



Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)



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

Dresdner Verkehrsbetriebe AG
Planung Infrastruktur und Technik
Herrn Neukirch
Trachenberger Straße 40
01129 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

15son067

17. September 2015

Stellungnahme zur Vorplanung Verkehrsbaumaßnahme *Großenhainer Straße - Knoten Liststraße/F.-Reuterstraße*

Sehr geehrter Herr Neukirch,

vielen Dank für das Zusenden der Planansicht. Leicht verspätet möchten wir Ihnen antworten.

Grundsätzlich begrüßen wir die nun vorliegende Planungsvariante und sehen bereits einige Verbesserungen zum Radverkehr. Vielen Dank für das ersichtliche Entgegenkommen. Wir möchten nur noch auf wenige Details verweisen.

Da wir nur anhand einer Planansicht bewerten konnten, möchten wir Folgendes anregen:

- Direktes Abbiegen sollte für den zügigen und selbstsicheren Radverkehrsanteil nicht unterbunden sein. Wir regen daher zusätzlich die Markierung einer Aufstellfläche vor der LSA für Rad-Linksabbieger (direktes Abbiegen) von der Großenhainer Straße kommend - links in die F-Reuter-Straße wollend, auf der MIV-Linksabbiegespur an. Ein (wohl geringer) Zeitpuffer für das Abfließen des Radverkehrs sollte im künftigen LSA-Phasenprogramm berücksichtigt sein. Analog ist in Gegenrichtung (auf Abbiegespur in die Liststraße) eine Aufstellfläche vor den wartenden Kfz anzugeben, welche hier noch problemloser möglich ist.
- Da wir keinen Markierungsplan hatten, gehen wir von einer Leitlinie (am Außenradius) dieses o.g. 1. Abbiegevorgangs aus, welche bei Grüngabe und Losfahrt die Radler seitlich rechts halten kann und den MIV linkerhand hält. Die Leitlinie (bzw. Leitlinien) sollte(n) auf den dann von rechts einmündenden Radstreifen für die indirekten Rad-Abbieger einmünden. Ziel: es darf keine enge Zwangsstelle zwischen Fußwegbord (an der Dreieckswiese) und dem Gleisbereich entstehen, in welchem sich die abbiegenden Verkehrsarten „in die Quere“ kommen können. Viele Kfz-Führer meiden den Gleisbereich oder halten sich leitend entlang des Gleisbogens, ohne ihn zu befahren. Bei Sperrflächen (dort ?) oder gleichzeitiger Tramfahrt entsteht ein Zwangspunkt bei schon relativ hohen Kfz-Geschwindigkeiten. Auch der direkte Radabbieger sollte möglichst konfliktfrei und zügig in einen frühestmöglich beginnenden Radstreifen geleitet sein. Die Leitlinie soll Abbieger-Kfz auf Abstand halten.
- Die Ausfahrtmarkierung aus der Liststraße in die Großenhainer möchten wir nicht als enge links- und rechtsabbiegende (separierte) Kfz-Aufstellung (gleiche LSA-Freigabe). Aufgrund der hier nur geringen MIV-Belegung reicht eine gemeinsame Li+Re-Abbiegespur (mit Markierungspfeil Re+Li in Einem) aus. Für Kfz-Parallelauflistung liegt keine Notwendig- bzw. Sinnhaftigkeit vor. Da hier jedoch

Steuernummer
202/140/17726

Vereinsregistereintrag
Vereinsnummer VR 3353 beim
Amtsgericht Dresden

Unterstützen Sie uns
mit Ihrer Spende!
www.adfc-dresden.de/spenden

Bankverbindung
IBAN: DE 6835 0601 9016 2478 0015
BIC: GENODED1DKD (KD-Bank)

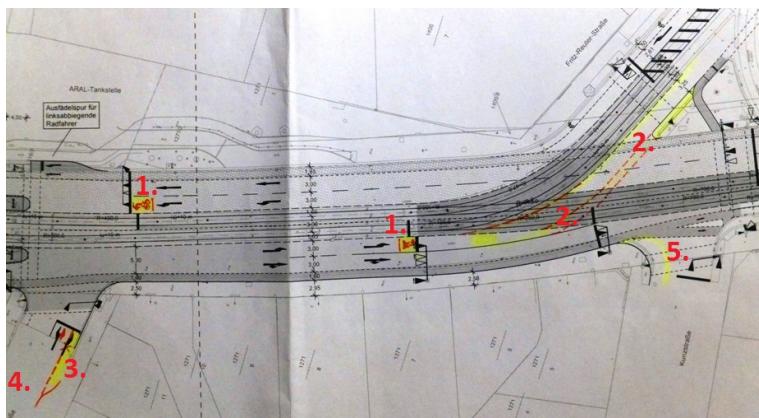
die einzige Radhauptroute zwischen den großen Stadtbereichen Pieschen-Süd+Mickten sowie Neustadt+Hecht besteht, ist ein Radstreifenabschnitt zur Aufstellung bei hier vorliegender LSA-Wartezeit einzuordnen. Dieser Radstreifen vermeidet zudem das sonst auftretende Konfliktpotential zwischen wartenden nebeneinander stehenden Kfz und Radlern. Außerdem würden Radler durch die Engstellung der Kfz bis an den Bord am Heranfahren bis zur LSA blockiert und würden auf den Gehweg ausweichen.

- Wir freuen uns ganz besonders über die vermutlich nun beabsichtigte Oberflächensanierung der pflasterigen Liststraße. Aus der Planansicht vom 07.08.2015 geht allerdings nicht die Art der neuen Befestigung hervor. Wir gehen von normaler Asphaltierung aus, was auch das Belassen der seitlichen Parkierungsstreifen im Pflasterbestand unterstreicht. Damit würde eine oberflächenbedingte Barriere dieser Rad-Hauptroute beseitigt. Solche Radnetzbestandteile sind immer auch als Angebot (Angebotsplanung) zu verstehen. Je klarer, besser und sicherer diese Angebote für den Normalnutzer erscheinen, desto erstaunter kann man künftig sein, wie zahlreich neue Radler allmählich aufkommen.



Planansicht: neue DVB-Planung Liststraße (neue Oberflächenart noch nicht bezeichnet)

- Die Einmündung in die Kunzstraße ist wesentlich enger zu fassen, da hier kaum Kfz-Querverkehr vorliegt sowie keine Mindestschleppkurven einzuhalten sind. Vorzugsweise kann die Gehwegvorziehung auf der Westseite der Einmündung angeordnet werden. Dadurch wird die Furtquerung kürzer und sicherer, hohe Abbiegegeschwindigkeiten sind hier nicht darstellbar. Eine solche Anpassung aufgeweiteter Straßeneinmündungen des Altbestandes ist bei baulichem Sowieso-Eingriff heute mit zu erledigender Turnus.



Skizzenhafte Darstellung unserer Anliegen zur visuellen Erläuterung

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen