

Stellungnahme DD-Stauffenbergallee – Anlage 1

Sichtung der Unterlage

Nachfolgende Punkte der Unterlage sind unseres Erachtens tiefer zu erörtern und nachzubessern:

1) Zu Unterlage 1.1, GP2

Angesichts der nötigen zusätzlichen Zuwegungslänge von der stadtauswärtigen (nördlichen) Bushaltestelle einschließlich Querung von quasi sieben Fahrstreifen erscheint ein barrierearmer Zugang zur Verkehrsstation allein von der stadteinwärtigen (südlichen) Bushaltestelle (Bw-Nr. 101) kaum zumutbar.

Ein Aufzug auf der nördlichen Straßenseite wäre zu ergänzen, um einen direkten, barrierearmen Zugang von der Nordseite, insbesondere von der Gemeinschaftsschule, der nördlichen Bushaltestelle und der nördlichen Straßenbahnhaltestelle mit möglichst wenigen Fahrbahnquerungen zu ermöglichen.

2) Zu Unterlage 1.1, GP 4.5

a) Allgemein

Die Auseinandersetzung mit der Bestandsanlage, den Verkehrsverhältnissen und der Umgebung – insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsnetzstruktur und Schulwegsicherheit – sowie parallele Vorhaben in der Örtlichkeit hat nicht ausreichend stattgefunden. Wichtige, für den Entwurf signifikante Umstände wurden nicht beachtet und Potenziale zur Optimierung nicht genutzt. Die Unterlagen sind in Bezug auf die folgenden Punkte zu überarbeiten.

Der Text nimmt mehrfach nicht belegte Wertungen („wichtiger Autobahnzubringer“, „Gehwege mit ausreichender Breite“, „genügend breite[r] Gehwege“) vor, und stellt Behauptungen auf („Mit dem Ausbau wird das vorhandene Kopfsteinpflaster durch die Straßendeckschicht Asphalt ersetzt. Damit verbunden ist eine Verbesserung der Luftschadstoffsituation.“), die auf keiner fachlichen Erörterung gründen – zum Beispiel durch Bezugnahme auf die technischen Regelwerke, rechtliche Normen, Betrachtung von Verkehrsnetzen, Betrachtung von Unfallhäufungen, Auswertung von Verkehrserhebungen oder ganzheitlichen Schadstoffbetrachtungen. Heute bereits nicht funktionierende Infrastruktur wird beschrieben („Die Radfahrer benutzen entgegen der StVO fast ausschließlich den Gehweg oder die Fahrbahn.“), später wird jedoch z.B. in Bezug auf die Nebenfahrbahnen lediglich ein Ausbau analog zum IST-Zustand geplant. Weite Teile nehmen Bezug auf den beabsichtigten Ausbauzustand und bewerten die Veränderung bereits, ohne dass diese Bewertungen später belegt werden. Auf eine korrekte Verwendung von Fachbegriffen („Abbiegespur“, „Einsatzbedingungen für den Radverkehr“) ist zu achten.

Die Begründungen können damit nicht nachvollzogen werden, eine Überarbeitung als stabile Basis für eine fachgerechte Ausbauplanung (siehe später) ist erforderlich.

b) Grundlagen

Die der Planung zu Grunde liegenden Vorgaben der Rahmenplanungen und der Beschlusslagen der umgebenden Gebietskörperschaften, bspw. aus dem VEP2025+ oder gefasste Stadtratsbeschlüsse, sind aufzuführen. Die in den Altplanungen aus 2004 (V0780-SR-06) gezeigte Vierstreifigkeit, auf der der nachfolgende Entwurf offensichtlich aufbaut, ist zu evaluieren und entsprechende Schlüsse für den vorliegenden Entwurf zu ziehen. Der Plan der Vorlage stammt aus Zeiten, in denen es die heute anerkannten Regeln der Technik (RIN, RAST, ERA, EFA) für den Straßenentwurf noch nicht in Kraft waren. Der Entwurf kann durch die Anordnung eines Multifunktionsstreifens auch leicht auf bereits den Veröffentlichungen der FGSV vorgreifende zukünftige Anforderungen eingehen (vgl. SVT 07-2025).

c) Fachliche Auseinandersetzung

Verkehrszahlen oder Routen des Fuß- und Radverkehrs werden nicht dargelegt, Aussagen zu Routen der Schüler und Schulwegsicherheit nicht vorgenommen, um eine Grundlage für die Bemessung der zukünftigen Verkehrsanlagen herzuleiten.

Es erfolgt weder eine sachliche Charakterisierung des Verkehrswegs noch eine Zuordnung einer typischen Entwurfssituation als Vorbereitung einer angemessenen Planung. Aufgrund der grundsätzlichen Änderung der Aufteilung des Verkehrsraums durch die neue Bushaltestelle wird dieses jedoch erforderlich. Die Verkehrsraumaufteilung und insbesondere die Anzahl der Fahrstreifen auf Grundlage der Verkehrsmengen wird somit sowohl auf der Hauptfahrbahn wie auf den Nebenfahrbahnen nicht hinterfragt. Die für den nichtmotorisierten Verkehr defizitäre Bestandssituation wird unkommentiert in den Entwurf übertragen.

Die ausstehenden Erörterungen sind nachzuholen, um Potenziale zu finden, die geplante Verkehrsanlage rationalisiert zu dimensionieren, und Anlagen des nichtmotorisierten Verkehrs der Lage angemessen zu gestalten.

Das Vorhaben Radschnellverbindung RSV LH Dresden, Trasse Neustadt – Klotzsche wird absehbar als Durchquerung des Bahndamms realisiert werden müssen, da andere vorgeschlagene Linienführungen den Anforderungen des RSV-Standards nicht werden erfüllen können. Eine direkte Führung mit eigener Unterführung ist der umwegigen und extrem konflikträchtigen Vorbeifahrt direkt am Hauptzugang der neuen Station auf dem Gehweg (fehlende Zweirichtungsfahrbahn auf der Nebenfahrbahn, siehe nachfolgender Punkt d)) vorzuziehen. Die Durchquerung des Bahndamms ist bereits bei den Streckensperrungen im Zusammenhang mit dem Bau der Station mit zu realisieren. Hierzu ist eine Abstimmung des Vorhabenträgers mit der Stadt Dresden erforderlich.

d) Verkehrsmengen

Die angegebenen Verkehrsmengen sind durch das Beifügen der nur erwähnten Unterlagen zu belegen. So wäre bei den im Erläuterungsbericht dargelegten Verkehrsmengen zukünftig gemäß 6.1.1.2 RASSt06 ein Richtungsfahrstreifen im knotenpunktfreien Streckenabschnitt in jedem Fall ausreichend. Die Bemessung der notwendigen Aufstellstreifen wäre mit den einschlägigen Verfahren des HBS darzulegen und zu bewerten. Gleiches gilt für die Länge der von der Knotenpunktausfahrt fortgesetzten Fahrstreifen. Die erwähnte verkehrsplanerische Untersuchung ist mit ausreichender Frist zur Prüfung nachzureichen.

e) Aussagen zum geplanten Zustand

- „Mit dem Ausbau wird das vorhandene Kopfsteinpflaster durch die Straßendeckschicht Asphalt ersetzt. Damit verbunden ist eine Verbesserung der Luftschadstoffsituation.“: Eine glatte Oberfläche steigert vor allem den Fahrkomfort und baut dadurch Aufwände für den Kraftverkehr ab. Auf der Hauptfahrbahn werden stärkere Längsneigungen vorgesehen, was der „Luftschadstoffsituation“, insbesondere mit der Steigung im Anfahrbereich an den beidseitigen LSA nicht zuträglich sein dürfte (vgl. Schriftenreihe des LfULG, Heft 14/2017). Eine Schadstoffmessung des Bestands, getrennt nach Haupt- und Nebenfahrbahnen wurde nicht vorgelegt. Die Aussagen sind nachvollziehbar zu belegen, sofern sie aufrechterhalten werden.
- Wo werden durch den vorliegenden Entwurf beim Dammweg Radverkehrsanlagen und barrierefreie Anlagen des „Fußgängerverkehrs“ vorgesehen und warum wird die Barrierefreiheit nur weitestgehend umgesetzt? Welche Aspekte der Barrierefreiheit können nicht berücksichtigt werden?
- Es ist nicht zu erwarten, dass Radfahrende nach der Nutzung der B+R-Anlagen zunächst jeweils entgegen ihrer ursprünglichen Herkunftsrichtung bis zur nächsten Querung fahren und dann die Radverkehrsanlagen auf der Gegenseite für die Rückfahrt nutzen.

Radfahrende, die beispielsweise morgens auf der nördlichen Nebenfahrbahn aus östlicher Richtung kommen, könnten bei ihrer Rückkehr erst hinter der Rudolf-Leonhard-Straße die Stauffenbergallee kreuzen und müssten dann auf der südlichen Nebenfahrbahn in Richtung Osten weiterfahren.

Aus diesem Grunde ist auf beiden Nebenfahrbahnen jeweils eine Radverkehrsführung in beiden Fahrtrichtungen vorzusehen. Die Radverkehrsanlagen sind dabei auch in den angrenzenden Kreuzungsbereichen stringent und sicher fortzuführen und an die bestehenden Radverkehrsanlagen anzuschließen.

- „Durch die Verknüpfung von ÖPNV und Regionalbahn wird eine Erhöhung der Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs erreicht.“ Falsche Kausalität. Der neue Haltepunkt erschließt die Ziele in den umgebenden Gebieten besser. Dadurch wird aber kaum die Funktion des „wichtige[n] Autobahnzubringer[s]“ beeinflusst werden. Im Gegenteil wird im Zugang zur wichtigen Station die weitgehend fehlende Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs wie gezeigt nicht positiv verändert. Fuß- und Radverkehrsanlagen sind wie vorher aufgezeigt entsprechend der sich ergebenden Anforderungen nach heutigen Standards auszubauen.
- Die „gestellten Anforderungen“ werden nicht benannt, ein Vergleich zur Erfüllung der Zielstellungen fehlt entsprechend. Die Querschnitte und Übergänge greifen vorwiegend den Bestand auf, die Gehwege ermöglichen überwiegend keine zusätzliche Gehspur als die Mindestbreiten, sollen jedoch auch Radverkehr aufnehmen. Radfahrstreifen sind abschnittsweise untermaßig geplant. Die Aussage ist in ihrer Pauschalität nicht nachvollziehbar.
- Die pauschalen Aussagen zur Verkehrsqualität sind mit Vorsicht zu genießen. So sind sie für den Fußverkehr in unmittelbarer Nachbarschaft in tangierenden Planungen (siehe V2272/18 Anlage 7) trotz der dort ermittelten Qualitätsstufen E und F in der vorliegenden Planung dagegen als „positiv“ postuliert worden. Die Anlage ist so zu gestalten, dass die Qualitätsstufen für alle Verkehrsträger mindestens korrespondieren. Eine deutliche Verbesserung der Qualitätsstufen für den Umweltverbund ist anzustreben.

3) Zu Unterlage 1.1, GP 5.2.1

Die Stützwände können in dieser Örtlichkeit nicht allein als Funktionsbauwerke betrachtet werden, sondern haben als Teil der Verkehrsanlagen Funktionen des Städtebaus und der Klimaresilienz zu erfüllen. Es seien die Zielstellungen soziale Brauchbarkeit, Straßenraumgestaltung und Umfeldverträglichkeit aus der RAST06 erwähnt. Die Potenziale für eine entsprechende Gestaltung zum Beispiel durch Verblendung mit Moosbeton oder Strukturmatrizen sind zu erörtern und im Entwurf zu ergänzen.

4) Zu Unterlage 1.1, GP 5.9.1.3

a) Allgemein

Die einfache Benennung der Fahrstreifen im Querschnitt ist zur Erläuterung der Verkehrsraumaufteilung nicht ausreichend.

Die erforderlichen Querschnitte sind fachlich korrekt zu ermitteln. Nicht nachgewiesen für den Kraftverkehr notwendige Flächen sind auf den Umweltverbund zu übertragen oder auch für Straßenbegleitgrün zu nutzen.

b) Nebenfahrbahnen

Die Beschreibung des Querschnitts verdeutlicht die Befürchtungen aus der mangelhaften Bestandsanalyse. Die Aufteilung der Nebenfahrbahnen und Separation der Verkehrsträger ist städtebaulich und verkehrlich in Hinblick auf das Planungsziel soziale Nutzbarkeit zu hinterfragen. Die Raumnahme für Kfz-Flächen ist dem dort auftretenden, reinen Erschließungsverkehr

138 unangemessen. Sollte es Sachzwänge geben, keine gemeinsame Verkehrsfläche ausbilden zu
139 wollen, sind die Einrichtungsfahrbahnen als Anliegerfahrgassen nach RAS06 Tabelle 13 mit einer
140 Breite von 3,00 m herzustellen und die freiwerdende Querschnittsbreite Radverkehrsanlagen oder
141 dem Gehweg zuzuschlagen oder für Straßenbegleitgrün vorzusehen. Zudem ist, wie oben gezeigt,
142 beidseitig Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen zu erwarten. Die Planung ist entsprechend
143 anzupassen.

144 c) Hauptfahrbahn

145 Anhand der zuvor erwähnten Verkehrsmengen ist ein Querschnitt mit vier Fahrstreifen auf der
146 Hauptfahrbahn am RQ 2 nicht angemessen. Die erforderlichen Aufstelllängen der Abbiegespuren
147 und die jeweils abschnittsweise erforderliche Anzahl der Fahrstreifen sind zu belegen.

148 d) Begrünung

149 Nicht zur Sprache kommt in den wechselnden Querschnitten die Möglichkeit zur Unterbringung
150 von Grünflächen.

151 5) Zu Unterlage 1.1, GP 5.9.1.5

152 Wurden Gehwegüberfahrten auch am Beginn der südlichen Nebenfahrbahn geprüft?

153 Der Radschnellweg des Vorhabens LH Dresden Trasse Neustadt – Klotzsche wird nicht
154 berücksichtigt. Dazu wurde zur Stakeholderveranstaltung 25. Juli 2021 eine Variante mit einer
155 Zweirichtungsführung des Radverkehrs vorgestellt (siehe Abbildung 1, dort blaue Linie). Eine
156 direkte Führung mit eigener Unterführung wäre der umwegigen und extrem konflikträchtigen
157 Vorbeifahrt direkt am Hauptzugang der neuen Station auf dem Gehweg (fehlende
158 Zweirichtungsfahrbahn auf der Nebenfahrbahn) vorzuziehen. Die Führung solch eines
159 Zweirichtungsradwegs nach Standard einer Radschnellverbindung nach H RSV wird in der
160 Unterlage nirgends dargestellt.

161 6) Zu Unterlage 1.1, GP 5.9.2

162 Der Dammweg ist in diesem Abschnitt ein Korridor für den Radschnellweg LH Dresden Trasse
163 Neustadt – Klotzsche. Die Linienführung und Querschnittsgestaltung hat daher (je nach Variante
164 ggf. nur abschnittsweise) nach H RSV zu erfolgen. Die Planung nimmt jedoch zu diesem
165 tangierenden Projekt keinen Bezug.

166 Es steht zu befürchten, dass durch das Vorhaben wesentliche Grundlagen für das Vorhaben
167 Radschnellweg LH Dresden Trasse Neustadt – Klotzsche verbaut, Aufwände ungebührlich erhöht
168 oder eklatante Synergien, die die Wirtschaftlichkeit verbessern und die Belastung der öffentlichen
169 Kassen verringern, nicht genutzt werden. Der Abschnitt des Vorhabens Radschnellweg LH
170 Dresden Trasse Neustadt – Klotzsche ist in den Grenzen dieses Vorhabens zu verwirklichen und ist
171 folglich in den betroffenen Planunterlagen darzustellen. Sollten Sachzwänge gegen eine
172 Feststellung der Planung innerhalb dieses Vorhabens vorhanden sein, sind zu reservierende
173 Fläche nachrichtlich darzustellen und Vorgaben gemäß des Planungsstands in diesem Vorhaben
174 zu berücksichtigen.

175 Die Organisation als gemeinsamer Geh- und Radweg ist nach H RSV nicht angemessen und die
176 Planung entsprechend anzupassen.

177 Wie wird anhand der aufgeweiteten Verkehrsfläche auf der Strecke und am Knotenpunkt
178 Lärchenstraße der Missbrauch durch Kraftverkehr verhindert? Die Erläuterungen in GP 5.9.2.5
179 fehlen („Die erforderlich.“ sic).

180 7) Zu Unterlage 1.1, GP 5.9.3

181 Potenziale zur Ableitung von Teilmengen des gefassten Oberflächenwassers aus der
182 abschnittsweise geländenah geführten Haupt-, den Nebenfahrbahnen und des Dammwegs zur
183 Versickerung in der Örtlichkeit, ggf. auch zur Bewässerung von Flächen Dritter, werden nicht
184 ermittelt bzw. dargestellt.

