

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt
Abt. Straßenverkehrsbehörde
SB Verkehrsanlagen
-z.H. Herr Fiegert-
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM
03.02.2015

UNSER ZEICHEN
15gse058

30. August 2015

Radfreigabe der Ringsstraße am Rathausplatz in Gegenrichtung

Sehr geehrter Herr Fiegert,

wir nehmen Bezug auf Ihre E-Mail vom 03.02.2015 auf eine private Anfrage von Herrn Spitzner (19.01.2015, per E-Mail). Da Herr Spitzner mit Ihrer Antwort nicht vollständig zufrieden war, hat er die E-Mail an uns weitergeleitet und um Stellungnahme zum Sachverhalt gebeten. Dieser Bitte kommen wir hiermit nach.

Die in Ihrem Punkt 1 geschilderte Radfreigabe zwischen Schulgasse und Rathausplatz ist uns bekannt und war nicht Gegenstand des Anliegens. Nach diesem Abschnitt folgt jedoch eine nicht nachvollziehbare Netzlücke für einen hier sinnfälligen Radverkehr. Ihrer Gegenargumentation können wir so nicht folgen.

Richtig ist eine gewisse Problemlage beim Ausparken des Schrägparkens, jedoch kann daraus unserer Ansicht nach kein hinreichend relevanter Abwägungsaspekt begründet werden. Seit der Novelle der VwV-StVO ist die freigegebene Einbahnstraße der Regelfall und die Nichtfreigabe die Ausnahme. Diese Novelle erfolgte vor sechs Jahren und ist in den meisten Großstädten Deutschlands weitgehend umgesetzt.

Gemäß Ihrer Argumentation wäre für eine Zielerreichung folglich das Schrägparken in einfaches Längsparken abzuändern. Dies würden wir begrüßen. Aus derzeit bestehenden 7-8 Kfz-Stellplätzen ergäben sich infolge Umstellung immerhin mindestens 5 vollwertige Stellplätze (siehe Abb. 1). Dieses Vorgehen entspräche auch der VwV-StVO, wonach die Flüssigkeit des Verkehrs aufrecht zu erhalten ist und nicht dem ruhenden Verkehr Vorzug zu geben ist.

Auch Ihren weiteren Gegenstandspunkt, dass hier der Nachlässigkeit des ausparkenden Kfz-Führers besonderer Vorrang gegenüber Radfahrenden einzuräumen ist, müssen wir zurückweisen. Da Sie Ihre Bedenken zudem allgemein auf rad-freigegebene Einbahnstraßen beziehen, wären folglich Freigaben in Gegenrichtung grundsätzlich nicht darstellbar. Infolge abgeänderten Längsparkens wäre Ihre benannte Sorge grundsätzlich obsolet. Kfz-Führer sind aufgrund gesetzlich grundsätzlich freizugebender Einbahnstraßen (wenn nichts Gravierendes entgegen steht) und der schon heute hohen sowie wachsenden Anzahl solcher Freigaben ohnehin zu entsprechendem Fahrverhalten verpflichtet. Jede Vor-Ort-Beschau der Verkehrssituation im Bereich vor dem Rathaus bestätigt eine besonders niedrige Gefährdung allein aus der vorliegenden Bogenform der Ringstraße und einhergehender guter Rundum-Einsehbarkeit für alle. Des Weiteren liegt eine überbreite Fahrbahn vor.



Abb. 1 Bestand sowie mögliche Park-Umstellung (in weiß)

Auch aus städtebaulicher Sicht steht ein Rathausplatz nicht vordergründig als zu maximierender Autoparkplatz zur Debatte, sodass nicht nur aufgrund marginaler Stellplatzverluste (2-3 Stellplätze) sondern ebenso aus weiteren Argumentationen eine Änderung auf Längsparken möglich sowie erwünscht ist. Eine Änderung ist durch geringe Eingriffe umsetzbar.

Ihren Hinweis auf erneute Öffnung der Straße am Ostflügel nach Ende der Rathausbauarbeiten nehmen wir zur Kenntnis. Diese Verbindung ist jedoch unabhängig unseres Anliegens und kann nicht als Alternativroute vorgebracht werden. Es bleibt zusätzliches Wegeangebot - jedoch mit unattraktiver Route und Umweg - welches keine Annahme durch Radfahrende erfährt. Aus Abb. 2 wird deutlich, dass es um eine - in den meisten Städten übliche - Rundumfahrung des Altstadtzentrums (hier der Südostecke) ohne Netzlücken geht. Da es hier um eine City-Ringumfahrung geht, wäre der künftig stark fußgänger-frequentierte Bereich vor der „Goldenen Pforte“ am Rathaus von vermeidbaren Konfliktpotentialen entschärft.



Abb. 2 Radumfahrung Altstadt kern südost (Zielroute in weiß)

Dass gemäß Ihrem 2. Punkt kein „Anlass“ zur Freigabe bestehe, verwundert uns daher sehr, versuchen wir doch grundsätzlich mit sinnvollen Vorschlägen an die Verwaltung heranzutreten. Hier liegt eine unnötige

Netzlücke vor. Ihre Äußerung einer legalen und geradlinig möglichen Befahrbarkeit der Ringstraße Richtung Kreuzstraße bleibt unverständlich. Wie erwähnt, stellt der Straßenabschnitt am Rathaus-Ostflügel keine anzustrebende Routenwahl dar, da einer Ringerschließung auch in diesem Bereich keine schwerwiegenden Argumente entgegenstehen.

Ihren Verweis auf sparsame Anordnung von Verkehrszeichen gemäß VwV-StVO deuten wir als guten Vorsatz und hoffen auf weitere Vereinfachung im „Schilderwald“. Hier hingegen ist das Anschrauben eines Zusatzzeichens wünschenswert und Standardfall.

Fazit: Für eine Rad-Freigabe der Ringstraße (in Gegenrichtung) entlang des Rathausplatzes ergeben sich aufgrund Ihrer Darstellung der Prüfung keine abwägungsrelevanten Gegenargumente. Einige von Ihnen vorgebrachte Nebenaspekte sind für hiesiges Anliegen nicht von Belang. Es liegen keine gravierenden Gegenargumente zur Freigabe vor. Die VwV-StVO stellt folglich die Anordnung einer Rad-Freigabe klar.

Wir können zudem feststellen, dass der südöstliche Altstadtbereich inklusive Ringstraße einen Tempo-20-Bereich darstellt. Innerhalb von Tempo-30-Bereichen sieht die VwV-StVO das Schrägparken als explizites Gestaltungselement vor, was das hiesige Anliegen zusätzlich untermauern würde ohne die Parkierungsordnung zu verändern. Anliegendes Tempo 20 bestätigt eine Freigabe vollends, es ist annähernd keine Gefährdungslage mehr feststellbar.

Wir möchten anregen, die Anliegen des Radverkehrs sowie Belange der Nahmobilität künftig lösungsorientierter zu prüfen. Die Förderung beispielsweise des Radverkehrs besteht auch aus vielen kleinen Maßnahmen in der Fläche. Entsprechende politische Beschlusslagen (bezüglich Lärm, Luft, Klima, VEP, etc.) liegen vor.

Der ADFC Dresden regt ferner an, nicht nur die Freigabe gemäß Ihrem 2. Punkt nochmals wohlwollend zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen