

**ADFC Dresden e.V.** • Bautzner Str. 25 • 01099 Dresden

Landeshauptstadt Dresden  
Straßen- und Tiefbauamt  
Postfach 120020  
01001 Dresden

Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bautzner Str. 25  
01099 Dresden

Telefon 0351 - 501 391 5  
Telefax 0351 - 501 391 6

[info@adfc-dresden.de](mailto:info@adfc-dresden.de)  
[www.adfc-dresden.de](http://www.adfc-dresden.de)

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN  
21gse009

14. März 2021

## Kreuzung Stauffenbergallee / Rudolf-Leonhard-Straße

Sehr geehrte Frau Prüfer,

vielen Dank für die Zusendung der Pläne für die Sicherung der Kreuzung Stauffenbergallee / Rudolf-Leonhard-Straße. Wir sind erfreut, dass diese Gefahrenstelle nun endlich entschärft wird. Lange ist uns die Anbindung des Hechtviertels als erhebliche Problem- und Gefahrenstelle bekannt und der Bau der neuen Oberschule sowie die geplanten Verbesserungen entlang der Königsbrücker Straße Nord werden das nur erheblich verschärfen. Wir haben drei Anregungen zum aktuellen Planungsstand:

### 1) Vermeidung eines zusätzlichen Stopps für Radverkehr an der Ausfahrt der Nebenstraße Nord

Aktuell ist es für Radfahrer\*innen an der Kreuzung Stauffenbergallee/Königsbrücker Straße unmöglich, auf die Stauffenbergallee zu wechseln und sich in den motorisierten Verkehrsfluss einzugliedern. Daher ist die nördliche Nebenfahrbahn eine wichtige Alternative zur Hauptfahrbahn. Mit dem geplanten Linksabbiegestreifen für Radfahrer\*innen auf der nördlichen Nebenfahrbahn unterstreicht die Planung bereits diese Rolle.

Aus der Planung ist nicht ersichtlich, wie die Ampel zwischen Nebenstraße Nord und Stauffenbergallee geschaltet sein wird. Wir befürchten, dass am Ende der Nebenstraße Nord, fast immer ein zusätzlicher Stopp für den der Stauffenbergallee folgenden Radverkehr erforderlich wird, weil das Lichtsignal meist Rot und nur nach Bedarfsanforderung oder einmal pro Umlauf Grün zeigen wird.

**Ein zusätzlicher Stopp und Wartezeit an der Ampel werden vermutlich auf wenig Akzeptanz bei Radfahrer\*innen stoßen und zum ordnungswidrigen Ausweichen auf den Gehweg führen.**

Im Bereich der Schule ist mit einem in Spitzenzeiten hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommen zu rechnen. Wir schlagen daher vor, **den Kfz-Verkehr aus der Nebenfahrbahn herauszunehmen** bzw. auf ein Minimum zu beschränken. Beispielsweise könnte die Nebenfahrbahn als Fahrradstraße oder als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Dadurch können der Parksuchverkehr unterbunden und Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr einerseits und dem ruhenden Verkehr andererseits vermieden werden.

Vor allem aber vereinfacht sich damit die Einbindung der Nebenfahrbahn in den Knotenpunkt: Die erforderliche Länge der Fußgängerfurt über die Stauffenbergallee reduziert sich. Im weiteren Verlauf der Stauffenbergallee könnte eine durchgängige Radverkehrsverbindung angelegt werden. **Auf eine Signalisierung zwischen Rad- und Fußverkehr könnte verzichtet werden.**

Steuernummer  
202/140/17726

Vereinsregistereintrag  
Vereinsnummer VR 3353 beim  
Amtsgericht Dresden

Unterstützen Sie uns  
mit Ihrer Spende!  
[www.adfc-dresden.de/spenden](http://www.adfc-dresden.de/spenden)

Bankverbindung  
IBAN: DE68 3506 0190 1624 7800 15  
BIC: GENODED1DKD (KD-Bank)

Wenn Kfz-Verkehr weiterhin über die Nebenfahrbahn geführt werden muss, könnten wir uns vorstellen, dass die Fußgängerfurt am Ende der Nebenfahrbahn durch eine Bedarfsampel mit zweifeldigem Signalgeber (RiLSA Kapitel 1.4) mit der Signalfolge DUNKEL - GELB - ROT - DUNKEL gesichert wird. Der Signalgeber bliebe dunkel, solange keine Fußgänger queren. Dies würde dem Fahrzeugverkehr erlauben, ohne Zwischenstopp einzufahren und sich hinter der Kreuzung unter Beachtung des geplanten Zeichens 205 ("Vorfahrt gewähren") auf der Hauptfahrbahn einzuordnen. Rot würde nur im Falle von Fußgängern oder abbiegenden Radfahrer\*innen gezeigt.

Eine solche Signalisierung würde dem westwärtigem Radverkehr ermöglichen, ohne zusätzlichen Stopp die wenig befahrene und damit sicherere nördliche Nebenfahrbahn zu benutzen.

## **2) Freigabe der Einbahnstraßen Nebenstraße Nord & Süd für den Radverkehr**

Schon lange ist es dem ADFC Dresden ein Anliegen, die Nebenstraße Süd für den Radverkehr zu öffnen. Der Dammweg beginnt an der Stauffenbergallee und ist eine der Hauptradrouten aus dem Dresdner Norden ins Stadtzentrum. Leider kann er diese Funktion aktuell legal nicht erfüllen. Damit diese Lücke im Radverkehrsnetz endlich geschlossen wird, schlagen wir die Freigabe der Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung vor.

Auch auf der Nebenstraße Nord erwarten wir mit der Eröffnung der neuen Oberschule Schülerverkehr, der entgegen der Einbahnstraße zum Schulgebäude unterwegs ist. Deshalb schlagen wir vor, auch diese Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben.

Beide Straßen sind für den MIV von untergeordneter Bedeutung und werden hauptsächlich als Parkfläche verwendet. Für den Radverkehr sind sie hingegen essenzieller Bestandteil des Radwegenetzes.

## **3) Zweiter Fußgängerüberweg auf der Ostseite der Kreuzung für eine direkte und sichere Querung für die Schüler\*innen der 151. Oberschule**

Erstaunt stellen wir fest, dass trotz der neuen Oberschule keine sichere Querung auf der Ostseite der Kreuzung geplant ist. Dort verläuft der direkte Weg von der Bushaltestelle „Rudolf-Leonhard-Straße“ zur neuen Oberschule. Die Planung zwingt die Schüler\*innen zu einem weiten Umweg über zwei Ampeln.

Dabei scheint uns der Aufwand, dort eine Fußgängerquerung einzurichten, vertretbar. Die zweistreifige Kfz-Führung auf der Stauffenbergallee in Richtung Osten sollte erst nach einer potentiellen Mittelinsel beginnen. Die Mittelinsel würde dann den Beginn der schon existierenden Sperrfläche in der Mitte der Stauffenbergallee darstellen.

Außerdem sollte der Radverkehr hinter der Kreuzung durch einen Radfahrstreifen in einem Übergangsbereich (10 m bis 20 m) parallel zum Kfz-Verkehr geführt werden (vgl. RASt Bild 75, siehe Anhang). Weiter haben wir Sorge, dass es ein große Konfliktpotential bei der Einfahrt zur Nebenstraße Süd zwischen MIV und Radverkehr geben könnte, das im Plan nicht ausreichend berücksichtigt sein könnte.

Wir freuen uns auf Ihre Antwort zu den angesprochenen Themen.

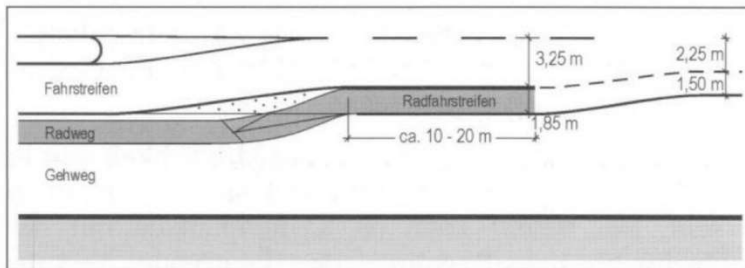
Mit freundlichen Grüßen  
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen  
Anlage

Aus RAST 06 – hervorhebung durch ADFC:

Enden straßenbegleitende Radwege oder gehen sie in Knotenpunktbereichen in Radfahrstreifen bzw. Radfahrerfurten über, so ist das Radwegende aus Sicherheitsgründen so zu entwerfen, dass der Radverkehr **im Übergangsbereich (10 m bis 20 m) ohne Sichtverdeckungen parallel zum Kraftfahrzeugverkehr geführt wird (Bild 75).**

Beim Übergang des straßenbegleitenden Radwegs in einen Radfahrstreifen auf der Strecke kann der Schutz des Radfahrers durch Markierungen oder durch einen baulichen Schutz erfolgen, wobei aus Gründen der Verkehrssicherheit der bauliche Schutz zu bevorzugen ist (vgl. Abschnitt 5.4).



**Bild 75: Beispiel für Radwegende**