Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)

**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.**
Bischofsweg 38
01099 Dresden

Tel. 0351- 501 39 15
info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

Geschäftszeit
Montag 10 bis 14 Uhr
Mittwoch 15 bis 19 Uhr

ADFC Dresden e.V. • Bischofsweg 38 • 01099 Dresden •

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt
z.Hd. Reinhard Koettnitz
PF 120 020
01001 Dresden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
14gse003

8. August 2016

Radverkehrsanlagen Borsbergstraße / Schandauer Straße

...

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Zuge der Sanierung und Freigabe des Verkehrszugs Borsbergstr./Schandauer Str. sind Wege der Radverkehrsförderung gesucht und gegangen wurden, beispielsweise wurden stellenweise Fahrradbügel aufgestellt, sodass Fahrräder an Zielen auch sicher abgestellt werden können. Diese können aber nicht über Mängel hinwegtäuschen, die bei **ordnungsgemäßer Bauabnahme mit Fahrrad** hätten auffallen müssen.

Den im Weiteren einzeln aufgelisteten Mängeln sei vorangestellt, dass im Verkehrszug zumeist Radfahrstreifen in Breite nach ERA realisiert wurden, an verschiedenen Stellen die Regelbreite aber unterschritten wird und aufgrund der fehlenden Möglichkeit zum Überholen (s.a. Bildblock 1) besser Schutzstreifen angeordnet werden sollten, da diese zum Überholen verlassen werden können. Die in der Auflistung genannten Unterschreitungen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Im Anhang befinden sich Bilder zur Verdeutlichung der Kritikpunkte. Diese entstanden in den Vormittagsstunden des 23. November 2013 (Sonnabend) und damit zu Zeiten ohne Berufs- oder Adventseinkaufsverkehr.

Kritikpunkte in landwärtiger Richtung

- Kreuzung Borsbergstr./Bertolt-Brecht-Allee: Die Haltelinie für Radfahrer ist zu nah an der Lichtsignalanlage, sodass diese beim Vorfahren bis an die Haltelinie (um auch im Sichtbereich der Kraftfahrzeugführer zu sein, die bis zur Kfz-Haltelinie vorfahren), nicht mehr oder nur noch durch starkes Verdrehen des Oberkörpers erkennbar ist (s.a. Bild 2).

- In Höhe Geisingstr. ist die Rampe zum Radweg auf Gehwegniveau sehr steil ausgeführt, der Radweg unterschreitet mit 1,50 m Breite das Mindestmaß nach ERA und ermöglicht im kompletten Bereich bis Höhe Bergmannstr. kein Überholen. Die Benutzungspflicht ist aufzuheben und der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen, z.B. mittels Schutzstreifen (s.a. Bildblock 1).

- Ab Einmündung Bergmannstr. bis Ende Ausbaustrecke: Die Breite des Radstreifens beträgt hier innerhalb des Breitstrichs regelmäßig ca. 1,30 m und ermöglicht kein Überholen. Ein Grund für die Unterschreitung der Regelbreite nach ERA, z.B. auf lokal 1,10 m innerhalb Breitstrich vor der Haltestelle Bergmannstr. ist nicht erkennbar (s.a. Bildblock 3). Angesichts der Enge des Streifens sollten hier Schutzstreifen angeordnet werden, die zum Überholen verlassen werden können.

- Lichtsignalanlage Pohlandplatz: Während an anderen Kreuzungen die Haltelinie für Radfahrer im Vergleich zu der für Kfz vorgezogen ist und/oder Grünphasen eher beginnen, um Radfahrer in den Sichtbereich zu bringen, sind die Haltelinien

Bankverbindung
LKG Sachsen ZN KD Bank
BLZ 350 601 90
Konto 16 24780 015

Steuernummer
202/140/17726

hier auf gleicher Höhe und die Grünphasen beginnen zur gleichen Zeit (s.a. Bildblock 4).

