



Dresden.  
Dresdener

Landeshauptstadt Dresden · Postfach 12 00 20 · 01001 Dresden

Landeshauptstadt Dresden  
Der Oberbürgermeister

Ausschuss für  
Petitionen und  
Bürgerbeteiligung

Datum  
15. NOV 2021

**E-Petition „Nürnberger Straße sicher und bedarfsgerecht für Fuß- und Radverkehr gestalten“  
P0085/21 – Abschluss des Petitionsverfahrens**

Sehr geehrter

vielen Dank für die Teilnahme Ihrer Kollegen an der Sitzung des Ausschusses für Petitionen und Bürgerbeteiligung vom 3. November 2021.

Sicherlich wurden Sie bereits informiert, dass Ihrer Petition nicht abgeholfen werden kann. Die Beschlussausfertigung lege ich diesem Schreiben bei.

Die Mehrheit des Ausschusses war der Empfehlung aus der Verwaltungsstellungnahme gefolgt, welche ich Ihnen hier nachrichtlich übermittle:

1. Der Straßenzug Nossener Brücke und Nürnberger Straße ist gemäß Radverkehrskonzept als IR III-Verbindung ausgewiesen. Die Wahl der Führungsform entlang der Teilbereiche erfolgt auf Grundlage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA2010), Abschnitt 2.3. Hierbei spielt neben verkehrlichen Aspekten auch die Flächenverfügbarkeit eine Rolle. Die Ausbildung von Radfahrstreifen ist sowohl in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) als auch in der ERA2010 beschrieben, nach denen der Entwurf der Radverkehrsanlagen erfolgte.

Ostsächsische Sparkasse Dresden  
IBAN: DE58 8505 0300 3159 0000 00  
BIC: OSDDDE81XXX

Postbank  
IBAN: DE 77 8601 0090 0001 0359 03  
BIC: PBNKDEFF

Dr.-Külz-Ring 19 · 01067 Dresden  
Telefon (03 51) 4 88 20 00  
Telefax (03 51) 4 88 20 05

Sie erreichen uns über die Haltestellen:  
Prager Str. und Pirnaischer Platz  
Öffnungszeiten:  
Mo-Do 9-18 Uhr  
Fr 9-15 Uhr

Deutsche Bank  
IBAN: DE 81 8707 0000 0527 7777 00  
BIC: DEUTDE8CXXX

Commerzbank  
IBAN: DE 76 8504 0000 0112 0740 00  
BIC: COBADEFFXXX

E-Mails:  
oberbuergemeister@dresden.de  
stadtverwaltung@dresden.de-mail.de  
www.dresden.de

Für Menschen mit Behinderung:  
Parkplatz, Aufzug, WC

Elektronische Dokumente mit qualifizierter elektronischer Signatur können über ein Formular eingereicht werden. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, E-Mails

an die Landeshauptstadt Dresden mit einem S/MIME-Zertifikat zu verschlüsseln oder mit DE-Mail sichere E-Mails zu senden.  
Weitere Informationen hierzu finden Sie unter [www.dresden.de/kontakt](http://www.dresden.de/kontakt).

Durch die Einordnung der neuen Straßenbahntrasse wird die Verkehrsanlage grundsätzlich verbreitert. Dadurch entstehen Eingriffe in Privateigentum und in Grünflächen, welche auf das notwendige Maß zu beschränken sind. Insbesondere im Bereich Nürnberger Straße bestehen zusätzlich Zwänge durch vorhandene Bebauung. Im Sinne des sparsamen Flächenverbrauches und der Einordnung der Verkehrsanlage in Zwangslagen wurde im Bereich der Nürnberger Straße ein Radfahrstreifen mit der Regelbreite von 1,85 m gemäß RAST06 und ERA2010 gewählt.

Die gewählte Querschnittsaufteilung entspricht den aktuellen Regelwerken. Um die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern, erfolgt eine Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf 2,10 m zu Lasten der Kfz-Fahrbahn. Der gewählte Radfahrstreifen erlaubt im Gegensatz zum Hochbordradweg zukünftig eine mögliche Anpassung an geänderte Verkehrsbelegungen, da hier lediglich die Markierung anzupassen wäre, aber keine baulichen Eingriffe erforderlich sind.

Im Interesse einer baldigen Umsetzung des Stadtbahnprojektes ist die Petition abzulehnen.

2. Die Linksabbiegestreifen sind erforderlich, wenn das bereits heute zulässige Linksabbiegen weiter verkehrssicher ermöglicht werden soll. Der mittige Bahnkörper kann nicht unsignaliert gequert werden. Dabei muss der Linksabbieger mittels Spursignal getrennt vom sehr viel stärkeren Hauptverkehrsstrom im Zuge der Nürnberger Straße signalisiert werden, um in der Signalsteuerung ein Mindestmaß an Flexibilität zu ermöglichen. Ansonsten würde bei jeder längs fahrenden Straßenbahn der gesamte parallellaufende Kfz-Verkehr auf Grund der Sicherung der Linksabbieger mit aufgehalten werden müssen.

Das Linksabbiegen sichert die heute vorhandene Gebietserschließung. Die Struktur des Straßennetzes sowie die Gestaltung aller angesprochenen Nebenstraßen bieten dem Kfz-Durchgangsverkehr keinerlei Vorteile oder Abkürzungen. Alle benannten Straßen laufen quer zur Nürnberger Straße, sodass sich für gebietsfremde Durchgangsverkehre keinerlei Fahrzeitgewinne ergeben könnten. Hinzu kommt, dass sie durchweg als Tempo-30-Zone ausgewiesen sind. Auf Grund des weitgehend beidseitigen Parkens am Fahrbahnrand sowie der damit verbundenen Begegnungsmöglichkeit zweier Pkw nur im Bereich der Kreuzungen, besteht eine sehr beschränkte Durchlassfähigkeit für den Kfz-Verkehr, was für jeglichen gebietsfremden Verkehr äußerst unattraktiv ist.

Die Einrichtung einer Radvorrangroute in Form einer Fahrradstraße im Zuge der Hohen Straße ist davon nicht negativ betroffen. Es ist davon auszugehen, dass auch in einer solchen Fahrradstraße der Kfz-Verkehr, mindestens der Anlieger\*innen, zur Gebietserschließung weiterhin ermöglicht wird. Ob im Zuge einer solchen Planung mittels modaler Filter (zum Beispiel in Form von Diagonalsperren) Kfz-Ströme innerhalb der Wohngebiete punktuell anders geleitet werden müssen, hat keinen Einfluss auf die Einrichtung verkehrssicherer Linksabbiegemöglichkeiten am Knoten Nürnberger Straße/Hohe Straße. Die Signalisierung des Knotens ist im Gegenteil eine Grundvoraussetzung für die Eignung der Hohen Straße als potenzielle Radvorrangroute. Die Freigabezeiten für den querenden oder abbiegenden Verkehr sind eine Frage der konkreten Signalsteuerung und können jederzeit angepasst werden.

3. Die bestandsnahe Realisierung der Stadtbahnstrecke im Bereich Nürnberger Straße würde die Durchlässigkeit dieser bereits heute überlasteten Verbindung auch für den öffentlichen Personennahverkehr so stark reduzieren, dass das Projektziel, eine leistungsfähige Straßenbahnverbindung zu errichten, nicht gewährleistet werden kann.“

Mit freundlichen Grüßen



Klepsch  
Vorsitzende

Anlage  
Beschlussausfertigung P0085/21