

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

Landeshauptstadt Dresden
GB Stadtentwicklung, Bau,
Liegenschaften und Verkehr
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
www.adfc-dresden.de

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN

18. Dezember 2024

Bautzner Straße / Bautzner Landstraße (Dialogrunde Rad am 7.8.2024)

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank an Herrn Knebel für die Organisation der Dialogrunde Rad am 7. August als Radtour entlang der Bautzner Straße und Bautzner Landstraße. Vielen Dank auch an das weitere Team und vor allem an Herrn Langer (STA), Herr Jähmig (STA) und Herrn Zschoge (SPM) für die Vorstellungen und Erläuterungen zu den laufenden Fahrrad-Projekten!

Der Verkehrszug Bautzner Straße – Bautzner Landstraße ist für uns ein gelungenes Beispiel, wie sich Radverkehrsanlagen in den Bestand einordnen lassen. In den letzten zehn Jahren hat sich die Situation für den Radverkehr stark verbessert, wir freuen uns, dass es kontinuierlich weitergeht. Wir begrüßen ausdrücklich, dass hier stellenweise schnell umzusetzende, pragmatische Ansätze statt der „perfekten Lösung“ gewählt wurden.

Wenn die vorgestellten Maßnahmen wie geplant umgesetzt werden, wird es zukünftig nur noch einige wenige Lücken und Problemstellen vom Albertplatz bis nach Bühlau geben. Wir hatten zahlreiche Anregungen vorgebracht, die wir hier gern noch einmal schriftlich erläutern wollen.

Steuernummer
202/140/17726

Vereinsregistereintrag
Vereinsnummer VR 3353 beim
Amtsgericht Dresden

Unterstützen Sie uns
mit Ihrer Spende!
www.adfc-dresden.de/spenden

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

Rechtsabbiegen in die Hoyerswerdaer Straße



1 Quelle ADFC

Das Rechtsabbiegen von der Bautzner Straße in die Hoyerswerdaer Straße ist formal nicht gestattet, obwohl es häufig praktiziert wird und nichts dagegenspricht. Nach unserer Meinung fehlt ein Zusatzschild "Rad frei".

Ende Radstreifen Höhe Lessingstraße



2 Quelle ADFC

Die Radverkehrsanlage endet hier kurz vor der Kreuzung. Es fehlt eine Furt für den Radverkehr. Nach der Kreuzung verengt sich die Fahrbahn deutlich. Diese Konstellation kann zu seltenen, aber schweren Unfällen im Längsverkehr führen. In den letzten zehn Jahren kamen an vergleichbaren Stellen zwei junge Frauen ums Leben ([Bodenbacher Straße](#), [Bautzner Straße](#)).

Für den parallel geführten, motorisierten Verkehr - besonders für Ortsfremde - ist es nicht klar, wohin Radfahrende plötzlich „verschwinden“, die vorher getrennt auf komfortablen Radverkehrsanlagen fuhren. Bei Nebeneinfahrt sind Radfahrende im „Toten Winkel“ schlecht sichtbar.

Wir halten daher an dieser Stelle Veränderungen schon aus Sicherheitsgründen für dringend erforderlich.

Denkbar wären Radpiktogramme für den geradeaus fahrenden Radverkehr (angelehnt an die "[Leipziger Kombispur](#)"), der Verzicht auf die separate Markierung der Richtungspfeile oder andere Lösungen. Optimal wäre ein kompletter Verzicht auf den separierten Rechtsabbiegepfeil und ein durchgängiger Radstreifen – die Abbiegeströme sind hier nur gering und die Behinderungen für den Hauptverkehrsstrom durch Rechtsabbieger ist aus unserer Sicht zu vernachlässigen.

Sollten keine kurzfristigen Lösungen zu finden sein, die Radverkehrsanlagen über die Kreuzung fortzuführen, wäre es aus Sicht des ADFC zumindest ein großer Sicherheitsgewinn, wenn der Radfahrstreifen stadtauswärts nach der Kreuzung wieder beginnt. Dadurch würden sich Kfz nicht am rechten Fahrbahnrand, sondern an der Markierung orientieren und die oben geschilderten Gefahren entschärft werden.

Während der Beradlung wurde argumentiert, dass der Kfz-Strom sich nach der Kreuzung in den Verkehrsraum der Straßenbahn einordnen müsse und das nur möglich wäre, wenn das signaltechnisch getrennt wird. Dem möchten wir entgegenhalten, dass es zahlreiche solche Stellen ohne Lichtsignalanlagen in Dresden gibt:



3 Bautzner Str. stadtauswärts Höhe Tankstelle
Mündung Radeberger Straße: Radstreifen (Quelle:
ADFC)



5 Bautzner Landstraße: Parken Weißer Hirsch
(Quelle: Google streetview)



4 Wehlener Straße: Beginn Schutzstreifen (Quelle:
Google streetview)



6 Leipziger Straße stadteinwärts: Parken
Puschkinplatz (Quelle: Google streetview)

Entfall Linksabbiegen in die Pulsnitzer Straße, Lücke Radstreifen Lessingstraße → Löwenstraße (stadtauswärts)



7 Quelle openstreetmap/ ADFC

Direktes Linksabbiegen birgt Sicherheitsrisiken und behindert für alle Verkehrsarten den Verkehrsfluss – hier insbesondere für die Straßenbahn, da wartende Fahrzeuge die Schienen blockieren. Daher ist direktes Linksabbiegen zwischen Neustädter Bahnhof und Mündung Radeberger

Straße sowohl stadtauswärts als auch stadteinwärts fast überall nicht gestattet. Eine Ausnahme bilden stadtauswärts fahrend die dichte Folge der Linksabbiegemöglichkeiten in die Martin-Luther-, die Pulsnitzer sowie in die Prießnitzstraße.



8 Quelle ADFC

Wir plädieren für den Entfall der Abbiegemöglichkeit in die Pulsnitzer Straße. Für den Kfz-Verkehr ergeben sich nur minimale Umwege, da alle Ziele im Umfeld gut über die Martin-Luther- oder die Prießnitzstraße erreichbar sind. Der Abbiegeverkehr ist nach unserer Beobachtung zwar gering, behindert aber im Einzelfall die Straßenbahn und stellt für den Rad- und Fußverkehr ein

Sicherheitsrisiko dar. Hier fahren und laufen morgens zahlreiche Kinder zur Schule. Wenn das gefährliche Ende des Radfahrstreifens Höhe Lessingstraße behoben würde und der Linksabbieger in die Pulsnitzer Straße entfiere, stünde aus Sicht des ADFC durchgehenden Radfahrstreifen stadtauswärts nichts entgegen.

Löwenstraße als hochfrequentierter Schulweg - Kopfsteinpflaster



9 Quelle ADFC

In der Löwenstraße gibt es einen kurzen, ca. 60m langen Kopfsteinpflasterabschnitt. Diese Relation dient als Zubringer zu drei Kindergärten, der Rosengartenschule, dem Romain-Rolland-Gymnasium und zum Elberadweg. Sowohl hier als auch an der Pulsnitzer Straße vis-a-vis sollte es Gehwegvorstreckungen nach dem Vorbild der Mündung der Martin-Luther-Straße geben, Asphalt statt Kopfsteinpflaster wäre ein großer Komfortgewinn.

Tempo 30 im Umfeld der Löwenstraße bis zum Abzweig Radeberger Straße

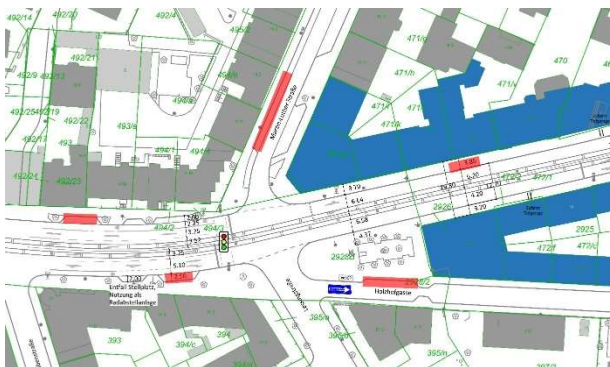
Im Bereich der Diakonissenanstalt ist nach Ansicht des ADFC bereits jetzt Tempo 30 gemäß §45 Abs. 9 Punkt 6 StVO zwingend erforderlich. Spätestens wenn die Baustelle fertig ist, sollte es in beide Richtungen angeordnet werden. Gleiches gilt für das Umfeld der Löwenstraße/ Pulsnitzer Straße als "hochfrequentierter Schulweg" im Sinne der jüngsten StVO-Novelle. Die beiden Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten gemäß der neuen StVO zu einer einzigen verstetigt werden.

Lücke Radstreifen Pulsnitzer Straße -> Martin-Luther-Straße (stadteinwärts)

Stadteinwärts sollte der Radstreifen näher an die Mündung der Martin-Luther-Straße herangeführt werden und ca. 50m vor der Kreuzung auslaufen. *Der Übergang zum Bereich, wo durch wartende Linksabbieger in die Lessingstraße der Geradeausverkehr zum rechten Bordstein schwenkt und dadurch Radverkehr im "Toten Winkel" übersehen werden kann, sollte mit dem neuen Verkehrszeichen 277.1 „Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen“ beschildert werden und markierungstechnisch so gestaltet werden, dass die Engstelle und die damit verbundene Unterbrechung der Radverkehrsanlage für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutig erkennbar ist. Wir bitten darum zu prüfen, ob die Verkehrsmengen überhaupt einen separaten Linksabbieger in die Lessingstraße rechtfertigen, wenige Meter weiter besteht die Linksabbiegemöglichkeit in die Weintraubenstraße. Wenn dieser entfiel, könnten der Radfahrstreifen stadteinwärts durchgehend markiert werden.*

Bei der Beradlung wurde argumentiert, dass es durch Kfz im Gleisbereich zu einer Behinderung der Straßenbahn käme. Dieses Problem sollte aus unserer Sicht nur eine geringe Rolle spielen, da die Straßenbahn zukünftig Pulkführer sein wird.

Mögliche Standorte für Kurzzeitparken Anlieferung



10 Quelle Stadtverwaltung Dresden/ ADFC

Im Umfeld der Martin-Luther-Straße gibt es zahlreiche Gewerbetreibende, die vor allem morgens einen Bedarf für Anlieferungen haben. Klar geregelte Anlieferbereiche erhöhen die Akzeptanz für Radverkehrsanlagen und verhindern illegales Parken auf dem Radstreifen oder auf der Fahrbahn. Hier einige Vorschläge für mögliche Standorte (rot markiert).

Denkbar ist eine Beschilderung mit dem neuen Verkehrsschild „Ladebereich“. Wenn verkehrsrechtlich möglich, wäre eine zeitlich gestaffelte Nutzung sinnvoll, z.B. in der Martin-Luther-Straße kombiniert mit den bestehenden Taxistellplätzen oder weiter östlich Höhe Pfunds Molkerei mit den vorgesehenen Stadtrundfahrt-Bushaltestellen (nicht im Bild). Höhe Eisen-Feustel (im

Bild die östlichste Markierung) wäre ein Ladebereich auf dem Fußweg mit zeitlich kurzer Beschränkung denkbar, falls die Breiten dort ausreichend sind.

Lücke Radverkehrsanlagen Waldschlösschenstraße – Luis-Braille-Straße (stadteinwärts)



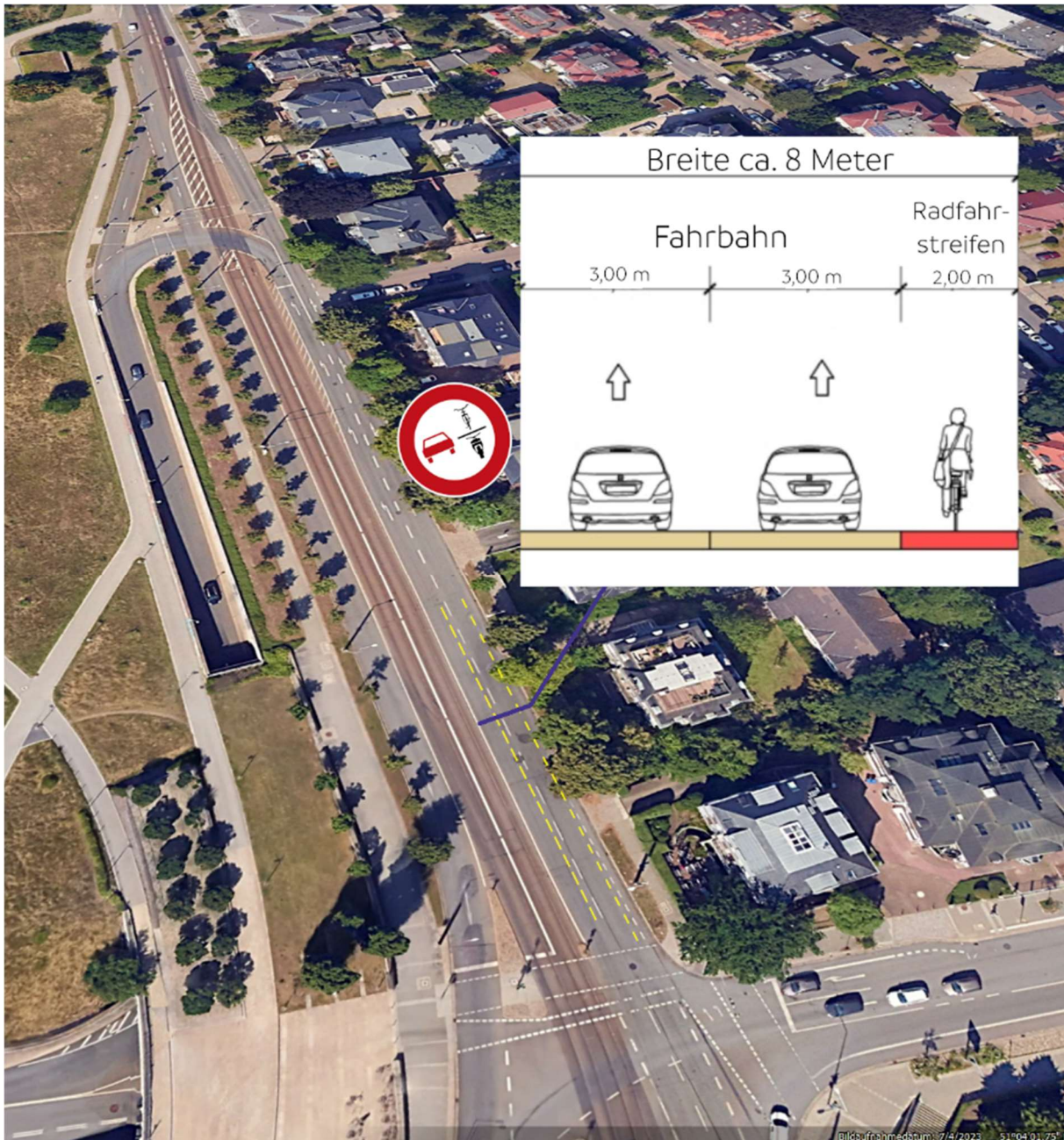
11 Quelle ADFC

Dieses kurze Stück wird von vielen Radfahrenden als sehr problematisch empfunden. Die Möglichkeit, den freigegebenen Fußweg mitzubedenken, wird nur wenig genutzt, denn dieser ist sehr eng und die Querung der Luis-Braille-Straße ist gefährlich. Hier sind die Sichtverhältnisse sehr schlecht, was zu Gefährdungen durch Rechtsabbieger führt. Der Fußweg wird im Berufsverkehr

häufig von blinden Menschen benutzt, die in der Luis-Braille-Straße ihre Arbeitsstelle haben.

Die Fahrbahn ist 8m breit. Am Beginn gibt es einen ca. 30m langen Schutzstreifen mit Mindestmaß 1,25m, beide Kfz-Fahrstreifen sind 3,25m breit. Es folgt ein ca. 50m langes Stück ohne Radverkehrsanlagen, wo die Breite des rechten Fahrstreifens sich auf 4,75m verbreitert. Besonders in diesem Abschnitt werden Radfahrende sehr häufig eng überholt, denn die außergewöhnliche Überbreite suggeriert dem Kfz-Verkehr, dass dies möglich wäre. Es schließt sich ein reichlich 60m langer Abschnitt an, wo die linke Fahrspur links durch eine langgezogene Sperrfläche verschmälert wird, die linke Spur ist 3m breit, die rechte Spur 3,25m.

Wir schlagen eine Neuaufteilung der Fahrbahn vor: für ca. 60m Länge ab Waldschlösschenstraße stadteinwärts ein Radstreifen mit 2m Breite neben zwei Kfz-Spuren mit je 3m Breite, gefolgt von einem Übergang zu einem Abschnitt ohne Radverkehrsanlagen im Bereich der langgezogenen Sperrfläche links. Der Übergang zur Engstelle sollte mit dem neuen Verkehrszeichen 277.1 „Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen“ beschildert werden und markierungstechnisch so gestaltet werden, dass die Engstelle und die damit verbundene Unterbrechung der Radverkehrsanlage für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutig erkennbar ist. Zur Verdeutlichung dieses Vorschlages soll folgende Prinzipskizze dienen.



12 Quelle Google Earth, ADFC

Hirschberg – Schillerstraße -> Weißer Hirsch (stadtauswärts)

Die fehlenden Radverkehrsanlagen am Hirschberg stellen für viele Radfahrende den wesentlichen Hinderungsgrund dar, diese Relation zu meiden. Die Kfz-Geschwindigkeiten sind sehr hoch, es kommt zu chaotischen Überholvorgängen, Radfahrende fühlen sich stark gefährdet.

Als Kurzfristmaßnahme wäre aus Sicht des ADFC ein Radfahrstreifen nur auf der „freien Strecke“ – also unter Auslassung der Kreuzungen – denkbar. Stadtauswärts sollte dieser wenige Meter nach der Kreuzung beginnen. An dieser Stelle müssten Kfz auf dem rechten Fahrstreifen sich links einordnen. Hier wurde während der Beradlung argumentiert, dass es zu Konflikten mit der Straßenbahn kommen könne. Wir verweisen auf unsere Argumentation zur Mündung Lessingstraße, s.o. Hinzu kommt, dass die Straßenbahn hier zukünftig Pulkführerin sein wird.

Besser wäre, wenn an der Kreuzung Schillerstraße die rechte Fahrspur nur noch für rechtsabbiegende Kfz zur Verfügung stünde mit Rad geradeaus frei („Leipziger Kombispur“). Diese Lösung wird in zahlreichen Städten praktiziert. Alternativ könnte auf die Fahrstreifenbegrenzung verzichtet werden.

Am Weißen Hirsch würde die Umkehr der Richtung der Einbahnstraßen (Collenbuschstraße – Lahmannring – Plattleite) die Möglichkeit eröffnen, auf den Linksabbiegeverkehr stadtauswärts in die Stechgrundstraße indirekt über diese Umfahrung abzuwickeln und damit die Breitenreserven für eine durchgehende Radverkehrsanlage zu schaffen.

Weitere Punkte

Folgende weitere Punkte kamen während der Beradlung nicht zur Sprache:

- Das Kopfsteinpflaster in der Zufahrt zum Schloss Albrechtsberg ist sehr schlecht befahrbar,
- stadteinwärts zwischen Waldschlösschenbrücke und Fischhausstraße fehlen Radverkehrsanlagen, die Fußwegfreigabe vor den Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen ist hochproblematisch. Tempo 30 ist nach unserer Ansicht zwingend erforderlich,
- auf dem Plateau oberhalb der Tunnelmündung der Waldschlösschenbrücke ist das Pflaster schlecht verlegt – durch Längsfugen gibt es ein Sturzrisiko,



- Der Radstreifen stadteinwärts zwischen Wilhelminen- und Fischhausstraße wird Höhe Bautzner Str. 187 durch eine Verkehrsinsel aufgelöst. An sich eine gute Lösung – in der konkreten Ausführung werden aber Radfahrende mit Anhänger oder Lastenrad behindert, eine bauliche Verkürzung wäre wünschenswert.
- Höhe Ortsteilzentrum Weißer Hirsch zwischen Collenbuschstraße und Steglichstraße; fehlen Radverkehrsanlagen.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen