



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

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt
St. Petersburger Straße 9
01069 Dresden

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bischofsweg 38
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
17gse057

29. November 2017

Stellungnahme zur Planfeststellung für das Bauvorhaben „Bautzner Straße von Prießnitzstraße bis Stolpener Straße einschließlich Brücke über die Prießnitz“

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen zu oben genanntem Bauvorhaben wie folgt Stellung:

Allgemeines

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 Planungsumgriff ist gemäß Radverkehrskonzept der Stadt Dresden Kreuzungspunkt mehrerer Hauptradrouten und umfasst zudem die direkteste Anbindung der Äußeren Neustadt an den Elberadweg. Der Planung kommt damit – gerade auch im Hinblick auf Abbiegebeziehungen – eine herausragende Bedeutung zu.

Formale Mängel der Unterlagen: Der Feststellungsentwurf berücksichtigt wichtige Planungsgrundlagen nur unzureichend. Weiter lagen erschiedene Unterlagen, die zur Gesamtbewertung des Bauvorhabens notwendig gewesen wären, nicht vor und wurden leider auch auf Nachfrage nicht zur Verfügung gestellt.

1. Zu beachten sind die Festlegungen des Stadtratsbeschlusses V1252/16 *Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden (RVK)* sowie die dort als verbindlich festgelegten Entwurfsstandards der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“ (E 4.1.3. Seite 19). In den Planfeststellungunterlagen ist nicht erkennbar, dass - bzw. ob und wie - die im RVK getroffenen Festlegungen für das Planungsgebiet – u.a. Kreuzung von Radhauptverbindungen – berücksichtigt wurden und damit in die Abwägung mit eingehen.
2. Die Änderungen der Straßenverkehrsordnung zu § 45 Abs. 9 vom 30. November 2016 und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 29. Mai 2017 zu finden keine Beachtung. Die neue Randnummer 13 der VwV-StVO zu „Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ legt Tempo 30 u.a. vor Krankenhäusern und Altenheimen als Regelfall fest. Eine Be-

gründung, warum abweichend Tempo 50 als Entwurfsgeschwindigkeit zu Grunde gelegt wurde, wird nicht gegeben.

3. Die Diakonissenanstalt plant unmittelbar südlich angrenzend ein großes Altenheim mit mehreren neuen, zusätzlichen Zugängen von der Bautzner Straße. Ein neuer Haupteingang des Krankenhauses soll auf dieser Seite eingerichtet werden. Die Lage dieser neuen Zugänge und die sich ergebenden Wegebeziehungen sind unklar. Die Notwendigkeit von Tempo 30 erhöht sich zusätzlich.
4. Der ABM-Plan zum Parkraum- und Bewirtschaftungskonzept Innere Neustadt, Umfeld Diakonissenkrankenhaus sollte laut Erläuterungsbericht (Seite 13) zur Information beiliegen, was nicht der Fall ist. Leider wurde er auch auf Nachfrage nicht bereitgestellt.
5. Das Verkehrssicherheitsaudit und die Stellungnahme dazu wurden nicht ausgelegt und auch nicht auf Nachfrage zur Verfügung gestellt.

Gefahren durch diskontinuierliche Verkehrsführung – Bautzner Straße

Der ehemals einheitliche Charakter des Verkehrszuges Bautzner Straße - Bautzner Landstraße wurde in den letzten Jahren durch unzusammenhängende Baumaßnahmen zerstört. Verkehrsteilnehmer müssen sich auf eine stark wechselnde Straßenraumgestaltung einstellen. Der Gleismittenabstand wechselt mehrfach. Fast jede Straßenbahnhaltestelle ist anders gestaltet. Es wechseln Abschnitte mit halbwegs richtlinienkonformer verkehrsrechtlicher Ausgestaltung mit solchen, die stark von den Vorgaben der Regelwerke abweichen. So sind größere Abschnitte als sehr unfallträchtige „über-überbreite“, zweistufige Fahrbahn ausgeführt bei einer Fahrbahnbreite von 11,50m – 12m. Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) legt als Höchstbreite für eine solche Gestaltung 10m fest. Besonders diskontinuierlich und unübersichtlich ist die Führung des Radverkehrs. Es gibt Abschnitte mit Radfahrstreifen, Fußwege mit „Rad frei“, gemeinsame Fuß- und Radwege und Abschnitte ohne jegliche Radverkehrsanlagen. Die Ausgestaltung ist im Detail oft sehr schlecht. So fehlen zahlreiche, gemäß VwV StVO zwingend erforderliche Furtmarkierungen (Willhelminenstraße, Braillestraße), die Übergänge sind teils hochgefährlich (Ende der Fußwegfreigabe Höhe Jägerstraße hinter Bäumen). Durch diese diskontinuierliche Gestaltung ist der Verkehrszug stark unfallträchtig. Auf der gesamten Länge passieren zahlreiche schwere Unfälle. 2016 gab es eine Serie Höhe Schloss Eckberg mit sieben Schwerverletzten und einem Todesopfer (wesentliche Ursache: wechselnder Gleismittenabstand + „über-überbreite“ Zweistufigkeit). In anderen Abschnitten sind immer wieder Radfahrende die Opfer, so Höhe Willhelminenstraße. Trauriger Höhepunkt war ein tödlicher Unfall an der Mündung der Rothenburger Straße. Das Verfahren gegen den unfallverursachenden Fahrer des Betonmischers wurde mit der Begründung eingestellt, dass die Hauptursache für das tragische Geschehen die völlig unzureichende Straßenraumgestaltung gewesen wäre. Die vorliegende Planung fügt nun einen weiteren, kurzen Abschnitt hinzu, der von der Gestaltung der davor- und dahinterliegenden Strecke stark abweicht. Auch innerhalb des Planungsumgriffs sind auf der Bautzner Straße vier verschiedene Formen der Radverkehrsführung – Mischverkehr, Schutzstreifen, Radweg und Radfahrstreifen – vorgesehen, dazu kommen je nach Fahrbeziehung freigegebene Gehwege.

Diese Planung wird die Sicherheit des Verkehrszuges weiter verschlechtern und wird daher von uns **prinzipiell abgelehnt**.

Die Ausführung wäre für den ADFC nur akzeptabel, wenn vorher oder spätestens im Zuge der geplanten Baumaßnahmen durchgängige Radverkehrsanlagen auf der gesamten Länge zwischen Ullersdorfer Platz und Albertplatz angelegt werden, **mindestens** aber von der Lessingstraße/ Martin-Luther-Straße bis zum Waldschlößchen. Laut Planung ist derzeit westlich eine „Anbindung an den Bestand“ vorgesehen, d.h. Mischverkehr ohne jegliche Radverkehrsanlagen. Nach Osten sind im ABM-Plan Radstreifen bis Höhe Stolpener Straße zu erkennen. Wie es dort weitergeht, bleibt unklar. Für diesen Zweck ist der Planungsumgriff zu erweitern und verbindliche Planungen zu den fehlenden Radverkehrsanlagen vorzulegen. Das Verkehrssicherheitsaudit wurde dem ADFC leider nicht zur Verfügung gestellt (siehe Allgemeines Punkt 5). Leider ist daher nicht zu beurteilen, ob die Überlegungen zur Gefährlichkeit der diskontinuierlichen Streckengestaltung dort berücksichtigt wurden und wie gegebenenfalls die Verwaltung dazu Stellung genommen hat.

Radeberger Straße

Das Radverkehrskonzept stellt für die Radeberger Straße zwischen Bautzner Straße und Waldschlößchenstraße den Mangel 514 „*DTV für einfache Fahrbahnhöhe bei Tempo 50 etwas zu hoch*“ fest und schlägt „*streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen*“ vor. Das Radverkehrskonzept und die ERA 2010 sind gemäß Stadtratsbeschluss bei Planungen zwingend zu beachten (siehe Allgemeines Pkt. 1). Ein Ansatz für die Behebung dieses Mangels ist in der Planung nicht zu erkennen. Es ist auch nicht erkennbar, ob und wie eine spätere Behebung des Mangels in den Planungen berücksichtigt ist, oder ob die jetzige Gestaltung entsprechende zukünftige Lösungen verhindert. Denkbar wäre die Anlage von Schutzstreifen beidseits, notfalls bergauf einseitig, falls die Platzverhältnisse das hergeben. Alternativ sollte Tempo 30 auf der Radeberger Straße angeordnet und die Leitlinie entfernt werden.

Knotenpunkt Forststraße – Radeberger Straße - Bautzener Straße – Diakonissenweg

Für den Knotenpunkt Radeberger - Bautzener Straße und die Wegebeziehung zwischen Diakonissenweg und Radeberger Straße stellt das Radverkehrskonzept den Mangel „*hoher DTV, Verbindung Radeberger Straße zu Diakonissenweg Abbiegeverbot*“ fest. (Mangel 512 und 512b). Dieser Mangel wird mit der Planung zwar behoben, aber nur unzureichend.

