

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt Leitung
Herr Professor Reinhard Koettner
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN

14gse064

11. Dezember 2014

Querung Alaunstraße–Glacisstraße

Sehr geehrter Herr Professor Koettner, sehr geehrter Herr Jarosch,
herzlichen Dank, dass Sie dem ADFC zeitnah Einblick in Ihre Planungen gewähren.
Die Querung Alaunstraße–Glacisstraße liegt uns sehr am Herzen.

Wir freuen uns, dass bereits einige unserer Anregungen aufgenommen worden sind. Uns liegt z. Z. der Planungsstand von März 2014 vor, den Sie vor Kurzem Herrn Dr. Bäumler zuschickten.

In der Anlage senden wir Ihnen unsere Anmerkungen. Uns erscheinen Änderungen in einigen Details wünschenswert. Vor allem aber möchten wir unsere Kritik an einer „Ampellösung“ bekräftigen.

Herzlichen Dank für Ihre Mühe!

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen

Anlage: *Querung Alaunstraße - Glacisstraße*

Querung Alaunstraße - Glacisstraße

Mündung Alaunstraße:

Die heutige Situation wurde 2001 gebaut. Eine durchgeplante Lösung (Abb. 1) stand vor der Realisierung, wurde jedoch kurzfristig verändert, weil der Bau der jetzigen Straßenbahnhaltestelle dazwischen kam¹. Überlegungen zum Radverkehr spielten damals allenfalls eine untergeordnete Rolle, im Vordergrund standen die ästhetische Aufwertung der Nebenfahrbahn und die Schaffung von „geordneten“ Stellplätzen. Entsprechend wurde ursprünglich die gepflasterte „Bucht“ vor dem Haus Bautzner Str. 3 (Spielwaren Woigk, Abb. 2) als Stellplatz geplant und gebaut, das Parkverbot kam erst später.

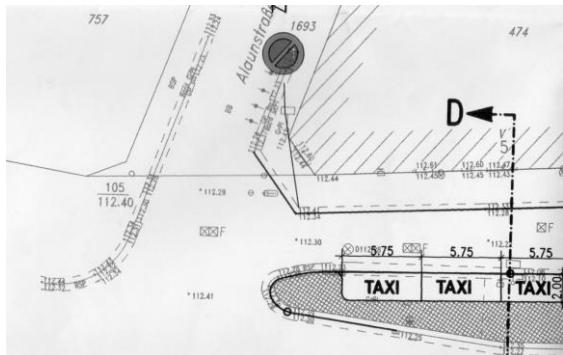


Abb. 1 *Planung Okt. 2000* (Projekt-Nr. DRV 4097 V)

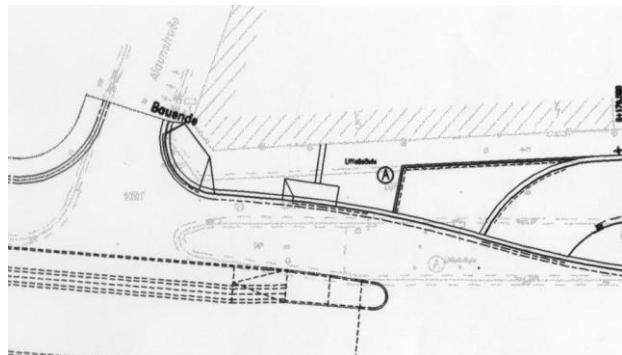


Abb. 2 Ausführung ab Nov. 2001

An dieser Stelle treffen mehrere Radverkehrs-Hauptrouten („Radverkehrskonzept 26er Ring“, Abb. 3) aufeinander - so wird die wichtige West-Ost-Route (Bautzner Straße – Albertplatz – Antonstraße) gekreuzt. Hauptrouten sollen „leistungsfähige, sichere Verbindungen höchster Priorität“ ohne „punktuelle Engstellen“ sein, sie sollen „ebene Oberflächen (in der Regel Asphalt)“ haben. Die Verbindungen „orientieren sich am logischen Hauptverkehrsnetz der Stadt, bei Sinnfälligkeit werden verkehrsarme Parallelabschnitte genutzt“²



Abb. 3 Radverkehrskonzept 26er Ring

¹Die „Nebenfahrbahnen“ der Bautzner Straße gibt es übrigens unverändert seit dem 18. Jahrhundert, die Mündungssituation Nebenfahrbahn – Alaunstraße (vor 2001) war ebenfalls so alt.

² Stadtratsbeschluss V0277/09, Anlage 10 „Kriterien der Qualitätsanforderung an RVA nach Routenkategorie“

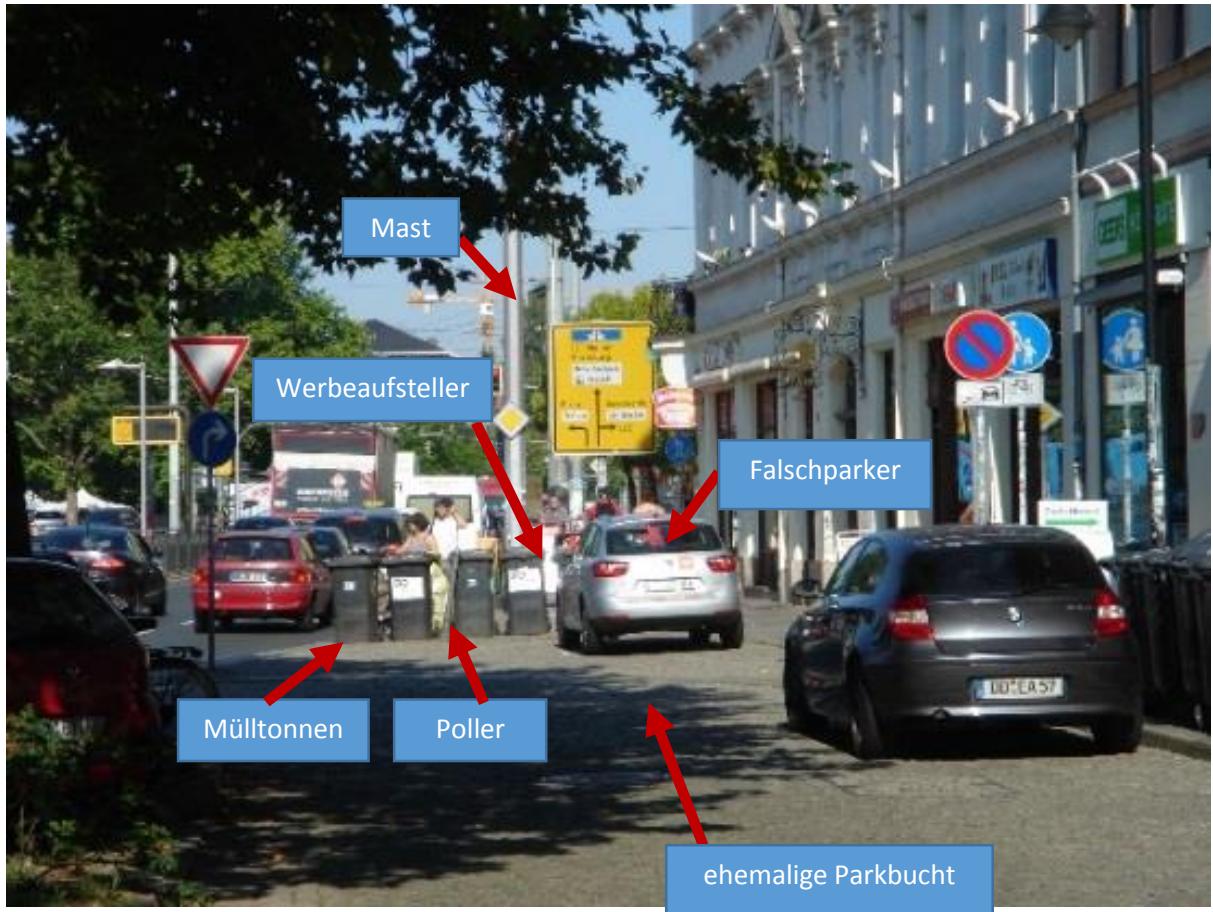


Abb. 4 Situation derzeit (Mündung Alaunstraße, ca. Juli 2014)

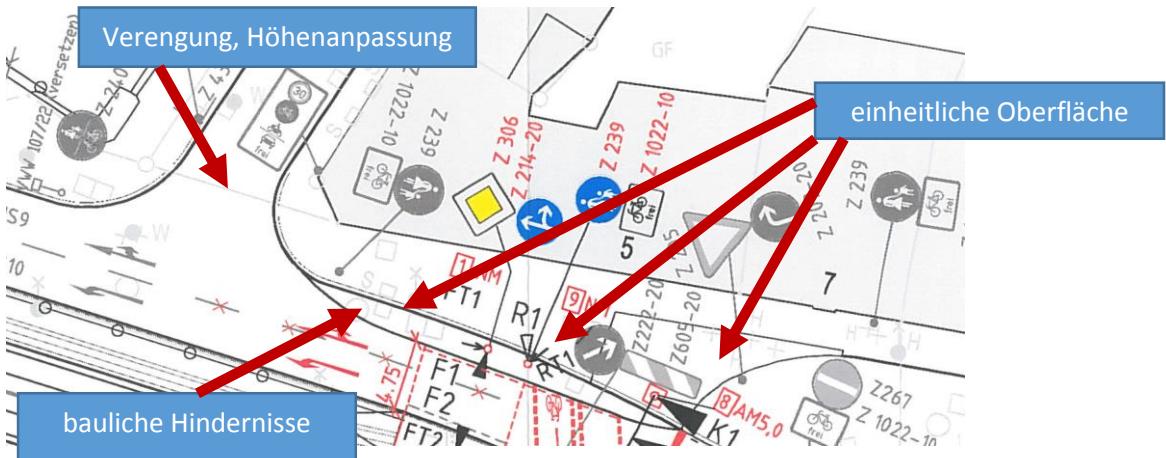


Abb. 5 Mündung Alaunstraße – aktuelle Planung (Stand 03-14)

Planung Höhe Alaunstraße:

Wir begrüßen sehr, dass vor den Hausnummern Bautzner Str. 3 und 5 mehr Platz und Aufstellfläche geschaffen werden soll und ebenso den Plan, bauliche Hindernisse zu reduzieren, z.B. indem der Vorwegweiser am Albertplatz versetzt werden soll.

Sehr wichtig wäre zusätzlich, dass die Mündung der Alaunstraße **verengt** und in der Höhe auf **Gehwegniveau** gebracht wird. (Verengung ähnlich wie die Mündung der Martin-Luther-Straße) und die Bedingungen für die querende Hauptroute („Albertplatz Nordseite“ <-> „kleine Bautzner Nord“) verbessert

werden: bauliche Hindernisse sind zwei Poller, ein Drewag-Kasten und ein DVB-Mast. Es sollte durchgängig eine ebene und einheitliche Oberflächenbefestigung (Kleinpflaster?) geschaffen werden und damit die ehemalige Parkbucht eindeutig dem Fußgänger-/ Fahrradbereich zugeschlagen werden. Wenn hier in Zukunft weiterhin permanent falsch geparkt wird und über Tage zahlreiche Mülltonnen sowie Werbeaufsteller den knappen Platz belegen, bleibt die gesamte aufwändige Planung widersinnig. Zusätzlich scheint daher eine Abstimmung mit dem Ordnungsamt in dieser Frage notwendig.

Planung Höhe Glacisstraße:

Die geplante Führung des Radverkehrs (in der Glacisstraße und die eigentliche Querung) scheint uns gut gelungen. Auch hier gilt, dass die Bedingungen für die kreuzende Hauptroute Antonstraße – Albertplatz – Bautzner Straße bzw. (abbiegend) – Glacisstraße verbessert werden sollten. So sollte der Radfahrstreifen aus Richtung Albertplatz um die Kurve in die Glacisstraße weitergeführt werden. Für die Geradeausfahrt müssen sich Radfahrende aus der Rechtsabbiegerspur links in die Geradeausspur einordnen. Diese Situation könnte durch eine kurze „Piktogrammuspur“ verdeutlicht werden.

Lichtsignalanlage:

Leider wird die gesamte, sinnvolle Planung durch die geplante Ampellösung konterkariert. Eine LSA-Lösung lehnen wir entschieden ab und fordern eine Planung ohne LSA.

Selbst wenn die oben angesprochenen Probleme Höhe Alaunstraße gelöst sein sollten, wird der geplante Aufstellplatz sowohl dort als auch an der Glacisstraße viel zu gering sein. Wartende Räder werden zusätzlich den Querverkehr blockieren. Hinzu kommt, dass Wartezeiten an Ampeln mit „Anforderungstaster“ grundsätzlich auf geringe Akzeptanz treffen. Es wird daher mit Sicherheit zu häufigen Rotlichtverstößen kommen. Ähnliche Überlegungen gelten für die Fußgängerquerung, die nur in „zwei Zügen“ zu bewältigen sein wird, was die Akzeptanz zusätzlich vermindert.

Die Sicherheit der Querung wird daher aus unserer Sicht geringer und nicht besser werden.

Für den Radverkehr ist nach unserer Meinung in beiden Richtungen genügend Platz vorhanden, um die Querung auch mit „Zwischenhalt“ an der Gleisanlage zu bewältigen. Die jetzige Regelung zur Querung des Gleiskörpers (gelbes Blinklicht als Springlicht) erscheint völlig ausreichend und ist regelkonform.