

ADFC Dresden e.V. • Bautzner Str. 25 • 01099 Dresden

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt
Postfach 120020
01001 Dresden

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bautzner Str. 25
01099 Dresden

Telefon 0351 - 501 391 5
Telefax 0351 - 501 391 6

info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
22gse030

17. November 2022

Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Kreisverkehr Spitzwegstraße / Wilhelm-Franke-Straße

Sehr geehrte Frau Prüfer,

ein aktueller Unfall hat unsere Aufmerksamkeit auf den oben genannten Kreisverkehr gelenkt. Er ist seit Jahren Unfallhäufungsstelle. Die nicht richtlinienkonforme Ausführung trägt nach unserer Einschätzung zum Unfallgeschehen bei. Trotzdem erkennen wir keine Maßnahmen der Stadtverwaltung zur Entschärfung der Gefahr. Wir bitten Sie, die konkrete Angelegenheit bearbeiten zu lassen. Außerdem bitten wir Sie zu untersuchen, ob die Stadtverwaltung ausreichend ausgestattet ist, um der gesetzlich vorgeschriebenen Arbeit in der Unfallkommission nachzukommen. Unser Eindruck ist, dass viele bekannte Unfallhäufungsstellen nicht bearbeitet und entschärft werden bzw. dass es viel zu lange dauert. Womöglich ist das der Grund, warum die Zahl der schweren Radverkehrsunfälle Jahr für Jahr fast doppelt so groß wie in Leipzig ist.

Bei dem 2004 gebauten Kreisverkehr handelt es sich um einen kleinen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von ca. 25 m sowie mit einstreifiger Kreisfahrbahn und einstreifigen Zu- und Abfahrten. Er entspricht **nicht** den Empfehlungen des „Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren“ (2006), das besonderen Wert auf eine geschwindigkeitsdämpfende Ausbildung sowie schmale Kreisfahrbahnen legt. Auch in den ERA 2010 steht: „Eine geschwindigkeitsdämpfende Ausbildung des Kreisverkehrs ist besonders wichtig. Bei tangentialen Zu-/Ausfahrten und breiten Kreisfahrbahnen besteht die Gefahr des Überholens und Schneidens durch Kraftfahrzeuge.“

Zwei Buslinien (68, 87) nutzen den Kreisverkehr. Weiterhin gehen drei Radhaupttrouten (Alltagsverbindungen, Typ IR III) vom Kreisverkehr ab. Zusätzlich verlaufen über die Spitzwegstraße zwei touristische Radrouten: R4 und R6. Mindestens seit 2006 war der Kreisverkehr Unfallhäufungsstelle. Allein in den Jahren 2018-2020 wurden fünf Unfälle mit Personenschaden gezählt (Quelle: Unfallatlas).

Das Gefahrenpotential in diesem Kreisverkehr entsteht durch mehrere Faktoren:

1. Fahrzeuge auf der Wilhelm-Franke-Straße aus Richtung Süden fahren bergab, was leicht zu einer vergleichsweise hohen Geschwindigkeit führt.
2. Bei der Annäherung an den Kreisverkehr aus dieser Richtung sind zwei Kontrollblicke nötig (siehe a, b im Bild unten):
 - a. Vor dem Fußgängerüberweg und

Steuernummer
202/140/17726

Vereinsregistereintrag
Vereinsnummer VR 3353 beim
Amtsgericht Dresden

Unterstützen Sie uns
mit Ihrer Spende!
www.adfc-dresden.de/spenden

Bankverbindung
IBAN: DE68 3506 0190 1624 7800 15
BIC: GENODED1DKD (KD-Bank)

- b. Vor Einfahren in den Kreisverkehr an der Wartelinie, da vom Fußgängerüberweg aus Radfahrer auf der Spitzwegstraße aus Richtung Westen noch nicht gesehen werden können. Die bestehende Wartelinie kann leicht übersehen werden.



Luftbild des Kreisverkehrs – an den Stellen „a“ und „b“ sind Kontrollblicke nötig

3. Die Fahrstreifenbreite der Zufahrten sind teilweise doppelt so breit (7-10m) wie von ERA 2010 vorgegeben. In den ERA 2010 steht: „In den Knotenpunktarmlen sollen die Fahrstreifen neben den Fahrbahnteilern bei fahrgeometrischer Bemessung der Eckausrundungen so schmal sein (3,25 bis 3,50 m), dass das Überholen des Radverkehrs unmittelbar vor oder hinter dem Kreisverkehr - zumindest durch Lkw - nicht möglich ist und für Pkw erschwert wird.“
4. Fahrzeuge auf der Wilhelm-Franke-Straße aus Richtung Süden werden im Kreisverkehr kaum abgelenkt. Dabei soll die Ablenkung für geradeausfahrende Fahrzeuge durch die Kreisinsel nach dem FGSV-Merkblatt mindestens das Zweifache der Fahrstreifenbreite der Zufahrt betragen (siehe Abbildung unten aus dem FGSV-Merkblatt), was der Geschwindigkeitsreduktion dienen soll.

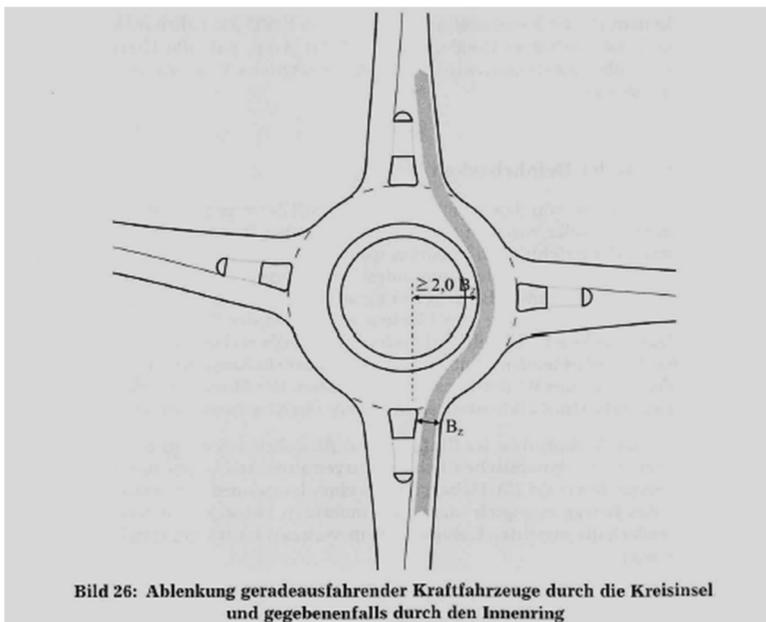


Bild 26: Ablenkung geradeausfahrender Kraftfahrzeuge durch die Kreisinsel und gegebenenfalls durch den Innenring

Auszug aus „Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren“ (FGSV 2006)

5. Hinzu kommt der große Kurvenradius zwischen Wilhelm-Franke-Straße (Süd) und Spitzwegstraße (Ost). Dadurch entsteht eine Bypass-Situation, da Fahrzeugführer auf dieser Relation die Kreisfahrbahn gar nicht befahren müssen.

Wir regen an, u.a. folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu prüfen und die ersten Maßnahmen bereits innerhalb kurzer Zeit umzusetzen (den nächsten Unfall wird es statistisch bereits innerhalb weniger Monate geben):

1. Geschwindigkeitsbegrenzung in den Kreisverkehr-Zufahrten auf 30 km/h
2. Wilhelm-Franke-Straße aus Richtung Süden: physikalische geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (z.B. Temposchwelle)
3. Verringerung von Abbiegeradien: insbesondere zwischen der südlichen Wilhelm-Franke-Straße und der östlichen Spitzwegstraße sollte die Bordführung (ggf. zunächst provisorisch mittels aufgeschraubter und aufgeklebter Bordsteine oder Verkehrsleitschwellen) so ausgebildet werden, dass die Geschwindigkeit deutlich reduziert wird und (ggf. in einem zweiten Schritt) die Bypass-Situation aufgehoben wird. Unter Umständen sollte das direkte Abbiegen sogar unterbunden werden. Dadurch wird die Zufahrt zum Kreisverkehr richtlinienkonform schmal gehalten (nach Stand der Technik sollen Kreisverkehre so gestaltet sein, dass Radfahrer nicht überholt werden). Zudem sind Bypass-Lösungen für kleine Kreisverkehre nicht vorgesehen. Die Verkehrsteilnehmer werden mit der geänderten Bordführung dazu gebracht, die Kreisfahrbahn zu befahren und zuvor den notwendigen zweiten Kontrollblick durchzuführen.
4. Vergrößerung der Kreisinsel (als Sofortmaßnahme zunächst ggf. als reine Markierungslösung inkl. provisorischer Elemente ähnlich der bei Kopfsteinpflaster bekannten Nägel zur Fahrbahnmarkierung) und Erhöhung um 4-5cm des bisher sich stufenlos anschließenden Innenkreises, um die geforderte *„deutliche Umlenkung geradeausfahrender Fahrzeuge durch die Kreisinsel“* (FGSV-Markblatt) zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen