blatt 3 (hier zitiert als Abb. 1) von einer maximalen Querungszeit von der Schule bis Haltestelle der 64 in Richtung Reick von bis zu siebeneinhalb Minuten ausgegangen werden. Die lange Wartezeit für Rad- und Fußverkehr ist auch ein erhebliches Sicherheitsrisiko, weil die Akzeptanz der Lichtzeichen mit zunehmender Wartezeit sinkt.
- Die extreme Aufweitung der Kreuzung (auf der Südseite sollen Fußgänger 26 m Fahrbahnen statt bisher 15 m queren) bringt erhebliche Nachteile: Die Umlaufzeiten der Ampeln steigen und führen zu längeren Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer. Fußgänger (einschließlich ÖPNV-Umsteiger) müssen deutlich länger warten und laufen, auch weil die Furten im Vergleich mit dem Bestand viel weiter in die Straße zurückgesetzt werden. Zu erwarten sind durch die erheblichen Wartezeiten für den Fußverkehr mehr Rotläufer, was insbesondere im Kontext der direkt anliegenden Schule ein problematisches Sicherheitsdefizit darstellt. Der ADFC empfiehlt, konsequent auf Bahnsteigen in der

Straßenmitte zu verzichten und grundsätzlich Haltestelleformen zu wählen, die den knappen städtischen Raum effizienter nutzen.

- Nach Stand der Technik (festgehalten u.a. in FGSV-Publikationen) ist eine Verkehrsqualität „bestenfalls Stufe D im MIV, Stufen A bis C im Rad- und Fußverkehr, Stufen A und B im ÖV“ anzustreben (siehe E Klima der FGSV). Leider lag im Widerspruch dazu offenbar ein Planungsauftrag zur einseitigen Optimierung der Verkehrsqualität für die motorisierten Verkehrsarten vor, mit verheerenden Auswirkung auf den Fuß- und Radverkehr.
- Die Umsetzung der Planung ist auch kein Schritt in Richtung der Ziele des Dresdner Verkehrsentwicklungsplans, weil die Planung einseitig an den Bedürfnissen der motorisierten Verkehrsarten ausgerichtet ist. Die Vorteile der Planung für den ÖPNV werden durch Nachteile für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer (insbesondere erhebliche Benachteiligung an Lichtsignalanlagen) wieder aufgehoben.
- Selbst die meisten Relationen des motorisierten Individualverkehrs auf dem Knoten erreichen lediglich LOS D und E. Leider geht aus der Vorlage nicht hervor, welche Wartezeiten bzw. welche Verkehrsqualität der Knoten aktuell erreicht.
- Die geplanten Kurvenradien begünstigen und verleiten zu viel zu schnellem Fahren. Offenbar wurde die StVO-Änderung, wonach Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen nur noch mit Schrittgeschwindigkeit abbiegen müssen nicht berücksichtigt.
- Für den Radverkehr ist die direkte Erreichbarkeit des Dammwegs von Norden (künftige Radschnellverbindung!) in Richtung Bahnhof Dresden - Neustadt nicht berücksichtigt worden (siehe Abb. 2).
- Der aus der nördlichen Königsbrücker Straße kommende motorisierte Verkehr wird Richtung Süden so verschwenkt, dass ein erheblicher Anteil der Fahrzeuge über den Radfahrstreifen fahren werden. In Dresden sind mehrere Stellen bekannt, an denen ungeschützte Radinfrastruktur überfahren wird (bspw. Knoten Weißeritzstraße / Schäferstraße aus Fahrtrichtung Nord). Um das gefährliche Überfahren zu verhindern und das Abdrängen von Radfahrern durch den MIV sowie Kollisionen zu vermeiden, sollte am Knotenarm der Königsbrücker / Süd im Kreuzungsbereich eine bauliche Trennung in Form von Pollern oder einem Bord als Überfahrerschutz errichtet werden (siehe Abb. 3).
- Die Radwegbreiten (i.d.R. 2,0 m, teilweise nur 1,6 m) sind zu schmal für die erwartete starke Radverkehrsmenge und jedenfalls zu schmal für sicheres und angenehmes Fahren. Das gilt insbesondere, wo schmale Fahrbahnen angrenzen. Für den Radverkehr in der Königsbrücker Straße Richtung Norden könnte sich zur Vermeidung dieses Problems der Bau eines Hochbordradwegs statt eines Radfahrstreifens empfehlen.
- Die Zweistreifigkeit aus der südlichen Königsbrücker Straße Richtung Norden ist angesichts des Platzverbrauchs und des relativ geringen erwarteten Kfz-Aufkommens in dieser Relation unangemessen. Hier stehen Reserven zur Einsparung von Fläche zur Verfügung, die auf dem Vorplatz des Schulcampus westlich der Königsbrücker Straße fehlen.
- Die Planung basiert auf erkennbar zu hohen Annahmen, was die Kfz-Verkehrsbelastung betrifft. Für die Knotenarme Stauffenbergallee Ost und Königsbrücker Str. Nord sind im Themenstadtplan Verkehrsdaten der Landeshauptstadt Dresden veröffentlicht, die innerhalb der letzten 10-15 Jahre in eine andere Richtung deuten (siehe Abb. 4 und Abb. 5). Für den Knotenarm Königsbrücker/Nord wird mit einem Verkehr von ca. 50% über dem Stand 2022 gerechnet. Das halten wir nicht für seriös. Leider stehen uns für die Stauffenbergallee/West und die Königsbrücker/Süd im Themenstadtplan nur veraltete DTV-Daten zur Verfügung.

Wir empfehlen dringend, eine neue Variante mit geändertem Planungsauftrag zu beauftragen: Insbesondere sollten die Belange der nichtmotorisierten Verkehrsarten mindestens dieselbe Priorität bekommen, wie aktuell für die motorisierten Verkehrsarten. Außerdem soll die für die Bemessung herangezogene Verkehrsprognose in Einklang mit dem Stadtratsbeschluss zur Mobilitätsentwicklung gebracht werden.

Angesichts der erheblichen Mängel für den Fuß- und Radverkehr halten wir es für erforderlich, dass bei der Ausarbeitung einer neuen Planungsvariante außerdem die Akteure des Fuß- und Radverkehrs in die weitere Planung einbezogen werden.

Wir bitten Sie, den Änderungsantrag des Oberbürgermeisters zusammen mit der Vorlage V2272/18 wegen der erheblichen Planungsmängel abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen

Anlagen

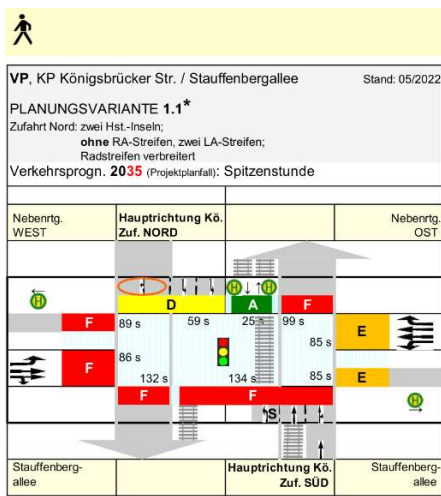


Abb. 1: max. Wartezeit gemäß V2272/18

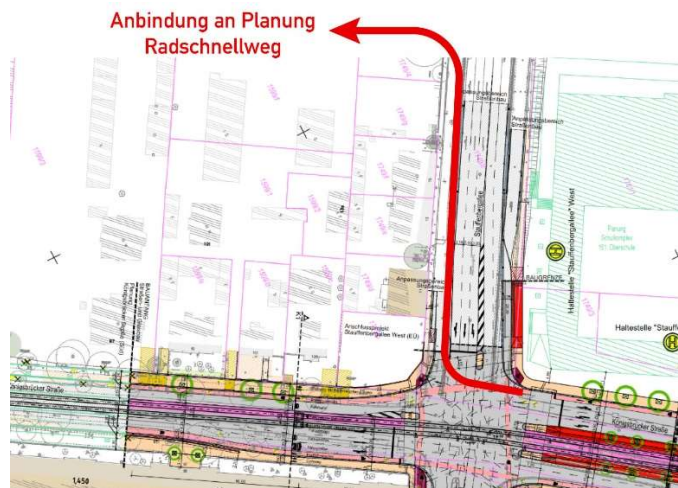


Abb. 2: Anbindung künftiger Radschnellweg Dammsweg

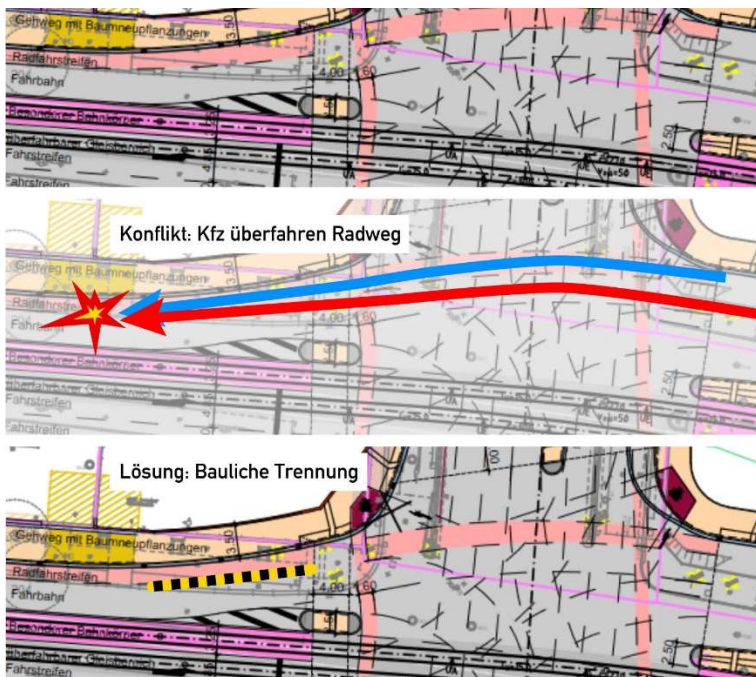


Abb. 3: Konflikt: Kfz überfahren Radfahrstreifen

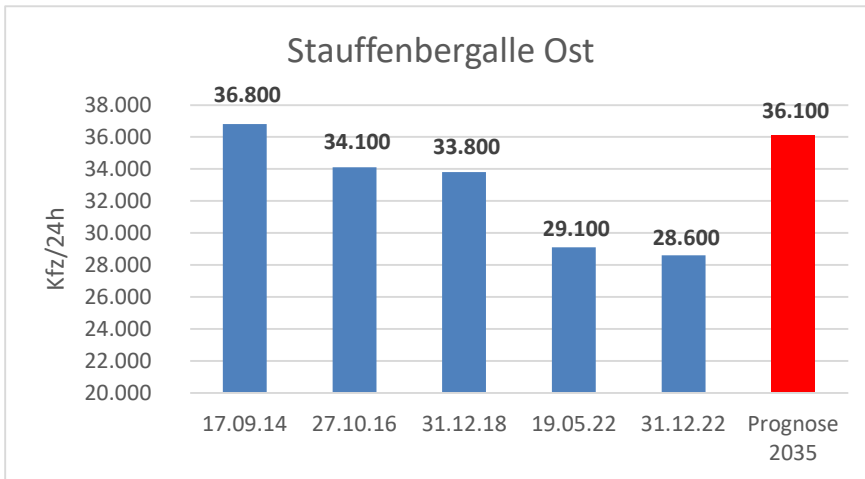


Abb. 4: Tatsächliche Verkehrsentwicklung (Quelle: Themenstadtplan) und die herangezogene Prognose 2035

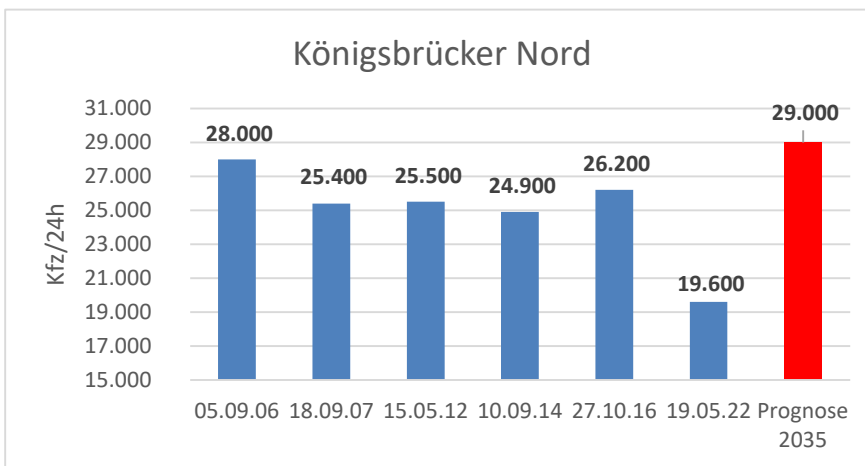


Abb. 5: Tatsächliche Verkehrsentwicklung (Quelle: Themenstadtplan) und die herangezogene Prognose 2035

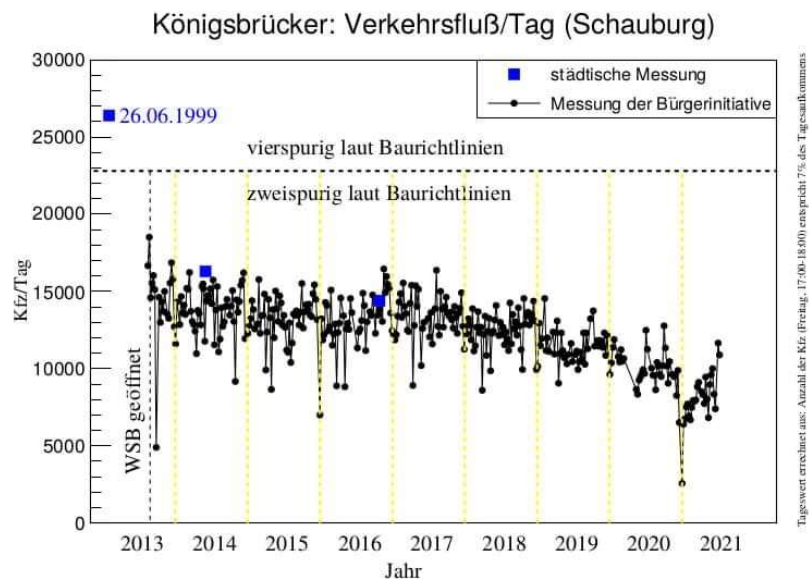


Abb. 6: Tatsächliche Verkehrsentwicklung (Quelle: Bürgerinitiative Königsbrücker muss leben). Die herangezogene Prognose: 15.100 Kfz/24h