



vertraulich

An alle  
Fraktionen sowie Stadträtinnen/Stadträte  
des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden

Landeshauptstadt Dresden  
Beigeordneter für Stadtentwick-  
lung, Bau und Verkehr  
GZ: 66.63/66.00

Datum: 19. FEB. 2018

## Beschlusskontrolle zu A0097/15 (Sitzungsnummer: SB/015/2015)

Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr und dringende Lückenschlüsse

Sehr geehrte Damen und Herren,

folgende abschließende Information kann zu oben genanntem Beschluss gegeben werden:

„Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschließt:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Freigabe von folgenden Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen zu prüfen und das Prüfergebnis dem Stadtrat bis zum 30.11.2015 vorzulegen:

- a. Osterbergstraße
- b. Döbelner Straße
- c. Hubertusstraße
- d. Dürerstraße zwischen Gluckstraße und Huttenstraße
- e. Wormser Straße zwischen Fetscherstraße und Huttenstraße
- f. Ringstraße (am Rathaus)
- g. Tetschener Straße mit Querung über Stübelallee
- h. Pohlandstraße zwischen Niederwaldstraße und Wäagnerstraße

2. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Stadtrat bis zum 01.07.2016 eine Planung für folgende Netzlücken vorzulegen:

- a. Verbindung zwischen Ziegelstraße zur Elsässer Straße
- b. Striesener Straße im Bereich Fetscherplatz
- c. Radquerung Kötzschenbrodaer Straße über die Sternstraße“

### 1. Allgemeines

Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen ermöglicht die VwV-StVO zu Z 220 Einbahnstraße:

Rn 4 1. Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

Rn 5 a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,

Rn 6 b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,

Rn 7 c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.

Rn 8 2. Das Zusatzzeichen 1000-32 ist an allen Zeichen 220 anzuordnen. Wird durch Zusatzzeichen der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen, ist bei Zeichen 267 das Zusatzzeichen 1022-10 (Sinnbild eines Fahrrades und "frei") anzubringen, vgl. zu Zeichen 267.

Anhand dieser und weiterer Vorgaben der VwV-StVO wurde die Möglichkeit der Freigabe der nachfolgend aufgeführten Einbahnstraßen geprüft. Dabei wurde unterschieden zwischen Straßen, deren Anordnung der Freigaben im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde steht und Straßen, wo die Freigabe aufgrund von Kriterien der StVO bzw. VwV-StVO ausgeschlossen ist und kein Ermessensspielraum besteht. Bei ersteren wurde ein Anhörungsverfahren für eine Entscheidungsfindung durchgeführt, bei letzteren nicht. Weiterhin wurde bei der Prüfung davon ausgegangen, dass die Regelung im Bestand angeordnet werden soll und keine grundhaften Änderungen der Verkehrsanlagen durchgeführt werden.

## 2. Einzelmaßnahmen

### a. Osterbergstraße

Eine Freigabe ist grundsätzlich möglich, deshalb wurde eine Anhörung durchgeführt, daraus folgende Einwände und Hinweise:

- Zeit-/Weggewinn gering (Umweg über Markusstraße 40 m länger)
- Behinderungen des Straßenbahnverkehrs sind möglich, da Radfahrer beim Linksabbiegen den Gegenverkehr abwartend im Gleisbereich vor der Haltestelle warten würden. Beim Linksabbiegen in die Markusstraße wäre die Behinderung geringer, da sich Straßenbahnen bereits in der Haltestelle befinden.
- Überdurchschnittliche Nutzung des Straßenabschnittes durch Einsatzfahrzeuge der Polizei aufgrund der sich auf der Osterbergstraße befindliche Polizeistation,
- aus der Osterbergstraße links abbiegende Fahrzeuge müssen sich zum Abbiegen sehr weit links aufstellen, um Sicht auf den Verkehr auf der Bürgerstraße zu bekommen. Damit werden aus der Bürgerstraße einfahrende Radfahrer behindert oder sogar gefährdet.

Fazit: Eine Freigabe wird nicht befürwortet, insbesondere wegen möglicher Behinderungen des Straßenbahnverkehrs (nach VwV-StVO zu §§ 39-43 ist der Förderung öffentlicher Verkehrsmittel besondere Aufmerksamkeit zu widmen).

### b. Döbelner Straße

Eine Freigabe ist grundsätzlich möglich, deshalb wurde eine Anhörung durchgeführt, daraus folgende Einwände und Hinweise:

- Im Engstellenbereich sind gegenwärtig Probleme mit der Fußgängerverkehrssicherheit (schmale Gehbahn),
- die gegenwärtige Verkehrsführung über die Trachenberger Straße ist sicherer, da das Einbiegen auf die Maxim-Gorki-Straße an einer LSA-geregelten Kreuzung erfolgt (Umweg ca. 150 m).

Fazit: Die Hinweise bzw. Einwände sind nicht so schwerwiegend, dass die Freigabe nicht möglich erscheint; eine Freigabe ist möglich und wird befürwortet.

#### c. Hubertusstraße

Eine Freigabe ist grundsätzlich nicht möglich, da im Einmündungsbereich zur Großenhainer Straße keine gesicherte Einfahrmöglichkeit für den Radverkehr besteht und geschaffen werden kann. Ein Lastzug benötigt zum Rechtsabbiegen in die Großenhainer Straße die gesamte Fahrbahnbreite. Außerdem wären erhebliche Kapazitätseinschränkungen am LSA-geregelten Knotenpunkt Hubertusplatz zu erwarten (vgl. VwV-StVO zu Z 220 Rn 6 - s. o.).

#### d. Dürerstraße

Eine Freigabe ist grundsätzlich nicht möglich, da am Knotenpunkt Fetscherstraße für den Radverkehr keine sichere Führung für Radfahrer geschaffen werden kann. Zum einen ist das Einordnen für Radfahrer in der westlichen Dürerstraße nicht regelbar (Geradausfahrt in die Wormser Straße oder Dürerstraße Ost), zum anderen ist für aus der Dürerstraße Ost Linksabbiegende Fahrzeuge nicht erkennbar, welchen Weg Radfahrer aus der westlichen Dürerstraße kommend über die Kreuzung nehmen (vgl. VwV-StVO zu Z 220 Rn 6 - s. o.).

#### e. Wormser Straße

Eine Freigabe ist grundsätzlich nicht möglich, da am fünfarmigen Knotenpunkt Fetscherstraße für den Radverkehr keine sichere Vorfahrtsregelung geschaffen werden kann. Nach VwV-StVO zu § 8 Vorfahrt ist an Kreuzungen mit mehr als fünf Zufahrten zu prüfen, ob nicht einzelne Kreuzungszufahrten verlegt oder gesperrt werden können. In anderen Fällen kann die Einrichtung von der Kreuzung wegführender Einbahnstraßen in Betracht kommen (vgl. VwV-StVO zu Z 220 Rn 6 - s. o.).

#### f. Ringstraße (am Rathaus)

Die Ringstraße verläuft zwischen Kreuzstraße und Wilsdruffer Straße und grenzt somit nicht an das Rathaus an. Sofern der Abschnitt der Ringstraße vor dem Hotel Gewandhaus gemeint ist, folgende Einschätzung:

Eine Verkehrsführung für den Radverkehr entgegen der angeordneten Einbahnstraßenrichtung ist nicht übersichtlich und damit unsicher. Grund ist, dass direkt am Straßenrand innen in einer engen Kurve eine Hecke steht, die für Kfz-Fahrer bei Freigabe der Einbahnstraße die Sicht auf im Gegenverkehr befindliche Radfahrer erheblich einschränkt (vgl. VwV-StVO zu Z 220 Rn 6 - s. o.).

#### g. Tetschener Straße

Eine Freigabe ist grundsätzlich nicht möglich:

- Die Fahrbahnbreite ist zu gering (4,80 ... 5,00 m, einseitiges Parken), es gibt keine Ausweichmöglichkeiten (vgl. VwV-StVO zu Z 220 Rn 5 - s. o.),
- keine verkehrstechnischen Voraussetzungen an der LSA Stübelallee vorhanden, vgl. VwV-StVO zu Z 220 Rn 6 - s. o.

h. Pohlandstraße

Eine Freigabe ist aufgrund der Fünfarmigkeit des Knotenpunktes Hüblerstraße/Wagnerstraße/Pohlandstraße grundsätzlich nicht möglich. Außerdem bestehen schlechte Sichtverhältnisse im Knotenpunktbereich (private Grundstücksmauern), vgl. VwV-StVO zu Z 220 Rn 6 - s. o.

Nächste Beschlusskontrolle: Juni 2016

Mit freundlichen Grüßen



Raoul Schmidt-Lamontain

Kenntnisnahme:



Dirk Hilbert  
Oberbürgermeister

Annekatrien Klepsch  
Zweite Bürgermeisterin