

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

Stadtverwaltung Bautzen
Bauverwaltungsamt, Abt. Stadtplanung

Fleischmarkt 1
02625 Bautzen

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
SN13bau17kk

29.08.13

Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt Bautzen

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum uns vorliegenden Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans Bautzen (Stand Februar 2013) möchten wir ergänzend zur ADFC-Ortsgruppe Bautzen Stellung nehmen. Neben grundsätzlicher Zustimmung zur Zielrichtung Ihres Entwurfs umfasst unsere Stellungnahme ergänzende Aussagen zu Belangen des Radverkehrs, die sich nicht immer losgelöst von stadtgestalterischen und allgemeinen verkehrsplanerischen Aspekten betrachten lassen.

Mit freundlichen Grüßen,

Konrad Krause
Geschäftsführer des ADFC Sachsen e.V:

Anmerkungen zum vorliegenden Entwurf des VEP Innenstadt

zu 2.5 Fußgängerverkehr und Barrierefreiheit

Wir begrüßen, dass für den VEP Innenstadt nicht nur Zahlen des motorisierten Verkehrs vorliegen, sodass auch die Bedeutung des Fußgänger- und Radverkehrs an bestimmten Stellen quantifiziert sind und in ihrer Bedeutung objektiv bewertet werden konnten.

Wir begrüßen auch das daraus in Punkt 6.2.3 abgeleitete Ziel, direkte Wegebeziehungen für den querenden Fuß- und Radverkehr zu schaffen.

zu 4. Ziele des VEP für Freiraum und Verkehr

Wir begrüßen, dass die Verkehrsentwicklungsplanung für die Bautzener Innenstadt die Dominanz der Verkehrsflächen erkennt und das Potential zur Minimierung der Verkehrsflächen nutzen will. Wir teilen das Ziel des VEP, die Aufenthaltsqualität im Innenstadtbereich zu verbessern und die Verkehrsqualität für den nichtmotorisierten Verkehr zu erhöhen. Die Absenkung der Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs und die Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger und Radfahrer unterstützen wir ausdrücklich. Das Ziel, die Bordhöhen zu reduzieren unterstützen wir, es kommt auch dem Radverkehr zugute.

zu 6.2.5 Knotenpunkt Karl-Marx-Straße / Lauengraben

Wir befürworten eine Ausbildung der Fußgänger / Radfahrerquerung über den Lauengraben in Form einer unsignalisierten Mittelinsel. Auf eine Lichtsignalanlage sollte sofort verzichtet werden; die bestehende erst im Zuge des Umbaus durch eine neue zu ersetzen, um diese dann perspektivisch wieder abzubauen, erscheint uns als nicht sinnvoll.

Die Anordnung von Tempo 30 auf dem Lauengraben begrüßen wir ausdrücklich. Vorgeschlagen wird insbesondere im Sinne besserer Querungsmöglichkeiten zumindest auf dem Abschnitt zwischen Äußerer Lauenstraße und Wendischer Graben eine Prüfung von Tempo 20.

zu 7.2.3 Friedensbrücke

Eine Benutzungspflicht für Radwege darf nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit dringend erfordert und ausreichende Flächen für Fußgänger vorhanden sind. Für den Radweg auf der Südseite der Friedensbrücke empfehlen wir die Beschilderung als Gehweg/Radfahrer frei. So haben sichere Radfahrer die Möglichkeit, die Fahrbahn zu nutzen.

Wir wenden uns gegen eine Freigabe des nordseitigen Gehwegs auf der Friedensbrücke für Radfahrer, da dies zu Konflikten mit Fußgängern führt. Wir regen an, zu prüfen, ob der Schutzstreifen auf der nördlichen Brückenseite dafür etwas breiter gestaltet werden kann, sodass auch etwas unsichere Radfahrer ihn freiwillig nutzen. Des weiteren regen wir die Prüfung von Tempo 30 auf der Friedensbrücke an, um einerseits das Sicherheitsempfinden von älteren bzw. ungeübteren Radfahrern auf der Fahrbahn (bzw. dem Radfahrstreifen) auf der Brücke zu verbessern. Außerdem trägt die Anordnung von Tempo 30 auch zu objektiv sichereren Bedingungen bei (kürzere Bremswege und Reaktionszeiten).

zu 7.6 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Wir begrüßen das Ziel der Herstellung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes. Bei der Anlage von Schutzstreifen halten wir es im Sinne des Sicherheitsempfindens wie auch der objektiven Verkehrssicherheit gleichermaßen für zweckdienlich, nicht bei den vorgegebenen Mindestmaßen stehen zu bleiben, sondern sie in einer Breite von mindestens 1,50m auszuführen. Schutzstreifen haben sonst oft den Effekt, das „Spurdenken“ von Kraftfahrern zu verstärken und provozieren so zu geringe Überholabstände zum Radverkehr. Je breiter die Schutzstreifen ausgebildet sind, desto stärker werden sie insbesondere von unsichereren und älteren Radfahrern als Sicherheitsraum wahrgenommen und haben das Potential, die Fahrradnutzung günstig zu beeinflussen. Schutzstreifen die nur die Mindestbreiten aufweisen, führen hingegen oftmals zum Radfahren auf dem Gehweg und haben keine positive Auswirkung auf die Fahrradnutzung, weil das Sicherheitsempfinden der Radfahrer durch sie nicht gestärkt wird.

Ergänzungsvorschläge zum Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt

Schaffung direkter Verbindungen durch die Freigabe von Einbahnstraßen

Wir vermissen im vorliegenden Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans zur Bautzener Innenstadt eine Aussage über die mögliche Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr, die Radfahrern neue, oft auch direktere Verbindungen eröffnet.

Wir schlagen vor, grundsätzlich alle Einbahnstraßen für den Radverkehr zu öffnen und nur auf denjenigen die Durchfahrt in die Gegenrichtung nicht zu gestatten, in denen dies nach VwV StVO zu Zeichen 220, Einbahnstraße nicht zulässig ist.

IV. 1. Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,

b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,

c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.

Fahrradabstellmöglichkeiten

Die Bedeutung eines guten Angebots an Abstellanlagen für den Radverkehr wird oft unterschätzt. Statt einer Zählung des Status quo schlagen wir zur Ermittlung des Bedarfs den temporären Einsatz mobiler Fahrradständer (wie z.B. BetaParker der Fa. Orion Bausysteme) vor. Solche mobilen Anlagen ermöglichen, über einen bestimmten Zeitraum die Nutzung zu beobachten und ggf. zwischendurch auf eine starke Nutzung durch weitere Abstellmöglichkeiten zu reagieren. Dann können nach erfolgten Zählungen der Nutzung in einem weiteren Schritt feste Anlagen installiert werden. Wir empfehlen hier einen gewissen Aufschlag zu den gezählten Spitzenzahlen einzuplanen, da der Radverkehr seit Jahren stark anwächst und durch die Attraktivierung des Angebots im Rahmen des VEP sowie zusätzliche Faktoren (Ölpreis, demografische Entwicklung etc.) ein weiteres Wachstum plausibel erscheint.

Aussagen über die Qualität von Fahrradabstellanlagen fehlen im vorliegenden Entwurf bislang. Ausdrücklich vermieden werden sollte die Aufstellung von Vorderradhaltern (so genannten Felgenkillern), da sie weder eine Möglichkeit bieten, das Fahrrad wirkungsvoll

gegen Diebstahl zu schützen und auch schwer gepackte Fahrräder (etwa nach einem Einkauf) an ihnen nicht sicher stehen bleiben.

Im VEP sollte auch im Sinne einer einheitlichen Gestaltung und Nutzbarkeit eine bestimmte Form von Abstellanlagen – sowohl für die Anordnung durch die Stadt Bautzen im Straßenraum als auch im Rahmen von Bauvorhaben Privater – vorgegeben oder zumindest angeregt werden. Wesentliche Anforderungen an die Nutzung sind die Möglichkeit, auch ein gepacktes Fahrrad kippstabil abzustellen sowie die Möglichkeit, den Rahmen und die Räder anzuschließen. Das ist in der Regel nur mit Anlehnbügeln gut möglich. Bewährt hat sich dabei der so genannte „Kreuzberger Bügel“, ein Fahrradbügel aus Rundrohr mit einem Mittelsteg, der u.a. in Berlin Anwendung findet und im Verhältnis zu manchem vergleichbaren Produkt relativ kostengünstig zu beschaffen ist. Im Rahmen einer einheitlichen Gestaltung der Ausstattungselemente im Straßenraum (Bänke, Mülleimer, Beleuchtung etc.) sollten auch für die Ausstattungselemente zum Fahrradparken klare Vorgaben erarbeitet werden, um ein Sammelsurium verschiedenster, womöglich schlecht nutzbarer Fahrradständer im Stadtbild zu vermeiden.