

Landeshauptstadt Dresden  
Abteilung Straßenverkehrsbehörde  
PF120020  
01001 Dresden

vorab per mail: strassenverkehrsangelegenheiten@dresden.de

Widerspruch gegen die Verkehrsführung im Bereich Kreuzung Bautzner Straße/ Rothenburger Straße stadteinwärts

Dresden, den 15. August 2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich arbeite in der Kronen-Apotheke, Bautzner Str. 15. Seit Jahren benutze ich für meinen Arbeitsweg mit dem Fahrrad die Bautzner Straße. Für das letzte Teilstück befahre ich den im letzten Jahr umgebauten Abschnitt: ab Mündung der Martin-Luther-Straße bis zur Kreuzung Bautzner Straße/ Rothenburger Straße den neu angelegten Radfahrstreifen, dann überquere ich die Kreuzung stadteinwärts und biege schließlich unmittelbar hinter der Kreuzung nach rechts in die „kleine Bautzner Straße Nord“ ein.

Die Verkehrsführung ist durch verschiedene Markierungen und Verkehrszeichen geregelt.

Die benutzungspflichtige Radverkehrsanlage (Z237 Höhe Ausfahrt Parkhaus) endet unmittelbar vor der Kreuzung (Übergang von Radfahrstreifen (Z295) zu Schutzstreifen (Z340) zu „nichtmarkiert“) und wird dadurch an der Haltelinie der LSA mit der Kfz-Spur vereinigt.

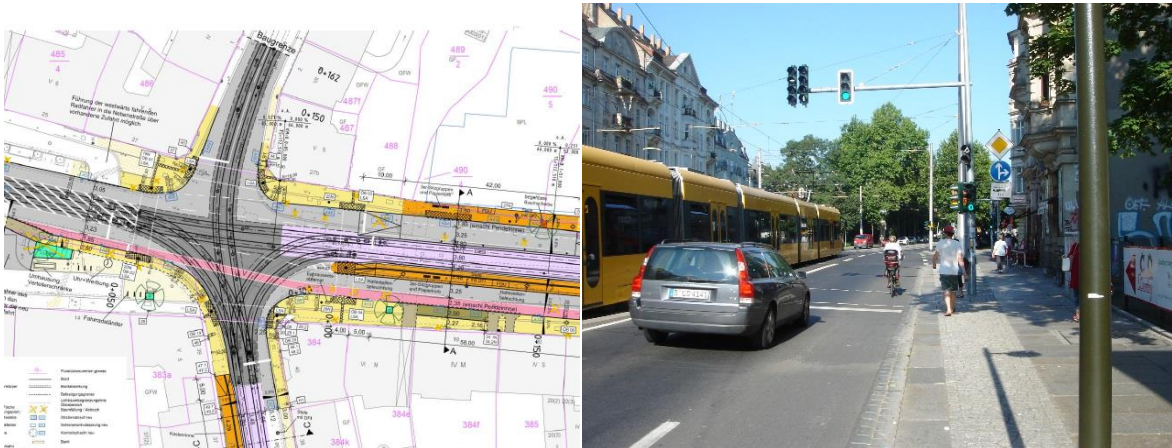
Dieser – nun im weiteren Verlauf für Kfz und Radverkehr gemeinsame - Fahrstreifen wird rechts begrenzt durch den Bordstein, im Mündungsbereich der Rothenburger Straße durch Leitlinie Z340 und nach der Kreuzung wieder durch den Bordstein, der unmittelbar nach der Kreuzung abgesenkt ist zur Einfahrt in die „kleine Bautzner Straße Nord“. Die linke Begrenzung zur Trasse der Straßenbahn bildet zunächst eine durchgehende Linie Z295, im unmittelbaren Kreuzungsbereich eine Leitlinie Z340 und nach der Kreuzung eine Sperrfläche Z298.

Der Fahrstreifen verengt sich stadteinwärts fahrend von überbreit (reichlich 5m) vor der Kreuzung auf ca. 3m nach der Kreuzung.

Gegen diese verkehrsrechtliche Anordnung möchte ich Widerspruch einlegen.

Konflikte ergeben sich hier mit **rechtsabbiegenden Kfz** Richtung Rothenburger Straße (Kollisionsgefahr mit Kfz), durch die **Verengung** hinter der Kreuzung (Kollisionsgefahr mit Kfz) und durch den **spitzen Winkel** bei der Einfahrt über den nicht vollständig abgesenkten Bordstein in die kleine Bautzner Straße Nord (Sturzgefahr).

Eine Radverkehrsfurt über die Kreuzung ist nicht markiert. Die Verengung ist optisch schwer zu erkennen, weil auch parallele Linien optisch aufeinander zulaufen und an der eigentlichen Engstelle die Straße einen leichten Rechtsknick macht (siehe Foto). Die Sperrfläche ist schwer erkennbar, weil es vor der Kreuzung leicht bergan geht (angehobene Fahrbahn für die Haltestelle), besonders für Kfz-Fahrer in Kolonnenverkehr (eingeschränkte Sicht durch vorausfahrendes Fahrzeug.)



Eine Einfahrt in die kleine Bautzner Straße (Nord) ist in Geradeausfahrt nicht möglich (hoher Bord, die Überfahrt ist verkehrsrechtlich nicht gestattet).

Die Fahrbahn verengt sich, die relativ geraden Fahrlinien von Kfz- und Radverkehr laufen aufeinander zu und treffen an der Engstelle aufeinander. Die Fahrlinie des Radverkehrs ist für Kfz nicht klar ersichtlich, ebenso die Fahrlinie der Kfz für Radfahrende. Die realen Geschwindigkeiten der Kfz auf der zunächst breiten, geraden Fahrspur sind u.U. hoch, besonders zum Ende der Grünphase. Die Verkehrsführung im größeren Verlauf der Bautzner Straße ist nicht stetig: sie verläuft zunächst ab Louis-Braille-Straße stadteinwärts kontinuierlich auf überbreiter Spur (zwischen 5m und 6m) mit Mischnutzung von Rad- Kfz- und Straßenbahnverkehr, wird dann aufgetrennt (Kfz – Straßenbahn – Radverkehr) und dann konfliktrichtig wieder zusammengeführt.

Kfz können vor der Kreuzung zunächst bequem an Radfahrenden vorbeifahren (getrennte Spuren) und unmittelbar nach der LSA im Kreuzungsbereich noch überholen (Spurbreite über 5m). Kommt keine Straßenbahn, kann im engeren Kreuzungsbereich weiterhin überholt werden (links überfahrbare Leitlinie Z340), aber nicht mehr unmittelbar nach dem Passieren der Kreuzung (Sperrfläche Z298 darf nicht benutzt werden, 3m sind zu gering). Die Verhältnisse verschärfen sich, wenn eine Straßenbahn kommt, siehe Foto.

In der selben Spur vorausfahrende Radfahrende haben jedoch an dieser Stelle Vorfahrt und benötigen eventuell besonders viel Platz, um nicht in zu spitzem Winkel in die „kleine Bautzner Straße“ abzubiegen, es entsteht ein Sturzrisiko.

Einschlägige Bauvorschriften wurden hier nicht berücksichtigt:

- „Die Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten und ... die Vorrangverhältnisse sollen für alle Verkehrsteilnehmer eindeutig zu begreifen sein.“ (ERA 2010 S. 37)
- „Wegen Ihrer Konfliktrichtigkeit sind folgende Situationen ... zu vermeiden: ... Radverkehrsanlagen im engeren Knotenpunktbereich enden lassen.“ (ERA 2010 S. 37).
- „Zur Überquerung von Knotenpunktarmen werden Radfahrstreifen auf Radfahrerfurten geführt. Radfahrerfurten sind stets ... an Lichtzeichenanlagen zu markieren“. (RASt 06 S. 84)

Ich möchte Sie auffordern, die Verkehrsführung richtlinienkonform so zu ändern, dass die Kreuzung für Radfahrende sicher passiert werden kann. Dies könnte nach meiner Meinung beispielsweise durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Die Markierung einer rot eingefärbten Radverkehrsfurt über die Kreuzung, möglichst bis zur Mündung der „kleinen Bautzner Straße Nord“
- Weiterführung als Schutzstreifen für einige Meter und damit sichere Führung des Radverkehrs in das Sichtfeld der Kfz
- Die Beseitigung der Sperrfläche (stadteinwärts) unmittelbar nach der Kreuzung, damit Verlagerung des Kfz-Fahrstreifens zur Straßenmitte, dadurch sichere Möglichkeit der Vorbeifahrt Kfz – Radverkehr an dieser Stelle

- Die Verlegung der linken Leitlinie im unmittelbaren Kreuzungsverlauf auf die Straßenmitte zwischen die Gleise, um den Kfz-Fahstreifen zur Straßenmitte zu verlegen.

Zusätzlich wäre eine direkte Einfahrt in die „kleine Bautzner Straße Nord“ wünschenswert. Dazu müsste der kurze Fußgängerbereich für den Radverkehr freigegeben werden (Z239 Fußgänger + Z1022-10 „Rad frei“) der Bordstein auf der gesamten Breite abgesenkt werden und ein dort stehender Papierkorb und eine Hinweistafel versetzt werden. Der sich jetzt dort befindende Behindertenparkplatz sollte – wenn möglich – an eine andere Stelle verlagert werden.

Die oben geschilderten Gefahrenquellen halte ich für akut. Sie sollten schnellstmöglich beseitigt werden, möglichst noch vor dem Herbst – Winter, wenn es im Berufsverkehr bereits dämmrig ist.

Sollten Sie diesem Widerspruch stattgeben, bitte ich Sie, mir die genauen geplanten Maßnahmen mitzuteilen und den Zeitrahmen zu nennen, in dem Sie diese ausführen wollen.

Im Falle der Ablehnung bitte ich um eine Begründung und um Rechtshilfebelehrung.

Für Rücksprachen stehe ich gern zur Verfügung. Sie erreichen mich per Mail [kronenapo@t-online.de](mailto:kronenapo@t-online.de) oder per Telefon 0351-8043574 (tags, Dienst)

mit freundlichen Grüßen

Rolf Leonhardt