



STADT RADEBEUL

- DER OBERBÜRGERMEISTER -

X	Beschlussvorlage
	Mitteilung über Eilentscheidung
	Informationsvorlage

Vorlagennr.: SR 38/12 - 09/14

Gremium: Stadtrat

federführendes Amt: Stadtplanungs- und
Bauaufsichtsamt

Stand des Verfahrens:

Gremium:	Stadtrat		Sitzungstermin:	17.10.2012	
Beratungsstatus:	X	zur Beschlussfassung	Öffentlichkeit:	X	öffentlich
		zur Vorberatung			nichtöffentlich

Beschlussfassung:

abgestimmt am:	17.10.2012	ausgefertigt am:	18.10.2012		
stimmberechtigte Mitglieder:				35	
davon anwesend:	32	Nichtteilnahme:	0		
dafür:	25	dagegen:	6	Enthaltungen:	1

Siegel, Unterschrift

Gegenstand der Vorlage:

Grundsatzbeschluss über die Art der Radverkehrsanlage für den Ausbau der Kötzschenbrodaer Straße

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat der Großen Kreisstadt Radebeul bestätigt in seiner Sitzung am 17.10.2012 die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne gesonderte Radverkehrsanlagen als grundsätzliche Form der Radfahrerführung für den Ausbau der Kötzschenbrodaer Straße im Abschnitt zwischen der Straße Am Gottesacker und der Stadtgrenze zu Dresden.

Auf dieser Grundlage wird die hauptamtliche Verwaltung beauftragt, einen Baubeschluss sowie eine Verbindungsmöglichkeit des Radweges Weintraubenstraße zur Panzerstraße zu prüfen und zur Beschlussfassung vorzulegen.

bisheriger und weiter vorgesehener Verfahrensgang:

Gremium	Datum	ö./nö.	Beratungsempfehlung			Änderung Beschlussvorschlag	
			einstimmig	mehrheitlich	abgelehnt	ja	nein
SEA	18.09.2012	nö.		x		x	
SR	17.10.2012	ö.		x		x	

Fassung vom: 17.10.2012

Grundsatzbeschluss SR38Oktober_Radverkehrsanlage Kötzschenbrodaer Straße

rechtliche Grundlagen:

§ 4 Abs. 3 und § 7 Abs. 2 der Hauptsatzung der Großen Kreisstadt Radebeul

Angabe der finanziellen Auswirkungen:

finanzielle Auswirkungen:		ja	X	nein
<u>Bestätigung:</u>	Mitzeichnung federführendes Amt:	<i>Wendisch</i>	Datum:	<i>18.10.12</i>
	Mitzeichnung Geschäftsbürgermeister:	<i>Wendisch</i>	Datum:	<i>18.10.12</i>


Wendsche

Begründung:

Erfordernis und Art der Radverkehrsführung

Im Rahmen der Planung für den komplexen Straßenausbau der Kötzschenbrodaer Straße wurde geprüft, ob die Planung separater Radverkehrsanlagen erforderlich ist. Die Prüfung erfolgte auf der Grundlage der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Sachsen e.V. (siehe Anlage Stellungnahme ADFC). Die Auswahl der geeigneten Radverkehrsführung ist abhängig von der Stärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs. Beide Größen werden zu sogenannten Belastungsbereichen für Stadtstraßen zusammengefasst. Als Kraftfahrzeugbelastung wird die Prognosebelastung in der werktäglichen Spitzenstunde zugrunde gelegt.

Bei der Kötzschenbrodaer Straße handelt es sich um eine zweistreifige innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Prognosebelastung für den Zeithorizont 2025 weist eine Verkehrsstärke zwischen 9.000 und 11.000 Kfz/Tag über den gesamten Straßenabschnitt aus (die derzeitige Verkehrsstärke liegt bei ca. 10.000 bis 12.000 Kfz/Tag). Hieraus ergibt sich eine Spitzenstundenbelastung von durchschnittlich ca. 900 bis 1.000 Kfz. Die Zuordnung bei der Auswahl geeigneter Führungsformen für Radfahrer erfolgt somit im Übergangsbereich der Belastungsbereiche II und III.

Führungsformen im Belastungsbereich II

- Schutzstreifen oder
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ oder
- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“

Führungsformen im Belastungsbereich III

- Radfahrstreifen oder
- Radweg oder
- gemeinsamer Geh- und Radweg

Weiterhin zu berücksichtigen bei der Wahl der Führungsform des Radverkehrs sind:

- *Schwerverkehrsstärke: je höher, desto eher ist eine Führung im Seitenraum (Radweg) geeignet*
→ Für den Prognosezeitraum 2025 wird ein Lkw-Anteil von 2% angenommen. Die absolute Zahl an Lkw liegt deutlich unter der für Radfahrstreifen ausgewiesenen Grenze von 1.000 Lkw/Tag.
- *Parken: je höher die Parknachfrage und je häufiger die Parkwechselforgänge, desto eher ist eine Führung im Seitenraum geeignet*
→ Es besteht keine relevante Parknachfrage.
- *Anschlussknotenpunkte: je mehr Einmündungen und Zufahrten, desto eher ist eine Fahrbahnführung geeignet*

Grundsatzbeschluss Radverkehrsanlage Kötzschenbrodaer Straße



Wendisch

→ Im Abschnitt zw. Am Gottesacker und Panzerstraße befinden sich fast durchgehend private Grundstücke mit einer dichten Abfolge von Grundstückseinfahrten. Zwischen Weintraubenstraße und Ortseingang Serkowitz befinden sich mehrere größere Einfahrten zu Gewerbegrundstücken. Der Knotenpunkt Weintraubenstraße ist stark frequentiert und wird zukünftig noch eine größere verkehrliche Bedeutung als Zubringer für Lkw zur Meißner Straße erlangen.

- *Längsneigung: Steigung spricht eher für Seitenraum, ebene bzw. Gefällestrrecken sprechen eher für eine Fahrbahnführung*

→ Der zu betrachtende Straßenabschnitt weist eine minimal geneigte Fahrbahn in Richtung Osten auf.

Die aktuelle und prognostizierte hohe Verkehrsbelastung der Kötzschenbrodaer Straße spiegelt die besondere verkehrliche Bedeutung innerhalb des Stadtgebietes, zur Durchleitung von Kraftverkehr angrenzender Gemeinden und als Zubringer zur Anschlussstelle Dresden-Neustadt der Bundesautobahn 4 wieder. Gleichzeitig stellt sie südlich der Bahntrasse eine direkte Verbindung für den Radverkehr zwischen dem westlichen und östlichen Radebeuler Stadtgebiet und der Stadt Dresden dar und beinhaltet einen kurzen Abschnitt des touristischen Fernradweges „Sächsische Städteroute“ zwischen Weintraubenstraße und Panzerstraße. Das Angebot separater Radverkehrsanlagen als Radfahrstreifen oder Radweg würde sowohl einen ungehinderten Verkehrsfluss des Kraftverkehrs als auch eine sichere Benutzung der Straße durch Radfahrer gewährleisten. Beide Führungsformen sind geeignet die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufes zu verbessern.

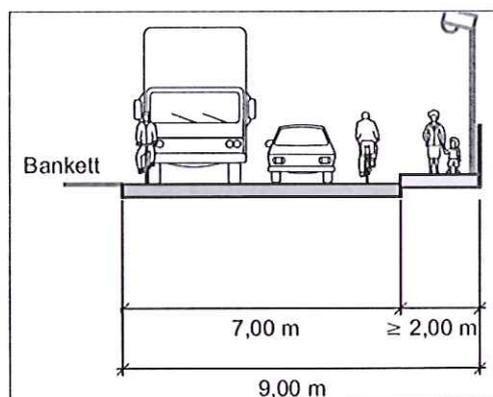
Zusammenhang zwischen Radverkehrsführung und Straßenquerschnitt

Die Herstellung der nach ERA 2010 erforderlichen Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Radweg) würde zu einer Verbreiterung des Straßenraumes (siehe Darstellung Straßenquerschnitte) führen. Ohne Eingriffe in bebaute Grundstücke können Radverkehrsanlagen nur in anbaufreien oder einseitig angebauten Straßenabschnitten eingeordnet werden. Außerhalb der beidseitig angebauten Straßenabschnitte mit einer geringen Straßenraumbreite (Engstellen zwischen Am Gottesacker und Friedhof und Ortseingang Serkowitz bis Mühlgraben) steht eine durchgehende ca. 10m breite Fläche in kommunalem Eigentum für den Straßenausbau zur Verfügung. Es ist daher nicht möglich, Radverkehrsanlagen als Radfahrstreifen oder Radweg ohne Grunderwerb einzuordnen.