185 8) Zu Unterlage 1.1, GP 6

186 Es fallen zumindest drei kommunale Maßnahmen ein, die durch ihre örtliche Nähe, die
187 beabsichtigte Umgestaltung der Straßenverkehrsanlage sowie überlappende Baugrenzen
188 unmittelbare Auswirkungen auf das Vorhaben haben:

- 189 • Radschnellverbindung LH Dresden, Trasse Neustadt – Klotzsche
- 190 • Königsbrücker Straße Süd
- 191 • V2272/18: Ausbau Königsbrücker Straße von Stauffenbergallee inklusive Knotenpunkt bis
192 südlich Fabricestraße

193 In der Beschlusskontrolle zur V0815/15 vom Juli 2025 heißt es: „Die Realisierung erfolgt in
194 Abhängigkeit vom Verkehrsbauvorhaben Königsbrücker Straße Süd.“ Im Lageplan der V2272/18
195 Anlage 5 vom Mai 2020 überlappen sich die Baugrenzen. Diese Abhängigkeiten bzw.
196 Schnittstellen und das beabsichtigte Auflösen durch diese Planung sind zu beschreiben.

197 9) Zu Unterlage 1.1, GP 8.1

198 Inwiefern nimmt die Planung Rücksicht auf tangierende, kommunale Vorhaben in diesem Bereich,
199 die in diesem Zeitraum umgesetzt worden sein sollen und welche Schnittstellen ergeben sich
200 daraus? Trifft insbesondere die nicht-vorgesehene Radverkehrsführung im östlichen
201 Planungsabschnitt dann auf andere Voraussetzungen, die zu einer anderen Führungsform am
202 Knotenpunkt und der östlichen Zufahrt führen?

203 10) Zu Unterlage 1.1, GP 9.4.6

204 Das in den Unterlagen genannte Ziel der Maßnahme („Steigerung des Güterverkehrs auf der
205 Schiene“) trifft nicht auf das Vorhaben zu. (Im Gegenteil wird ja die Kapazität der
206 Eisenbahnstrecke durch den zusätzlichen S-Bahn-Halt minimal verringert).

207 11) Zu Unterlage 1.1, GP 10.8

208 Durch die Anordnung als Mittelbahnsteig ist die Zahl n der betrieblich genutzten Bahnsteigkanten
209 in der Berechnung auf 2 zu setzen. Die Stundenbelastung des Bahnsteigs ergibt sich zu 600 P/h.
210 Das korrekt ermittelte Reisendenaufkommen ist in allen Gewerken entsprechend zu beachten.

211 12) Zu Unterlage 9.1.1

212 a) Breite der Radfahrstreifen

213 Aus welchen Gründen werden die Breiten der Radverkehrsanlagen abschnittsweise mit geringeren
214 als den Regelmaßen vorgesehen und Rinnen innerhalb des Radverkehrsraums eingeordnet?

215 Die Breiten der Radverkehrsanlagen sind mindestens mit Regelmaßen herzustellen und Rinnen
216 außerhalb des Radverkehrsraums vorzusehen. Die erforderliche Mindestbreite der Radfahrstreifen
217 ergibt sich folglich zu 2,25 m einschließlich Breitstrichmarkierung außerhalb von sonstigen
218 Einrichtungen wie Rinnen. (Siehe auch Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen
219 zur Anwendung der RAST 06.) Die Verjüngung des Radfahrstreifens in der nordwestlichen
220 Knotenpunktzufahrt auf 1,85 m einschließlich Rinne und Markierung und diejenige des
221 Radfahrstreifens der Gegenrichtung auf 1,60 m vor dem Fahrbahnteiler sind nicht nachvollziehbar.

222

223 b) Nebenfahrbahn Nord

224 Weshalb verbleibt die Querschnittsaufteilung so gut wie unverändert? Die Nebenfahrbahn im
225 Norden hat nur eine Zufahrt zu einem Grundstück. Es handelt sich dabei um das Grundstück der
226 Gemeinschaftsschule Campus Cordis, die eine weitere Zufahrt an der Königsbrücker Straße hat.
227 Wenngleich eine – im Erläuterungsbericht zu erörternde – Erreichbarkeit zum Beispiel aus
228 Brandschutzgründen gewährleistet sein müsste, muss die Zielsetzung dieses Vorhabens sein, den
229 Alltagskraftverkehr der Schule von dieser Zufahrt zur anderen Zufahrt zu verlagern. Andernfalls
230 würde hier nichts weiter als eine Elterntaxisonderfahrbahn realisiert werden. Die Verhältnisse auf
231 dem Grundstück bieten dem Verkehr augenscheinlich Platz, denn sie werden ja auch als
232 Baustraße und BE-Fläche genutzt (GE-Nr. 12). Damit kann die gesamte Nebenfahrbahn für Fuß-
233 und Radverkehr und womöglich sogar für Aufenthalt und Stadtgrün gestaltet werden. Es entstünde
234 Platz für eine barrierefreie Zuwegung zur Verkehrsstation auf der Nordseite per Fahrstuhl. Es
235 entfallen die riesigen Flächen zur Einfädelung des Kraftverkehrs, die zusätzlichen Signalgeber in
236 Längsrichtung (am AS70) und es gibt keinen Grund mehr, dem Radverkehr die Engstelle am
237 Fahrbahnteiler zu verschaffen. Zudem ist wie oben gezeigt eine Führung des Radverkehrs in
238 beiden Fahrtrichtungen erforderlich.

239 Abgesehen von der vorbeschriebenen Thematik ist die hier vorgesehene Aufteilung mit einer
240 Fahrbahnbreite von 3,50 m und einem Gehweg kaum breiter als das Regelmaß zu hinterfragen.
241 Im Interesse eines möglichst angepassten Kraftverkehrs wäre die Fahrbahnbreite auf ein
242 Mindestmaß festzulegen und die gewonnene Breite dem Gehweg zuzuschlagen. Da keine
243 Erschließung erfolgt, trifft die in RAST06 6.1.1.6, 6.1.1.8 und 6.1.1.11 begründete Fahrbahnbreite
244 von 3,00 m nicht zu. Mit der Regelung „Gehweg frei“ (Z1022-10) würde Radverkehr in beiden
245 Richtungen ermöglicht. Diese Lösung wäre zwar geeigneter als die in der Planung vorgeschlagene,
246 eine gemeinsame Verkehrsfläche ist jedoch deutlich vorteilhafter – vorzugsweise unter Ausschluss
247 des Kraftverkehrs.

248 Wurden solche oder weitere alternativen Gestaltungsmöglichkeiten geprüft?

249 a) Nebenfahrbahn Süd

250 Die südliche Nebenfahrbahn hat Erschließungsfunktion für anschließende Wohnbebauung.
251 Anstelle einer ungeordneten Fahrbahn, die vorwiegend ruhendem Verkehr dienen soll, ist

- 252 • entweder eine Mischverkehrsfläche („Verkehrsberuhigter Bereich“) als Einbahnstraße für
253 KFZ vorzusehen
254 • oder zumindest die Öffnung der Einbahnstraße für Radverkehr in der Gegenrichtung
255 vorzusehen und übrige Breiten sind dem Gehweg zuzuschlagen.
256 • in beiden Fällen kann ein Multifunktionsstreifen vorgesehen werden, welcher Stellplätze für
257 den Kraftverkehr, aber auch Baumscheiben und Fahrradbügel enthalten kann.

258 Allem voran ist die Furt am Bauwerk 107 durch eine Gehwegvorstreckung auf der Südseite zu
259 verkürzen, die im Schatten des Multifunktionsstreifens liegen könnte. Die Furt ist als
260 Gehwegüberfahrt nach RAST06 Bild 114 herzustellen. Durch die Gehwegvorstreckung wird eine
261 zusätzliche Torwirkung an der Zufahrt erreicht. Die Radfurt stadteinwärts ist auf die gesamte
262 Fahrbahn zu verbinden.

263 13) Zu Unterlage 9.1.2

264 Ein durchgehende Radverkehrsführung, wie im Erläuterungsbericht angekündigt, ist nicht zu
265 erkennen. Weder wurden tangierende Planungen dargestellt, noch wesentliche Verbesserungen
266 zum Bestand eingeführt.

267

268 a) Nebenfahrbahn Nord

269 Die Anordnung einer Kraftfahrbahn trotz lediglich redundanter Erschließungsfunktion führt zu
270 einem ungenügenden Gehweg in Mindestbreite, absehbar mit widerrechtlicher Nutzung durch den
271 Radverkehr. Der Gehweg wurde offensichtlich nicht in Abhängigkeit seiner Nutzung (vgl. EFA
272 3.2.2) dimensioniert. Dabei ist dessen Nutzung immanenter Bestandteil des hier festzustellenden
273 Vorhabens der ÖPNV-Verknüpfung. Die Ausbildung der Kfz-Fahrbahn ist in der nördlichen
274 Nebenfahrbahn gänzlich unpassend, die Zu- und Ausfahrt zum Schulparkplatz kann besser von
275 der Königsbrücker Straße aus erfolgen. Würde man stattdessen einen überbreiten
276 Zweirichtungsradweg ausbilden, erhielte man hier eine angemessenere Gehwegbreite. Die
277 Einfahrt an der Bushaltestelle könnte mit Rampensteinen hergestellt werden, deren Einbaubreite
278 für die Befahrung von bspw. Feuerwehrfahrzeugen genügt.

279 Wurden solche oder weitere alternativen Gestaltungsmöglichkeiten geprüft?

280 b) Nebenfahrbahn Süd

281 Die Fahrgasse des Kraftverkehrs sollte bereits vor der LSA auf die Hauptfahrbahn geführt werden
282 (siehe Lageskizze in Anlage 3). Dies würde einige Vorteile mit sich bringen: Eine Grünphase mit
283 Räumzeiten kann eingespart werden und die Raumnahme des Kraftverkehrs an der
284 Eckausrundung entspannt sich. Die Eckausrundung würde an den der vor der Stützmauer
285 verlaufenden Randstreifen anschließen. Die Knotenpunktfäche wird verringert, es ergibt sich eine
286 größere Gestaltungsfreiheit für die Führung des Radverkehrs und die Konfliktdichte zwischen Fuß-
287 und Radverkehr sinkt. Die Räumzeiten für alle Verkehrsarten verringern sich, wenn die
288 Kreuzungsfläche und damit die Räumwege reduziert werden.

289 Wurden, abgesehen von vorbeschriebener Thematik, andere Möglichkeiten zur Führung des
290 Radverkehrs geprüft? Die hier gezeigte Überleitung des Radverkehrs auf den Seitenraum
291 erscheint bei der kleinen Aufstellfläche nicht zufriedenstellend. Alternativ könnte der Radverkehr
292 auf der Fahrbahn belassen und per Furtmarkierung (analog der Nordseite) auf die
293 gegenüberliegende Bushaltestellung östlich der Königsbrücker Straße geführt werden. Dann sind
294 getrennte Signalgeber für den Radverkehr und den Kfz-Verkehr (mit Richtungspfeil) vorzusehen.
295 Idealerweise wäre hier die Kfz-Einfädelung vor der LSA eingeordnet worden.

296 Wurden konkurrierende Ansprüche an den Straßenraum zum Straßenrandparken sowie Potenziale
297 der Gestaltung des öffentlichen Raums untersucht? Der Parkstreifen einschließlich Rinne könnte
298 durch einen Multifunktionsstreifen ersetzt und darin Baumscheiben ergänzt werden. Die
299 Einlaufpunkte der Rinne können gemäß der sich ergebenden Abfolge gesetzt werden. Alternativ
300 wäre eine für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Fahrbahn vorzusehen und die übrige
301 Breite dem Gehweg zuzuschlagen.

302 14) Zu Unterlage 9.3.1

303 Auf der Ostseite wäre eine möglichst frühzeitige gemeinsame Führung der Hauptfahrbahn und der
304 südlichen Nebenfahrbahn wünschenswert, um das Einfädeln des Kfz-Verkehrs auf die
305 Hauptfahrbahn vor der LSA zu ermöglichen. Damit könnte man die in der Planung vorgesehene,
306 defizitäre Führung des Radverkehrs per gemeinsamer Geh- und Radweg entspannen. Wurden hier
307 Möglichkeiten untersucht, die südliche Nebenfahrbahn vor der LSA auf die Hauptfahrbahn münden
308 zu lassen?

309 15) Zu Unterlage 9.4.2

310 Querprofilgestaltung der Gehwegrampe steht im Widerspruch zur Unterlage 7.4.2. Der als
311 Radabweiser dienende Tiefbord ist mit einer Auftrittshöhe von 10 cm zu führen. Eine reine
312 Absturzsicherung ist nicht erforderlich. Handläufe sind zu ergänzen.



313 16) Zu Unterlage 9.5.2

314 Die Sichtdreiecke zeigen, dass die vorgesehenen Straßenrandparkplätze an der südlichen
315 Nebenfahrbahn die Ausfahrten verdecken. Wurden Maßnahmen untersucht, die Sicht zu
316 verbessern?