Der nahegelegene Elberadweg stellt für den Radverkehr eine Hauptroute dar. An der Querungsstelle zum Diakonissenweg laufen mehrere Routen des RVK zusammen: von Osten Forststraße, Radeberger Straße, Stolpener Straße und Bautzner Straße sowie von Westen Prießnitzstraße und Bautzner Straße. Im Nahbereich der Holzhofgasse und Löwenstraße befinden sich wichtige, sensible Ziele: der (derzeitige) Haupteingang des Krankenhauses, drei Kindergärten und eine Grundschule. Diese Querung wird bereits heute sehr stark frequentiert. Mit der Anlage von Radverkehrsanlagen an der Bautzner Straße wird die Bedeutung weiter anwachsen.

Mit der vorgeschlagenen Planung wird der Radverkehr von Norden kommend auf den Fußweg östlich der Mündung des Diakonissenweges geführt. Wie es von dort weitergehen soll, bleibt unklar: es scheint vorgesehen, dass der Radverkehr für einige Meter entgegen der Fahrtrichtung auf dem in beide Richtungen freigegebenen Fußweg geführt wird und dann in den Diakonissenweg von Osten einbiegen soll. Eine Begründung für die Wahl dieser Führung wird nicht geliefert.

Diese Lösung wird dem zu erwartenden hohen Radverkehrsaufkommen nicht gerecht. Es sind Konflikte mit dem Fußverkehr, entgegenkommenden Radverkehr und mit Kfz an der Mündung des Diakonissenweges zu erwarten. Linksseitiger Radverkehr sollte gemäß VwV StVO innerorts wegen Sicherheitsbedenken nicht angeordnet werden.

Der ADFC schlägt vor, die Mündung des Diakonissenweges als großzügige Gehwegüberfahrt auszuführen - gemäß 3.1.2.6. der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 2002 Seite 14) bzw. in Anlehnung an die Ausführungen zu Radwegüberfahrten der ERA 2010 (11.1.7 Seite 79). Nach unserer Ansicht lässt sich die Ausführung mittels Materialwahl und leichter Absenkung in diesem Bereich so gestalten, dass die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge mit Sondersignal zur Notaufnahme des Krankenhauses als Ausnahmefall trotzdem gewährleistet bleibt.

Der ABM-Plan der Umgebung des Diakonissenweges wurde nicht vorgelegt (s. Allgemeines, Pkt. 4). Leider sind daher die Planungen in diesem Bereich schlecht zu beurteilen, Nach Meinung des ADFC sollte Schleichverkehr über die Holzhofgasse und den Diakonissenweg weitgehend vermieden werden. Diese Route ist für Kfz attraktiv, weil man zukünftig zwei Straßenbahnhaltestellen und zwei LSA (vom Albertplatz kommend über die Holzhofgasse) bzw. eine Haltestelle und zwei LSA (von Süden über die Löwenstraße kommend) umfahren kann.

Die Zufahrtsmöglichkeit für Kfz von der Bautzner Straße in den Diakonissenweg von Osten entfällt zukünftig. Von Westen kommend ist sie unnötig, da es über die westliche Holzhofgasse, die Löwenstraße oder die Wolfsgasse bereits genügend Möglichkeiten gibt. Die geplante Ausfahrtmöglichkeit nach Osten nützt nur dem unerwünschten Durchgangsverkehr. Der Verkehrsraum Diakonissenweg – Holzhofgasse sollte daher

so gestaltet werden, dass die Ein- und Ausfahrt in den Diakonissenweg komplett entfällt und die Zufahrt lediglich bis zur Tiefgarage Diakonissenweg 3-5 gestattet bleibt (Ausnahme: Rettungsfahrzeuge mit Sondersignal). Vorbild wäre die gegenüberliegende Forststraße. Ist dies nicht möglich, sollten die Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten so gestaltet werden, dass diese nur vom Anliegerverkehr in Anspruch genommen werden.

Die ohnehin ungünstig gelegenen Taxistellplätze sollten in die Nähe des Krankenhouseingangs verlegt werden.

Die Querungsfurt der Lichtsignalanlage sollte ca. 10 – 15m nach Westen verschoben werden und auf Höhe des dann durchgeführten Gehweges der Bautzner Straße auf Höhe des Diakonissenweges münden.

Die Querungs-LSA sollte getrennt, aber koordiniert zur LSA der Mündung der Radeberger Straße signalisiert werden. Eine Freigabe nur auf Anforderung wird dem hohen Radverkehrsaufkommen nicht gerecht und wird von uns abgelehnt. Sie widerspricht auch dem im Verkehrsentwicklungsplan vom Stadtrat beschlossenen weitgehenden Verzicht auf Anforderungstaster (VEP 2025+, Abschnitt 6.8).

Mündung Prießnitzstraße

Die Entfernung zwischen Alberplatz und Mündung der Radeberger Straße beträgt ca. ein Kilometer. Hier wird es zukünftig neun lichtsignalgeregelte Querungsstellen für den Fußverkehr geben. Der Bedarf ist damit aber noch nicht gedeckt: So gibt es beispielsweise zahlreiche riskante Querungen Höhe Pfunds Molkerei (Bautzner Str. 79) und Eisen-Feustel (Bautzner Str. 51). Der ADFC hält diese Entwicklung aufgrund des bestehenden linienhaften Querungsbedarfs für einen Irrweg: wir fordern Tempo 30, Radverkehrsanlagen beidseits und Fahrstreifen mit richtlinienkonformer Breite.

Bei Anordnung von Tempo 30 wäre daher aus Sicht des ADFC die weitere LSA Höhe Prießnitzstraße entbehrlich. Dies gilt allerdings nicht, wenn ein neuer Haupteingang der Diakonissenanstalt in diesem Bereich eingeordnet wird. Leider muss darüber spekuliert werden, da die entsprechenden Planungen nicht berücksichtigt wurden (siehe Allgemeines, Punkt 3).

Die Mündung der Prießnitzstraße sollte als Gehwegüberfahrt ausgeführt werden. Die geplante starke Aufweitung der Mündung sollte unterbleiben. Von der nördlichen Prießnitzstraße ist die Bautzner Straße Richtung Westen günstiger über die Martin-Luther-Straße als über die Kreuzung Prießnitzstraße/ Bautzner Straße zu erreichen. Entsprechend hat die Ausfahrt aus der Prießnitzstraße Richtung Westen keine Netzfunktion und sollte zur Verringerung der notwendigen Aufweitung unterbunden werden.

Sonstiges

Die Planung sieht für zahlreiche Einfahrten und Grundstückszufahrten Großpflaster und eine Absenkung des Fußweges vor. Wir halten im Nahbereich des Krankenhauses und des künftigen Altenheimes eine behindertenfreundliche und barrierefreie Fußweggestaltung für besonders wichtig. Die angesprochenen Bereiche sollten wo immer möglich als Gehwegüberfahrten gemäß EFA 2002 mit höhenmäßiger Durchgängigkeit der Gehwege gestaltet und mit einer durchgehenden Oberfläche aus ebenem, kinderwagen- und rollator-tauglichem Material ausgeführt werden.

Der Übergang aus der Forststraße Richtung Süden (Fußgängerfläche, Rad frei) sollte abgesenkt sein. Die Forststraße sollte einen gut befahrbaren, ebenen Belag bekommen.

Zum Zugang zur Prießnitz (Prallbogensanierung) wird auf Seite 53 ausgeführt: „*Der nördlich des Baubereichs gelegene Prießnitzbogen soll im Zuge der Prallbogensanierung für die Öffentlichkeit besser zugänglich werden (Vorhaben der Landeshauptstadt Dresden, Umweltamt). Vorbereitend für die dazu geplante Erschließung wird beim Bau der Prießnitzbrücke bereits eine Treppe angelegt.*“

Die Erschließung dieses großräumigen, parkartigen Areals lediglich über eine Treppe halten wir für unzureichend. Das Gebiet sollte barrierefrei mit Kinderwagen, Rollstuhl aber auch mit dem Fahrrad erreichbar sein.

Dazu ist die Einrichtung eines Weges nötig, der entweder unmittelbar am südlichen Rand von Grundstück 440 eingerichtet werden sollte (von der Mündung der Prießnitzstraße bis zur geplanten Treppe; abhängig davon, ob das Gefälle hier einen Weg zulässt). Noch günstiger wäre ein Weg an der Grundstücksgrenze zwischen Grundstück 440a und 440. Dieser würde geradlinig auf die geplante Brücke zulaufen.

Dieses Areal wird zukünftig einen hohen Erholungswert haben und sollte daher gut zugänglich sein. Gegebenenfalls ist der Planungsumgriff zu erweitern, Grunderwerb einzuplanen oder sind Wegerechte zu vereinbaren.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

N. Larsen

Nils Larsen