



Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Sachsen e.V.
Bautzner Straße 25
01099 Dresden

Telefon 0351 - 501 391 7

Telefax 0351 - 501 391 6

info@adfc-sachsen.de

www.adfc-sachsen.de

ADFC Sachsen e. V. - Bautzner Straße 25 - 01099 Dresden

Nicole Eremin
Geschäftsbereich Stadtkultur und Ordnung
Untere Straßenverkehrsbehörde
Stadtverwaltung Großenhain
Hauptmarkt 1
01558 Großenhain

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
23 bau 009

21.09.2023

Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie Radachse Weißnitzer Straße

Sehr geehrte Frau Eremin,

herzlichen Dank für die Zusendung der Machbarkeitsstudie zur Radachse Weißnitzer Straße Großenhain. Wir begrüßen die Absicht der Stadt Großenhain, die Weißnitzer Straße für den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten und hier zum wachsenden Interesse an der Nutzung des Fahrrads ein passendes infrastrukturelles Angebot zu finden.

Den Vorschlag, Schutzstreifen im Regelmaß von 1,50 m und teils nur dem Mindestmaß von 1,25 m anzuordnen, halten wir dafür jedoch für einen nicht zeitgemäßen Ansatz. Beobachtungen und Studien des ADFC und anderer Akteure¹ legen nahe, dass insbesondere schmale Schutzstreifen von motorisierten Verkehrsteilnehmern als getrennter Fahrbereich für den Radverkehr wahrgenommen werden und dazu animieren, den verpflichtenden Sicherheitsabstand zu Radfahrenden zu unterschreiten.

Die daraus resultierenden engen Überholmanöver führen zu Vermeidungseffekten bis hin zur Verlagerung bzw. zum Verzicht auf Wege mit dem Rad. Rückmeldungen aus Studien zu subjektiver Sicherheit beim Radfahren, wie etwa dem vom BMDV finanzierten Fahrradklima-Test legen ebenfalls den Schluss nahe, dass insbesondere unsichere Nutzergruppen, wie z.B. Kinder und ältere Menschen diese nicht als Steigerung der Sicherheit beim Radfahren empfinden, sondern sich durch knappe Überholmanöver und die fehlende Trennung zum motorisierten Verkehr unsicher fühlen und Radfahrten tendenziell eher vermeiden. Daher halten wir die Anordnung von schmalen Schutzstreifen für keine zielführende Maßnahme der Radverkehrsförderung.

Ein weiteres Argument, was gegen die Anlage schmaler Schutzstreifen spricht, ist die Fortschreibung des maßgeblichen Regelwerks für den Radverkehr, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), die vsl. Im nächsten Jahr veröffentlicht werden. Hier ist eine deutliche Anhebung der Mindestbreite und eine klare Begrenzung der Einsatzmöglichkeiten dieses Entwurfslements zu erwarten. Jetzt im Rahmen dieses Projekts von der Anlage von Schutzstreifen im Mindestmaß auszugehen bedeutet mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit, demnächst eine nicht regelkonforme Führungsform zu planen.

Der ADFC Sachsen unterstützt daher den auf S. 24 der Machbarkeitsstudie von den Gutachtern skizzierten alternativen Planungsansatz in Form einer Fahrradstraße. Hier sind mittlerweile auch in Deutschland zahlreiche Erfahrungen mit unterschiedlichen Ausbaustandards der Fahrradstraße gesammelt worden.² Dass der Radverkehr

¹ Vgl. etwa das Projekt Radmesser <https://interaktiv.tagesspiegel.de/radmesser/>

² Vgl. den Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS: <https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/radverkehr/fahrradstrassen>

ADFC Sachsen e. V.
Bautzner Straße 25
01099 Dresden

Telefon 0351 501 39 17
Telefax 0351 501 39 16
E-Mail info@adfc-sachsen.de
Internet www.adfc-sachsen.de

Bankverbindung Volksbank Leipzig
IBAN DE87 8609 5604 0307 8318 05
Steuernummer 202/140/17238
Finanzamt Dresden Nord

Unterstützen Sie unsere Arbeit
für sicheren Radverkehr
mit Ihrer Spende!
www.adfc-sachsen.de/spenden

die vorherrschende Verkehrsart ist, ist nach VwV-StVO keine Anordnungsvoraussetzung für eine Fahrradstraße. Eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr ist als Voraussetzung bereits ausreichend.³

Entgegen der Aussage der Machbarkeitsstudie, dass eine Fahrradstraße die Anordnung eines Halteverbots erfordert, enthält die VwV-StVO dazu lediglich die Aussage, dass „auf Senkrecht- oder Schrägparkstände [...] grundsätzlich verzichtet werden“⁴ sollte. Die Möglichkeit der Einordnung von Parkständen ist also durchaus gegeben (wie z.B. auch im Projekt Radroute Ost in Dresden geschehen; siehe Fotos im Anhang).

Als ein mögliches Modell für die Ausbildung einer Fahrradstraße möchten wir z.B. auf die Ernst-Thälmann-Straße in Senftenberg hinweisen, bei deren Gestaltung Fahrradstraßen aus den Niederlanden Vorbild sind. Durch einen gepflasterten Mittelstreifen bzw. „Mittelwulst“ wird der motorisierte Verkehr dazu bewegt, beim Überholen von Radfahrenden komplett auf die Gegenfahrbahn auszuweichen und entsprechend großzügig zu überholen. Als Anlage dieses Schreibens haben wir dazu ebenfalls Bilder aufbereitet.

Für Rückfragen im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Projekts stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Konrad Krause
Geschäftsführer ADFC Sachsen e. V.

³ Vgl. VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße

⁴ Vgl. ebd. Rn. 3.

Anlage 1: Fotos Ernst-Thälmann-Str. Senftenberg



Anlage 2: Radroute Ost Dresden



Weitere Informationen zur Radroute Ost in Dresden:

<https://www.dresden.de/de/stadtraum/zentrale-projekte/radroute-dresden-ost/umsetzung.php>