



Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Straßen- und Tiefbauamt
Abt. Straßenverkehrsbehörde
Lingnerallee 3
01069 Dresden

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
15gse031

8. April 2015

Verkehrsbeschränkungen um den Martin-Luther-Platz herum und in der Holzhofgasse

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten Sie auffordern, zeitnah folgende Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben oder andere geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die den Radverkehr jeweils in beide Richtungen ermöglichen:

1. Martin-Luther-Platz Westseite
2. Martin-Luther-Platz Nordseite
3. Martin-Luther-Platz Südseite
4. Martin-Luther-Straße zwischen Martin-Luther-Platz und Louisenstraße
5. Holzhofgasse zwischen Löwenstraße und Lessingstraße.

Für die Straßen am Martin-Luther-Platz (1. – 3.) liegen offensichtlich alle Voraussetzungen für eine Freigabe vor, die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 220 aufgezählt sind. Die Breite der Fahrbahn beträgt über 3,50 m, was sogar bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen ausreichen würde, der hier nicht vorliegt. Die Verkehrsführung ist im Streckenverlauf sowie an den Kreuzungen übersichtlich. Ebenso wird in den einschlägigen Baurichtlinien festgestellt, dass „die weitaus meisten Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen für eine Öffnung gemäß StVO-Regelung zu Zeichen 220 geeignet“ wären (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 S. 62), die Detailempfehlungen dieser Richtlinie werden hier eingehalten.

Die „Freigabe der Gegenrichtung aller Einbahnstraßen für Radfahrer“ wird weiterhin im „Verkehrlichen Rahmenplan Äußere Neustadt Dresden“ S. 23 gefordert.

Die Martin-Luther-Straße (s.o. Pkt. 4) ist an der baulich schmalsten Stelle 3,20 m breit, mehrere Grundstückseinfahrten und Toreinfahrten bieten Platz zum Ausweichen. Diese sollten gegebenenfalls abmarkiert werden, um Falschparker fernzuhalten. Die Verkehrsstärke ist gering, der Abschnitt kurz und übersichtlich. Die ERA 2010 hält in diesen Fällen sogar bei Breiten der Fahrgasse geringer als 3,00 m eine Öffnung für vertretbar (S. 62 Pkt. 7.2 zweiter Absatz). Sollten die vorhandenen Ausweichstellen nicht ausreichen, wäre der Verzicht auf ein oder zwei Längsparker zu erwägen.

Ähnliche Überlegungen gelten für die Holzhofgasse zwischen Löwenstraße und Lessingstraße (s.o. Pkt. 5). Die Straße ist fast 7 m breit, die Breite der durch beidseitiges Längsparken verengten Fahrgasse beträgt ca. 3,00 m. Auch dieser Abschnitt ist wenig befahren, relativ kurz, LKW- oder Busverkehr spielen keine Rolle. Falls die vorhandenen Ausweichstellen nicht ausreichen, sollten durch Verzicht auf ein oder zwei Längsparker welche geschaffen werden.

Vor allem die beiden Abschnitte parallel zur Bautzner Straße (Martin-Luther-Platz Südseite und Holzhofgasse) könnten kurzfristig wichtige Netzfunktionen für den Radverkehr übernehmen. Im weiten Umfeld sind keine Ausweichrouten mit sicheren Radverkehrsanlagen vorhanden, vor allem fehlen diese auf der Bautzner Straße (im weiteren Verlauf „Haupttroute“ für den Radverkehr lt. Radverkehrskonzept 26er Ring). Im Gebiet Löwenstraße/ Holzhofgasse befinden sich drei Kindergärten und eine Grundschule, deren Einzugsbereiche sowohl dies- als auch jenseits der Bautzner Straße liegen, sowie die Diakonissenanstalt und am Rosengarten ein wichtiger Zugang zum Elberadweg. Diese wichtigen und stark frequentierten Einrichtungen sind nur schlecht mit dem Fahrrad erreichbar.

Eine Einbahnstraßenregelung stellt für den Radverkehr prinzipiell eine Verkehrsbeschränkung dar, die nur unter den engen Voraussetzungen des §45 Abs. 9 StVO zulässig ist. Dieser zielt im Kern auf eine Gefahrenlage auf Grund besonderer örtlicher Verhältnisse ab. Liegt eine solche besondere Gefahrenlage nicht vor, sind Verkehrsbeschränkungen nicht zulässig.

Sollten aus Ihrer Sicht Gründe vorliegen, die einer Öffnung der jeweiligen Abschnitte entgegenstehen, möchten wir Sie auffordern, alternative Varianten zu prüfen, die Radverkehr in beide Richtungen ermöglichen. Das könnte beispielsweise die Anordnung von „Fahrradstraße“ mit Kfz in nur eine Richtung o.ä. sein. Gegebenenfalls müsste in der Martin-Luther-Straße oder der Holzhofgasse das Längsparken komplett bzw. einseitig entfallen. Die Parkplätze in der Holzhofgasse stehen derzeit ohnehin für längere Zeit nicht zur Verfügung und sind zukünftig entbehrlich. Das Parkhaus an der Bautzner Straße ist nicht ausgelastet, an der Diakonissenanstalt entsteht ein neues Parkhaus, der Neubau auf Höhe des Pferdekopfbrunnens erhält eine große Tiefgarage.

Aus Studien der letzten Jahrzehnte zu zahlreichen Einbahnstraßen-Freigaben ist bekannt, dass die Freigabe die Verkehrssicherheit erhöht, die Einbahnstraßenregelung die Verkehrssicherheit hingegen vermindert. Der aktuelle ADFC-Klimatest hat leider erneut festgestellt, dass die Stadt Dresden in dieser Hinsicht stark hinter den Bewertungen vergleichbarer Städte liegt.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung unter info@adfc-dresden.de.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen