

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

Landeshauptstadt Dresden
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr
und Liegenschaften
Hr. Stephan Kühn
Freiberger Straße 39
01067 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
1. Juli 2021

UNSER ZEICHEN
21gse019

22. Juli 2021

Stellungnahme zur Überarbeitung der TR Stra: Gehwegüberfahrten Radverkehr

Sehr geehrter Herr Kühn,

vielen Dank, dass wir zur Überarbeitung der TR Stra Stellung nehmen können. Auch uns fiel die Bewertung nicht leicht, da weder in den FGSV-Richtlinien, in den Regelwerken anderer Städte noch seitens der Hersteller entsprechende Einbauparameter beschrieben sind.

In Ihrer E-Mail vom 1. Juli 2021 mit der Bitte um Stellungnahme hatten Sie uns zudem nur Tabellen zugeschickt ohne Begleittexte, was die Beurteilung zusätzlich erschwerte. Soweit erforderlich haben wir deshalb die uns bereits früher zur Verfügung gestellten Arbeitsstände der TR Stra herangezogen. Insgesamt werden nach unserer Recherche Einfahrtsschwellen-Systeme von verschiedenen Kommunen seit einigen Jahren eingesetzt. Auf einen ähnlichen „Rückbau“- Fall wie in Leipzig sind wir bisher nicht gestoßen.

Wenn es keine genauen Erfahrungswerte oder Berechnungswerkzeuge gibt, können sich die Planer an eine neue Bauweise nur herantasten. Wir sind angesichts der positiven Erfahrungen aus anderen Regionen dennoch guter Hoffnung, dass sich die Abschrägung im Bereich des Sicherheitstrennstreifens etablieren wird. Ein Komfortgewinn für Fußgänger und Radfahrer bringt diese Lösung auf jeden Fall! Insgesamt haben wir sieben Anmerkungen:

1. Anmerkung: Integration von FGSV-Richtlinien wie in Hamburg

Ohne weitere Erläuterungen und Begründungen ist die Tabelle nur schwer verständlich. Wir gehen davon aus, dass die angegebenen Breiten sich jeweils auf den Verkehrsraum beziehen.

In dem Entwurf von 2017 gab es im Hauptdokument der TR Stra, Teil III ein Kapitel mit zahlreichen Erläuterungen zu Zufahrten und Anschlüssen von Wohnwegen (Kriterien für die Auswahl, Bewertung hinsichtlich der Barrierefreiheit, Ausführung der Pflasterung u.v.m.). Wir würden gern auch diese textlichen Änderungen oder Ergänzungen beurteilen. So würden wir uns u.a. wünschen, dass die Hinweise aus den technischen Richtlinien der FGSV in die TR Stra übernommen werden. Wichtige Ausführungshinweise in Anlehnung an die RASt sind:

- Wohnwege werden vorrangig mit Teilaufpflasterungen oder mit Rad-/Gehwegüberfahrten (Bild 115) an übergeordnete Erschließungsstraßen und Hauptverkehrsstraßen angeschlossen. Sie dienen der Geschwindigkeitsdämpfung und sollen den Wechsel des Entwurfsprinzips sowie den Vorrang des Rad- und Fußgängerverkehrs auf straßenbegleitenden Wegen optisch unterstützen.

- Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber dem ein- bzw. ausfahrenden Fahrzeug muss durch das Durchführen des Radwegbelags verdeutlicht werden (Material, Farbe, Verlegung). Dadurch ergeben sich nebenbei Vorteile bei der bautechnischen Herstellung.
- Radwege sollen deutliche Randmarkierungen erhalten und/oder materialmäßig abgesetzt durchgeführt werden; an stark befahrenen Grundstückszufahrten (Tankstellen, Einkaufsmärkte) soll der Verlauf des Radwegs durch rote Farbe und Piktogramme hervorgehoben werden.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat die FGSV-Richtlinien sehr gut in die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) vgl.: <https://www.hamburg.de/bvm/restra> integriert. Aus unserer Sicht kann die ReStra auch inhaltlich wertvolle Anregungen für die Dresdner TR Stra geben.

2. Anmerkung: Schrägbord / Bordabsenkungen

Es ist unklar, wie bei der Lösung in Bild 116b die für barrierefreies Bauen zulässige Querneigung eingehalten wird. So fordert die RASt eine max. Querneigung von 6%, die H BVA sogar eine maximale Querneigung von 2% (H BVA, Abschnitt 3.1.2). Ist die Seitenraumbreite für diese Querneigung (nach RASt von 6%, besser jedoch 2%, s.o.) nicht ausreichend, soll gemäß Tabelle 55 der RASt die Lösung in Bild 116c zur Anwendung kommen.

Wir bitten daher darum, die Lösung in Bild 116b nicht als Regellösung zu kennzeichnen. Denn sie kommt nur dann in Betracht, wenn die Kriterien der Barrierefreiheit für den Gehweg nur teilweise umsetzbar sind oder der Gehweg eine ausreichende, über die enthaltenen Maße deutlich hinausgehende Breite aufweist.

Die Kriterien zur Planung und Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Halle (Saale) beinhalten den Hinweis, dass bei einem Hochbord mit einem Bordanschlag von 12 cm der Radweg im Bereich des Rampensteines um 2 cm abgesenkt werden muss. Eine solche Lösung wird auch in der ERA für Radwegüberfahrten an Einmündungen untergeordneter Straßen vorgeschlagen. Da diese kombinierte Lösung die Barrierefreiheit am besten berücksichtigt, bitten wir darum, sie in die TR Stra aufzunehmen.

Sofern sich aus Ihrer Sicht weder die Bordabsenkung in Bild 116c noch ein Schrägbord gemäß Bild 116d als Regellösung qualifizieren, schlagen wir vor, beide Varianten grundsätzlich als gleichwertig zu behandeln. Einsatzbereiche und Varianten können in einer Tabelle oder im Text beschrieben werden.

3. Anmerkung: Rampensteine/Einfahrtssteine

Uns ist nicht klar, ob sich die Einsatzkriterien für Schrägborde nicht auch auf Bild 116a beziehen. Dieser Fall liegt gemäß Bild 116 vor, wenn der Sicherheitstrennstreifen 0,75 m breit ist und Einfahrtssteine mit der gleichen Breite (75 cm) verbaut werden. Bisher wird offenbar eine solche produktspezifische Systemlösung angenommen.

Nach ERA können auch einfache Flachborde mit einer Breite von 0,15 m verbaut werden. Auf eine solche Lösung gemäß Bild 116d würde die Beschreibung "fahrtdynamisch hart" zu treffen.

Bei Verwendung breiterer Einfahrtssteine (ca. 0,25 bis 0,50 m breit) wird die Breite des Sicherheitstrennstreifens um das Versatzmaß reduziert. Solche Rampensteine wurden bisher in Großenhain, Leipzig oder Halle (Saale) eingesetzt. In Halle wurden die Einfahrtssteine nach Auskunft der dortigen Verkehrsplaner (Fachbereich Mobilität) ohne große Probleme eingesetzt und in ganz wenigen Fällen durch bauliche Maßnahmen (Abschleifen) angepasst.

Die TR Stra sollte hier entweder klar zwischen den verschiedenen Einsatzbereichen differenzieren, oder die beiden Varianten zusammenfassen und beschreiben, wann welche Schrägborde und Rampensteine eingesetzt werden sollen.

Wir schlagen vor, bei schmalen Gehwegen Rampensteine mit 50 cm Breite einzusetzen und sonst jene mit 75 cm Breite zu verwenden. Für Sicherheitstrennstreifen über 0,75 m kommt eine "Abschrägung nur im Bereich des Sicherheitstrennstreifens" mit einer herkömmlich asphaltierten Rampe in Betracht.

4. Anmerkung: Pilotstrecke in Leipzig-Holzhausen

Die Pilotstrecke in Leipzig-Holzhausen, auf der 2015 Einfahrtsteine mit 50 cm Breite verlegt wurden, haben wir uns angeschaut. Wir konnten mit Mitarbeitern des Verkehrs- und Tiefbauamts in Leipzig (VTA Leipzig) sprechen.

Abteilungsleiter Hentschelmann vom Dresdner Straßen- und Tiefbauamt schrieb in Ihrer weitergeleiteten Mail: „Besonders hinweisen müssen wir auf die Thematik Schrägbord. In Leipzig gab es dazu eine ‚Versuchsstrecke‘, wo im Anschluss ca. die Hälfte dieser Schrägbord-Zufahrten zurückgebaut werden mussten, da eine Nutzung durch die Anlieger mit normalem PKW nicht möglich war. Daher haben wir diese Einsatzbedingungen mit entsprechenden Bemerkungen versehen.“

Im Verlauf der Hauptstraße sowie der Balsdorfer Straße wurden etwa 75 Grundstückszufahrten umgebaut. Die Stadt Leipzig musste davon nachträglich 4 Zufahrten umbauen, da bei ungünstigen Neigungsbedingungen Pkw aufgesetzt haben. Es mussten also keineswegs die Hälfte der Einfahrten wieder umgebaut werden, sondern lediglich 4 von 75!

Der Umbau wurde im Bestand durchgeführt. Dort wurden Einfahrtsteine in den Abmessungen 50 cm x 30 cm x 14-22 cm verbaut. Leider wurden weder vor noch nach dem Umbau die Höhenverhältnisse erfasst. Nach Auskunft des VTA Leipzig setzten Fahrzeuge sowohl in solchen Fällen auf, in denen die Querneigung des Gehwegs über 2,5% lag, als auch in Fällen, wo die Querneigung des Gehwegs unter 2,5% lag.

Das Beispiel aus Leipzig-Holzhausen zeigt, dass bei der Ausführung dieser Variante bestimmte Anforderungen an das Höhenprofil zu beachten sind. Diese sind bisher offenbar unzureichend untersucht worden, der Einsatz der Einfahrtsteine ist aber grundsätzlich möglich.

Auch in anderen deutschen Städten haben wir uns kundig gemacht. Bei unserer Recherche haben wir bisher keine Einsatzkriterien für Schrägborde ausfindig machen können. Die Mitarbeiter der Bauabteilungen, in deren Zuständigkeitsbereich Schrägborde eingesetzt wurden, hatten keine Kenntnis von Problemen bei Überfahren des Gehwegs.

Somit können wir nur den fortlaufenden Austausch mit anderen Städten anregen, um die Einsatzbedingungen nach und nach zu verbessern. Ggf. kann die Stadt hierzu auch den Kontakt zur TU Dresden suchen. Prinzipiell sollte sich eine Befahrbarkeit mit ausreichender Bodenfreiheit bei Kenntnis des Geländeprofiles analog zur Eckausrundung durch Schleppkurvenschablonen ermitteln lassen. In Hamburg sind z.B. befahrbare Pendelrinnen üblich. Dies scheint für die Hansestadt aber offenbar kein Grund zu sein, von dem Bau von Gehwegüberfahrten abzusehen.

5. Anmerkung: Breite der Verkehrsflächen

Die in der Tabelle angegebene Grenze von 3,25 m stammt vermutlich aus der Kombination der Mindestbreite von Gehwegen von 2,50 m mit der Breite der Abschrägung von 0,75 m. Allerdings sind in den 2,50 m Mindestbreite nach RASt bereits 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn vorhanden. Bei Anrechnung dieser 0,50 m auf die Breite der Abschrägung müsste die Grenze bei 2,75 m statt bei 3,25 m liegen, so dass die entsprechenden Lösungen bei mehr Verkehrsanlagen eingesetzt werden könnten. Dies gilt umso mehr, wenn auch Rampensteine für eine Abschrägung von 0,50 m Tiefe eingesetzt werden können.

6. Anmerkung: Höhe des Schrägbords

Die Einsatzkriterien in der Fußnote bestimmen u.a., dass bei einem Bordanschlag von 8 cm nur Schrägborde mit einer Höhendifferenz von max. 6 cm eingebaut werden sollen. Die Vorgabe sollte lediglich als Empfehlung formuliert werden.

In dem Pilotversuch in Leipzig-Holzhausen wurden Einfahrtsteine mit 8 cm Höhendifferenz verbaut. Wie das VTA Leipzig uns gegenüber erklärte, ist der Einbau bei einem Geländeprofil mit 2,5% Neigung von Fahrbahn und Gehweg unproblematisch.

7. Anmerkung: Richtmaß für Schrägborde

Mit Verweis auf die Beispiele aus anderen Kommunen halten wir bei der Breite/Tiefe der Schrägborde ein Richtmaß von 0,75 m regelmäßig für sinnvoll. Daneben sollte für schmale Geh-/Radwege grundsätzlich auch der Rampenstein für Sicherheitstrennstreifen mit 0,5 m Breite zugelassen werden. Auch diese Tiefe der Schrägborde wird heute bereits in anderen Städten eingesetzt

Wir hoffen, wir können Ihnen mit unseren Anmerkungen weiterhelfen und mit dazu beitragen, dass die Überarbeitung der TR Stra nun schnell zum Abschluss kommt. Sollten Sie noch Fragen haben, so zögern Sie bitte nicht, uns anzurufen.

Mit freundlichen Grüßen

Edwin Seifert

Geschäftsführer ADFC Dresden