



Dresden.
Dresdener

Verkehrsversuch Blaues Wunder Anhörung 2. Mai 2024

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Stand 29. April 2024

Beschluss A0560/23 vom 6. März 2024

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften beschließt:

1. Der Ausschuss führt eine Anhörung gemäß § 21 Geschäftsordnung zum Themenkomplex „Verkehrsversuch Schillerplatz“ durch.
2. Schwerpunkte der Anhörung sind die Vorstellung der Unfallanalyse, des Sicherheitsaudits, der Stellungnahmen von STA, DVB und Polizei zur geplanten Verkehrsführung auf und um den Schillerplatz sowie zur geplanten Regelung des Verkehrs von der Bautzner Landstraße auf die Grundstraße. Ebenfalls Schwerpunkt sind mögliche gegenseitige Beeinflussungen des Verkehrsversuchs und der Sanierungsplanung des Blauen Wunders.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die unter Ziffer 1 genannte Anhörung unverzüglich vorzubereiten und einen Vorschlag zu unterbreiten, ob die Anhörung abweichend zum § 21 Abs. 1 Satz 2 Geschäftsordnung in nichtöffentlicher Sitzung durchgeführt werden sollte.

Inhalt

- 1 Anlass und Hintergrund des Verkehrsversuchs

- 2 Konflikte und Unfallanalyse

- 3 Konzept Verkehrsversuch

- 4 Stellungnahmen im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung

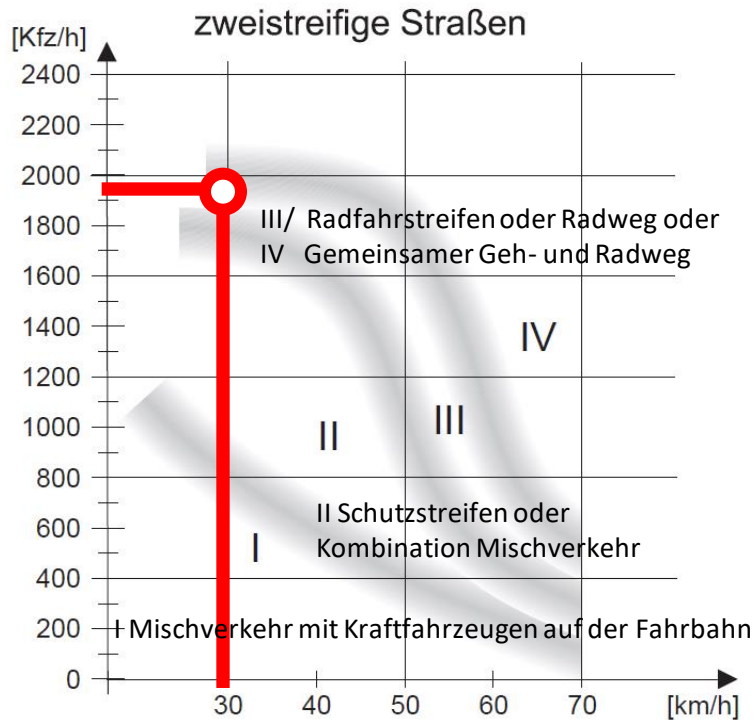
- 5 Anpassung LSA-Programme

- 6 Monitoring des Verkehrsversuchs – Erste Ergebnisse

- 7 Fazit und weiteres Vorgehen

1. Anlass und Hintergrund des Verkehrsversuches

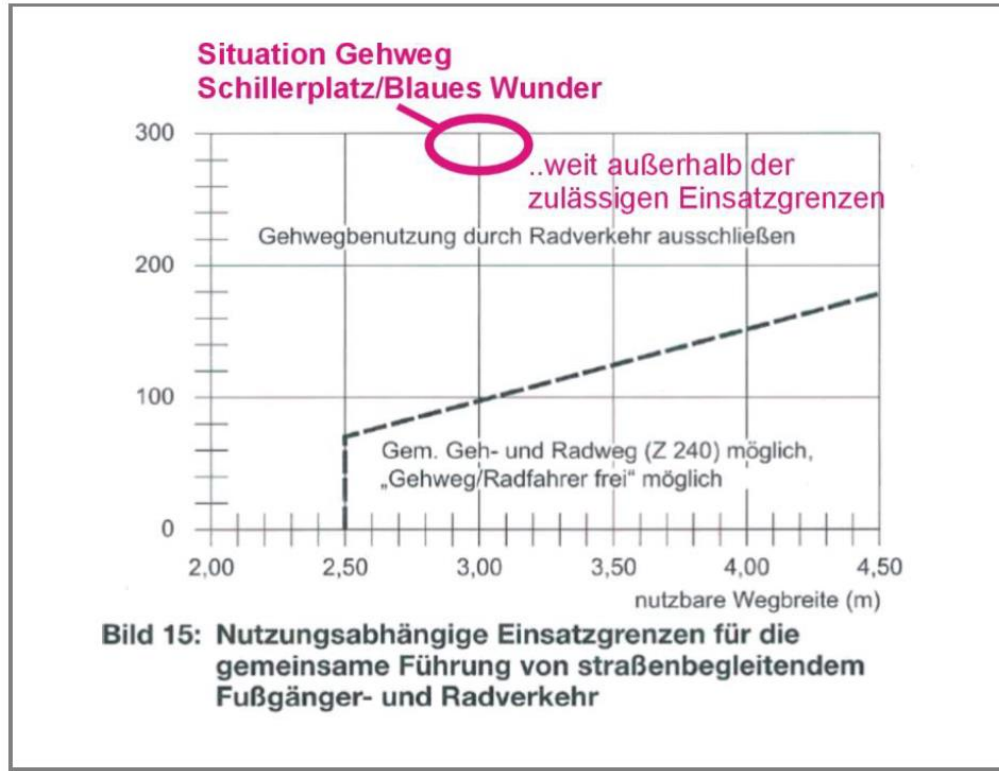
Radverkehr darf auf Blauem Wunder nicht im Mischverkehr mit Kfz geführt werden



- Kfz-Mengen ca. 24.000 Kfz/ Tag, Spitzenstundenanteil ca. 8,6% morgens = 1.980 Kfz/ Spitzenstunde = Bereich III/IV
- III/IV Führungsform: nur Radverkehrsanlage möglich, da gemeinsame Geh/ Radwege nicht möglich sind (deutlich zu viel Verkehr, zu geringe Breiten, Verbreiterung wegen Denkmalschutz und statisch ausgeschlossen)

Quelle: ERA 2010

Gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr im Seitenbereich nicht zulässig



Fußwegbreite 2,5 – 3 m
→ bei hoher
Radverkehrsstärke keine
gemeinsame Führung
von Rad- und Fußverkehr
zulässig

Quelle: ERA 2010

Anlass für die Planung einer Radverkehrsanlage

- **Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen**
 - komplett fehlendes Radverkehrsangebot bei gleichzeitig hohem Kfz-Aufkommen (widerspricht VwV StVO, Regelwerk und ERA, keine freie Verkehrsmittelwahl möglich)
 - starke Sicherheitsdefizite (negatives Sicherheitsaudit liegt bereits seit 2014 vor)
 - bis 83% des Radverkehrs illegal auf Fußweg unterwegs, da auf Straße zu unsicher
 - Beschlüsse zu Radverkehr seit 2001
 - Hauptradroute nach Beschluss Radverkehrskonzept 2017
- **Trend Radverkehrsmengen und Reisezeit**
 - Radverkehrsmengen seit 2018 auf Blauem Wunder um 46% gestiegen, Hüblerstr. +89%, Grundstraße +35%
 - Wandlung des Brückenquerschnitts (vorher 2+ 1 Fahrstreifen, jetzt 2 überbreite Fahrstreifen) hat zu einem besseren Kfz-Abfluss vom Schillerplatz geführt

Stadtrat beauftragte mehrfach Verwaltung

- A356-37-2001 Verbesserung Radverkehr in Loschwitz vom 18.12.2001:
 - Der OB wird beauftragt, Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in Loschwitz zu veranlassen:
 - Im Zuge der Mordgrundbrücke...sowie vom ***Schillerplatz bis um Körnerplatz mit Anbindung an den Elbradweg ist eine verkehrssichere Radwegführung ordnungsrechtlich bzw. baulich zu entwickeln.***
- A0087/09 Erhalt des „Blauen Wunders“ und Aufwertung des Schiller- und Körnerplatzes mit Punkt 2 vom 27.05.2010:
 - Die Oberbürgermeisterin wird weiter beauftragt, Maßnahmen zur Aufwertung bzw. verkehrlichen Entlastung des Körner- und des Schillerplatzes vorzulegen. ***„Dabei sind kurz- und mittelfristige Verbesserungen der Radverkehrssicherheit auf der Loschwitzer Brücke zu prüfen und daraus resultierende Maßnahmen unverzüglich umzusetzen.“***

Auftrag zum Verkehrsversuch - Beschluss A0410/22

- Erfüllung des Beschlusses A0410/22 vom 24. März 2022: „2. Im Vorfeld eines möglichen Wegfalls einer Fahrspur aus Richtung des „Blauen Wunders“ über den Schillerplatz eine Verkehrsuntersuchung durchzuführen, welche tatsächlichen Auswirkungen ... [dies] hätte. Die Ergebnisse ... sind dem Stadtrat und den Stadtbezirksbeiräten ... **vorzustellen.**“
- **Der geplante Verkehrsversuch erfüllt die Forderung nach einer Verkehrsuntersuchung für die „tatsächlichen Auswirkungen“,** da so die komplexe Situation vor Ort strukturiert und umfassend analysiert werden kann – insbesondere Rückstau Kfz, Reisezeiten ÖPNV und Kfz-Verkehr, Nutzungsstärke der neuen Angebote Rad, Seitenraumnutzungen und Konfliktentwicklung.

Sicherheitsaudit 2014: Zusammenfassung wesentlicher Gefährdungen

- Fehlende Radverkehrsanlagen und Konflikte zwischen Rad und Fußverkehr
- Spitzwinklige Querung der Schienen durch Radfahrer
- Rechtsabbieger in Hüblerstraße gefährden nachfolgenden Verkehr
- Hüblerstraße zu eng für Vielzahl der Nutzungsansprüche
- fehlende gesicherte Querungshilfen für Fußgänger:
 - Naumannstraße auf Höhe Karasstraße / Ärztehaus
 - Elbbrückenstr. bzw. direkt westlich am Knotenpunkt Körnerplatz
- Belange mobilitätseingeschränkter Personen nicht ausreichend berücksichtigt
- Praktisch genutzte Radrouten sind gesperrt: Hüblerstraße Richtung Schillerplatz (nun geöffnet) und Loschwitzer Straße stadtwärts (Zentralhaltestelle)

Handlungserfordernis und Analysen

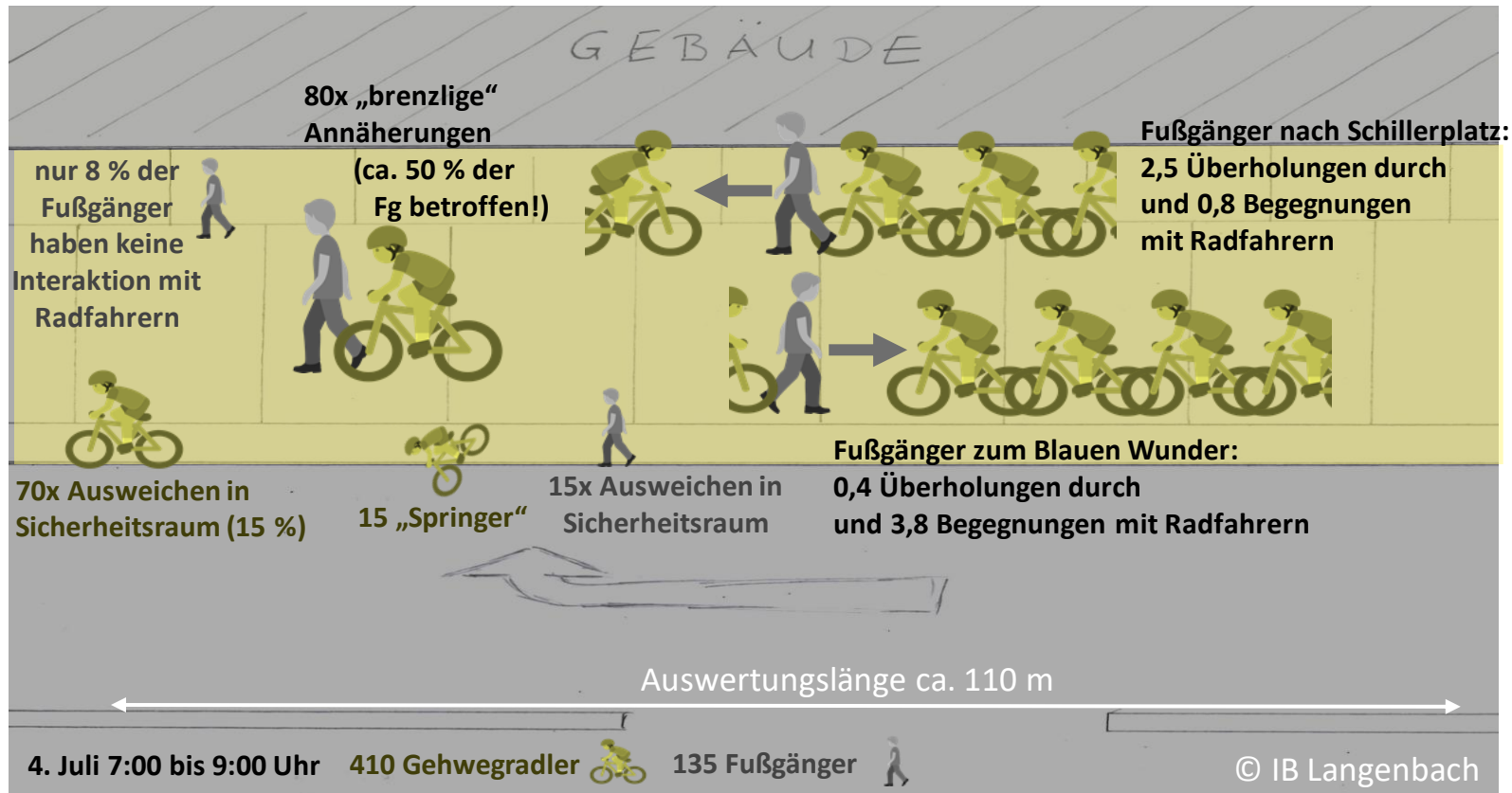
- Planung und Durchführung des Verkehrsversuchs gemäß Beschluss A0410/22 als vom SR geforderte Verkehrsuntersuchung inkl. Vorstellung
- Verkehrsversuch baut auf einer Untersuchungsreihe am Schillerplatz auf:
 - VPU 2018 (Vorher),
 - VPU 2022 (Bauzustand BW) und
 - VPU 2023 (Abmarkierung Tolkewitzer Straße)
- Verkehrsversuch nutzt Baupause Blaues Wunder
 - 2-Streifigkeit wird im VV für Erkenntnisse genutzt und durch RVA zum Schillerplatz ergänzt, da Sanierung verschoben werden musste (Vergaberechtsverfahren)

Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrssimulation

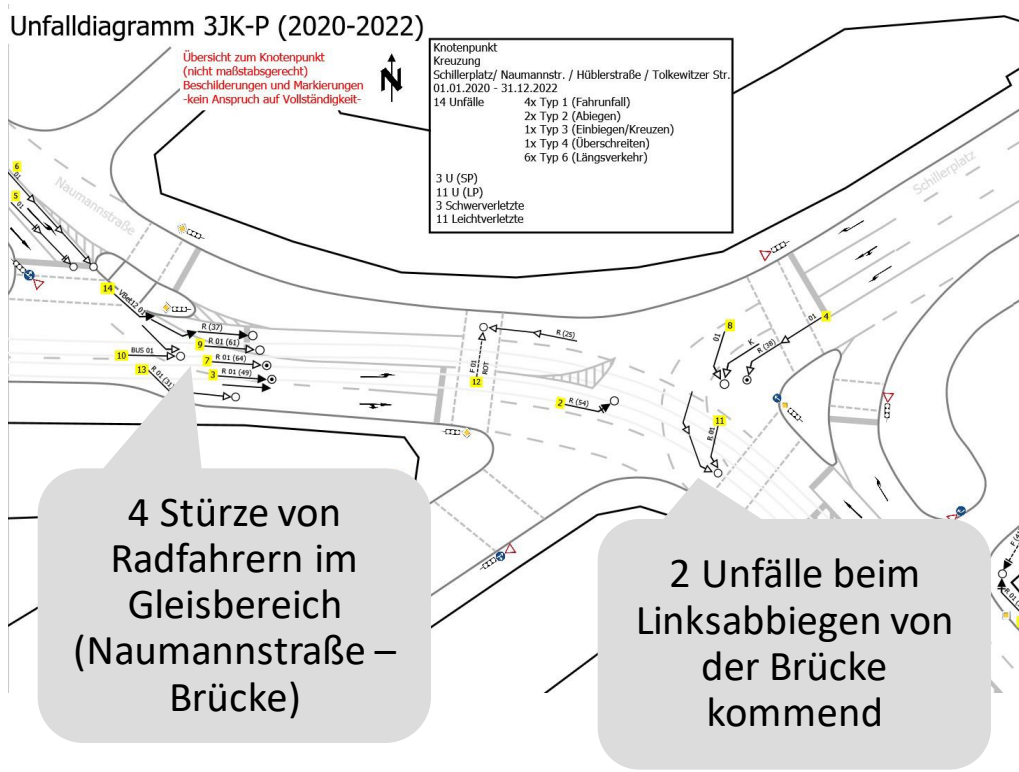
- Simulation dient der verkehrstechnischen Bewertung (insbes. Spuranzahl, Signalprogramme, ÖPNV/ Kfz-Abhängigkeit)
- Im Rahmen einer Simulation kann nicht bewertet werden:
 - die Nutzung des Radfahrstreifens oder des Gehweges
 - Regelungsakzeptanz und Konflikte
 - Veränderungen in der individuellen Routen- und Verkehrsmittelwahl sowie
 - zeitliche Verschiebungen der Spitzenstundenbelastung
- Soll das bewertet werden, wie am Blauen Wunder, ist ein Verkehrsversuch besonders sinnvoll.

2. Konflikte und Unfallanalyse

Konflikte Fuß-/ Radverkehr in 2 Std. Vorher (2022)



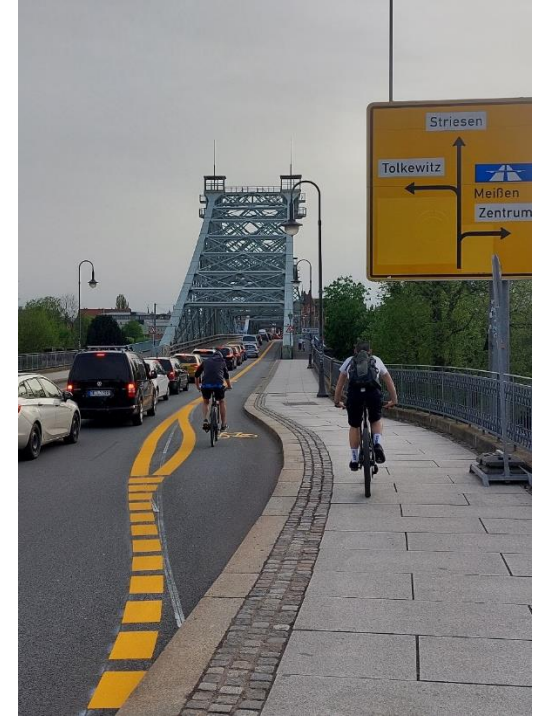
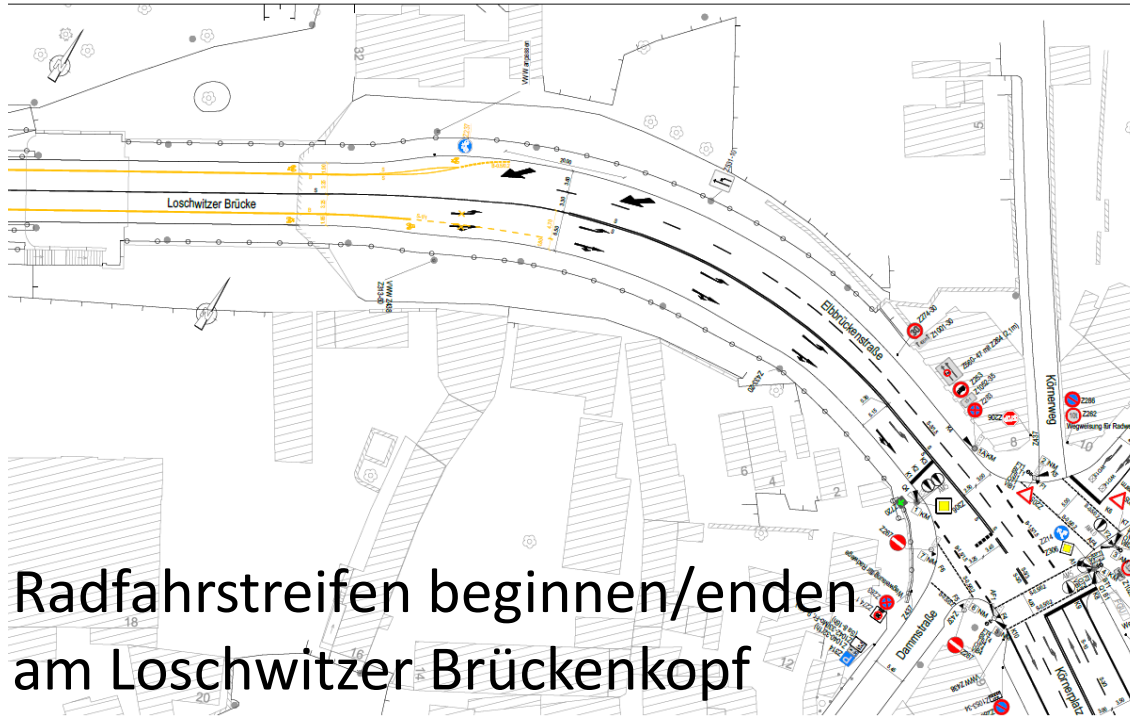
Unfallanalyse der Polizei – 3 Jahreskarte (3JK)



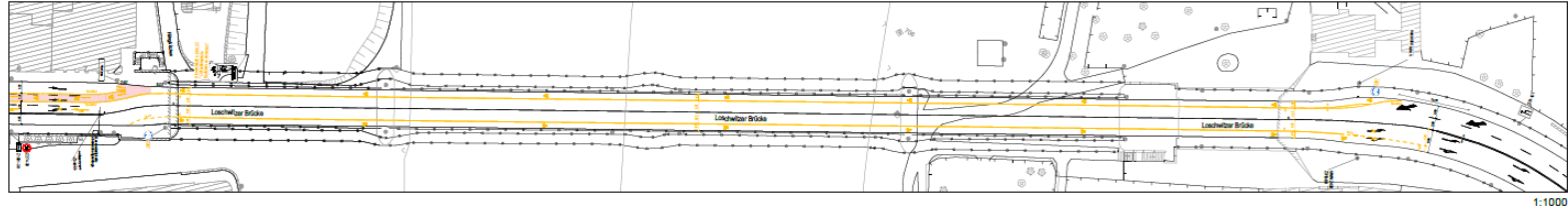
- Schillerplatz ist Unfallhäufungsstelle
- 3 JK (2020-22): 14 polizeilich registrierte Unfälle **mit Personenschäden**
- *auffällige Unfallbilder sind in der Karte beschrieben*
- Loschwitzer Brücke ist keine Unfallhäufungsstelle

3. Konzept Verkehrsversuch

Konzept Verkehrsversuch 7.-28. April 2024

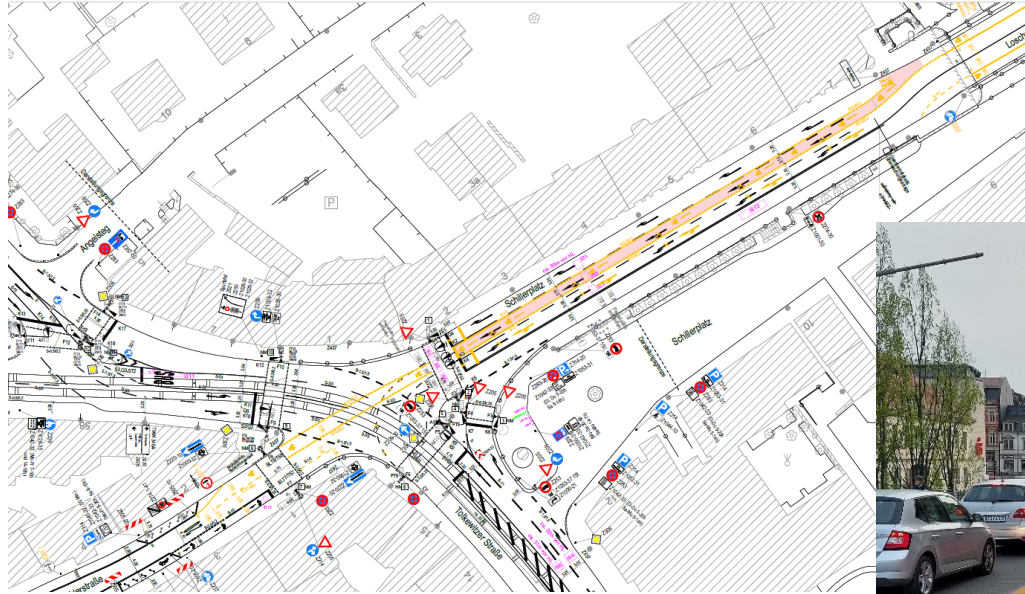


Konzept Verkehrsversuch 7.-28. April 2024



Auf der Brücke beidseits
Radfahrstreifen neben Fahrstreifen

Konzept Verkehrsversuch 7.-28. April 2024



Radfahrstreifen auf Rampe
Schillerplatz – ersetzt eine Kfz-
Fahrstreifen von ca. 110 m Länge



Sicherheitsaudits

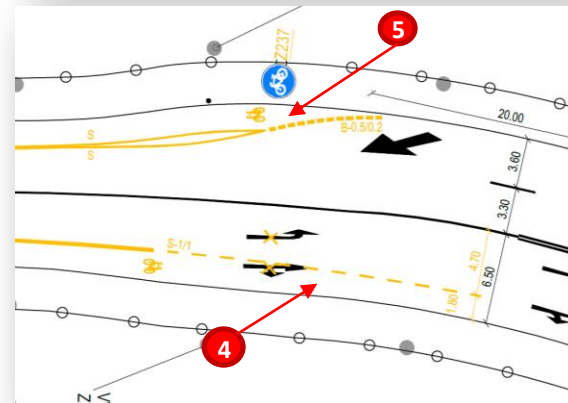
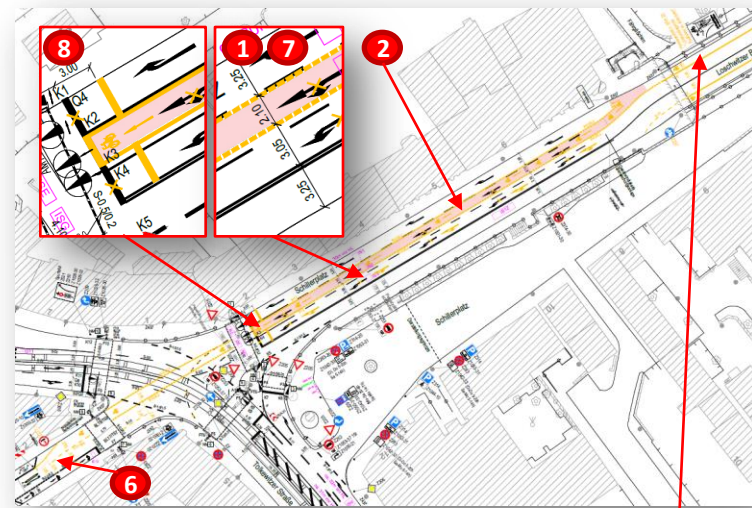
- Ziel: frühzeitige systematische und unabhängige Ermittlung möglicher Sicherheitsdefizite bei der Planung von Straßen → kein Variantenvergleich, keine Verbesserungsvorschläge
- Bestandsaudit (2014) → Gefährdungen im Bestand aufgeschlüsselt
- Im Rahmen der Planung Radfahrstreifen: 2 Sicherheitsaudits, wesentliche Ergebnisse:
 - Kombination von Mindestmaßen kann zu Konflikten im Längsverkehr durch zu geringe Sicherheitsräume führen
 - zu erwartende Konflikte zwischen Radverkehrsführung (Zwangs-Geradeaus) und dem MIV (komb. Links-/Geradeausfahrstreifen), Begreifbarkeit der Situation ggf. nicht gegeben
 - keine indirekte Linksabbiegemöglichkeit am Schillerplatz vorgesehen
 - abruptes Ende Radverkehrsführung in Hüblerstraße, Führung auf Radabstellanlage, abruptes Ende der Radverkehrsführung in Richtung Körnerplatz
 - kein ausreichendes Maß des Vorziehens der Haltelinie für den Radverkehr

Sicherheitsaudit

Schlussfolgerungen und Anpassung der Planung VV

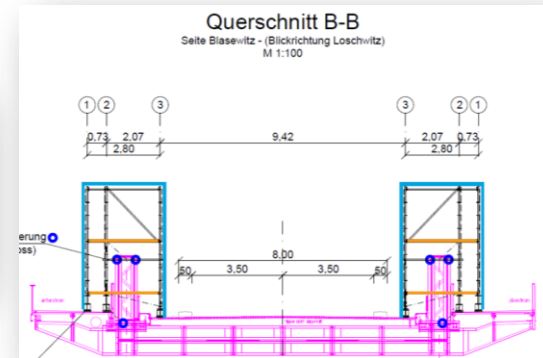
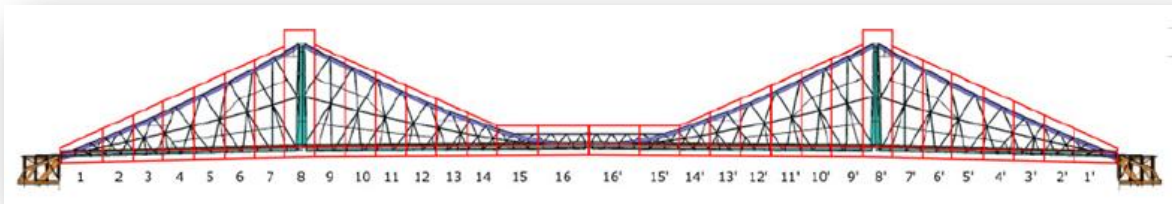
- 1 Anpassung der Fahrstreifenbreiten (Erhöhung Breite Radverkehrsanlage)
- 2 Rotmarkierung des Radfahrstreifen in Mittellage
- 3 Prüfung Aufstellfläche und Maststandort für ind. Linksabbieger negativ, Anordnung eines Zusatzeichens für linksabbiegenden Radverkehr
- 4 richtlinienkonforme Entlassung Radverkehr in Richtung Körnerplatz mittels Ausleitung als Schutzstreifen gemäß ERA
- 5 Einleitung am Körnerplatz, Anpassung der Radfahrstreifenmarkierung (Blockmarkierung)
- 6 Verschwenken der Radverkehrsführung in Hüblerstraße zur besseren Ausleitung und Vorbeiführung an vorhandener Radabstellanlage
- 7 Aufgrund vorhandener Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) können eingeschränkte Bewegungsspielräume angesetzt werden
- 8 regelgerechtes Vorziehen der Haltelinien nach ERA

→ Anordnung des Verkehrsversuches



Zusammenhang Verkehrsversuch/Sanierungsmaßnahmen

Konflikte zwischen Radverkehrsanlage und Sanierungsbauvorhaben:



- Im Rahmen der Instandsetzung des Blaues Wunder sind Gerüststellungen (inkl. Einhausung) erforderlich
- Demarkierung der Radfahrstreifen aufgrund Breitenanforderungen Arbeitsstelle erforderlich
- Aufgrund eines Klageverfahrens ist Baubeginn derzeit offen
- keine zeitliche Überlagerung Verkehrsversuch und Sanierungsmaßnahmen

4. Stellungnahmen im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung

Stellungnahmen im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung

- Straßenbaulastträger (Teil I)
 - Durchlassfähigkeit wird durch LSA Schillerplatz und Körnerplatz beschränkt,
 - im Bestand bereits Qualitätsstufen E und F, auch für Fuß- und Radverkehr schlechte Verkehrsqualitäten
 - Leistungsfähigkeit wird durch Wegfall des Kfz-Fahrstreifens in Richtung Schillerplatz weiter reduziert, kritisch insbesondere Frühspitze stadteinwärts
 - Markierung von Radverkehrsanlagen erhöht die Verkehrssicherheit in diesen Bereichen, in Zulaufstrecken jedoch durch fehlende Radverkehrsanlagen und Rückstau Verschlechterung der Bedingungen
 - Verflechtung bei der Einfahrt in die Hüblerstraße als neuer Konfliktpunkt
 - erheblicher Aufwand einschließlich LZA-Umrüstung

Stellungnahmen im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung

■ DVB

- Hüblerstraße: Zweck von Verkehrszeichen Z277.1 + Z281.1 [Verbot von Überholen von einspurigen Fahrzeugen] ist zu hinterfragen und durch Verschwenkung MIV-Rad besteht Gefahr, dass Knoten Schillerplatz zugestaut wird
- Loschwitzer Brücke, Richtung Schillerplatz: B-0.5/0.2 [Schutzstreifen zu Beginn des Radfahrstreifens] sollte aus fahrdynamischen Gründen in Richtung Brückenauffahrt verlängert werden (Höhe Z237) -> analog temporärer Plan und Radverkehrsanlage dauerhaft rot markieren und nicht nur im temporären Zustand

Stellungnahmen im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung

■ Polizei

- Wegfall des Geradeausfahrstreifens für den MIV in Richtung Hüblerstraße und die damit verbundene höhere Gefahr für Stauerscheinungen bis auf die Loschwitzer Brücke wird kritisch gesehen
- Generell keinen zusätzlichen Sicherheitsgewinn für den Radverkehr zu erwarten, da sich am Prozedere des Einordnens auf die jeweiligen Fahrstreifen im Bereich des Schillerplatzes nichts ändert
- Nachteile durch den Wegfall eines Fahrstreifens für den MIV sollten mit äußerster Sorgfalt abgewogen werden
- Im Bereich der Loschwitzer Brücke stellen überbreite Fahrspuren ausreichenden Verkehrsraum zu Verfügung, um Radfahrer in angemessenem Abstand überholen, Erforderlichkeit einer Radverkehrsanlage erschließt sich dahingehend nicht

5. Anpassung Signalsteuerungen Schillerplatz und Körnerplatz

Veränderungen an der Ampelschaltung

- Simulation zeigte die Notwendigkeit der Anpassung der Signalsteuerungen an den Knotenpunkten Schillerplatz und Körnerplatz zur Vermeidung von Überstauungen
 - Drosselung der Verkehrsströme am Körnerplatz in Spitzenstunden
 - Erhöhung der Grünzeit für die Zufahrt „Blaues Wunder“ an der Lichtsignalanlage Schillerplatz durch Umverteilung der Grünzeiten aus den Zufahrten Naumannstraße und Tolkewitzer Straße
- Verkehrsversuch zeigte zu verkehrsstarken Tageszeiten eine Überlastung an den Lichtsignalanlagen
 - Anpassungen der Steuerungen während der ersten Tage des Verkehrsversuches führten zu keinen spürbaren Veränderungen
 - Kapazitätsreduzierungen in der Zufahrt „Blaues Wunder“ am Schillerplatz durch Entfall eines Abbiegefahrstreifens konnte durch Anpassungen an der Signalsteuerung nicht kompensiert werden

6. Monitoring – erste Ergebnisse

Monitoring während des Verkehrsversuchs – Ziel ist der Vergleich und die Kontrolle der Situation

Permanentes Monitoring täglich

- Fahrzeiten Bus 61 + 63
- Pegelzählstellen Kfz-Verkehr
- **Ziel:** Einschwingphase zeigen – Fahrzeitverlust Bus 61+63 stadtwärts ggü. vorher muss Richtung Zielwert sinken und nicht über 12 Min./F. im Mittel der Morgenspitze (7-9) steigen
- keine schweren Unfälle!

Qualitatives Monitoring

vorgezogen auf 16.-18.4.2024, derzeit in Auswertung

- Verkehrsmengen (alle), Reisezeiten und Rückstaulängen Kfz und Bus
- Trends bei Konflikten Rad/ Fuß/ Gehwegnutzung
- Nutzung der Radverkehrsanlage
- **Ziele:** tatsächliche Nutzung und Ziele der Konfliktminderung abbilden
- Verkehrsmengen mit Rückstau und Reisezeit für ÖPNV und Kfz

Abbruchkriterien

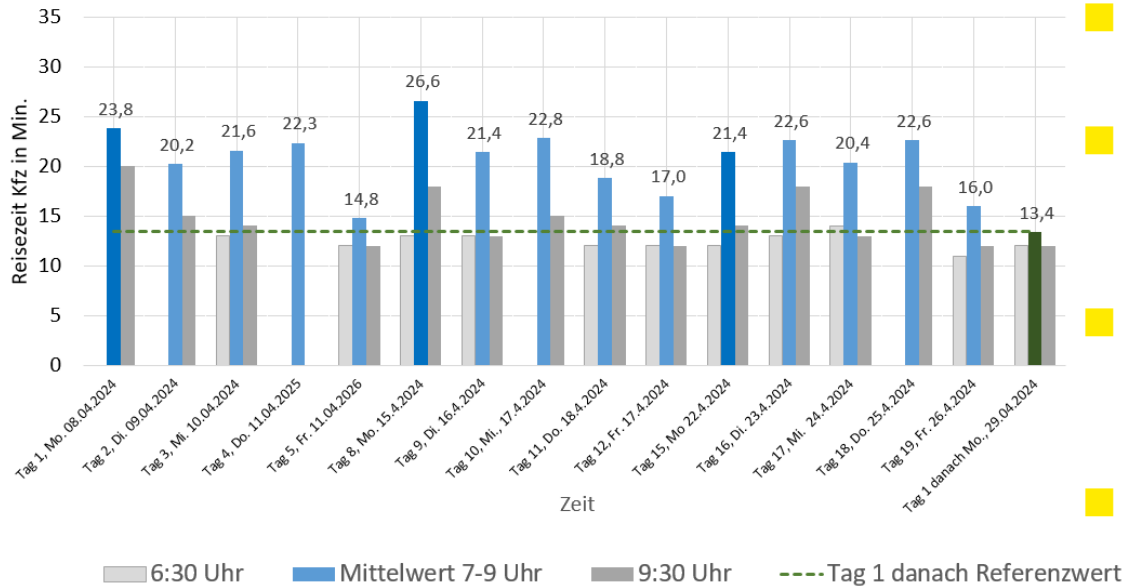
- Prüfung der Abbruchkriterien nach 1. Woche:
 - Abbruch wenn mittlere Verlustzeit Bus in Morgenspitze 7-9 Uhr ab 2. Woche dauerhaft über 12 Min./Fahrt liegt – **im Mittel nicht erreicht**
 - **in Folgewochen:** Verlustzeit weiter über 10 Min. u. kein Trend einer Verringerung erkennbar
 - **permanent:** auffällige Unfalllage im Zushg. mit Verkehrsversuch bzw. Radverkehrsanlage – **Aussagen dazu aus Erhebung**

Entwicklung Kfz-Reisezeiten Ullersdorfer Platz – Schillerplatz mit Linksabbieger

Reisezeiterfassung Verkehrsversuch Schillerplatz:

Google Maps Kfz-Reisezeit in Minuten aggregiert (Werktage Mo.-Fr., 8.4. - 29.4.2024)

Route: Bautzner Landstraße/ Ullersdorfer Platz nach Schillerplatz/ Linksabbieger

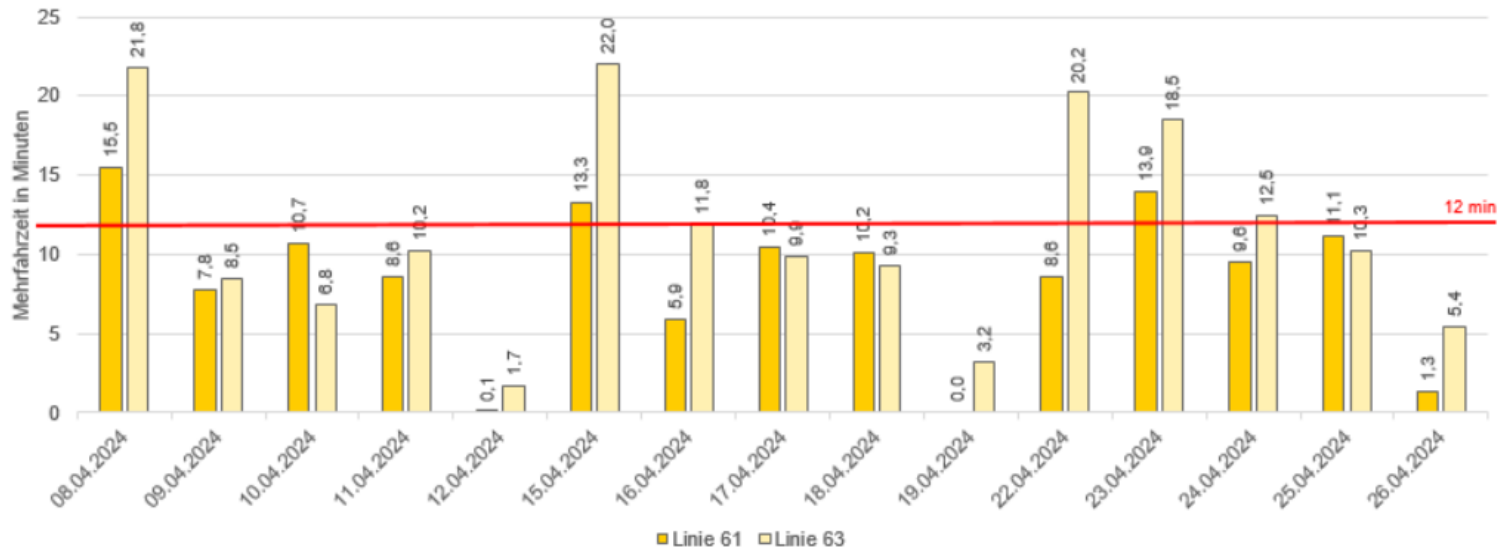


- Einschwingphase erkennbar aber langsam
- zu kurz für finale Aussagen, da schwankend (Witterung, Sperrung B6, Fähre Pillnitz usw.)
- z.B. überschläglich 7,5 Minuten mehr Kfz-Fahrzeit in Morgenspitze
- detaillierte Auswertungen in Bearbeitung

Anstieg ÖPNV-Reisezeiten Bus 61 und 63

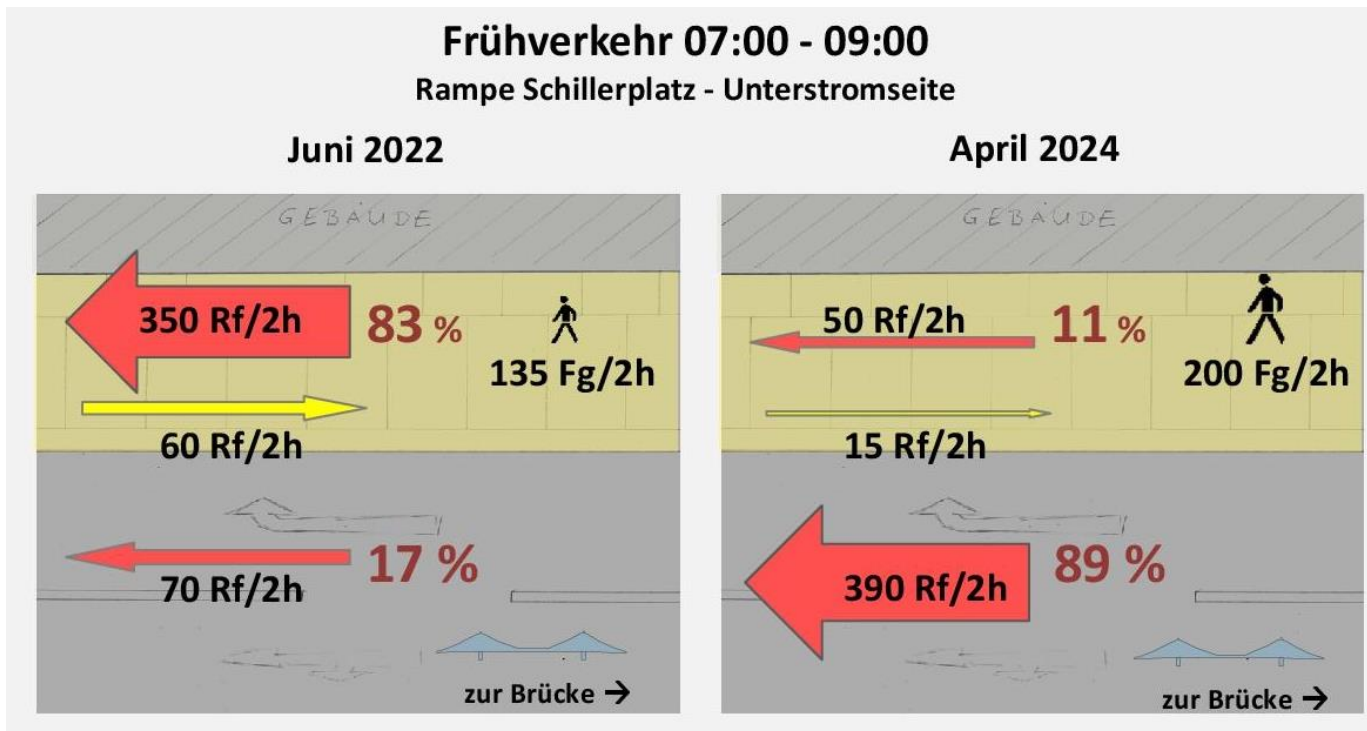
- Die Mehrfahrzeit der Linien 61 und 63 (stadteinwärts) sind an beiden Montagen größer als 12 min, im Durchschnitt jedoch mit 9 Minuten (Linie 61) und 11 Minuten (Linie 63) darunter

Mehrfahrzeit = Differenz zwischen der Fahrzeit im Verkehrsversuch und des im Monitoring vereinbarten Referenzzeitraums Juni 2022



Radverkehr wechselt auf die Fahrbahn

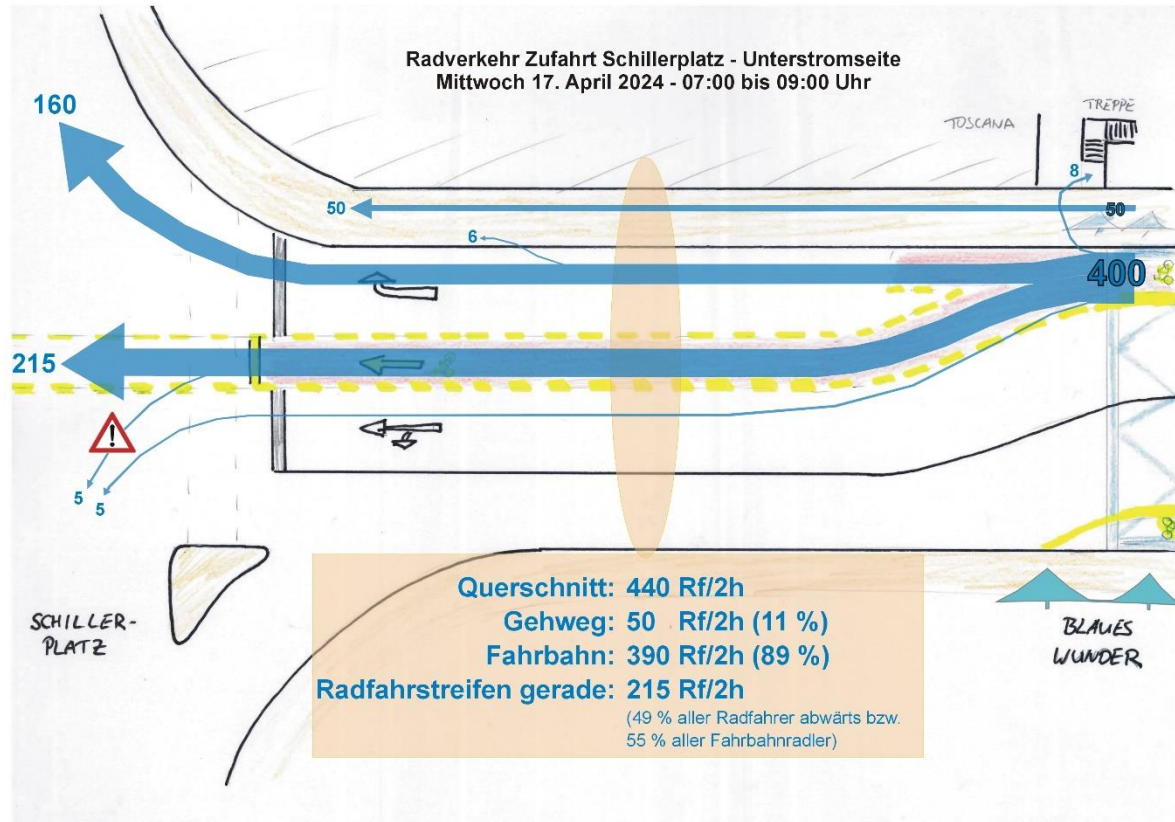
- Sehr starker Rückgang von Radverkehr auf dem Gehweg



Starker Rückgang der Konflikte Fuß-Rad




- Weniger Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr in der Frühspitze im Vorher-Nachher-Vergleich (jeweils 7 bis 9 Uhr):
 - Illegale Gehwegnutzung durch Rad auf stromabwärtiger Seite sinkt um 86 %
 - Die Zahl als kritisch bewerteter Interaktionen sinkt von 80 auf ca. 20, wobei die Zahl der Fußgänger um 50% zugenommen hat (von 135 auf 200 Fußgänger in der Frühspitze)
 - Die Zahl der Konfliktsituationen zwischen Radfahrenden und Fußverkehr sinkt ebenfalls stark: vorher 50 % der Fußgänger von Konflikten betroffen, nun waren es 11 %.

Radfahrstreifen in Mittellage wird stark genutzt



7. Fazit und weiteres Vorgehen

Kriterien Verkehrsversuch bei 6 Monaten Laufzeit

Kriterium	Bezugsgröße: Analysen von 2022 (mit Bau)	Darstellung Unter-/Überschreitung von Kennwerten	
Reisezeit Kfz Grundstr. und Pilln. Landstr. bis Schillerplatz (stw.)	Mittelwert der Früh-Spitzenstunde	Anstieg um max. 10 % je Relation	kritisch
Reisezeit Bus Grundstr. und Pilln. Landstr. bis Schillerplatz (stw.)	Mittelwert der Früh-Spitzenstunde	Bleibt unter 5 Min., insbes. für Linien 61 und 63 stadtwärts	kritisch
Nutzung der neuen Radverkehrsanlage Schillerplatz	Gesamtmenge Rad	50 % des Geradeaus-Radverkehrs nutzt den neuen Radfahrstreifen	
Illegale Gehwegnutzung Rad auf stromabwärtiger Seite auf Blauem Wunder stadtwärts	Anteil Gesamtmenge Rad	illegaler Radverkehr im Gehwegbereich/ Seitenraum auf der Rampe sinkt um 25 % (Anlage noch unvollständig)	
Konflikte Rad/ Fuß im Gehwegbereich Brückenrampe bis Schillerplatz stadtwärts	Analysierte Konflikte 7-9 Uhr	Anteil der Fußgänger mit konfliktbehafteter Interaktion mit Rad sinkt (von derzeit 50 % auf 25 %)	
Konflikte Kfz/ Rad , insbesondere im Bereich der RVA stadtwärts	Konfliktanalyse (Beobachtungen)		noch auszuwerten

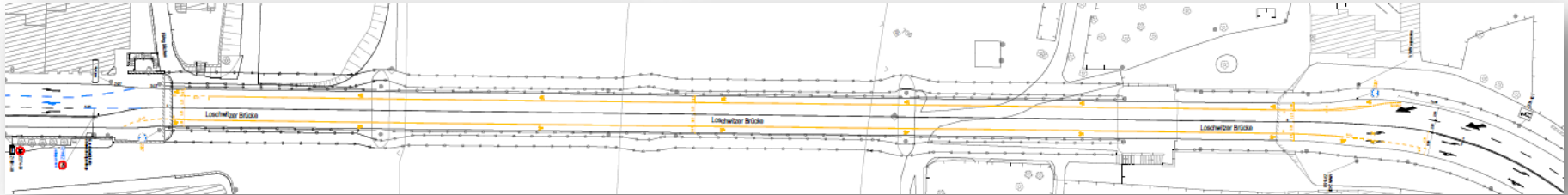
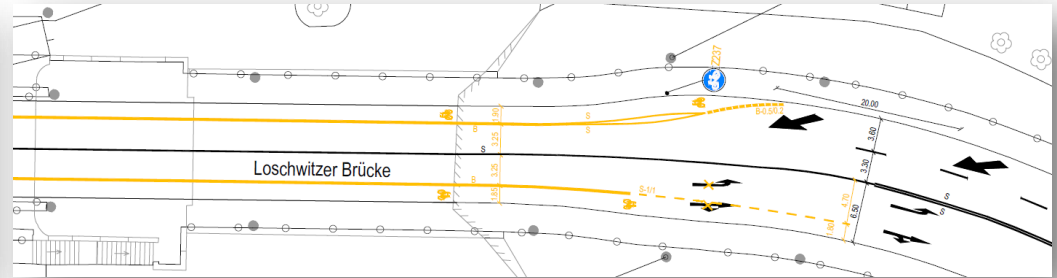
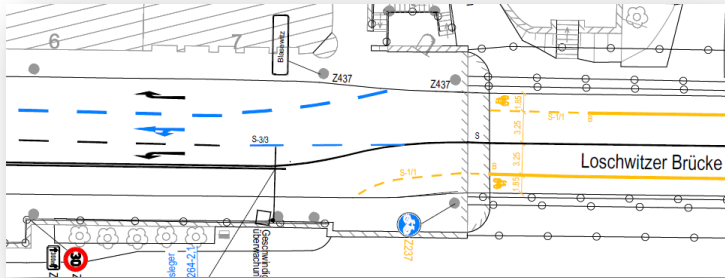
Fazit nach drei Wochen Verkehrsversuch

- Verkehrliche Auswirkungen des Verkehrsversuchs sind deutlich, aber innerhalb der Erwartungen für die ersten 3 Wochen Einschwingzeit
- durch Kürze des Versuchs wirken Witterung und externe Effekte (Sperrung B6, Ausfall Fähre Pillnitz) sehr stark – kaum Mittelwertbildung und Trendanalyse möglich
- von 6 Zielkriterien des Verkehrsversuchs wurden nach nur 2 Wochen bereits 3 voll erreicht – 2 sind kritisch zu bewerten, bei einem fehlt noch die Auswertung
 - Zielkriterien ÖPNV (max. 5 Minuten mehr Fahrzeit in Morgenspitze) wird vorr. nicht erreicht
 - Ziele der Nutzung der Radanlage und der Konfliktminderung sind erreicht worden
 - Radverkehrsanlage wird intensiv genutzt – Angebot wirkt, Konflikte Fußgänger/ Radfahrer sinken

Weiteres Vorgehen

- Weitere Auswertung der Verkehrszählungen und –beobachtungen aus der dritten April-Woche durch das beauftragte Ingenieurbüro
- Entfernung des Radfahrstreifens auf der Brückenrampe am 28. April
→ Nacherhebung mit reduziertem Untersuchungsaufwand voraussichtlich im Juni
- Information über die Untersuchungsergebnisse im Herbst 2024 im ASBVL
- Ziel ist weiterhin durch den Verkehrsversuch wichtige Grundlagen für die Planung einer sicheren Radverkehrsverbindung unter Berücksichtigung des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs zu ermitteln

Verkehrsversuch Stufe 2 ab 28. April 2024



- Demarkierung temporärer Radfahrstreifen in Mittellage inkl. Rotmarkierung bis Brückenkopf in Zufahrtsrampe zum Schillerplatz in stadtwärtige Richtung
- Vorerst Beibehaltung der temporären Radfahrstreifen auf dem Brückenbauwerk



Vielen Dank für
Ihre
Aufmerksamkeit!