

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

Landeshauptstadt Dresden  
Amt für Stadtplanung und Mobilität  
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  
22gse022

16. Juli 2022

## Neugestaltung der Nöthnitzer Straße zwischen Münchner Straße und Bergstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Ihre Online-Umfrage zum vorgenannten Thema zum Anlass, um als ADFC Dresden Stellung dazu zu beziehen. Die Nöthnitzer Straße wird vom Dresdner Radverkehrskonzept in die Kategorie Alltagsroute IR III eingeordnet und hat darüber hinaus eine hohe Bedeutung für den ÖPNV sowie für die Erschließung des Universitätscampus und des angrenzenden Quartiers. Gemäß Themenstadtplan verkehren im betrachteten Bereich der Nöthnitzer Straße noch 6000 Kfz/24h.

Aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse kann keine der von Ihnen vorgeschlagenen Varianten sowohl Radverkehrsanlagen einordnen als auch die bestehenden Bäume erhalten. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung unterstützen wir die Beibehaltung eines schmalen Straßenquerschnittes und den Erhalt der Bäume, jedoch nur bei gleichzeitiger Einführung von **Tempo 30** sowie der Umsetzung von **Maßnahmen zur Dämpfung der Geschwindigkeit und Reduktion des Durchgangsverkehrs**. Gegebenenfalls sollte eine **Gehwegfreigabe** für den Radverkehr als zusätzliches Angebot für einzelne Nutzergruppen erfolgen. Wir sprechen uns für **Variante 1 mit den genannten Ergänzungen** aus und möchten dies im Folgenden erläutern.

Im Rahmen der regelmäßig durchgeführten Verkehrserhebung (SrV) ist in Dresden ein klarer Trend hin zum wachsenden Umweltverbund aus ÖPNV, Rad und Fuß erkennbar. Es kann angenommen werden, dass dieser Effekt auf dieser Straße durch die erfahrungsgemäße Präferenz des Umweltverbundes durch Menschen, die auf dem Campus studieren oder arbeiten, noch verstärkt wird. Vor diesem Hintergrund gehen wir zudem davon aus, dass die angestrebte Campus-Erweiterung der TU Dresden in Richtung Süden keine erhöhte Kfz-Verkehrsmenge zur Folge hat. Durch die Campus-Erweiterung sowie die Realisierung des Südparks, einer großen Parkanlage im unmittelbaren Umfeld des betrachteten Abschnittes, entwickelt sich die Nöthnitzer Straße langfristig von einer Tangente am Rand hin zu einer Kernkomponente des Innenbereiches des Campus sowie des gesamten Quartiers. Somit wird der schon heute hohe Querungsbedarf von Fußgängern weiter zunehmen, was ebenfalls für eine schmalere Straße spricht.

Obwohl wir eine Verbreiterung der Straße und eine Fällung der Bäume ablehnen, möchten wir auf die Varianten mit Schutzstreifen oder Radfahrstreifen dennoch kurz eingehen. Das Anlegen von 1,50 m breiten Schutzstreifen begünstigt die Nichteinhaltung von Überholabständen. Für Busse oder Lkw ist es auf einem regelbreiten Kfz-Fahrstreifen sogar unmöglich, einen ausreichenden Seitenabstand beim Überholen einzuhalten, ohne auf die Gegenfahrbahn auszuweichen. Busse der DVB müssten für einen legalen Überholvorgang so lange hinter den Radfahrenden bleiben, bis kein Gegenverkehr mehr kommt. Das Gleiche ist auch bei einer

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)

Führung des Radverkehrs im Mischverkehr der Fall, sodass die Einrichtung von Schutzstreifen für die DVB keine Vorteile bringt, wenn man von legalen Überholvorgängen ausgeht. In den angrenzenden Abschnitten der Nöthnitzer Straße zwischen Münchner Straße und Chemnitzer Straße sowie auf der Räcknitzhöhe zwischen Bergstraße und Münzmeisterstraße ist eine Verbreiterung und Herstellung von Schutz- oder Radfahrstreifen zudem ohnehin nicht ohne Weiteres möglich. Zwischen Münchner Straße und Chemnitzer Straße kommt eine Verbreiterung wegen der unmittelbar an die Straße angrenzenden Bebauung nicht in Betracht. Dieser Abschnitt weist mit 9400 Kfz/24h gleichzeitig eine höhere Kfz-Belastung auf als der zur Diskussion stehende Bereich, wo lediglich 6000 Kfz/24h fahren. Es ist daher unlogisch und nicht zielführend die Nöthnitzer Straße in diesem Bereich abschnittsweise zu verbreitern. Durch eine Verbreiterung der Straße und durch die Trennung des Radverkehrs entsteht zudem eine Sogwirkung für Kfz-Durchgangsverkehr, welche aus den erläuterten Gründen unbedingt vermieden werden sollte.

Basierend auf den vorausgegangenen Erläuterungen fordern wir Sie auf, die Nöthnitzer Straße stadtverträglich weiterzuentwickeln. Konkret bedeutet dies:

- Geeignete Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Durchgangsverkehrs
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (wie Variante 1) bei gleichzeitiger Anordnung von Tempo 30 und Einrichtung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen (Geschwindigkeitsanzeigetafeln, Aufpflasterungen, Fahrbahneinengungen, etc.)
- Erhalt aller Bäume sowie Ergänzung der Baumallee bis zur Bergstraße und Neupflanzungen in dem Bereich, der aktuell zum Parken genutzt wird, wie in Variante 1 vorgesehen
- Schaffung eines Zusatzangebotes für einzelne Nutzergruppen durch Freigabe des Gehweges für den Radverkehr

Langfristig sollte untersucht werden, ob die Nöthnitzer Straße mittels modaler Filter zur reinen ÖPNV- und Fahrradstraße ohne Funktion für den Kfz-Durchgangsverkehr werden kann. Dabei sollte auch die Anbindung der Hohen Straße als zukünftige Radvorrangroute Süd entsprechend berücksichtigt werden!

Mit freundlichen Grüßen  
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen