

Landeshauptstadt Dresden
Abteilung Straßenverkehrsbehörde
PF120020
01001 Dresden

Ihre Antwort auf meinen Widerspruch gegen die Verkehrsführung im Bereich Kreuzung
Bautzner Straße/ Rothenburger Straße stadteinwärts

Dresden, den 14. Oktober 2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mit Schreiben vom 18. September 2014 (Ihr Zeichen: (66) 66.63, verfasst von Herrn Benning) antworten Sie mir auf mein Widerspruchsschreiben vom 15. August 2014 – herzlichen Dank dafür.

Zur Verdeutlichung meiner Motivationslage hier ein paar Vorbemerkungen:

Leider ist das gesamte Bauvorhaben im Allgemeinen und die Kreuzung Bautzner/ Rothenburger Straße im Speziellen aus meiner Sicht stark mangelbehaftet:

- Als Radfahrender die Bautzner Straße stadteinwärts fahrend gibt es keine Möglichkeit, links in die Hoyerswerdaer Straße abzubiegen. Beide Richtungen sind wichtige Radverkehrsrouten lt. Radverkehrskonzept 26er Ring
- Die „kleine Bautzner Straße Nord“ ist für stadtauswärts Radfahrende faktisch Sackgasse: an der Kreuzung (Höhe Fielmann/ Buchladen) gibt es keine legale Möglichkeit der Weiterfahrt – weder nach links (Rothenburger Straße) nach rechts (Hoyerswerdaer Str.) oder geradeaus (Bautzner Straße stadtauswärts) Es handelt sich ebenfalls um eine „Radverkehrshaupttroute“.
- Aus der Rothenburger kommend ist die legale Möglichkeit zum Rechtsabbiegen in die „kleine Bautzner Straße Nord“ mit dem kurzen „Hakensschlag“ über die Hauptfahrbahn völlig unpraktikabel
- Häufig genutzte, weitere Wegebeziehungen, z.B. Rothenburger – „kleine Bautzner Süd“ – Glacisstraße, wurden nicht mit betrachtet.
- In der Hoyerswerdaer Straße werden Radfahrende erst zwischen den Schienen geführt (Sturzgefahr), kurz darauf auf den Fußweg verwiesen.

Das sind nur kurze und unvollständige Anmerkungen zum Radverkehr – für Fußgänger gelten ähnliche Dinge: die längeren Wege durch die Verlagerung der LSA von der Kreuzung weg; die unkoordiniert geschaltete Doppelampel in Höhe der Galenus-Apotheke (häufige Rotlichtverstöße); die sinnfreien Anforderungs- („Bettel-“)Taster ringsum, durch die ebenfalls Rotlichtverstöße provoziert werden; keine barrierefreie Haltestelle in der Hoyerswerdaer Straße (Richtung Rothenburger Straße) usw.

Mit dem gesamten Bauvorhaben habe ich mich bereits im Vorfeld intensiv auseinandergesetzt. Ich habe mehrere Gespräche mit Vertretern der verschiedenen Parteien im Bauausschuss sowie Herrn Bleis (DVB) geführt und war bei der Vorstellung der Pläne im Ortsbeirat dabei. Diese Pläne enthielten jeweils eine regelkonforme Anbindung der neuen Radverkehrsanlage sowohl stadtauswärts (Furt über die Mündung der Lessingstraße) als auch stadteinwärts (Furt über die Mündung der Rothenburger Straße mit der Möglichkeit, auf der Hauptfahrbahn oder in der „kleinen Bautzner Nord“ weiterzufahren. Diese Planung wurde durch den Stadtrat beschlossen - verbunden mit dem Auftrag, verschiedene Aspekte zu verbessern, die den Radverkehr betreffen. (Stadtratsbeschluss V1145/11, Punkt 4).

Gebaut wurde letztlich eine Planung, die – in meinen Augen – die Stadtratsbeschlüsse zu dem konkreten Bauvorhaben und zum Radverkehrskonzept 26er Ring sowie einschlägige Vorschriften (RAST, ERA, VwV STVO) komplett ignoriert. Damit habe ich im Vorfeld leider nicht gerechnet.

Der Hinweis in Ihrem Antwortschreiben, dass Sie im Rahmen des nächsten Ausbauabschnitts „selbstverständlich Vorkehrungen für einen sicheren Radverkehr“ treffen wollen, greift daher viel zu kurz. Gefordert war: „Die verkehrssichere Anbindung der Radfahrstreifen in den Nebenfahrbahnen der Bautzner Straße westlich der Rothenburger Straße soll mit geplant und realisiert werden.“ (Stadtratsbeschluss V1145/11 Pkt. 4) Weiter geht es darum, „leistungsfähige, sichere Verbindungen höchster Priorität“ zu schaffen ohne „punktuelle Engstellen“, die Verbindungen sollen sich orientieren am „logischen Hauptverkehrsnetz der Stadt, bei Sinnfälligkeit werden verkehrsarme Parallelabschnitte genutzt“ (Zitat Stadtratsbeschluss V0277/09 Radverkehrskonzept 26er Ring, Anlage 10 Anforderung an Haupttrouten). Davon kann hier nicht im Entferntesten die Rede sein.

Die oben aufgeworfenen Fragen sind *nicht* Gegenstand meines Widerspruchs, sie müssen daher nicht weiter darauf eingehen. Ich möchte nur verdeutlichen, dass es mir nicht um Pedanterie im Zusammenhang mit einem Randaspekt geht, sondern dass die Gefährdungssituation, die Gegenstand des Widerspruchs ist, für mich nur die absolute „Spitze des Eisberges“ darstellt.

Zu Ihrem Schreiben vom 18. September 2014:

Sie schreiben, dass es sich um einen ersten Bauabschnitt handeln würde, der an den Bestand anschließen müsste und das die jetzigen Regelungen lediglich als Provisorium („Übergangsregelung“) zu betrachten wären. Für einzelne Aspekte verweisen sie darauf, dass sie baulich nicht optimal, aber seit vielen Jahren so im Bestand wären. Es wäre selbstverständlich, dass in einem nächsten Ausbauabschnitt „Vorkehrungen für einen sicheren Radverkehr getroffen werden.“

Der gesamte Kreuzung einschließlich der Randbereiche (Einfahrt kleine Bautzner u.a.) unterlag der Planfeststellung. Die Baugrenzen lagen erheblich außerhalb des Kreuzungsbereichs (in der Bautzner Straße ca. 40m stadteinwärts ab Kreuzung). Der Begriff „Übergangsregelung“ in diesem Zusammenhang kommt mir seltsam vor. Festzustellen bleibt, dass die komplette Radverkehrsplanung, zumindest auf der nördlichen Seite, weggelassen wurde. Es ist kaum anzunehmen, dass sich das mit einem weiteren Bauabschnitt ändern wird - im Gegenteil, es ist schwer vorstellbar, wie sich im weiteren Verlauf Radverkehrsanlagen einordnen lassen.

Am 13. Oktober habe ich von 7.45Uhr bis 8.00Uhr eine kleine private Verkehrszählung an der fraglichen Stelle (Einmündung der Nebenfahrbahn, Höhe „Fielmann“) durchgeführt.

29 Radfahrende haben während der Viertelstunde die Kreuzung geradeaus stadteinwärts passiert. 20 benutzten für die Weiterfahrt die Nebenfahrbahn, wovon 18 (illegal) direkt über den Fußgängerbereich einfuhren, zwei (korrekt) die Einfahrt benutzten. 9 Personen fuhren auf der Hauptfahrbahn weiter. Von den 11 Radfahrenden, die den vorgeschriebenen Weg nahmen, wurden 9 in Höhe der Einfahrt - meist von mehreren Kfz – überholt. Dabei wurde durchgängig die Sperrfläche benutzt: teilweise fast vollständig, teilweise nur wenig, dann war der Überholabstand zu gering. Bei 2 Radfahrenden war ein Überholen nicht möglich, weil gleichzeitig die Straßenbahn fuhr. Nicht genau erfasst habe ich aus der Rothenburger in die „kleine Bautzner Straße Nord“ rechtsabbiegende Radfahrende, es waren ca. 12 – 14, die alle ebenfalls (illegal) den Fußgängerbereich nutzten.

Sie schreiben: „Im unmittelbaren Knotenpunktbereich gibt es keine Radverkehrsanlage in stadteinwärtiger Fahrtrichtung. Radfahrer müssen sich in den fließenden Verkehr einordnen.“

Wie müssen Radfahrende und Kfz sich in dieser Verengungssituation verhalten? Bedeutet „müssen sich ... einordnen“, dass Radfahrende wartepflichtig sind? Wenn ja, welche Regelung der StVO besagt das? Oder greift nach Ihrer Meinung hier §7 Abs. 4 STVO (Reissverschlussverfahren), der sich eigentlich auf Kfz bezieht? Ich hoffe, Sie sind nicht der Meinung,

dass 3,25m für ein sicheres Überholen Kfz - Fahrrad in der gemeinsamen Fahrspur ausreichen? Oder das man zum Überholen die Sperrfläche benutzen könnte?

Auch nach längerem Überlegen an meinem Schreibtisch kann ich als erfahrener Auto- und Radfahrer nicht erkennen, welche Regelung hier greift. Verkehrsteilnehmer in der Realität müssen diese Fragen aber innerhalb von wenigen Sekunden überblicken und die korrekte Entscheidung treffen. Meine kleine Zählung (s.o.) zeigt, wie sich real verhalten wird: die Mehrheit der Radfahrenden weicht der gefährlichen Stelle aus. Die Mehrheit der Kfz überholt an der Engstelle, in der Regel mit zu geringem Abstand und immer unter Benutzung der Sperrfläche. Schon die Feststellung, dass die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer hier zu Regelverstößen gezwungen wird, untermauert meine Kritik.

Den Gegenstand meines Widerspruchs denke ich, in meinem Schreiben vom 15. August klar beschrieben zu haben. Mein Widerspruch richtet sich ausschließlich gegen die dort auf Seite 1 ausführlich beschriebenen verkehrsrechtlichen Anordnungen, die mich als Radfahrender an dieser Stelle gefährden. Meine Hinweise auf Regelwerke (ERA 2010, RASSt 06, StVO) und meine Lösungsempfehlungen, die teilweise über reine verkehrsrechtliche Anordnungen hinausgehen, sind lediglich als Vorschläge zu betrachten. Insofern möchte ich ausdrücklich Ihren Feststellungen zum Widerspruchsgegenstand widersprechen, die sie im „Fazit“ Ihres Schreibens ziehen. Notfalls „erzwingen“ möchte ich ausschließlich eine sichere Lösung für den geschilderten Widerspruchsgegenstand. Noch lieber wäre mir allerdings, wenn Sie ohne „Zwang“ hier eine vernünftige Lösung schaffen würden.

Wie bereits in meinem ersten Schreiben ausgeführt, halte ich die Gefahren für akut. Ich möchte Sie erneut zu schnellem Handeln auffordern.

Ich danke Ihnen, dass Sie mir die Möglichkeit gegeben haben, meinen Widerspruch – auch im Lichte Ihrer Argumentation - nochmals zu überdenken.

Den Widerspruch halte ich vollumfänglich aufrecht.

Wie in meinem ersten Schreiben möchte ich darauf hinweisen, dass ich jederzeit für ein Gespräch zur Verfügung stehe. Inhalt eines solchen Gespräches sollten konkrete Maßnahmen sein, mit denen die geschilderten Probleme gelöst werden können - an einem folgenlosen Austausch der gegenseitigen Standpunkte bin ich hingegen nicht interessiert. In der letzten Oktoberwoche bin ich im Urlaub. Sie setzten mir eine Frist bis 30. Oktober 2014, den Widerspruch zurückzunehmen. Falls Sie Interesse an einem Gespräch hätten, schlage ich daher eine Verlängerung dieser Frist bis zum 14. November 2014 vor. Höre ich bis dahin nichts von Ihnen, bitte ich Sie, dieses Schreiben und mein Schreiben vom 14. August 2014 an die zuständige übergeordnete Behörde zu übergeben. Ich bitte in diesem Fall um eine kurze Benachrichtigung.

Sie erreichen mich

per Mail kronenapo@t-online.de oder per Telefon 0351-8043574 (tags, Dienst)

mit freundlichen Grüßen

Rolf Leonhardt