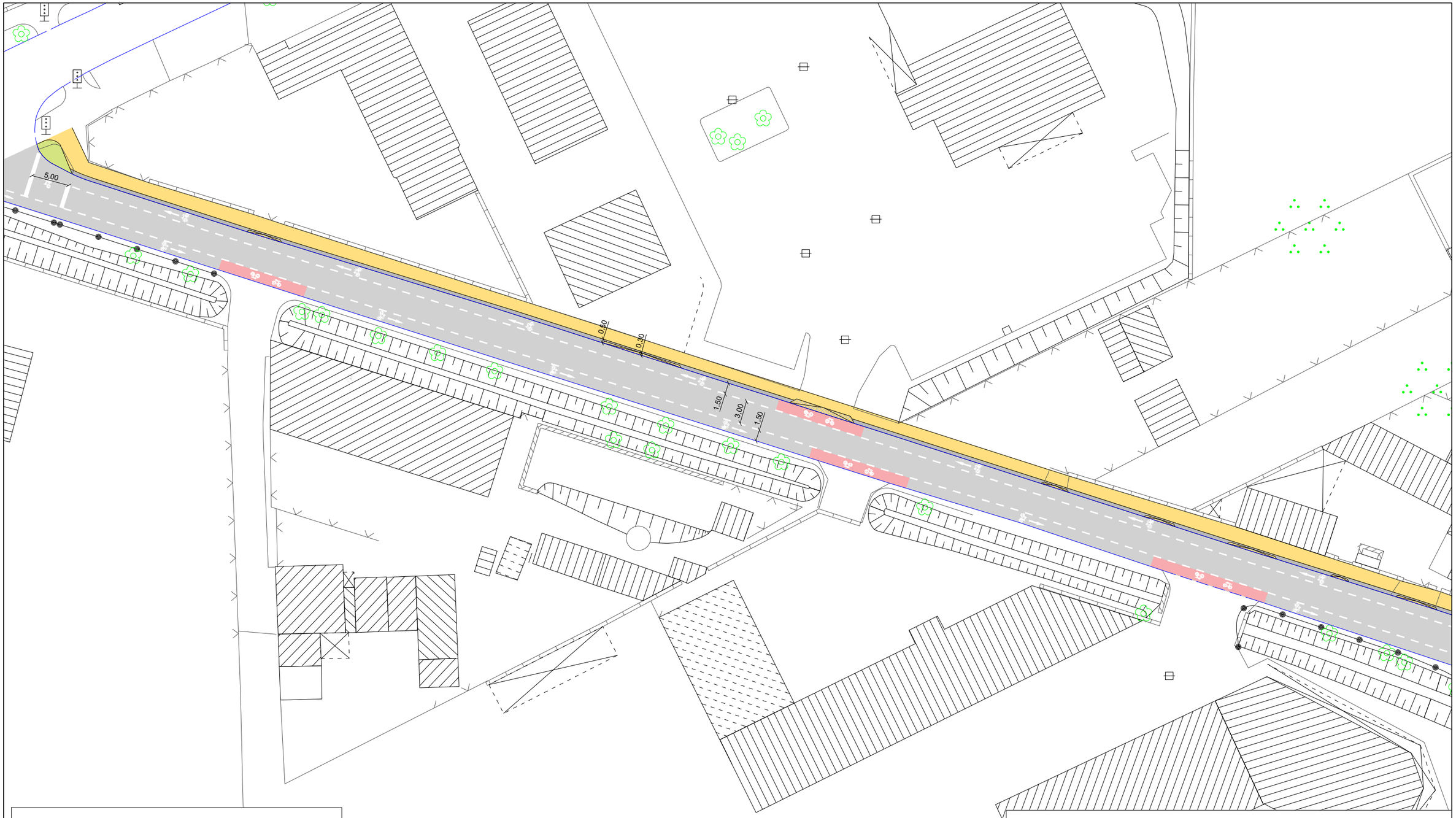
Anlage 2 zu I0280/21



Legende

- Bord / Rampe
- Fahrbahn
- Gehweg / gem. Geh- und Radweg
- Radweg
- Grünfläche
- Bordkante Altbestand
- Baum Neupflanzung

Kartengrundlage: Landeshauptstadt Magdeburg digitale Stadtkarte

Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

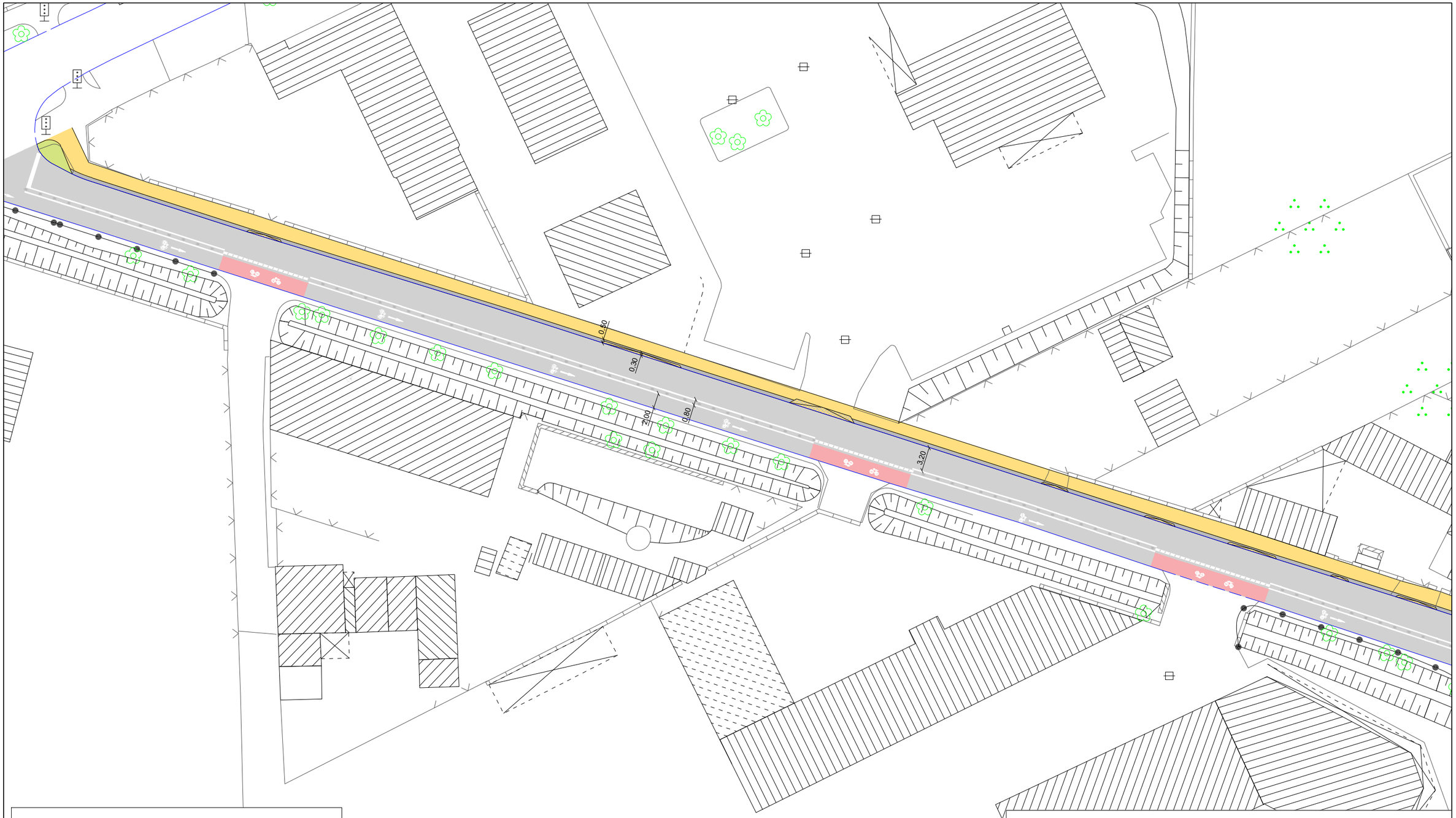
AB 1 Wanzleber Ch. bis Halberstädter Ch.
Variante 1

SVUDresden

Maßstab 1:500 August 2021 Anlage 1.1

Norden

Anlage 2 zu I0280/21



Legende

- Bord / Rampe
- Fahrbahn
- Gehweg / gem. Geh- und Radweg
- Radweg
- Grünfläche
- Bordkante Altbestand
- Baum Neupflanzung

Kartengrundlage: Landeshauptstadt Magdeburg digitale Stadtkarte

Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

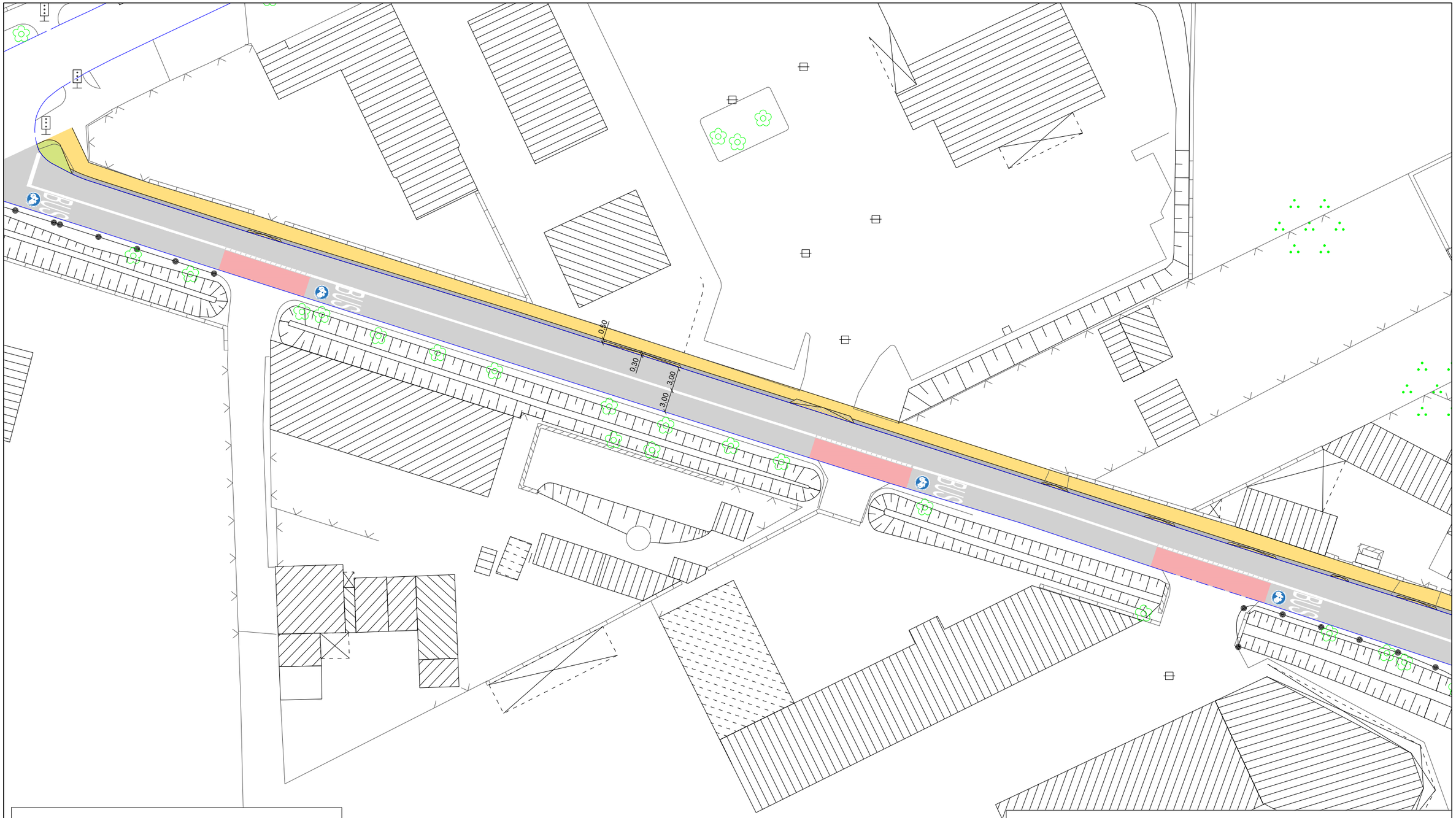
AB 1 Wanzleber Ch. bis Halberstädter Ch.
Variante 2

SVUDresden

Maßstab 1:500 August 2021 Anlage 1.2

Norden

Anlage 2 zu I0280/21



Legende

- Bord / Rampe
- Fahrbahn
- Gehweg / gem. Geh- und Radweg
- Radweg
- Grünfläche
- Bordkante Altbestand
- Baum Neupflanzung

Kartengrundlage: Landeshauptstadt Magdeburg digitale Stadtkarte

Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

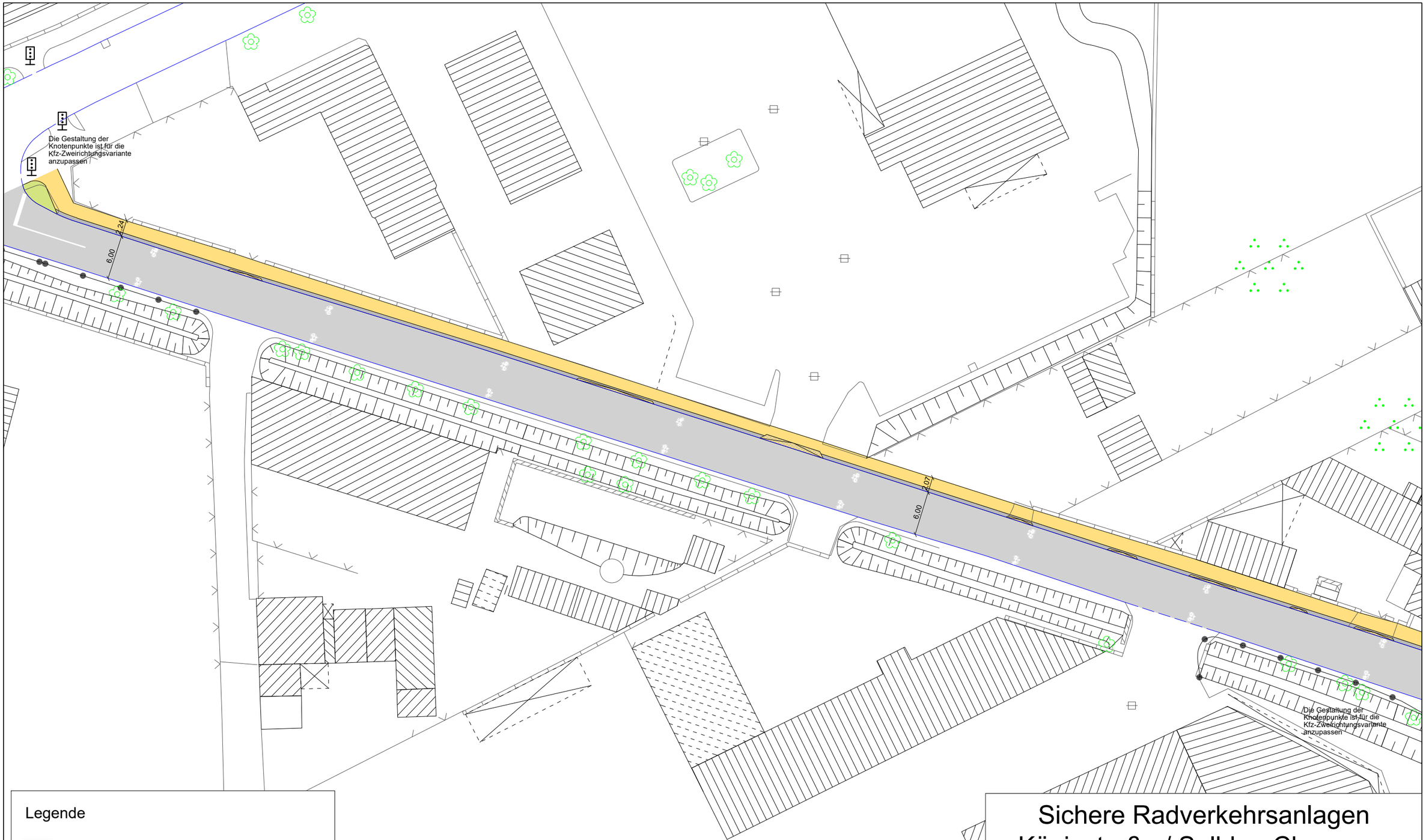
AB 1 Wanzleber Ch. bis Halberstädter Ch.
Variante 3

SVUDresden

Maßstab 1:500 August 2021 Anlage 1.3

Norden

Anlage 2 zu I0280/21



Legende

- Bord / Rampe
- Fahrbahn
- Gehweg / gem. Geh- und Radweg
- Radweg
- Grünfläche
- Bordkante Altbestand
- Baum Neupflanzung

Kartengrundlage: Landeshauptstadt Magdeburg digitale Stadtkarte

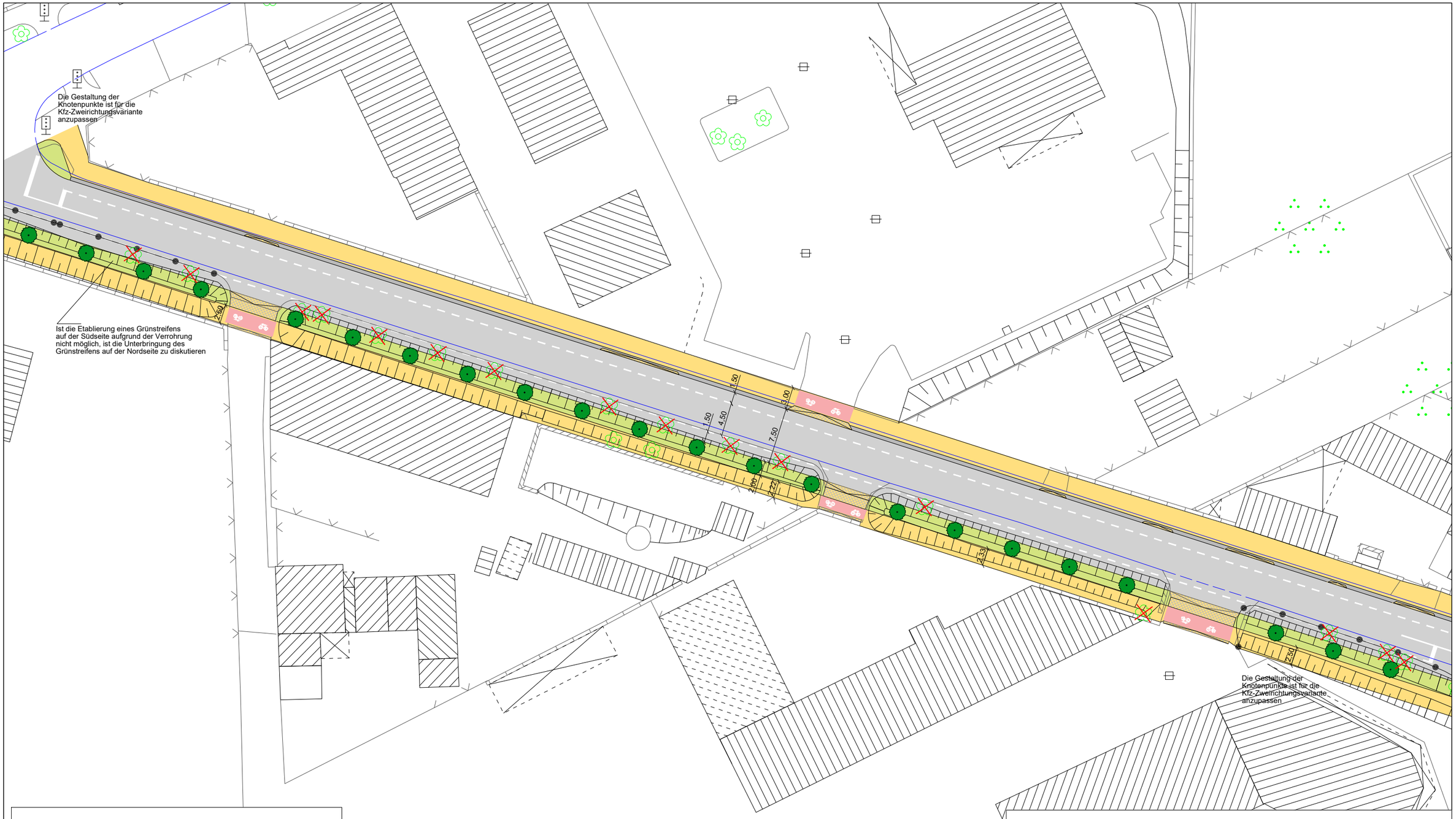
Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

AB 1 Wanzleber Ch. bis Halberstädter Ch. Variante 4

SVUDresden

Norden

Maßstab 1:500 Augsut 2021 Anlage 1.4



Legende

- Bord / Rampe
- Fahrbahn
- Gehweg / gem. Geh- und Radweg
- Radweg
- Grünfläche
- Bordkante Altbestand
- Baum Neupflanzung

Kartengrundlage: Landeshauptstadt Magdeburg digitale Stadtkarte

Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

AB 1 Wanzleber Ch. bis Halberstädter Ch. Variante 5

SVUDresden

Maßstab 1:500 August 2021 Anlage 1.5

Norden

Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

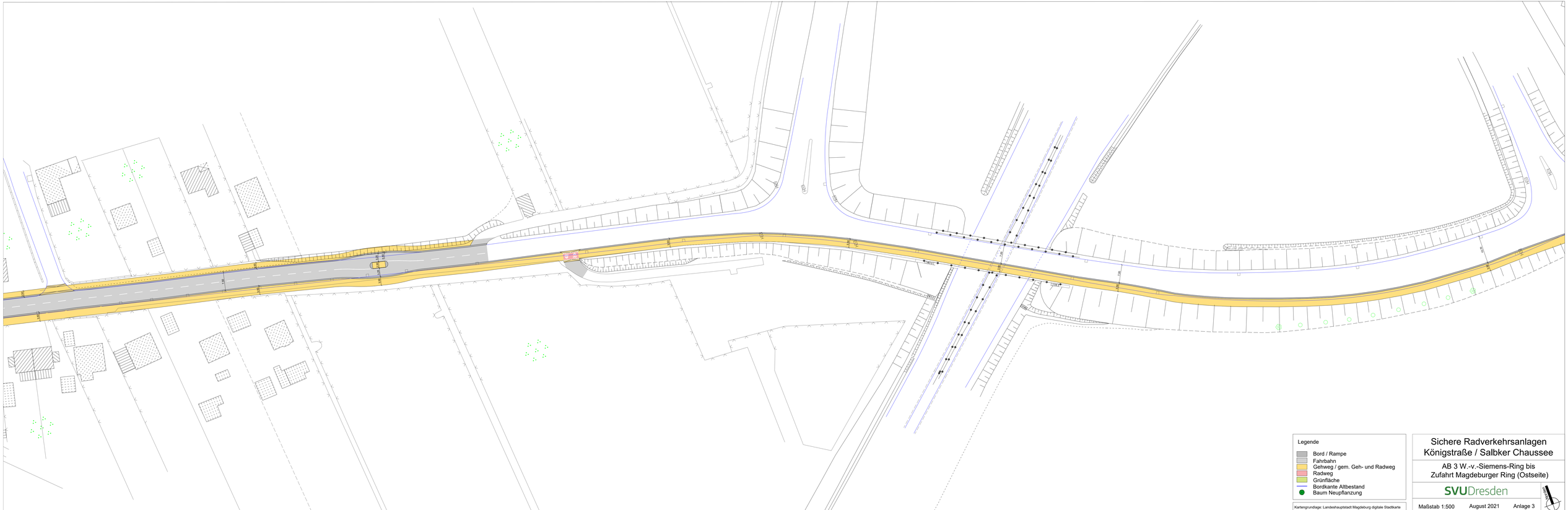
AB 2 Halberstädter Ch. bis W.-v.-Siemens-Ring - Variante 1

SVUDresden

Maßstab 1:500 August 2021 Anlage 2.1

Anlage 2 zu I0280/21

Anlage 2 zu I0280/21

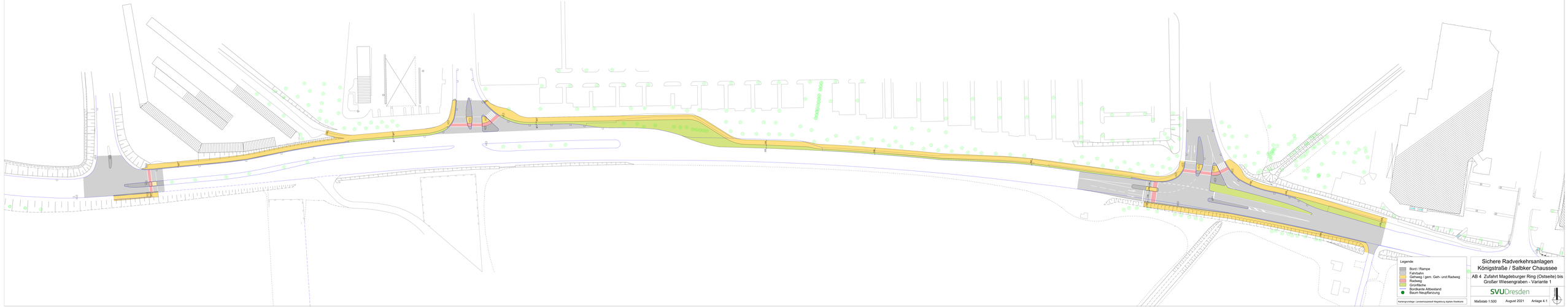


Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

AB 3 W.-v.-Siemens-Ring bis Zufahrt Magdeburger Ring (Ostseite)

SVUDresden

Maßstab 1:500 August 2021 Anlage 3

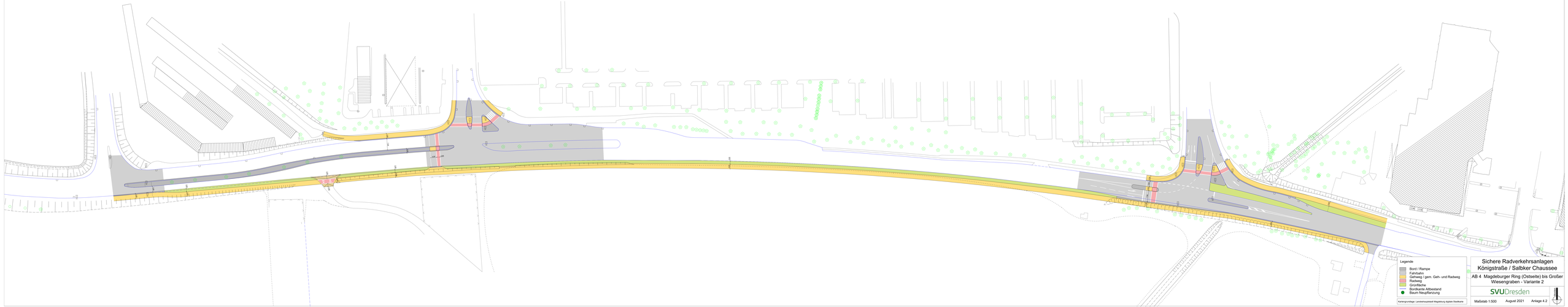


Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

AB 4 Zufahrt Magdeburger Ring (Ostseite) bis Großer Wiesengraben - Variante 1

SVU Dresden

Maßstab 1:500 August 2021 Anlage 4.1



Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

AB 4 Magdeburger Ring (Ostseite) bis Großer Wiesengraben - Variante 2

SVUDresden

Maßstab 1:500 August 2021 Anlage 4.2

Legende

- Bord / Rampe
- Fahrbahn
- Gehweg / gem. Geh- und Radweg
- Radweg
- Grünfläche
- Bordkante Altbestand
- Baum Neupflanzung

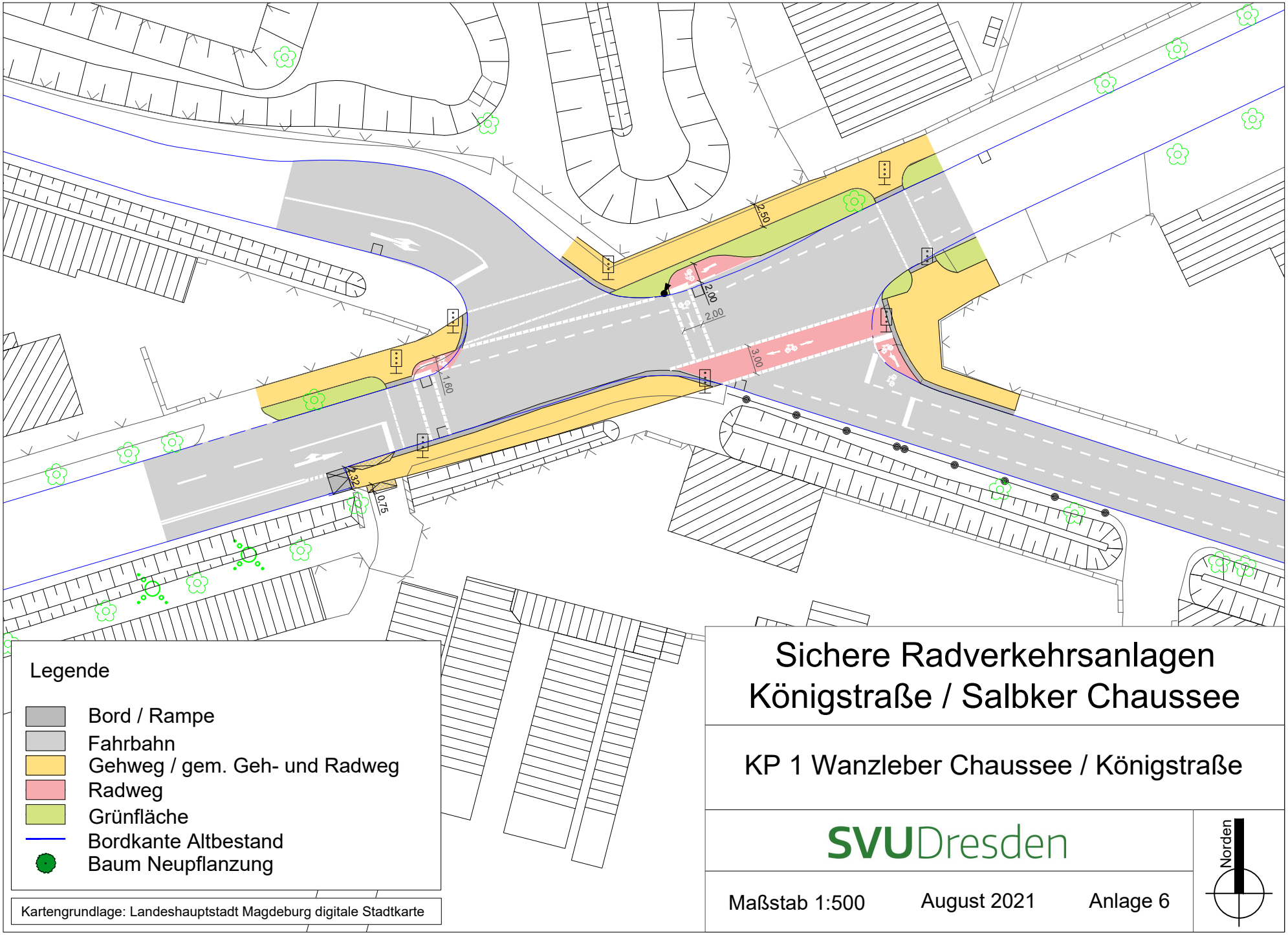
Kartengrundlage: Landesvermessungsamt Magdeburg digitale Stadtkarte

Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

AB 5 Großer Wiesengraben bis Leipziger Chaussee

SVUDresden

Maßstab 1:500 August 2021 Anlage 5



Legende

- Bord / Rampe
- Fahrbahn
- Gehweg / gem. Geh- und Radweg
- Radweg
- Grünfläche
- Bordkante Altbestand
- Baum Neupflanzung

Kartengrundlage: Landeshauptstadt Magdeburg digitale Stadtkarte

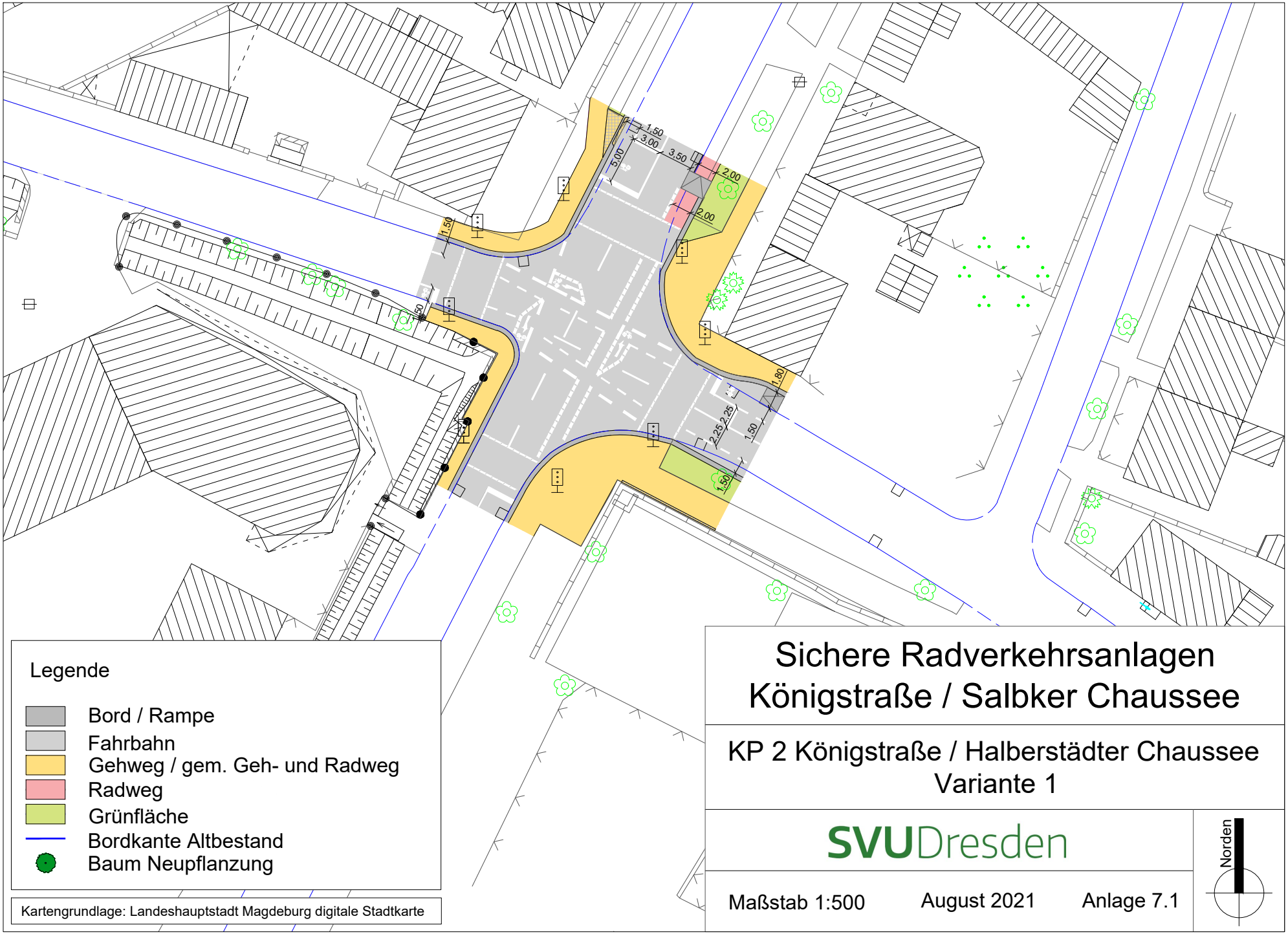
Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

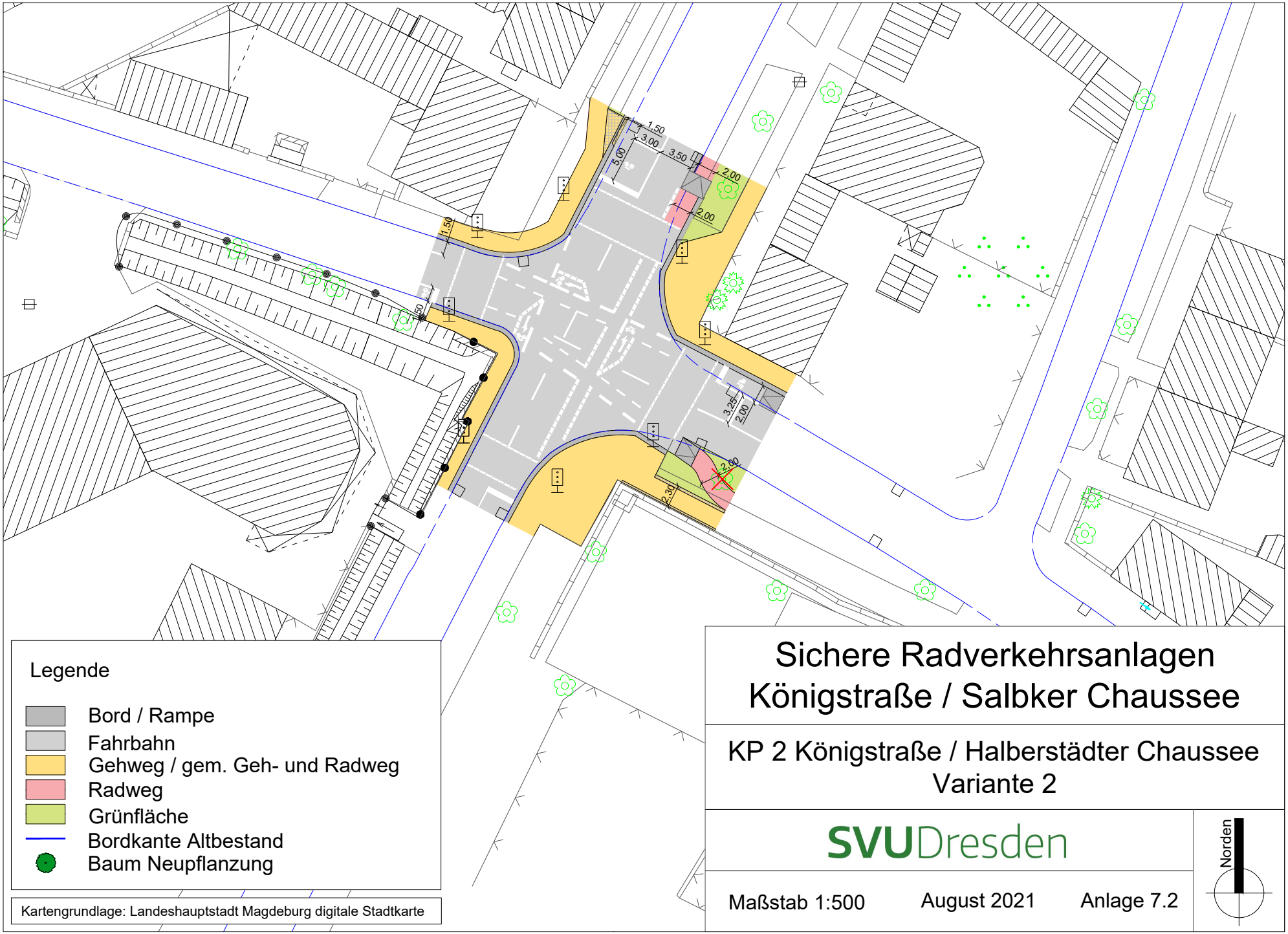
KP 1 Wanzleber Chaussee / Königstraße

SVUDresden

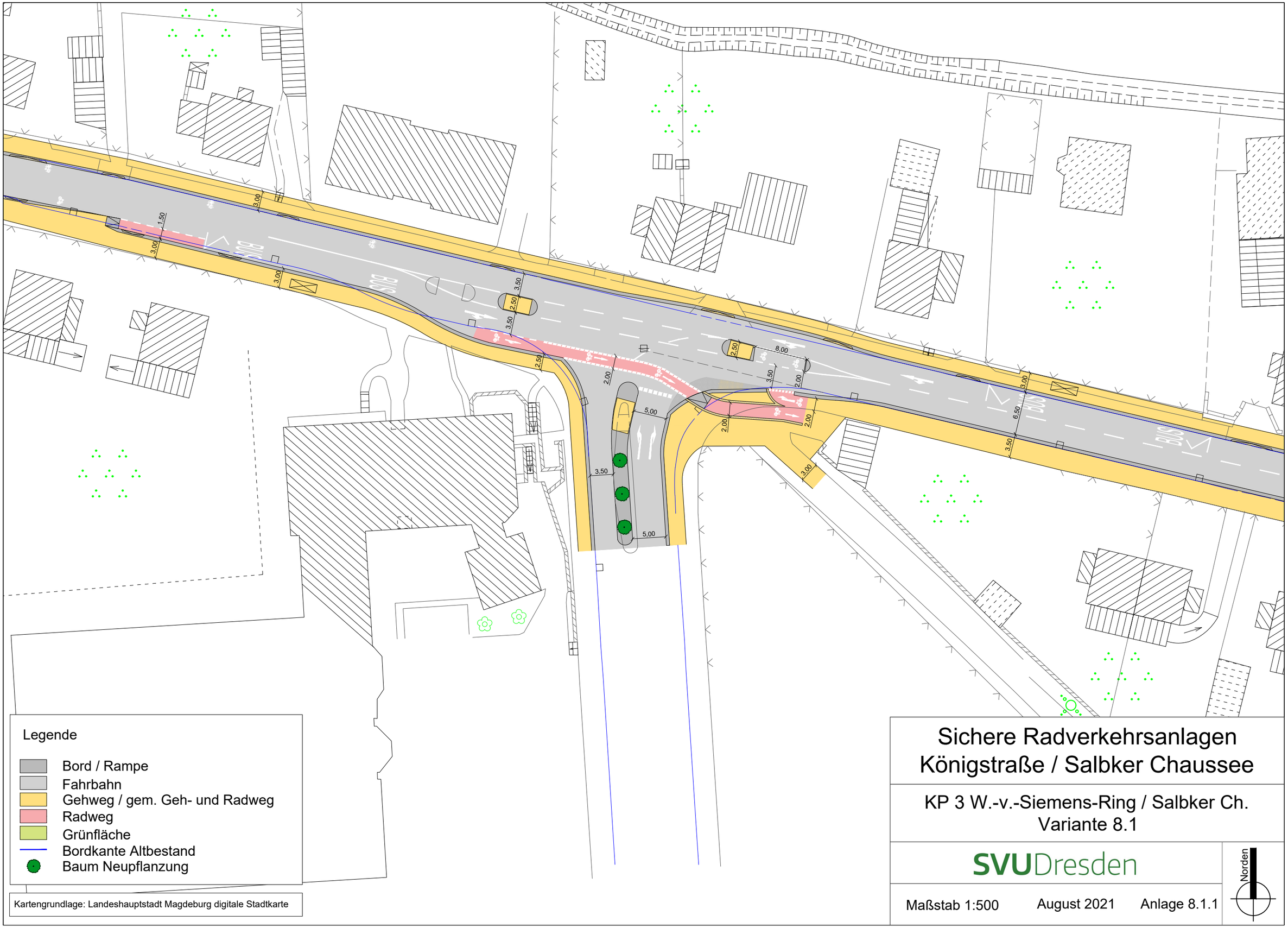
Maßstab 1:500 August 2021 Anlage 6

Norden


1,50
3,00
3,50
5,00
2,00
2,00
1,50
1,50
1,80
2,25
2,25
1,50
1,50
Legende
Bord / Rampe
Fahrbahn
Gehweg / gem. Geh- und Radweg
Radweg
Grünfläche
Bordkante Altbestand
Baum Neupflanzung
Kartengrundlage: Landeshauptstadt Magdeburg digitale Stadtkarte
Sichere Radverkehrsanlagen
Königstraße / Salbker Chaussee
KP 2 Königstraße / Halberstädter Chaussee
Variante 1
SVUDresden
Maßstab 1:500
August 2021
Anlage 7.1
Norden


1,50
3,00
3,50
5,00
2,00
2,00
1,50
3,25
2,00
2,30
2,30
Legende
Bord / Rampe
Fahrbahn
Gehweg / gem. Geh- und Radweg
Radweg
Grünfläche
Bordkante Altbestand
Baum Neupflanzung
Kartengrundlage: Landeshauptstadt Magdeburg digitale Stadtkarte
Sichere Radverkehrsanlagen
Königstraße / Salbker Chaussee
KP 2 Königstraße / Halberstädter Chaussee
Variante 2
SVUDresden
Maßstab 1:500
August 2021
Anlage 7.2
Norden

Anlage 2 zu I0280/21



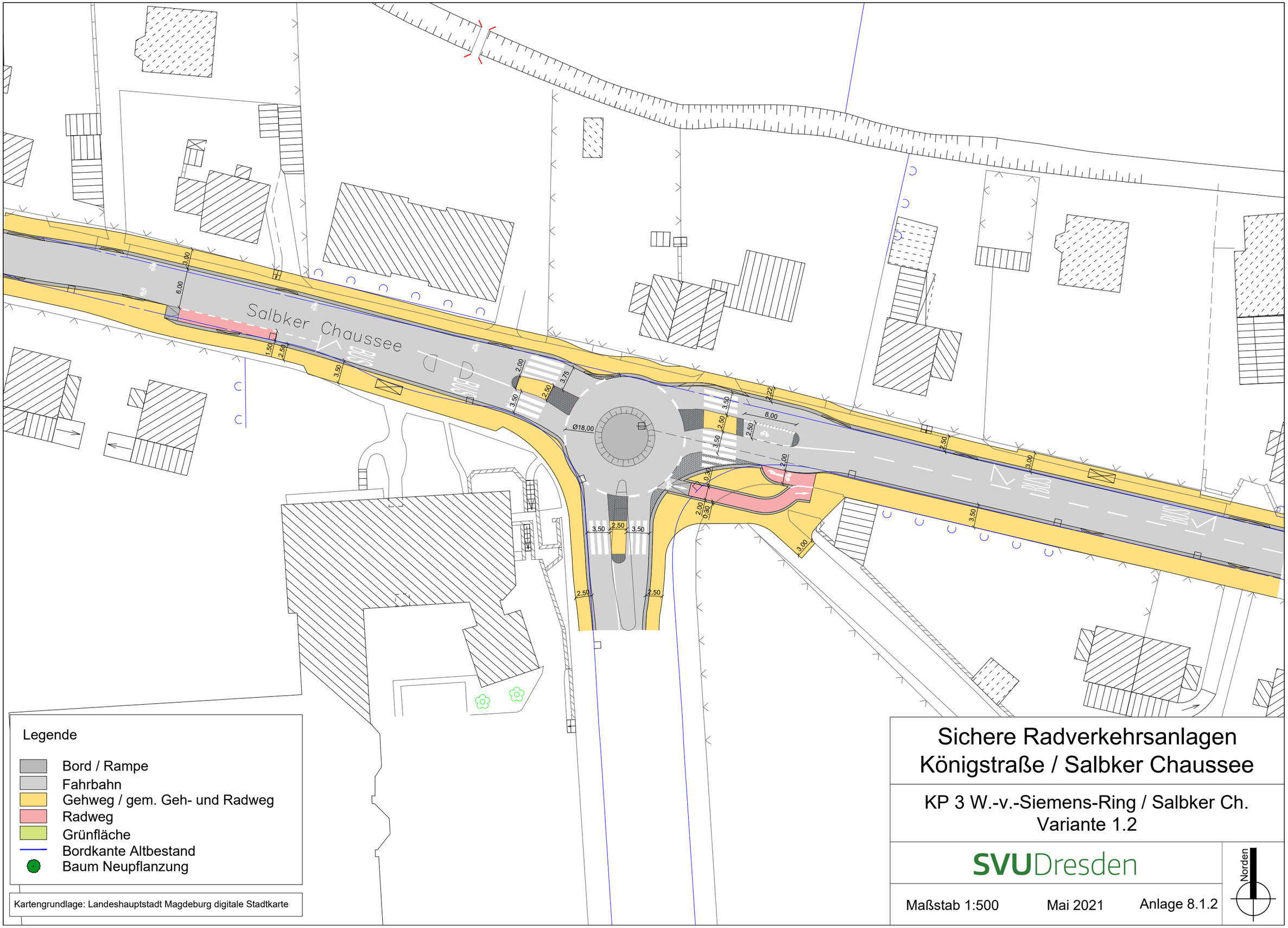
Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

KP 3 W.-v.-Siemens-Ring / Salbker Ch.
Variante 8.1

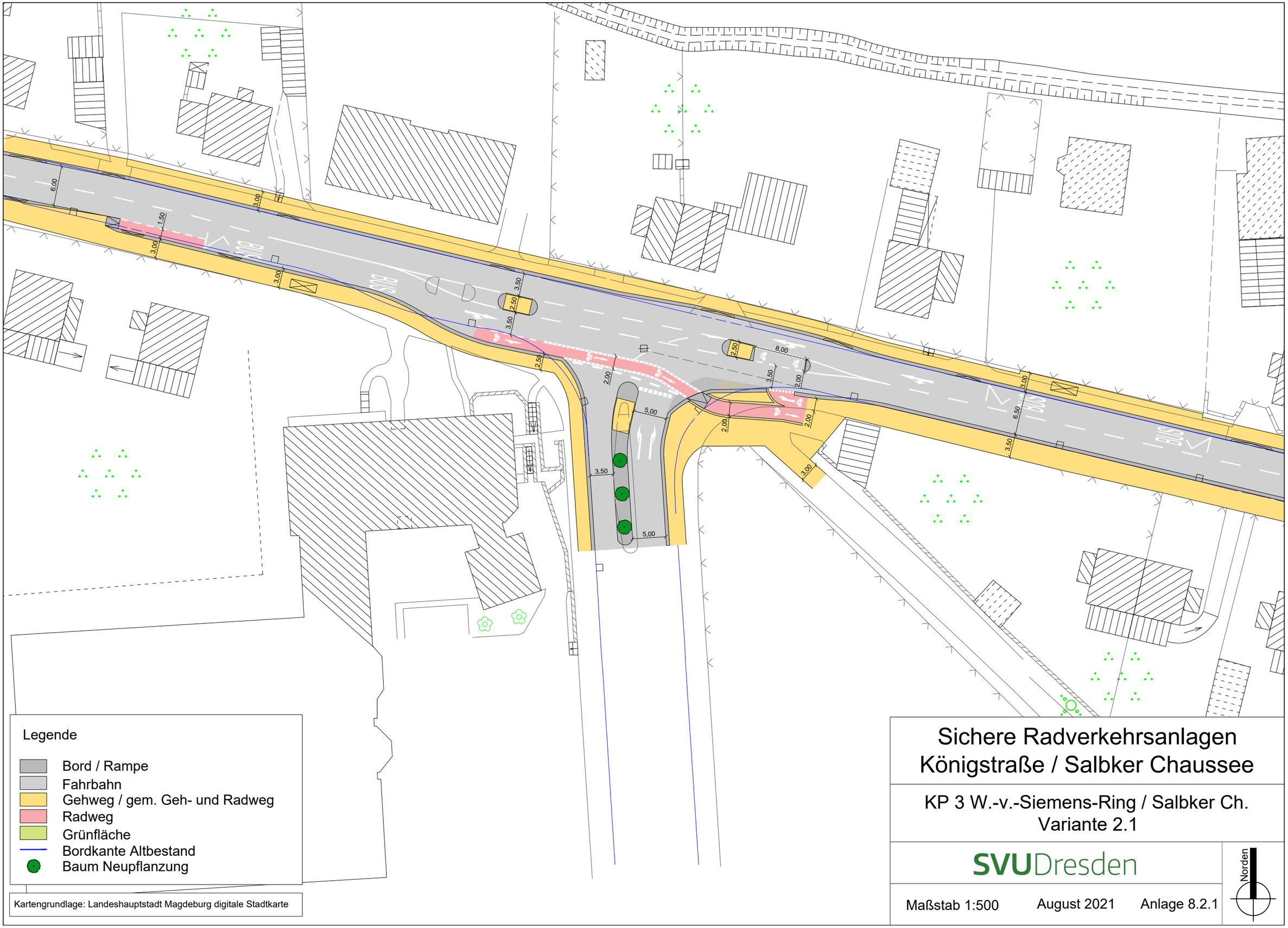
SVUDresden

Norden

Maßstab 1:500 August 2021 Anlage 8.1.1


Salbker Chaussee
6,00
3,00
1,50
2,50
3,50
2,00
3,75
2,50
3,50
Ø18,00
2,22
3,50
2,50
8,00
2,50
3,50
2,00
0,30
2,00
0,30
2,50
3,00
3,50
3,50
2,50
3,50
2,50
2,50
3,00
Legende
Bord / Rampe
Fahrbahn
Gehweg / gem. Geh- und Radweg
Radweg
Grünfläche
Bordkante Altbestand
Baum Neupflanzung
Kartengrundlage: Landeshauptstadt Magdeburg digitale Stadtkarte
Sichere Radverkehrsanlagen
Königstraße / Salbker Chaussee
KP 3 W.-v.-Siemens-Ring / Salbker Ch.
Variante 1.2
SVUDresden
Maßstab 1:500
Mai 2021
Anlage 8.1.2
Norden

Anlage 2 zu I0280/21



Legende

- Bord / Rampe
- Fahrbahn
- Gehweg / gem. Geh- und Radweg
- Radweg
- Grünfläche
- Bordkante Altbestand
- Baum Neupflanzung

Kartengrundlage: Landeshauptstadt Magdeburg digitale Stadtkarte

Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

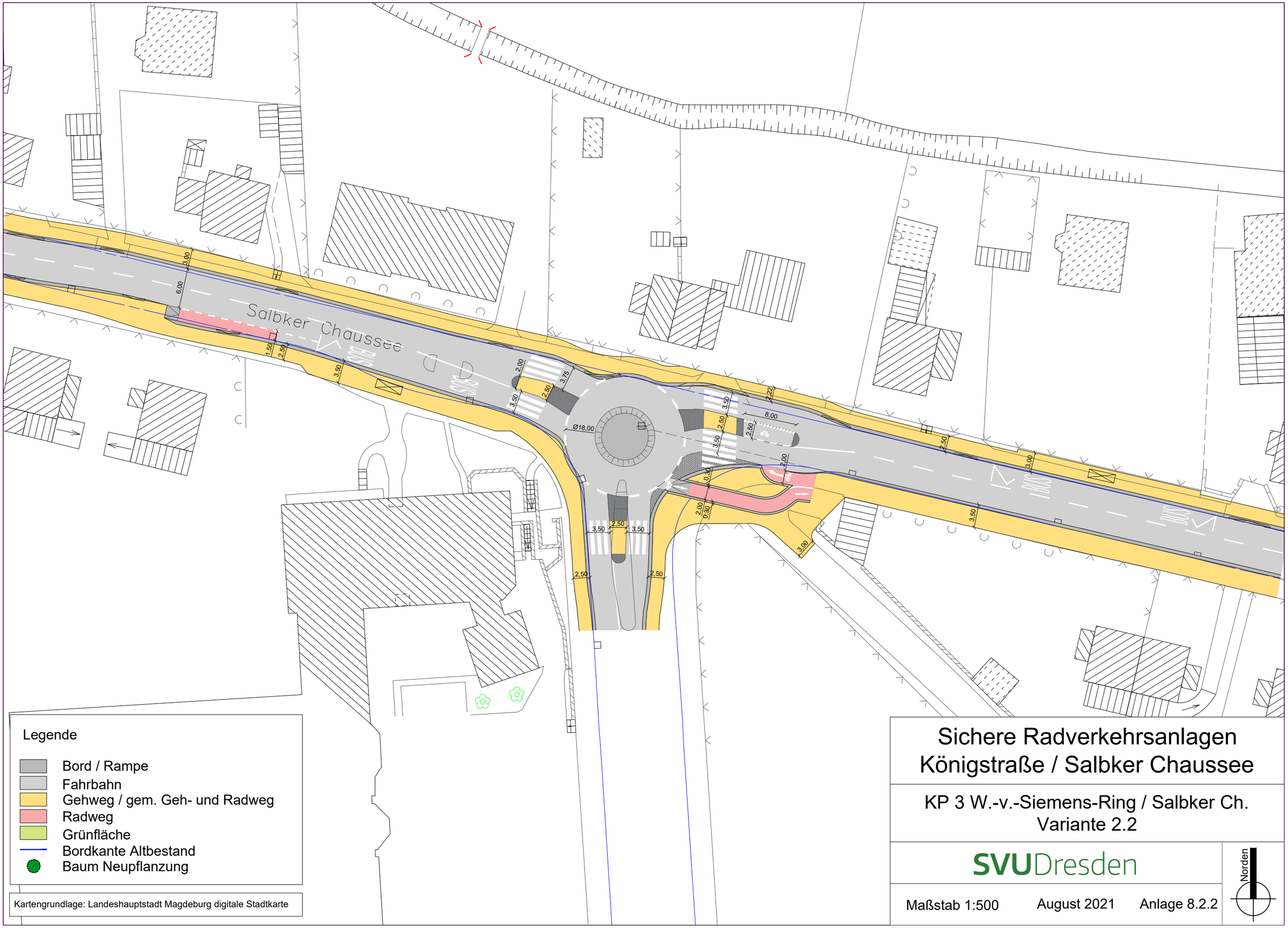
KP 3 W.-v.-Siemens-Ring / Salbker Ch.
Variante 2.1

SVUDresden

Norden

Maßstab 1:500 August 2021 Anlage 8.2.1

Anlage 2 zu I0280/21



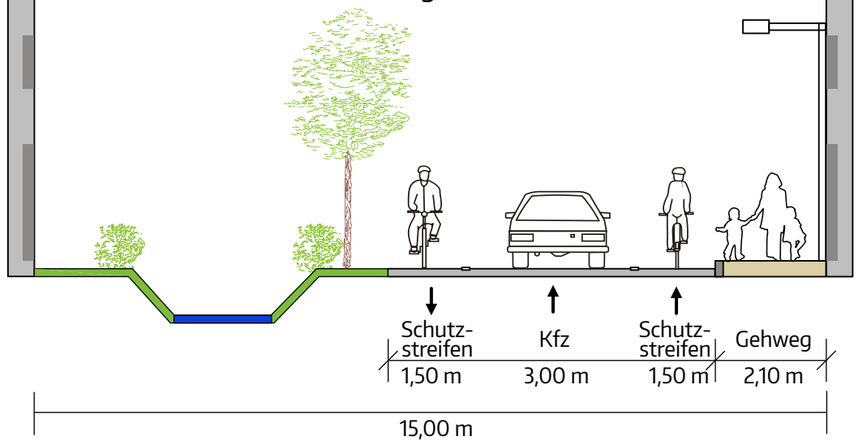
Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

KP 3 W.-v.-Siemens-Ring / Salbker Ch.
Variante 2.2

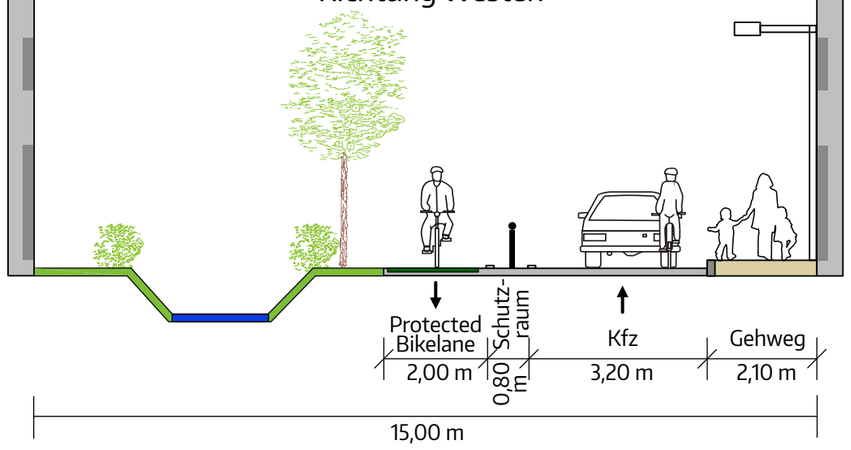
SVUDresden

Maßstab 1:500 August 2021 Anlage 8.2.2

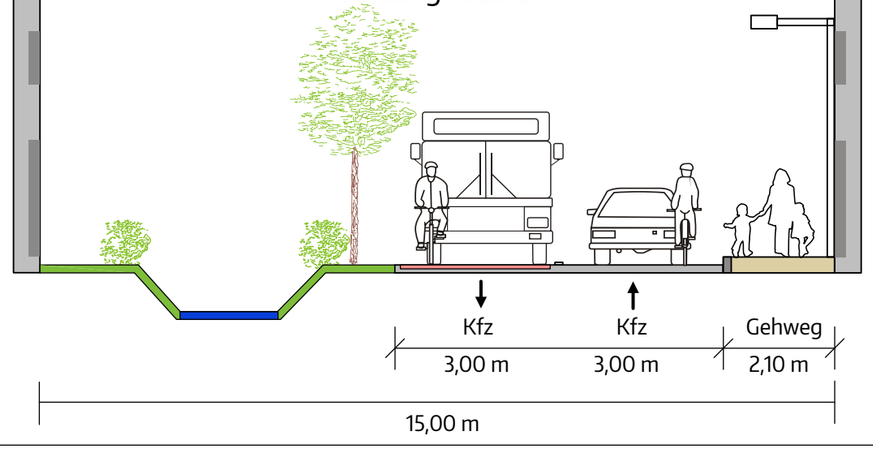
Querschnitt AB 1 Variante 1 - Höhe Königstraße H-Nr. 69
Richtung Westen



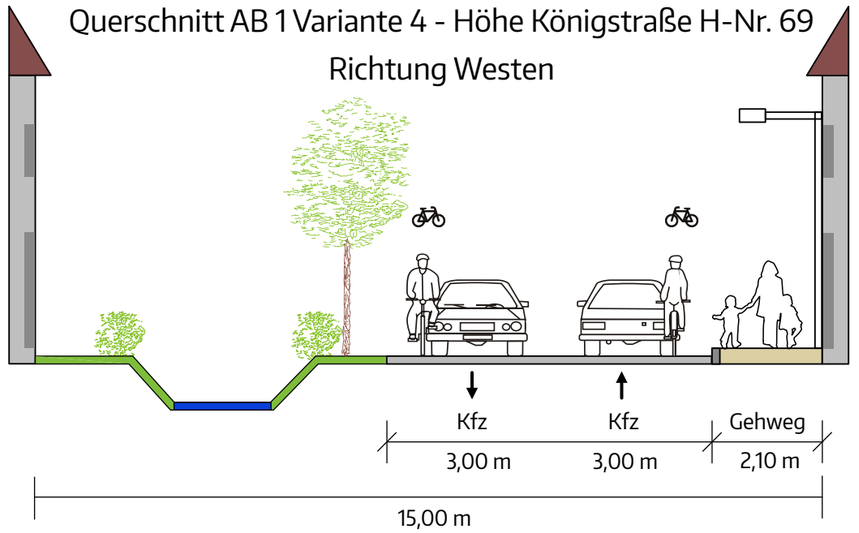
Querschnitt AB 1 Variante 2 - Höhe Königstraße H-Nr. 69
Richtung Westen



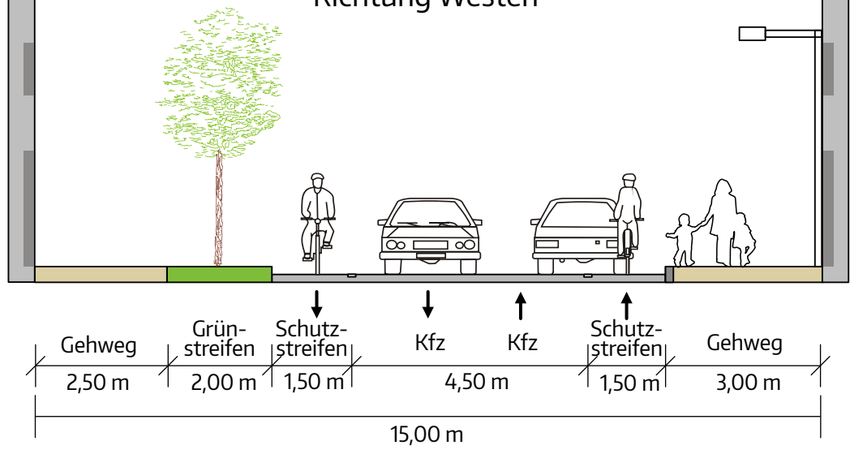
Querschnitt AB 1 Variante 3 - Höhe Königstraße H-Nr. 69
Richtung Westen



Querschnitt AB 1 Variante 4 - Höhe Königstraße H-Nr. 69
Richtung Westen



Querschnitt AB 1 Variante 5 - Höhe Königstraße H-Nr. 69
Richtung Westen



Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

Querschnitte AB 1
Wanzleber Ch. bis Halberstädter Ch.

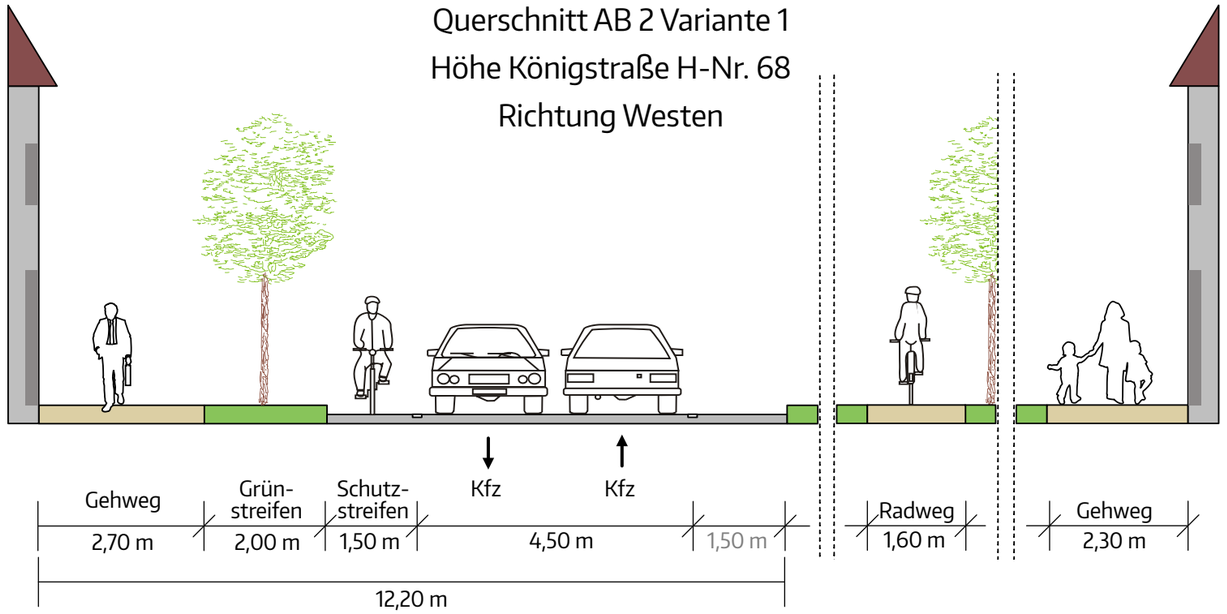
SVU Dresden

August 2021

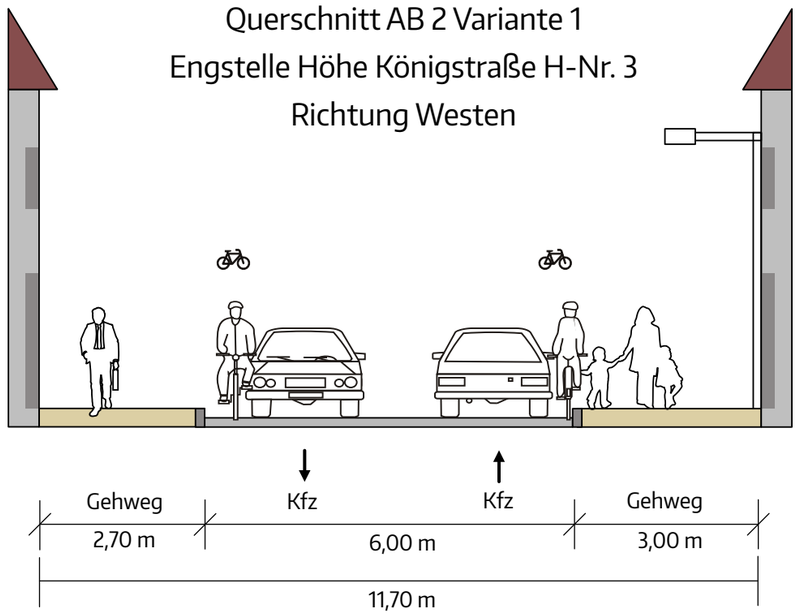
Anlage 9.1

Norden

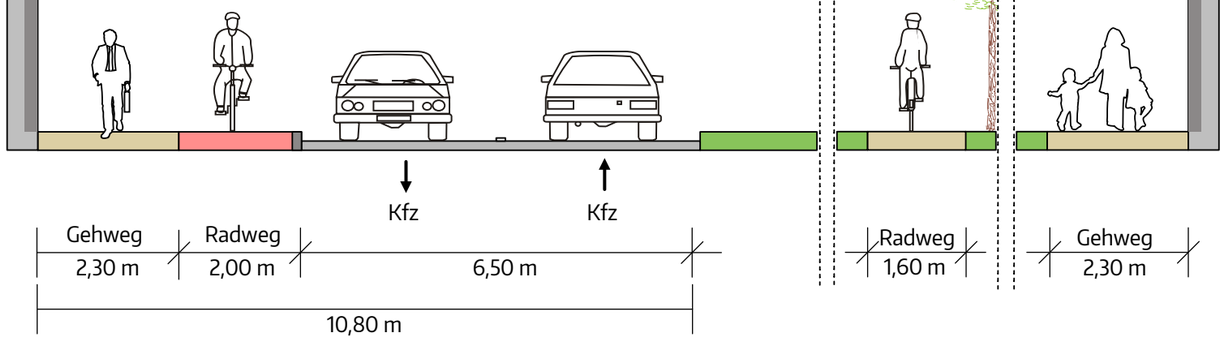
Querschnitt AB 2 Variante 1
Höhe Königstraße H-Nr. 68
Richtung Westen



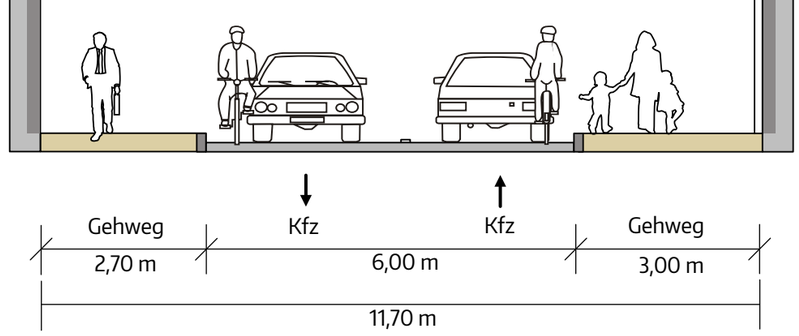
Querschnitt AB 2 Variante 1
Engstelle Höhe Königstraße H-Nr. 3
Richtung Westen



Querschnitt AB 2 Variante 2
Höhe Königstraße H-Nr. 68
Richtung Westen



Querschnitt AB 2 Variante 2
Engstelle Höhe Königstraße H-Nr. 3
Richtung Westen



Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

Querschnitte AB 2
Halberstädter Ch. bis W.-v.-Siemens-Ring

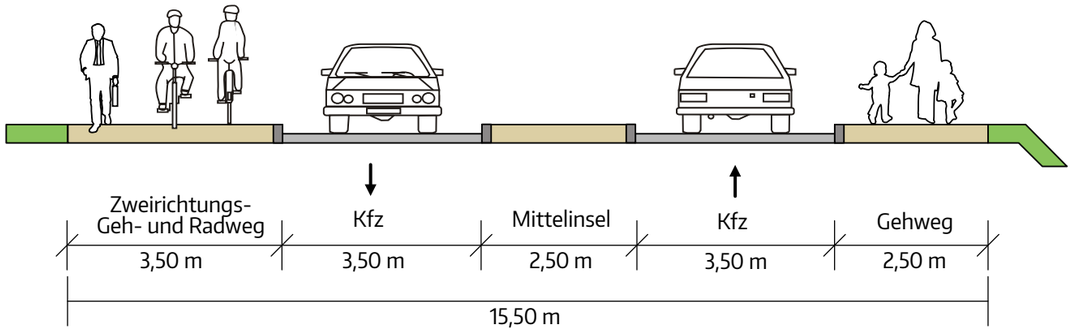
SVUDresden

August 2021

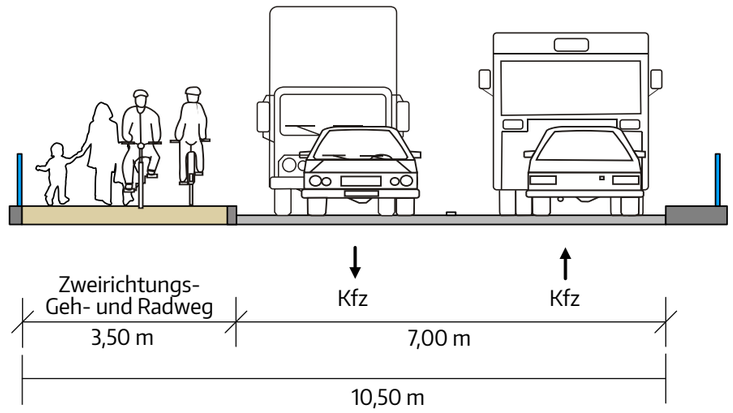
Anlage 9.2

Norden

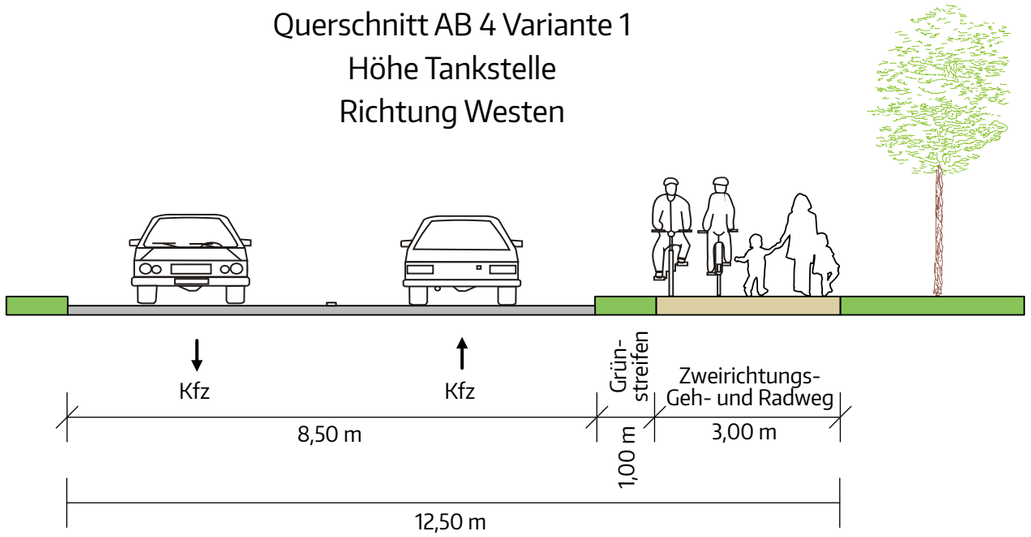
Querschnitt AB 3 - Höhe Mittelinsel
Richtung Westen



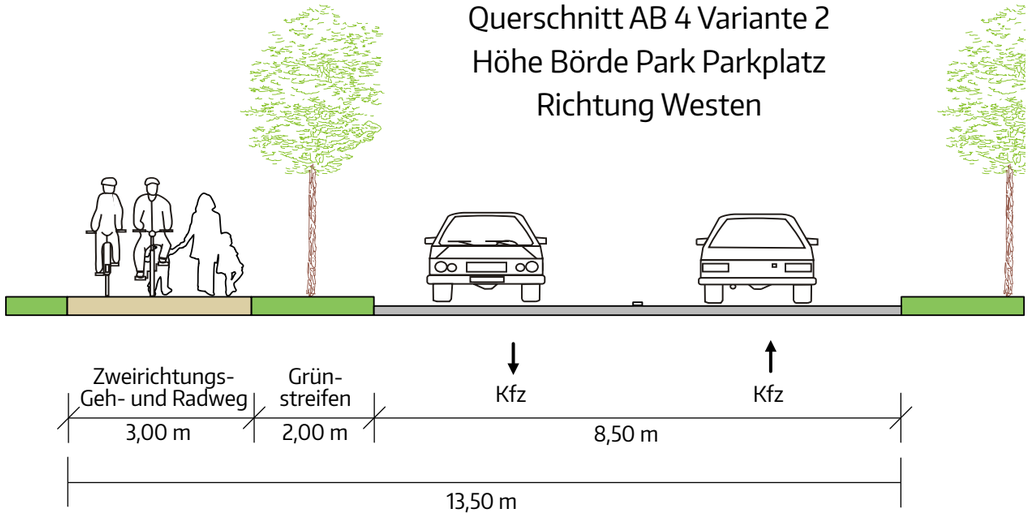
Querschnitt AB 3 - Brücke
Richtung Westen



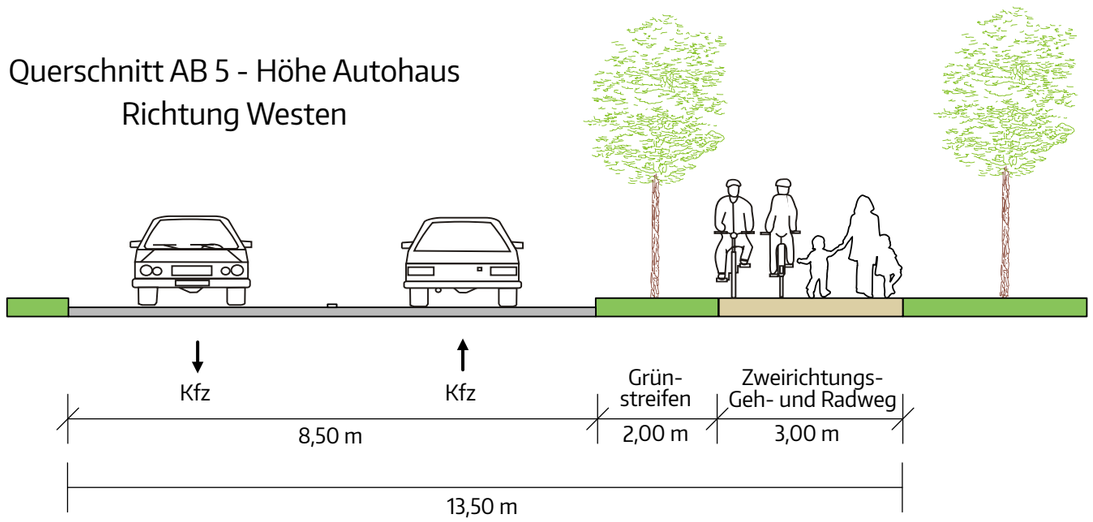
Querschnitt AB 4 Variante 1
Höhe Tankstelle
Richtung Westen



Querschnitt AB 4 Variante 2
Höhe Börde Park Parkplatz
Richtung Westen



Querschnitt AB 5 - Höhe Autohaus
Richtung Westen



Sichere Radverkehrsanlagen Königstraße / Salbker Chaussee

Querschnitte AB 3 bis AB 5
Magdeburger Ring bis Ottersleber Chaussee

SVUDresden

August 2021 Anlage 9.3

Norden

Anlage 10

- Protokolle -

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Hinweise und Vorschläge der Vertreter der Vereine und Verbände:

Datum: 27.10.2020

Uhrzeit: 15:00 bis 16:30 Uhr

Betreff: Radverkehrsanlagen Königstr. / Salbker Chaussee, Bestandsanalyse / Diskussion

Zusammenfassung:

- Grundproblem bilden die hohen Verkehrsaufkommen im Zuge der Königstraße
- Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h in der Königstraße, senkt Konflikte zwischen den Verkehrsarten, senkt Lärmbelastungen, steigert Wohn- und Aufenthaltsqualität, steigert die Verkehrssicherheiten, Durchfahrtswiderstand für Fremdverkehre steigt
- Erhöhung der Attraktivität der Umfahrungsmöglichkeiten / Alternativen zur Königstraße
- Gleichzeitig die Attraktivität für den Durchgangsverkehr in der Königstraße maximal reduzieren / Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes (Tempo Reduktion, Umgestaltung wichtiger Knotenpunkte)
- Ortsumgehung Osterweddinger Chaussee bis mindestens zum Bördepark erweitern, um eine großräumige Umfahrung zu schaffen. Auch im Hinblick auf die zukünftigen (Verkehrs-) Entwicklungen durch die Entstehung eines Industriegebietes am Eulenberg). Alternativ zumindest eine direktere Anbindung des Magdeburger Ringes herstellen.
- „Protected Bikeline" bei der Variantenuntersuchung mit berücksichtigen
- Einbauten und Engstellen erschweren Fortbewegung im ohnehin schwierigen Seitenraum. Durch fehlende Grünpflege gehen Teile des Geh- und Radweges verloren (bspw. Abschnitt W.-v.-Siemens-Ring bis Magdeburger Ring)
- Baumbestand und entsprechendes Wurzelwerk soll bereits bei der konzeptionellen Planung berücksichtigt werden. Besonders jedoch in nachfolgenden Planungsphasen.
- Die Verkehrsbedeutung des Abschnittes Königstraße zwischen Wanzleber Chaussee / Halberstäder Chaussee darf nicht unterschätzt werden (bspw. Anbindung Wertstoffhof). Dennoch erscheint eine Abbindung mit dem Ziel einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Königstraße sinnvoll.
- Anbindungen aus den Wohngebieten zur Königstraße für den Radverkehr verbessern (Oberflächenmängel, Querungssituation)
- Insbesondere der Abschnitt W.-v.-Siemens-Ring bis Brücke Magdeburger Ring wird als gefährlich angesehen. Neben der Anbindung an den Börde Park stellt dieser Abschnitt auch den Schulweg (mit dem Fahrrad) zwischen Ottersleben (insbesondere den westlichen Wohngebieten) und dem Geschwister-Scholl-Gymnasium in Reform dar.

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

- Die Unterscheidung zwischen schnellen und langsamen Radfahrern und der damit einhergehende Ansatz zwei parallele Angebote zu schaffen ist nicht generell zielführend, besser wäre eine funktionierende Lösung für beide Nutzergruppen.
- In der Variantenuntersuchung sollte auch eine restriktive Lösung betrachtet werden, bei welcher die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Vordergrund steht und ein Niedriggeschwindigkeitsniveau die Planungsprämisse bildet. (unkonventionelle Straßenraumgestaltung, bspw. keine asphaltierte Kfz-Fahrbahn)
- Am Beginn und Ende der Königstraße „Flaschenhälse“ einbauen. Dies wird als effektives Mittel zur Reduktion der Verkehrsmengen gesehen (Herausnahme des Durchgangsverkehrs).
- Brücke Magdeburger Ring sehr problematisch. Ein Ausbau ist teuer und entsprechend erst langfristig möglich. Alternativ denkbar wäre es, die alte Route über Alt Benneckenbeck / Am Busch zu reaktivieren und die Querung über den Magdeburger Ring durch den Bau einer neuen Fuß- und Radverkehrsbrücke zu ermöglichen. Auch die Anbindung an den Börde Park wäre somit aus Richtung Westen gegeben. Parallel bietet die Verbindung Am Busch / Alt Benneckenbeck bis Zentrum Ottersleben Potenzial für eine Fahrradstraße. Diese Führung löst nicht die Fragestellung für die Königstraße. Vielmehr ist dies ein begleitender Ansatz.
- Allgemein sollen bei allen Varianten die Ein- und Ausfahrten durch Gehwegüberfahrten hervorgehoben werden.

Anhang:

- Teilnehmerliste Zwischenpräsentation / Diskussion Öffentlichkeitsbeteiligung 27.10.2020

SVU Dresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Protokoll

Datum:	30.04.2021	
Uhrzeit:	10:00 bis 11:30 Uhr	
Ort:	Online	
Teilnehmer:	Herr Krug	Verein Bürger für Ottersleben
	Herr Schwenke	GWA Ottersleben
	Herr Schneider	Stadtplanungsamt Stadt Magdeburg
	Herr Schröter	Stadtplanungsamt Stadt Magdeburg
	Herr Strüber	Stadtplanungsamt Stadt Magdeburg
	Herr Schönefeld	SVU Dresden
	Frau Hermann	SVU Dresden

Betreff: **Radverkehrsanlagen Königstr. / Salbker Chaussee, Präsentation Vorzugsvariante**

Herr Schönefeld leitet die Hauptvarianten für die zukünftige Gestaltung der Radverkehrsanlagen in einer Präsentation her. Darin geht er die einzelnen Abschnitte der Königsstraße und Salbker Chaussee durch und erläutert mit verschiedenen Querschnittsvarianten, welche Möglichkeiten zur Aufteilung des Verkehrsraumes es gibt und ob diese umsetzbar bzw. sinnvoll sind. Darüber hinaus werden die Erläuterungen durch Lageplanausschnitte einer der Hauptvarianten unterlegt.

Zusammenfassung der Hinweise und Anmerkungen der Vereinsvertreter:

- Bei den Teilnehmenden herrscht Einigkeit das mit den gutachterlichen Handlungsempfehlungen grundsätzlich gute Ansätze und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.
- Aus Sicht der Vereine vor Ort ist vor allem eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 wünschenswert.
- Zum Bereich Salbker Chaussee und zwischen Halberstädter Chaussee und Schafwäsche gibt es keine Anmerkungen
- Die Einbahnstraßenregelung zwischen Wanzleber Chaussee und Halberstädter Chaussee wird differenziert bewertet. Der generelle Ansatz zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes bzw. der Verlagerung von Stadt-Umland-Verkehren wird unterstützt. Die komplexen Auswirkungen im Detail müssen im Ortsteil nachmals nachvollzogen und diskutiert werden.
- Positiv wird vor allem die Umgestaltung des Knotenpunktes Königstraße / W.-von-Siemens-Ring zum Kreisverkehr gesehen.
    - Hinsichtlich der Sicherheit an innerörtlichen Kreisverkehren wird von Herrn Schönefeld präzisiert, dass innerorts eine Kombination mit Fußgängerüberwegen

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

erfolgen sollten, da ansonsten die Vorfahrtsregelungen kompliziert seien. Zudem wird damit ein hohes Sicherheitsniveau für den Fußverkehr geschaffen. Eine entsprechende Markierung wird auch vom ADAC im Praxisleifaden „Der Kreisverkehr" empfohlen.

- Ein weiterer wichtiger Punkt bildet die Radfahrsicherheit. Veröffentlichungen des GDV zeigen, dass die Radverkehrsführung auf der Kreisfahrbahn am sichersten ist. Die hier skizzierte Empfehlung zur Auflösung des Beidrichtungsradweges entspricht einer Musterlösung der Gestaltungsempfehlungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, November 2017). Durch die ca. 8 m lange Aufstellfläche bestehen auch für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger ausreichende Wartemöglichkeiten.

  In diesem Zusammenhang wird von Herrn Schönefeld nochmals auf die Notwendigkeit einer umsetzungsbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit hingewiesen. Dies betrifft sowohl die spezielle Situation am Knotenpunkt Königstraße / W.-von-Siemens-Ring, als auch die Radverkehrsführung für den Gesamtstraßenzug

- Von den Vereinen vor Ort wird der Wunsch geäußert den Bau einer Alternativen Querungsmöglichkeit in Form einer Brücke zwischen Alt Benneckenbeck und Am Busch im Bericht in die Dokumentation zum Projekt mit zu integrieren.
- Zudem sollten Beispiele für innovative Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt (Piktogrammspur / Umweltspur etc.) und Hinweise für ein Umsetzungsmanagement gegeben werden.

Aufgestellt: Dresden, 11.05.21

Dipl.-Ing. Alexandra Hermann

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Protokoll

Datum:	28.06.2021	
Uhrzeit:	11:00 bis 13:00 Uhr	
Ort:	Online	
Teilnehmer:	Herr Dreimann	ADFC Magdeburg
	Herr Strüber	Stadtplanungsamt Stadt Magdeburg
	Herr Schönefeld	SVU Dresden
	Frau Hermann	SVU Dresden

Betreff: **Radverkehrsanlagen Königstr. / Salbker Chaussee, Präsentation Ergebnisse**

Der ADFC konnte am zweiten Termin mit den Vereinen, am 30.04.21, nicht teilnehmen. Die Präsentation wurde dem Verein anschließend zur Verfügung gestellt. Aufgrund hohem Diskussionsbedarfs wurde ein weiterer Onlinetermin mit dem ADFC durchgeführt.

Diskussionsschwerpunkte:

1) Wahlrecht

Ein wesentlicher Diskussionspunkt der Vorzugsvariante für den ADFC stellt das Wahlrecht dar. Dieses beinhaltet für sichere Nutzer einen Schutzstreifen und für unsichere Radfahrende ein Nutzungsrecht im Seitenraum. Aus Sicht des ADFC stellt das Wahlrecht keine eindeutige Radverkehrsinfrastruktur dar. Gegenseitige Verdrängungseffekte auf die jeweils andere Infrastruktur sind wahrscheinlich. Der Radverkehr ist sowohl im Seitenbereich als auch auf der Fahrbahn unerwünscht. Ohne eigene Radverkehrsanlage sind die Nutzungsanforderungen nicht ausreichend berücksichtigt. Die Konfliktpotenziale werden im Wesentlichen auf den Radverkehr verlagert.

Als Alternative wird durch den ADFC vorgeschlagen, die Radverkehrsanlage so auszubauen, dass auch unsichere Radfahrer diese nutzen. Dies wäre beispielsweise durch eine Verbreiterung der Schutzstreifen und eine Reduzierung der Kernfahrbahnbreite oder durch einen gesonderten Radweg / Radfahrstreifen möglich.

Herr Schönefeld weist daraufhin, dass das Hauptproblem die begrenzten Flächenverfügbarkeiten bilden. Eine gesonderte Radverkehrsführung ist in der Königstraße nicht durchgehend umsetzbar. Es kommt lediglich eine Teilseparation in Frage. Bei einem Verzicht auf die Wahlmöglichkeiten ist davon auszugehen, dass jeweils für einen Teil der Nutzer Akzeptanzprobleme entstehen. Die kombinierte Lösung bildet einen Kompromiss, welcher die unterschiedlichen Nutzeranforderungen konkret adressiert.

Entsprechend der gültigen Regelwerke sowie der aktuellen StVO ist bei Schutzstreifen eine Kernfahrbahnbreite von mindestens 4,50 m zu gewährleisten. Auch bei einer Verbreiterung der Schutzstreifen ist mit Akzeptanzproblemen bei langsameren und unsicheren Radfahrern zu rechnen. Die Seitenraumnutzung würde dann jedoch auf Nebenanlagen

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

stattfinden, welche nicht für eine derartige Nutzung ausgelegt sind. Herr Strüber verweist auf eine andere Straße in Magdeburg, in welcher 2,00 m breite Schutzstreifen umgesetzt wurden. Diese werden teilweise für schmale Kfz-Spuren gehalten.

Im Ergebnis der Diskussion hat der ADFC dem Wahlrecht zugestimmt. Mit dem Verweis das es sich um keine Optimallösung handelt.

2) Knotenpunkt Wanzleber Chaussee / Königstraße

Aus Sicht des ADFC ist die vorgeschlagene Radverkehrsführung nur schwer erkenn- und gegenüber den Nutzern vermittelbar. Dies gilt insbesondere für die Linksabbiegerelationen.

Herr Schönefeld weist daraufhin, dass die Radverkehrsführung im Wesentlichen durch die komplexen Rahmenbedingungen (Weiterführung als Zweirichtungsradweg, Versatz zwischen den Einmündungen) geprägt wird. Ergänzend zur baulichen Umgestaltung bedarf es einer zusätzlichen Hinweisbeschilderung zur Lenkung der Radverkehrsströme.

Als Alternative wird durch den ADFC eine Überführung der Linksabbieger aus der Königstraße in Richtung Wanzleben in den nordöstlichen Seitenbereich und von dort über die Fußgängerfurt in Richtung Westen vorgeschlagen. Die Anbindung des Zweirichtungsradweges aus Richtung Stadtzentrum (Wanzleber Chaussee Ost) sollte im Bereich der westlichen Fußgängerfurt erfolgen.

Diese Variante wird durch SVU ergänzend grafisch umgesetzt und in die Verkehrsuntersuchung ergänzt.

3) Knotenpunkt Halberstädter Chaussee / Königstraße

Für die Linksabbieger aus der Halberstädter Chaussee (Nordwestarm) besteht ein Parallelangebot (aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) und Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen). Hintergrund des ARAS ist, dass im gegenüberliegenden Arm der Halberstädter Straße keine gesonderte Radverkehrsanlage existiert. Somit wird durch den ARAS der Wechsel der Führungsformen verdeutlicht und ein schleifendes Zusammenführen von Kfz- und Radverkehr vermieden. Angesichts dieser Rahmenbedingungen wird die Lösung hier als zielführend erachtet.

4) Radweg Nordseite (Planung in Umsetzung)

Im Bereich der Nordplanung wurde seitens des Planungsbüros parallel zur Nordplanung ein Schutzstreifen vorgehsehen. Diese Lösung beinhaltet das Wahlrecht und zielt insbesondere auch auf ein durchgängiges und homogenes Radverkehrsangebot ab. Zudem beinhaltet die Nordplanung als Kompromisslösung einige Konfliktpotenziale, welche durch den Schutzstreifen reduziert werden können.

Der ADFC weist daraufhin, dass der Radweg durch Fördermittel finanziert wird und der Schutzstreifen sowie das Wahlrecht negative Auswirkungen auf die Förderung haben könnten.

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Herr Strüber wird kurzfristig abklären, welche Auswirkungen tatsächlich bestehen. Des Weiteren wird sich auf eine Kompromisslösung geeinigt. Die Fahrbahn wird auch bei einem Wegfall des Schutzstreifens mit einer Breite von 7,50 m bemessen, sodass eine Nachrüstung aufwandsarm möglich ist.

Ergänzend ist im Rahmen der Planungen ein Gestaltungsvorschlag für die Anschlussbereiche zwischen Radweg und Schutzstreifen zu erarbeiten.

5) Kreisverkehr Werner-von-Siemens-Ring

Von Seiten des ADFC wird die Überführung des Radverkehrs im östlichen Arm des Knotenpunktes hinterfragt. Insbesondere die wartepflichtige Überführung für Nutzer, welche aus Richtung Osten kommend in der Königstraße weiterfahren wollen, bildet eine nicht einfach verständliche Sonderlösung. Eine Radfurt, parallel zum Fußgängerüberweg sollte geprüft werden. Bei dieser hätte der Radverkehr Vorfahrt.

Herr Schönefeld erläutert, dass es sich bei dieser Lösung um eine Musterlösung zur Auflösung von Zweirichtungsradwegen im Bereich von Kreisverkehren handelt. Im Grunde entspricht die 8,00 m lange Aufstellfläche der Funktion einer Mittelinsel, inklusive der Vorfahrtsregelungen. Die Umsetzung einer Radfurt parallel zum Fußgängerüberweg ist aus Platzgründen schwierig. Zudem treten bestimmte Konflikte durch die Mitführung des Radverkehrs in der Kreisfahrbahn nicht auf.

Bei einer klassischen Vorfahrtlösung wäre ebenfalls nur eine Mittelinsel zur Unterstützung des Querens vorhanden. Vorteil des Kreisverkehrs ist, dass zusätzlich eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung eintritt und gleichzeitig auch die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr wesentlich besser sind.

Im Ergebnis stimmt der ADFC zu, dass der Kreisverkehr in seiner jetzigen Form beibehalten wird. Im Bericht muss jedoch ein Hinweis, dass der Kreisverkehr nur in Zusammenhang mit den Fußgängerüberwegen umgesetzt werden sollte, zwingend vorgesehen werden. Die Wartepflicht der Radfahrer in Ost-West-Richtung muss durch Markierungen und eine entsprechende Beschilderung eindeutig erkennbar sein.

6) Rechtsabbieger Bypässe Salbker Chaussee

Die Rechtsabbieger Bypässe an den Knotenpunkten zum Bördepark stellen keine optimale Lösung dar. Bei einer Signalisierung der entsprechenden Verkehrsströme ergeben sich jedoch deutliche Wechselwirkungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bzw. der Länge der Freigabezeitfenster für den Radverkehr. Auf diese Rahmenbedingungen soll im Bericht durch SVU nochmals ergänzend eingegangen werden.

Aufgestellt: Dresden, 01.07.2021

Dipl.-Ing. Alexandra Hermann