Aus diesem Grund soll ein Straßenausbau innerhalb der zur Verfügung stehenden öffentlichen Straßenverkehrsfläche erfolgen. Die vorhandene Straßenbreite ermöglicht die Anlage eines einseitigen Gehweges mit einer Breite von 2,00 m und einer Fahrbahn mit einer Breite von 7,00 m (zzgl. Bankett mit einer Breite von 1,00 m). Die aufgeweitete Fahrbahn ermöglicht das Überholen eines Radfahrers bei Gegenverkehr.

Der Straßenausbau ohne separate Radverkehrsanlagen ist möglich, wenn alternative Routen für den Radverkehr vorhanden sind. Für die übergeordnete Radwegebeziehung in die Stadt Dresden steht südlich der Kötzschenbrodaer Straße der Elberadweg zur Verfügung. Als innerörtliche Radroute steht ein Radweg zwischen Kötzschenbroda und Serkowitz bzw. Radebeul nördlich der Kötzschenbrodaer Straße zur Verfügung (siehe Planungsstudie Radweg, SEA 11/09 – 04/09).

Straßenquerschnitt bei einem bestandsnahen Ausbau ohne separate Radverkehrsanlage



Grundsatzbeschluss Radverkehrsanlage Kötzschenbrodaer Straße



Siegel, Signum, Datum

Merkmale Führungsformen (nach ERA 2010)

Schutzstreifen

Sie sind Teil der Fahrbahn und dürfen nur im Bedarfsfall von Kfz befahren werden. Sie werden durch eine unterbrochene Schmalstrichlinie markiert und sind in der Regel 1,50m, aber mindestens 1,25m breit. Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll bei hohen Verkehrsstärken 5,50m betragen.

Radfahrstreifen

Durch Zeichen 295 StVO (Breitstrich) von der Fahrbahn abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf vom Kraftfahrzeugverkehr nicht im Längsverkehr befahren werden, er darf zum Ein- und Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überquert werden. Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben.

Radfahrstreifen werden gemäß StVO (Straßenverkehrsordnung) und VwV-StVO (Verwaltungsvorschrift) mit Zeichen 237 StVO gekennzeichnet. Sie werden zur Fahrbahn durch eine als Breitstrich (0,25m) ausgebildete Fahrstreifenbegrenzung abgetrennt.

Radfahrstreifen sollen inklusive der Fahrstreifenbegrenzung (Breitstrich) 1,85m breit sein. Die Regelbreite angrenzender Fahrstreifen des Kraftfahrzeugverkehrs entspricht nach RASSt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) 3,25m. Am Ende von Radfahrstreifen wird der Radverkehr in einem Übergangsbereich mit Schutzstreifen auf die Fahrbahn geführt.

Bauliche Radwege

Sie befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Die Regelbreite beträgt 2,00m. Zwischen Radweg und benachbarten Flächen müssen Sicherheitsräume gewährleistet sein. Bei Fahrgeschwindigkeiten bis 50 km/h beträgt die Breite des Sicherheitstrennstreifens zwischen Radweg und Fahrbahn 0,50m. An Radwegenden wird der Radverkehr in einem Übergangsbereich mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf die Fahrbahn geführt.

Zweirichtungsradwege

Baulich angelegte Radwege dürfen nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte (insbesondere Einmündungen und Grundstückszufahrten) in Gegenrichtung frei gegeben werden.

Zweirichtungsradwege bedürfen einer Beschilderung mit Zeichen 237 StVO „Radweg“ von jeder Seite. Die Regelbreite beträgt 2,50m bei beidseitiger und 3,00m bei einseitiger Führung. Die Abgrenzung zur Fahrbahn entspricht denen an Richtungsradwegen. An Kreuzungen und Einmündungen wird der Verkehr, soweit er wartepflichtig ist, durch das Zeichen 1000-32 StVO (Sinnbild „Fahrrad“, beide Richtungen) auf links fahrenden Radverkehr hingewiesen. Zur Sicherung der notwendigen Fahrbahnquerung am Beginn und Ende eines Zweirichtungsradweges sind Überquerungshilfen vorzusehen.

Die Anlage eines Zweirichtungsradweges erfüllt im Hinblick auf die Zielstellung einer sicheren, stetigen und komfortablen Radverkehrsführung nicht die notwendigen Voraussetzungen.

Anlage:

- Stellungnahme Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Sachsen e.V. vom 18. September 2012