Kritikpunkte in stadtwärtiger Richtung

- Beginn Ausbaustrecke: Unterschreitung der Regelbreite nach ERA auf sonst freier Strecke ohne erkennbaren Einengungsgrund. Analog zur Gegenrichtung sollten hier Schutzstreifen angeordnet werden (Ist-Zustand Radstreifen innerhalb Strich 1,30 m, Trennstreifenbreite 22 cm).

- Einmündung Pohlandstr.: Die Führung der Furt erfolgt so, dass der abgesenkte Bordstein zum Erreichen des gemeinsamen Geh-/Radwegs schräg befahren werden muss, des weiteren zielt die gerade Furt zunächst in Richtung Verkehrszeichen und Bäume (s.a. Bild 5).

- Gemeinsamer Geh-/Radwegs ab Einmündung Pohlandstr.: Der Belag entspricht nicht den Absichten des Stadtratsbeschlusses A0049-SR10-05 vom 17. März 2005. Demnach ist maschinengefertigter Asphalt oder anderer Belag mit gleicher Oberflächenqualität wie bei der Fahrbahn zu verwenden. Gehwegplatten mit ca. 25 cm-Raster und Fugen entsprechen nicht dieser Anforderung (s.a. Bild 6).

- Einmündung Bergmannstr.

    - Zur Einordnung an der Lichtsignalanlage ist die Furt stark um einen erhaltenen Baum herum verschwenkt und führt direkt danach eine Rampe hinab. Für längere Fahrzeuge (z.B. Fahrrad mit Kinderanhänger ist dieser Bereich nicht immer einfach zu befahren.

    - Die Sichtbeziehung zwischen rechtsabbiegenden Kfz-Führern und Radfahrern, die die Rampe herunterfahren, ist behindert.

    - Die Rampe selbst ist sehr schmal und führt auf einen nur 0,90 m schmalen Radstreifen (innerhalb Markierung, s.a. Bildblock 7).

- Aufgrund der genannten Mängel im Bereich zwischen den Einmündungen Pohland- und Bergmannstr. ist die Benutzungspflicht aufzuheben und/oder eine Führung auf der Fahrbahn anzuordnen (z. B. Schutzstreifen).

- Haltestelle Bergmannstr.

    - Die Führung der Furt zwischen Haltestellen- und Geschäftsbereich führt dazu, dass der Radweg regelmäßig als Wartebereich für die zurückgesetzte Bushaltestelle, als Wartebereich für Fußgänger vor Überquerung an der Lichtsignalanlage oder als Gehweg genutzt wird (s.a. Bildblock 8).

    - Geh- und Radweg sind durch eine Wasserrinne in Längsrichtung getrennt, welche eine weitere Gefahr für Stürze darstellt. etwa, wenn Radfahrer plötzlich auf den Radweg tretenden Fußgängern ausweichen müssen (s. ebenfalls Bildblock 8). Durch mangelhafte Bauausführung sind an dieser Stelle zusätzliche Kanten entstanden.

    - Im Bereich der Tiefgaragenausfahrt des Gebäudes warten regelmäßig Fahrzeuge, um in die Schandauer Str. einbiegen zu können (s. ebenfalls Bildblock 8). Zur Verdeutlichung der Vorfahrtsberechtigung sollte mindestens der Asphalt der Radwegfurt durchgezogen werden (s. ebenfalls Bildblock 8). Von der Möglichkeit durchgehend asphaltierter Radwegfurten, auch über Grundstückseinfahrten hinweg, wurde beispielsweise auf der Dohnaer Str. Gebrauch gemacht, was auch die Oberflächenqualität erhöht.

- Die Summe dieser Gefahrenquellen erscheint nicht größer als eine Führung über die Straßenbahnschienen/im Bereich der Haltestelle zwischen den Schienen, die Benutzungspflicht ist in diesem Bereich aufzuheben.

Kritikpunkte in Bezug auf Seitenstraßen

- Tittmannstr.: Diese wurde im Zuge der Umgestaltung und verkehrsrechtlichen Umorganisation zu einer Einbahnstraße. Obwohl die Breite der Straße es hergibt, ist diese für den Radverkehr nicht freigegeben und somit die direkte Beziehung Großer Garten → Müller-Berset-Str. → Striesen nicht mehr nutzbar. Durch Freigabe der Fahrtrichtungen für Radfahrer aus der Müller-Berset-Str. heraus kann auch das Kaufland direkt erreicht werden. Ein Grund für das Verbot der Einfahrt für Radfahrer ist nicht erkennbar.

- Tittmannstr.: Die Furtmarkierungen der Radverkehrsanlagen Borsbergstr. sind im Kreuzungsbereich bereits verblasst.

- Bertolt-Brecht-Allee: Die Sensoren der Lichtsignalanlage lösen bei Radfahrern regelmäßig nicht aus, was insbesondere bei geringem Verkehrsaufkommen (werktags ab etwa 19 Uhr und am Wochenende) zu unnötigem Zeitverlust führt, da kein weiteres Fahrzeug diese auslöst. Ein Betrieb der Anlage in diesen Schwachlastzeiten erscheint nicht notwendig.

- Bergmannstr.: Aus südlicher Richtung ist die Verschwenkung des Radwegs zur Weiterführung stärker geworden. Die Weiterführung selbst (Schutzstreifen) wird in der anschließenden Kurve oft geschnitten.
  Es verwundert, dass im Zuge des Bauanschlusses auch die sehr mangelhaften nicht benutzungspflichtigen Radwege der südlichen Bergmannstraße wiederhergestellt wurden. Diese sind netto nur 0,75 m breit, der Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz ist nicht markiert, die Gefahr durch aufschlagende Türen hoch und die Sichtverhältnisse mangels der vorgeschriebenen Furtmarkierungen schlecht.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Spitzner

Vorstand ADFC Dresden

Anlage(n)

16 Fotos zur Dokumentation (S. 4—6), aufgenommen am 23. November 2013, ca. 10 Uhr

Bildblock 1:
Schmale Radwege ermöglichen kein Überholen, hier mit 1,50 m befestigter Breite Unterschreitung des Mindestmaßes für Radwege ab Einmündung Geisingstr. landwärts.

Bild 2:
Haltelinie jenseits der Lichtsignalanlage in Höhe Bertolt-Brecht-Allee landwärts.

Bildblock 3:
Radstreifen innerhalb Breitstrich nur 1,30 m breit auf sonst freier Strecke, keine Möglichkeit, diesen zum Überholen zu verlassen.

Bildblock 4:
Haltelinie für Rad- und Kfz-verkehr sind auf gleicher Höhe und Grünphasen beginnen zur gleichen Zeit (Pohlandplatz, landwärts).

Bild 5:
Auf schräg verlaufende Absenkung und in Richtung Verkehrszeichen/ Bäume führende Furt an der Einmündung Pohlandstr., stadtwärts.

Bildblock 6:
Ungeeigneter Belag mit Fugen ab Einmündung Pohlandplatz (stadtwärts) im Widerspruch zu Beschluss Nr. A0049-SR10-05 der Stadtratssitzung vom 17. März 2005 des Stadtrats.

Bildblock 7: Starke Verschwenkung um einen Baum (links) vor der Einmündung Bergmannstr. (stadtwärts), dadurch Störung der Sichtbeziehung mit Rechtsabbiegern, Einmündung in eine schmale Rampe zum Radstreifen (Breite ca. 0,90 m, rechts).

Bildblock 8:
Nutzung der Radfurt durch Fußgänger, Wartende an der Lichtsignalanlage und Haltestelle (oben), das Bild entstand an einem Sonnabendvormittag ohne Berufs- und Adventsverkehr. Parallel verlaufende Wasserrinne mit Zusatzkante sowie nach Ausfahrt aus der Tiefgarage auf Einbiegen auf die Fahrbahn wartende Fahrzeuge, dabei wird regelmäßig auf der Radfurt gewartet (unten).