

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

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Ver-
kehr und Liegenschaften
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
23gse002

6. Februar 2023

Radroute DD-Ost: Analyse und Anregungen des ADFC Dresden

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Projekt „Radroute Ost“ begrüßen wir sehr. Der mittlere Abschnitt zwischen Fetscher- und Altenberger Straße wurde im November 2022 eingeweiht. Wir haben die umfangreiche Maßnahmenkette ausgewertet und unsere Mitglieder dazu befragt. Die sich daraus ergebenden Erkenntnisse möchten wir Ihnen in dieser Stellungnahme weitergeben. Wir hoffen, dass unsere Hinweise für die Planung und den Weiterbau der letzten Abschnitte sowie für die weitere Verbesserung des mittleren Abschnitts der Radvorrangroute dienlich sind.

Rückmeldungen der ADFC-Mitglieder

Zehn Mitglieder haben auf unsere Aufforderung reagiert und haben detailliert über ihre Alltagserfahrungen auf der Route berichtet (freie Antworten). Alle beurteilten die Route insgesamt als gelungen. Positiv bewerteten sie das schnellere Vorankommen, die Sicherheitstrennstreifen, das bessere Nebeneinanderfahren und das Fahren mit Kindern. Als Verbesserungsvorschläge bzw. auf der negativen Seite erwähnen die Hälfte der zehn Mitglieder, dass der Autoverkehr in Menge und/oder Geschwindigkeit angestiegen ist. Einige erwähnen auch übereinstimmend bestimmte Problemstellen auf der Radroute, insbesondere die von der Fahrradstraße ausgenommene Bergmannstraße, aber auch den Stresemannplatz. Während der Sicherheitstrennstreifen als Anti-Dooring-Maßnahme begrüßt wird, wird die konkrete Ausführung in Frage gestellt. Im Folgenden gehen wir auf diese Aspekte einzeln ein. Zunächst ein paar ausgewählte Zitate aus den Rückmeldungen:

- „Wir nutzen die Radroute Ost fast jeden Tag auf dem Weg zum Kindergarten zwischen dem Pohlandplatz und dem Stresemannplatz. Sie gibt uns die Möglichkeit, die Kids auf der Straße und gleichzeitig neben ihnen fahren zu können. Die Fahrt auf der Fahrradstraße ist deutlich angenehmer für uns als die Radwege auf der Schandauer Straße und Borsbergstraße. Besonders toll finden wir die rotmarkierten Kreuzungen, auf den Radfahrende der Fahrradstraße Vorfahrt haben. Die Markierungen am Fahrbahnrand signalisieren den Kids eindeutig, wann sie zu nah an den parkenden Autos sind.“

- „Vielleicht sollte man da an der Verkehrslenkung noch etwas tun, damit generell weniger Kraftfahrzeugverkehr auf dieser Route ist. Zum Beispiel den Zugang zum Aldiparkplatz auf der Glashütter Straße sperren, es gibt ja noch zwei weitere Zufahrten auf der Schandauer Straße und der Gottleubaer Straße. Am Größten ist die Verkehrsdichte allerdings wirklich auf der Kipsdorfer Straße zwischen Lauensteiner Straße und Altenberger Straße, durch das Altersheim und die sehr große Gewerbeeinheit gegenüber.“

- „Ein weiteres Problem sehe ich an der Bergmannstraße. Dort wurden die schon lange nicht mehr benutzungspflichtigen „Radwege“ plötzlich mit roten Markierungen im Kreuzungsbereich versehen. Das finde ich sehr irreführend. Denn das suggeriert den Autofahrern, dass man als Radfahrer auf der Straße nichts zu suchen hätte.“

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)

- „Anhupen bei Nebeneinanderfahren“

- „Eröffnungen sollten zukünftig von der Stadt vor Ort begleitet / gefeiert werden, damit den Nutzern die Funktionsweise erklärt werden kann. Teilweise wird der markierte Dooring Bereich als Radfahrstreifen erkannt.“

- „Vor den Wohnhäusern blockieren oft Lieferfahrzeuge die Spur.“

- „Die vielen Unterbrechungen sind etwas nervig, besonders an der Bergmannstraße und Bertolt-Brecht-Allee. Schade ist es auch, dass die Fahrradstraße am Stresemannplatz einfach aufhört. Dort wäre sie besonders wertvoll, vor allem bei der Überquerung der Lipsiusstraße. Wir sind gespannt, wie die Radwege auf dem kurzen Abschnitt der Bergmannstraße gestaltet werden. Dort wird gerade gebaut. Das Überqueren der Bergmannstraße mit Kindern ist jedes Mal Stress pur, egal an welcher Stelle.“

- „Ein m.M.n sehr wichtiger Punkt, ist der schlechte Fahrbahn-Zustand (insbesondere am rechten Rand i.Ri. Zentrum) der Glashütter Str. (Abschnitt Gottleubaer/ Junhansstraße). Zum Teil recht große Löcher, machen ein sicheres und komfortables fahren für den Radverkehr auf diesem Abschnitt kaum möglich. Vielleicht ist es hier möglich, nachzubessern.“

- „durch die Zunahme an PKW muss man nun an den nicht bevorrechtigten Kreuzungen (z.B. Bergmannstraße) mitunter im Stau hinter drei PKW warten, ehe man die Kreuzung erreicht,“

- „die Rücksicht durch PKW-Fahrende ist nicht höher als auf anderen Strecken (dichter Überholabstand, noch schnell vorbei fahren und dann vor dem Radfahrenden wieder bremsen etc.), das Selbstbewusstsein der Radfahrenden scheint jedoch etwas höher zu sein als auf anderen Strecken“

Zeitgewinn

Mit den bisherigen Maßnahmen wurde an 13 Kreuzungen Vorrang im Zuge der Radroute Ost geschaffen. Eine solche Maßnahmenkette zugunsten des Radverkehrs ist ein Novum in Dresden, das wir sehr begrüßen. In den meisten Fällen wurde dabei eine Rechts-vor-links-Regelung in eine Vorfahrt geändert. An der Kreuzung Müller-Berset-Straße/Laubestraße wurde die Vorfahrt umgedreht - eine sinnvolle Maßnahme, die der ADFC Dresden ausdrücklich begrüßt.

Setzt man für die insgesamt 24 Kreuzungen auf der 3.340 m langen Teilstrecke (Fetscherstraße-Altenberger Straße) die Werte nach der FGSV-Richtlinie „Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV Tabelle 19) an, haben die bisherigen Maßnahmen die mittleren Verlustzeiten von 218 s um 47% auf 115 s reduziert (Fahrtrichtung Ost). In den Rückmeldungen vieler ADFC-Mitglieder wird die Zeiteinsparung und das stetigere Fahren besonders gelobt. Nach diesen Werten beträgt die mittlere Verlustzeit nun 34 s pro km (Ost-richtung) bzw. 33 s pro km (Westrichtung). Damit wird die Vorgabe für Radvorrangrouten nach H RSV (max. 35 s/km) für diesen Teilabschnitt gerade so eingehalten. Die Wartezeit des westlichen Endpunkts (Kreuzung Fetscherstraße) ist jedoch noch nicht eingerechnet. Als Ausblick ist zu erwarten, dass der Bauabschnitt von der Fetscherstraße bis zum Straßburger Platz (mit neuer Lichtsignalanlage und Straßenbahnquerung) die mittlere Wartezeit pro Streckenkilometer nach oben beeinflussen (verschlechtern) wird. Wir regen daher noch weitere Anstrengungen zur Verringerung der Wartezeit auch im mittleren Abschnitt an, insbesondere im Bereich Stresemannplatz (siehe Abschnitt dazu unten).

Stresemannplatz

Das rutschige Pflaster am Stresemannplatz wurde durch Asphalt getauscht. Das hat Fahrkomfort und -sicherheit verbessert. Es gibt jedoch weiteres Verbesserungspotential in diesem Bereich. In ihren Rückmeldungen haben unsere Mitglieder eine erhebliche Belastung mit Kfz-Schleichverkehr festgestellt. Insbesondere zerschneidet der Strom des Pkw-Durchgangsverkehrs auf der Achse Lipsiusstraße - Krenkelstraße den Platz. Dies beeinträchtigt nicht nur Radfahrer*innen auf der Radroute Ost, sondern führt auch zu einer Gefährdung von Fußgänger*innen, insbesondere Schulkindern, und mindert auch den städtebaulichen Charakter des Platzes und die Aufenthaltsqualität.

Wir schlagen daher vor, **die Durchfahrt durch die Mitte des Platzes für Kfz zu sperren** und ggf. weitere verkehrsregelnde Maßnahmen zu ergreifen, so dass weniger quartiersfremde Autos ihren Weg durch das Wohngebiet suchen.

Außerdem tragen die vielen Rechts-vor-links-Kreuzungen in kurzer Folge am Stresemannplatz zur Verschlechterung der mittleren Verlustzeit bei (drei Kreuzungen pro Richtung, nach H RSV Tabelle 19 kalkulatorisch insgesamt 30 s Zeitverlust). Wir regen an, das Wartezeit-Einsparpotential hier zu nutzen und **weitere Vorrangregelungen anzuordnen**.

Zunahme von Kfz-Verkehr und Kfz-Tempo

Da die neuen Vorrangregelungen ebenfalls für den Kfz-Verkehr gelten, ist eine Zunahme der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nicht überraschend. Die Strecke ist auch für den motorisierten Verkehr attraktiver geworden und wir nehmen eine deutliche Zunahme der Autos wahr. Zu manchen Uhrzeiten ist die Kfz-Belastung derart stark, dass der Charakter einer Fahrradstraße völlig verpufft. Es ist fraglich, ob die uneingeschränkte Duldung von Kfz-Verkehr in diesem Ausmaß auf einer Fahrradstraße gemäß VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 rechtlich zulässig ist. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO legt fest:

„Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr [...] darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr).“

Aber die Fahrradstraßen wurden entgegen der StVO-VwV nicht ausnahmsweise, sondern ausnahmslos für Motorfahrzeuge freigegeben. Das ist nachvollziehbar, weil die Route sich komplett in Wohnstraßen mit Garagen- und Grundstückszufahrten befindet. Der Intention des Ordnungsgebers, den motorisierten Verkehr auf Sonderfälle wie Anliegerverkehr zu beschränken, kann und soll trotz Freigabe mit anderen Maßnahmen nachgekommen werden. In der Längsrichtung der Radroute Ost wurde bisher keine den Motorverkehr einschränkende Maßnahme veranlasst. Im Gegenteil ist die Strecke nun wegen der Vorfahrtsregelungen auch für den motorisierten Verkehr attraktiver.

Die betroffenen Straßen sind entsprechend des Verkehrsentwicklungsplans durchgängig "sonstige Straßen", also Straßen ohne jegliche Hauptverkehrs- oder Sammelfunktion. Wir regen daher an, umfangreiche Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr zu ergreifen. Beispiele:

Beschränkung von Fahrtrichtungen für den MIV: Die Radroute Ost könnte an jeder querenden Hauptverkehrsstraße für Motorfahrzeuge verkehrsrechtlich unterbrochen werden (z.B. mittels „Vorgeschriebener Fahrtrichtung nach links oder rechts“ + Rad frei). So würde der motorisierte Verkehr nur zwischen der Radroute Ost und der jeweiligen querenden Hauptverkehrsstraße fahren dürfen, aber nicht zwischen zwei Teilen der Radroute. Kfz-Verkehr, der von einer „sonstigen Straße“ über eine Hauptverkehrsstraße in eine „sonstige Straße“ fährt, ist fast immer kein Anliegerverkehr, sondern Schleichverkehr. Schleichverkehr soll im Sinne der Anwohner*innen und der Nutzer*innen der Radroute so weit wie möglich unterbunden werden. Dieses Mittel ist moderat, weil es den echten Kfz-Anliegerverkehr nicht beschränkt oder erschwert. Dieses „Verbot des Geradeausfahrens“ für Kfz regen wir für die Kreuzung mit der Fetscherstraße explizit an, aber auch an anderen Kreuzungen mit Vorfahrtsstraßen wäre es ein Mittel, um motorisierten Durchgangsverkehr von der Fahrradstraße zu nehmen.

Modale Filter: Es könnten an einzelnen Stellen Pollerreihen oder bauliche Schleusen (Modale Filter) eingerichtet werden, die nur mit dem Fahrrad passierbar sind, z.B. auf der Brücke über dem Landgraben (Glashütter Straße) oder auf der Laubestraße östlich der Einmündung Elfriede-Lohse-Wächtler-Straße. Eine andere Art von modalen Filtern sind (ggf. gegenläufige) Einbahnstraßenabschnitte mit Rad frei. Die Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke mit dem Kfz bleibt auch damit gewährleistet.

Generell sollten zur Verhinderung von Kfz-Schleichverkehr Fahrtrichtungsbeschränkungen und / oder Modale Filter schon von Anfang an bei der Einrichtung von Radrouten, Fahrradstraßen etc. (wie hier) mit realisiert werden (siehe StVO-VwV-Zitat oben).

Zeichen Fahrradstraße Ende und Tempo 30-Zone

Da noch nicht allen Fahrzeugführern bekannt ist, dass Tempo 30 auch in einer Fahrradstraße gilt, regen wir an, insbesondere das Zeichen „Ende der Tempo 30-Zone“ so sparsam zu nutzen, wie es die Verwaltungsvorschrift zur StVO eben ermöglicht. Andernfalls ist zu erwarten, dass Autofahrende davon ausgehen, dass wieder die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt. Beim Übergang einer Tempo 30-Zone in eine Fahrradstraße kann auf das Zeichen 274.2 verzichtet werden (Zitat VwV StVO „Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone“ unter III): *„Das Zeichen 274.2 ist entbehrlich, wenn die Zone in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradstraße (Zeichen 244.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3) oder in einen verkehrsberuhigten*

Bereich (Zeichen 325.1) übergeht. Stattdessen sind die entsprechenden Zeichen des Bereichs anzuordnen, in den eingefahren wird.“

U.a. an der Kreuzung Müller-Berset-Straße/Laubestraße sind überflüssige Z 274.2 StVO vorhanden.

Bergmannstraße

Die Radroute Ost verläuft im Abschnitt auf der Bergmannstraße auf 100 m über bauliche Einrichtungsradwege. Die alten Hochbordradwege sind 1,6 m breit und in einem baulich schlechten Zustand. Als Maßnahme im Rahmen der Radroute Ost wurden 75cm breite Sicherheitstrennstreifen auf der Fahrbahn markiert, um die Gefahr für Radfahrende durch unachtsam geöffnete Autotüren zu reduzieren. Wir begrüßen diese Maßnahmen. Leider stellen wir bereits jetzt häufig fest, dass Autofahrer ihre Fahrzeuge auf dem Sicherheitstrennstreifen abstellen, so dass der Nutzen dieser Markierung leider begrenzt ist.

Wir regen an, dass Sie weitere bauliche Maßnahmen und/oder Kontrollen durch das Ordnungsamt veranlassen, um die gewünschte Wirkung zu erreichen. Da die Fahrbahn jetzt leider frisch saniert ist, fürchten wir, dass es keine Mittel für eine grundlegende Sanierung der Bergmannstraße in den nächsten 20 Jahren geben wird. In der Bergmannstraße sind daher weitere kurzfristige/provisorische Maßnahmen erforderlich.

Die Breite und der Zustand der Radwege sind weit vom RVR-Standard entfernt (Regelbreite $\geq 2,50$ m; Untergrenze 2,00 m). Nach H RSV kann die Radroute Ost wegen der Regelunterschreitung streng genommen **insgesamt** keine Radvorrangroute sein. Nach Ansicht des ADFC Dresden kann eine kurze Regelunterschreitung (hier 100 m) akzeptiert werden. Trotzdem regen wir an zu prüfen, ob nicht eine gerade Querung der Bergmannstraße mit Führung der Radroute Ost über Glashütter Straße-Geisingstraße-Laubestraße insgesamt die bessere und sicherere Lösung ist (eine geringfügige Verbreiterung des Rad- und Gehweges zwischen Lidl und Geisingstraße erscheint baulich möglich). Die Unterschreitung der Regelbreite wäre hier ggf. weniger schwerwiegend als die jetzige auf der Bergmannstraße.

Falschparker auf der Prossener Straße

Leider wird zu jeder Tageszeit auf der Nordseite der Prossener Straße zwischen Bergmannstraße und Haenel-Clauß-Straße geparkt - trotz eindeutiger Kennzeichnung des Parkverbots. Die Restfahrbahnbreite ist gering und es gibt keinen Dooring-Schutz. Wir haben das Ordnungsamt diesbezüglich kontaktiert und würden uns freuen, wenn Sie dies auch tun, falls Sie diese Beobachtung bestätigen können. Auch eine Einengung der Fahrbahn hielten wir für ein probates Mittel, um das gefährliche Parken in diesem Bereich mit baulichen Mitteln wirksam zu unterbinden.

Neue Lichtsignalanlage an der Altenberger Straße

Wir begrüßen den Einsatz der nachgerüsteten optischen Detektoren, um heranfahrende Radfahrer viele Meter vor der Haltelinie zu erkennen. Eine kleine Stichprobe ($n=10$) vor der Installation der optischen Detektoren und nach der Installation ergab jedoch keine verbesserte mittlere Wartezeit. Wir ermittelten 26 s am 17.11.2022 und 28 s am 04.01.2023 (an beiden Tagen betrug die maximale Dauer, die ein Fahrzeug in der Radroute warten musste, ca. 45 s). Damit trägt die Lichtsignalanlage leider wesentlich zur Wartezeit für Radfahrende auf der Radvorrangroute bei. Wir bitten Sie daher zu prüfen, ob die Schaltung der Lichtsignalanlage im Sinne der Reisezeitoptimierung noch justiert werden kann.

Gestaltung Sicherheitstrennstreifen

Sichtbare Sicherheitstrennstreifen schützen im Idealfall vor Dooring-Unfällen. Außerdem engen sie die Straße optisch ein, was potenziell die Geschwindigkeit des Kraftverkehrs dämpft und ebenfalls zur Sicherheit beiträgt. Nach unseren Beobachtungen und auch nach Schilderungen unserer Mitglieder wird die gewählte Markierung des Sicherheitstrennstreifens leider mit der Markierung eines schmalen Schutzstreifens verwechselt. Immer wieder konnten wir Radfahrer*innen beobachten, die versuchen, mit dem Rad tatsächlich rechts der Markierung zu fahren. Zusätzlich verwirrend ist, dass Dooring-Zonen z.B. auf der Striesener Straße anders und zwar mit durchgezogenem Breitstrich markiert wurden. Wir würden gern ins Gespräch über die Vorteile und Nachteile verschiedener Markierungen von Dooring-Bereichen kommen, u.a. über die Möglichkeit der Markierung nach H RSV (in grün) oder mit Asphalt-Prägeverfahren, wie es kostengünstig und überzeugend in den Niederlanden eingesetzt wird. Fahrbahnmarkierungen sollten auch technischen Laien intuitiv verständlich und für alle Verkehrsteilnehmer deutlich als Trennstreifen erkennbar sein.

Gehwegvorstreckungen

Wir begrüßen den Einsatz von Gehwegvorstreckungen wegen des geschwindigkeitsreduzierenden Effekts und der Vorteile für Fußgänger*innen. Provisorische Gehwegvorstreckungen als reine Markierungslösungen haben den Effekt nur zum Teil, weshalb die bauliche Ausgestaltung zeitnah nachgeholt werden sollte.

Wegweisung rund um das SP1

Auf dem Abschnitt zwischen Fetscherstraße und dem SP1 Einkaufszentrum am Straßburger Platz wurden un-terdessen schon im Vorgriff auf den zweiten Bauabschnitt die Wegweiser für die Radroute DD-Ost aufgestellt. Die ausgewiesene Führung der Route (Fahrtrichtung stadteinwärts) über die Wintergartenstraße und Stübelallee soll, wie wir erfahren haben, nur vorübergehender Natur sein. Hintergrund seien Planungsverzögerungen für den Bau des diagonalen Radweges zwischen der Kreuzung Canalettostraße/Comeniusstraße und Stübelallee. Abgesehen davon, dass diese Führung alles andere als den Vorgaben der H RSV entspricht, wird er wegen der extra Lichtsignalanlage, dem vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit auf dem Gehweg der Stübelallee, der dort unbefestigten Baumscheiben und den zehn zu querenden Straßenbahnschienen im Bereich der Weichen von niemand angenommen. Wer das als „Radroute Ost“ wahrnimmt, was wegen der Wegweisung naheliegend ist, wird aktuell sehr enttäuscht.

Sichtbarkeit der Route

Über das kleine Logo an den offiziellen Radwegweisern hinaus benötigt die Radroute weitere optische Hinweise entlang der Routenführung. Die vereinzelt großen Banner an der Strecke haben nur punktuell für Aufmerksamkeit gesorgt. Die Route sollte überall leicht erkennbar sein, um ihr auch ohne Ortskenntnis und Wissen über den genauen Routenverlauf folgen zu können. Als Vorbild empfehlen wir die Velorouten in Hannover. Hier wurde das Logo der Route sowohl mittels Banderolen auf die Laternenmasten geklebt (mit QR-Code, der zu einer entsprechenden Website der Route führt) als auch als nicht-amtliches Verkehrszeichen mittig auf den Straßenbelag aufgebracht. Darüber hinaus wurden an Laternenmasten in einiger Höhe rechteckige Banner mit dem Logo der Veloroute angebracht. Diese drei Elemente könnten der Radroute-DD-Ost ebenfalls zusätzliche Sichtbarkeit verschaffen.

Weitere Bauabschnitte: Einbeziehung des ADFC

Der ADFC Dresden wurde bisher in die Planung der Radroute trotz Nachfragen nicht einbezogen, was wir sehr bedauern. Bei einem Einzelaspekt hat das Straßen- und Tiefbauamt uns in der Verkehrskommission beteiligt, nämlich zur Gestaltung der Kreuzung mit der Fetscherstraße. In der Diskussion war unser Eindruck, dass wir erwägenswerte Aspekte beigetragen haben. Wir bitten also erneut nachdrücklich darum, Einsicht in den Planungsstand zu den verbleibenden Abschnitten zu erhalten, um die Möglichkeit zu bekommen, unsere Anregungen und Hinweise bereits im Planungsprozess einzubringen.

Für die bisher geleistete Mühe und die Schritte zur schnellen Realisierung der ersten Radvorrangroute in Dresden danken wir allen Beteiligten der Stadtverwaltung sehr.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen