

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

Landeshauptstadt Dresden
Amt für Stadtplanung und Mobilität
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

22gse026

11. Oktober 2022

Stellungnahme zur Vorlage V1586/22 „Verkehrsbauvorhaben Bühlauer Straße 4. BA, Schullwitz von Weißiger Straße bis Am Triebenberg“

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC setzt sich satzungsgemäß für den „*Fahrradverkehr und die Belange unmotorisierter Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen*“ ein. Diese Stellungnahme beleuchtet daher nicht nur Aspekte des Radverkehrs, sondern auch die Barrierefreiheit und den Fußverkehr.

Der ADFC Dresden begrüßt das Verkehrsbauvorhaben Bühlauer Straße 4. BA, mit dem ein bestandnaher grundhafter Ausbau der Bühlauer Straße in der Ortslage Schullwitz verfolgt wird. Dies ist bei dem vergleichsweise geringen Verkehrsaufkommen eine adäquate Herangehensweise.

Unsere Verbesserungsvorschläge im Überblick:

- Möglichkeit nutzen, Verkehrsversuche durchzuführen (§ 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6)
- Festlegung der Entwurfsgeschwindigkeit auf 30 km/h sowie geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (RASt, 6.2.2)
- Bei Engstellen (Begegnung Lkw/Lkw): Reduzierung des Fahrbahn-Querschnitts auf 5,9 m bei gleichzeitiger Verbreiterung der Gehwege auf 2,2m (1,60m Breite bei kurzen Engstellen)
- Längs- und Querneigungen des Gehwegs begrenzen durch die Schaffung von Gehwegüberfahrten mit Abschrägungen im Bereich des Sicherheitstrennstreifens und niedrigen Borden
- Befestigung von Gehwegüberfahrten mit ebenem Pflaster sowie Vorrang der Fußgänger gemäß RASt durch durchgängige Oberfläche verdeutlichen
- Querungshilfen durch Fußgängerüberwege oder vorgezogene Seitenräume in Verbindung mit einer Fahrbahnverengung bauen
- Sichere Querung des Knotenpunktes Bühlauer Straße / Weißiger Straße für Fußgänger ermöglichen, dazu Anlage eines nördlichen Gehweges und einer Lichtsignalanlage prüfen

Im Einzelnen:**Planer*innen müssen manchmal auch unkonventionelle Wege beschreiten**

Die Planung verfolgt das Ziel, die Befahrung mit Linienbussen zu ermöglichen und dabei bis auf zwei unvermeidliche Engstellen auch den Begegnungsfall zu berücksichtigen. Dazu müssen die Anforderungen der Barrierefreiheit zurückgestellt werden. Es besteht also ein Zielkonflikt, der sich nicht ohne weiteres auflösen lässt.

Unter diesen Voraussetzungen hätten wir uns gewünscht, dass auch kreative bzw. selten anzutreffende Lösungen erwogen würden. Dazu gehört, bewusst auf eine Trennung von Fuß- und Fahrverkehr zu verzichten („Shared Space“).

Über die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches, manchmal Spielstraße genannt, hinaus finden sich im Ausland weitere Lösungen und Verkehrsregelungen für eine gemeinsame Straßennutzung. Auch in Deutschland gibt es verschiedene Versuche um den Ansatz Shared Space. Eine Übersicht ist auf der Website des Netzwerks Shared Space, zu dessen Trägern auch der ADFC gehört, zu finden: <<https://netzwerk-sharedspace.de/beispiele>>.

Shared Space wird mitunter als Verkehrsversuch nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 umgesetzt. Mit der Verordnung vom 20.04.2020 (BGBl. I S. 814) wurde § 45 Absatz 9 Satz 4 StVO um Nr. 7 ergänzt. Der Verordnungsgeber verfolgt damit das Ziel, für die Anforderungen des modernen Verkehrs neue Lösungen zu ermöglichen, um diese dann ggf. für eine breitere Anwendung zu normieren.

Wir würden es begrüßen, wenn die Stadt Dresden sich *neuen Ideen und Entwicklungen in der Verkehrsplanung* aufgeschlossen zeigt. Dazu zählen Protected Bike Lanes oder Sharrows. Letztere dienen der Verdeutlichung der gemeinsamen Führung von Kfz- und Radverkehr und würde sie deshalb auch als Gestaltungselement für die Bühlauer Straße anbieten.

Städtebauliche Bemessung mit individuellem Entwurf unter reduzierten Bewegungsspielräumen

Die derzeit in der Ortsdurchfahrt angeordnete *zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h* begegnet wirksam den besonderen Gefahren aufgrund der schmalen Fahrbahn und fehlender Gehwege, indem die Anordnung die gegenseitige Rücksichtnahme und Verständigung unter den Verkehrsteilnehmern begünstigt. Zugleich wird die Bevölkerung dadurch vor Lärm und Abgasen geschützt, der überörtliche Verkehr auf die Staats- und Bundesstraßen gelenkt und unerwünschter Schleichverkehr vermieden.

Aufgrund des engen Straßenraums in der Ortsdurchfahrt mit mehreren Engstellen, der Bedeutung für den nicht-motorisierten Verkehr und für das Wohnen empfehlen wir auch als *Entwurfsgeschwindigkeit 30 km/h* anzusetzen. So können der Planung geringere Bewegungsspielräume zugrunde gelegt werden. Die reduzierten Bewegungsspielräume würden zur Wahl einer angepassten Geschwindigkeit beitragen.

Daneben empfehlen wir, die Fahrbahnbreite bei Engstellen deutlich zu reduzieren und den Seitenraum durch Bäume, Pflanzkübel oder Sitzgelegenheiten aufzuwerten. Ein solcher selbsterklärender Entwurf würde zu einer an der Straßenführung und den Sichtverhältnissen ausgerichteten Fahrweise unter besonderer Vorsicht und Rücksicht führen. Dies würde eine *verträgliche Führung der Radfahrer im Mischverkehr* gewährleisten.

Mit diesem Ansatz könnte zugleich das für einen kleinen Vorort typische Straßenbild bewahrt werden.

Durchgängige und barrierefreie Fußgängerführung mit kurzen Engstellen

Barrierefreie Gehwege erfordern im Regelfall (mit Begegnungsverkehr) eine Breite von 1,80 m zzgl. der in der RAST dargestellten Sicherheitsräume von 20 cm und 50 cm (DIN 18040-3, Abschnitt 5.1). In HVBA 3.3.1 werden sogar 2,00 m zzgl. Sicherheitsräume vorausgesetzt. Bei baulich bedingten Engstellen ist eine Reduzierung der

nutzbaren Gehwegbreite auf 90 cm zzgl. Sicherheitsräume, also Seitenräume mit einer Breite von 1,60 m, zulässig, wenn die Engstelle nicht länger als 18 m ist (DIN 18040-3, Abschnitt 5.1.2).

Gehwege unter 1,60 m Breite sind demnach – selbst ohne Begegnungsverkehr – nicht uneingeschränkt barrierefrei nutzbar. Die Planungen erfüllen die Anforderungen an barrierefreie Gehwege somit nicht. Die Vorlage wird damit dem Versprechen einer „vollständig barrierefreien Ausbildung der Verkehrsanlagen“ leider nicht gerecht.

Wegen der schwierigen Rahmenbedingungen fordern wir, die Handlungsspielräume für eine *Vergrößerung der Regelbreite der Gehwege auf 2,2 m* zu untersuchen. An baulichen Zwangspunkten kann von diesem reduzierten Grundmaß abgewichen werden und die Breite auf kurzen und vollständig einsehbaren Abschnitten ausnahmsweise auf 1,6 m reduziert werden.

Im Abschnitt Schulteiche bis Weißiger Straße sollte die Fahrbahnbreite auf 5,9 m (Begegnungsfall Lkw/Lkw mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen gemäß Bild 17 RAST) reduziert werden. Auf der dem Gehweg abgewandten Straßenseite können die seitlichen Sicherheitsräume S2 nach RAST 4.1 von 0,5 m auf 0,25 m reduziert werden. Entsprechend kann die Breite des Seitenstreifens zugunsten der Gehwege weiter verringert werden.

Im Bereich der Engstelle zwischen Station 0+080 und 0+120 soll der Begegnungsfall Pkw/Pkw unberücksichtigt bleiben und eine von den angrenzenden Abschnitten deutlich abgegrenzte Engstelle gestaltet werden (vgl. RAST, Abschnitt 6.2.2). Dies könnte beispielsweise durch eine Pflanzung wie in Abbildung 1 (K 2233 – Ortsdurchfahrt Großjena, Sachsen-Anhalt) erreicht werden.



Abbildung 1: Verkehrsberuhigung in der Ortsdurchfahrt von Großjena, Sachsen-Anhalt (K 2233)

Anforderungen und Mindestbreiten für barrierefreie Gehwege berücksichtigen

Die in der RAST angegebenen Mindest-Gehwegbreiten von 2,50 m orientieren sich an der Forderung nach der Begegnungsmöglichkeit zweier Fußgänger, der *Benutzungspflicht bzw. -möglichkeit des Gehwegs durch radfahrende Kinder* bis zum abgeschlossenen 8. bzw. 10. Lebensjahr nach § 2 StVO und den notwendigen Sicherheitsräumen zu Gebäuden und zur Fahrbahn (RASt, Abschnitt 5.1.2). Die Planer sollten von den im Sinne der Barrierefreiheit unzureichenden Mindestmaßen für enge dörfliche Hauptstraßen mit geringem Fußgängeraufkommen absehen und entsprechend DIN 18040 "Barrierefreies Bauen" *eine Gehwegbreite von 2,50 m bis 2,70 m anstreben.*

Diese wie auch die in RAST 5.1.2 angegebenen Mindest-Gehwegbreiten von 2,5 m lassen sich mit vertretbarem Aufwand nicht realisieren. Die Gehwege müssen und sollten deshalb jedoch nicht durchgängig in ihrer Breite reduziert werden.

Wir halten unter den örtlichen Rahmenbedingungen eine Gehwegbreite von 2,2 m für noch realisierbar. Dieses liegt zwar unterhalb der Mindestbreiten für barrierefreie Gehwege, würde aber gemäß Abbildung 2 eine Begegnung zweier Rollstuhlfahrer unter Inanspruchnahme des Sicherheitsraums zur Fahrbahn gerade noch erlauben. Schließlich können auf Hilfsmittel wie Rollstuhl oder Rollator angewiesene Menschen nicht über den Bordstein auf die Fahrbahn ausweichen. Auch zum Schutz der Schüler sollte das vermieden werden.

In dem Bereich der Bühlauer Straße, in dem ein Ausbau bereits erfolgt ist, parken stets Pkw längs am Straßenrand. Diese Situation verdeutlicht, dass das Festhalten an einer einheitlichen Fahrbahnbreite von 6,0 m nicht notwendig ist. Wir schlagen deshalb vor, in den Engstellen den Querschnitt in der Regel zugunsten der Gehwege aufzuteilen und innerhalb der Ortslage Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu berücksichtigen. In diesem Rahmen wäre auch die bauliche Gestaltung von Pkw-Stellplätzen vorstellbar.

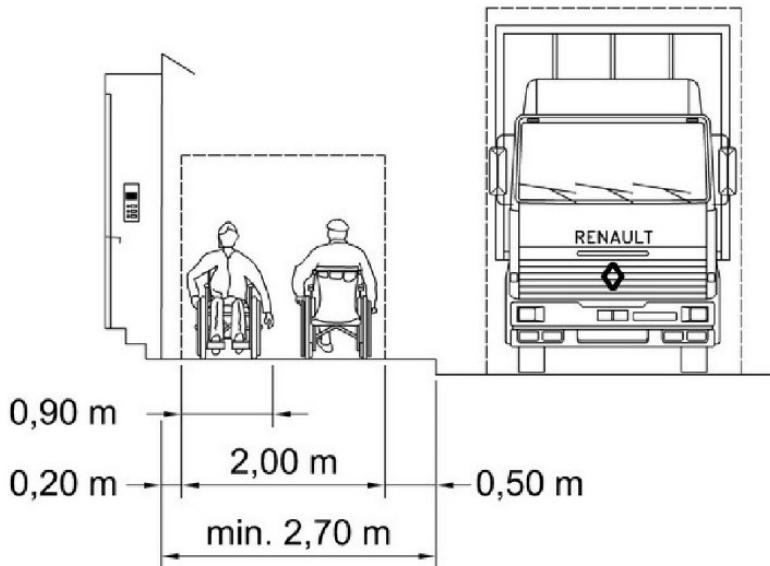


Abbildung 2: Grundmaße barrierefreier Gehwege, aus „Wie breit müssen Gehwege sein? Mindestgehwegbreiten nach den aktuellen Regelwerken“, Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

Längs- und Querneigungen begrenzen

Wir bitten Sie im Hinblick auf die Barrierefreiheit auf eine Erhöhung der Querneigung im Bereich der Grundstückszufahrten zu verzichten. Hierbei sieht die RAST als Regellösung die Abschrägung nur im Bereich des Sicherheitstreifens vor (Bild 116a RAST). Bei einem geringen Längsgefälle wäre auch eine Absenkung des Seitenraums auf ganzer Breite möglich, wie es bei den vorangegangenen Bauabschnitten der Bühlauer Straße an vielen Zufahrten umgesetzt wurde.

Die Wahl niedriger oder halbhoher Borde käme dem mit der Barrierefreiheit verknüpften Ziel, Längs- und Querneigungen auf dem Gehweg zu beschränken, entgegen. Eine derartige Gestaltung findet sich beispielsweise in der Dorfstraße von Niedersedlitz. Aus gleichem Grund sollte auf die Befestigung der Gehwegüberfahrten mit Großpflaster verzichtet werden.

Querung durch Fußgängerüberweg oder vorgezogene Seitenräume erleichtern

Im Bereich der Haltestelle „Gasthof“ müssen Fußgänger die Fahrbahn queren. Da es an Bushaltestellen häufiger zu Unfällen kommt, hat der Verordnungsgeber mit § 20 StVO Fahrzeugführern besondere Sorgfaltspflichten auferlegt. An dieser Stelle bitten wir, mit der Planung die Anlage eines Fußgängerüberweges zu prüfen.

Auch im Hinblick auf die eingeschränkten Platzverhältnisse liegt es nahe, die Haltestelle so anzulegen, dass ein Überholen während eines Verkehrshalts des Linienbusses nicht möglich ist.

Führung der Fußgänger über den Knotenpunkt am Gasthof durch Anlage des Gehwegs auf der Nordseite sicherer machen

Die Vorlage kündigt entsprechend der Bestandssituation den „Bau eines durchgängigen Gehweges mit 1,5 m Breite nördlich der Fahrbahn“ an. Im Bereich der Bushaltestelle „Gasthof“ muss der Gehweg allerdings aufgrund der baulichen Randbedingungen von der nördlichen auf die südliche Straßenseite wechseln. Wie

Fußgänger sicher und barrierefrei weiter in die Weißiger Straße und den östlichen Ortsteil um die Straße „Am Pfeiferberg“ geführt werden sollen, erschließt sich uns nicht.

Denn derzeit endet der südliche Gehweg im Bereich der abknickenden Vorfahrtstraße an einem Stein, der dort (sicherlich nicht ohne Anlass) zum Schutz des Gebäudes aufgestellt wurde (Abbildung 3). Weder in der Begründung noch im Lageplan wird eine Veränderung dieser Situation beschrieben.



Abbildung 3: Steinblock an der Ecke zum Gasthaus „Am Triebenberg“

Die derzeitige Vorfahrtstraße (Zeichen 306 StVO) folgt dem Verlauf der Bühlauer Straße und führt am Gasthof nach einer 90°-Kurve in Richtung Eschdorf weiter. Sinnvoller und, da eine mit Gefahren behaftete Querung der Bühlauer Straße an der Ecke zum Gasthaus entfiel, auch sicherer erscheint uns, einen Gehweg auf der Nordseite weiterzuführen. Dort befinden sich Fußgänger eher im Blickfeld der Fahrzeugführer und haben auch Ihrerseits einen besseren Überblick über die Fahrbahn.

Die Anlage eines Gehwegs auf der nördlichen Straßenseite würde weitere Eingriffe in die angrenzenden Grundstücke und den Neubau der hangseitigen Stützwand erfordern. Um wie geplant die Schleppkurve für einen Reise-/Linienbus 12 m einordnen zu können, sind höchstwahrscheinlich zusätzlich Eingriffe in das Flurstück 51/1 erforderlich.

Um gleichermaßen den Anforderungen von Fahrverkehr und Fußverkehr gerecht zu werden, sollte geprüft werden, den Verkehr an dieser Stelle durch Lichtsignale zu regeln. Bei einem Verkehr in jeweils nur eine Richtung würden sich geringere Anforderungen an die Fahrbahn ableiten. Wir nehmen an, dass so auf die derzeit vorgesehene Fahrbahnaufweitung an diesem Knotenpunkt zugunsten der Anlage eines durchgehenden Gehweges verzichtet werden könnte.

Die Überplanung dieses Kreuzungsbereiches ist also keine leichte Aufgabe. Doch die derzeitige Planung wird dem Ziel, durchgehende barrierefreie Gehwege zu schaffen, nicht gerecht und sollte überarbeitet werden. Denn, wenn die Sicherheit für Fußgänger durchgängig gewährleistet sein soll, müssen die Gehwege auch mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator durchgehend befahrbar und die Fahrbahn für Querungen gut einsehbar sein!

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen