

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

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
 Referat 42 | Straßenverkehrsordnung und
 Zulassungsrecht
 Stauffenbergallee 24
 01099 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
 22lds011

30. März 2022

Äußerung des ADFC Dresden zur Abordnung der Freigabe der Einbahnstraße Pulsnitzer Straße

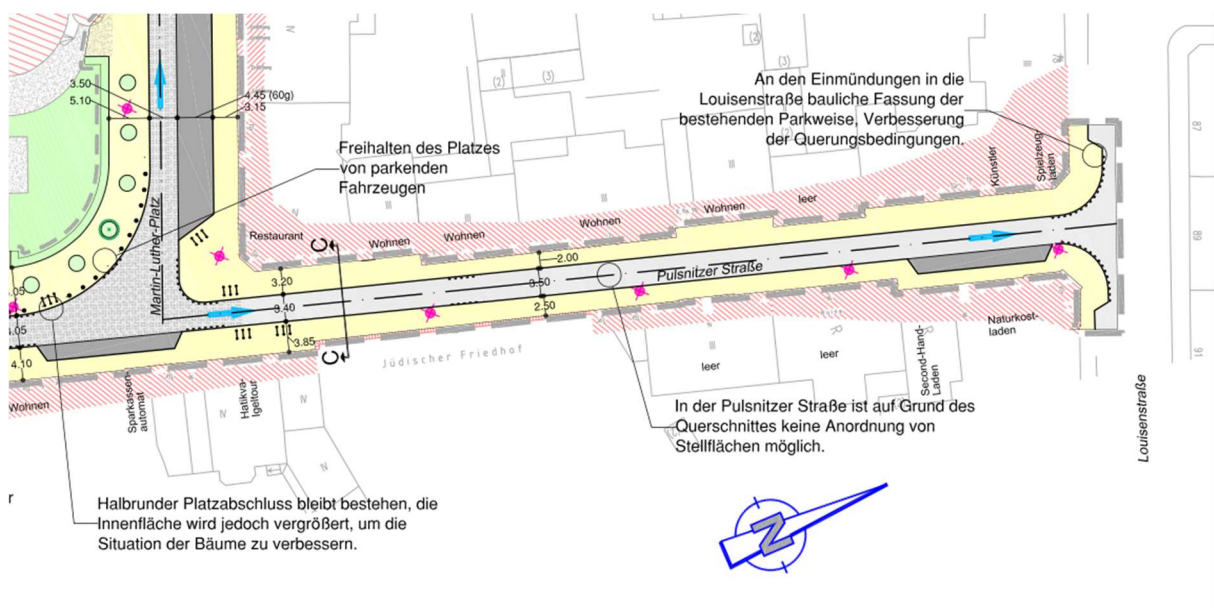
Sehr geehrte Damen und Herren,

die Widerspruchsführerin, Frau [REDACTED], begehrt als betroffene Anwohnerin die Einbahnstraßenöffnung für den Radverkehr - eine Regelung, die mehrere Jahre reibungslos und ohne Verkehrsunfälle funktioniert hat. Die Abordnung der Einbahnstraßenfreigabe entspricht nicht den geltenden Vorgaben der VwV-StVO sowie den gängigen Regelwerken. Auf ihren Widerspruch hin erhielt die Widerspruchsführerin ein Schreiben der Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Dresden vom 14.01.2022, mit dem diese die Abordnung verteidigt. Eine Kopie des Schreibens ist beigelegt.

Darauf möchten wir im Folgenden eingehen, der besseren Übersicht halber in Gestalt einer Tabelle. Die Stichworte, auf die entgegnet wird, haben wir durch Fettdruck hervorgehoben. Im Einzelnen:

Ablehnungsschreiben der Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Dresden vom 14.01.2022	Entgegnung ADFC Dresden
Widerspruch vom 25. November 2021 gegen Verkehrszeichen im Zusammenhang mit der Einbahnstraße Pulsnitzer Straße zwischen Louisenstraße und Martin-Luther-Platz Sehr geehrte Frau [REDACTED], mit Schreiben vom 25. November 2021 (...) steht jeder von ihr betroffenen Person der Rechtsbehelf eines Widerspruchs und einer ggf, folgenden Klage zu (VG Dresden, Urteil vom 17. März 2021, Az. 6 K 2071/18 - nicht rechtskräftig).	
Die Pulsnitzer Straße ist aus Richtung Martin-Luther-Platz in Richtung Louisenstraße eine etwa 120 m lange Einbahnstraße. Sie weist seit der grundhaften Sanierung im Jahr 2017 eine	Die grundhafte Sanierung im Jahr 2017 geht auf einen Beschluss des Bauausschusses (Beschlussnummer V0597/15 vom 04.11.2015) zurück. Der Bauausschuss beauftragte die Verwaltung u.a. mit der Prüfung der

<p>Fahrbahnbreite von 3,50 m inklusive beidseitiger Gerinnestreifen auf. Begegnungsverkehr von Fahrzeugen ist auf diesem Abschnitt nicht möglich. In Höhe Hausnummer 18, unmittelbar vor der Einmündung in die Louisenstraße, befindet sich ein zum Parken von Fahrzeugen genutzter Seitenstreifen von 14 m Länge. Dieser ist in der Regel mit parkenden Fahrzeugen belegt und steht nicht als Ausweichstelle für Begegnungen zur Verfügung.</p>	<p>Freigabe der Pulsnitzer Straße für den Radverkehr. In der Beschlusskontrolle vom 08.07.2016 wird festgehalten: „Die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.“ Andere Prüfaufträge wurden dagegen abgelehnt. Entsprechend der Beauftragung des o.g. Beschlusses wurde die Pulsnitzer Straße als eine Straße geplant, in der die Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr möglich ist. Die Freigabe bestand dann auch für vier Jahre.</p>
<p>Aus der Louisenstraße in die Pulsnitzer Straße kommende Fahrzeuge können vor dem Einbiegen nicht einsehen, ob ihnen andere Fahrzeuge entgegenkommen. Es besteht die Gefahr, dass Fahrzeuge sich in der Straße gegenüber stehen und eines davon wieder zurückfahren muss. Das Rückwärtsfahren ist, insbesondere über längere Strecken, mit besonderen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer verbunden. Die Verkehrssicherheit eines Zweirichtungsverkehrs kann daher nicht gewährleistet werden.</p>	<p>Das gilt für einbiegende Motorfahrzeuge wie Pkw. Das grundsätzliche Erfordernis einer Einbahnstraßenregelung zweifelt die Widerspruchsführerin nicht an. Im Gegensatz zu einer Öffnung der Pulsnitzer Straße für alle Verkehrsarten in beide Richtungen stellt sich die Situation bei einer für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße anders dar: Der Radfahrer kann aufgrund der übersichtlichen Kreuzung sehr wohl erkennen, ob Fahrzeuge entgegenkommen. Auch ist beim Einbiegen ohnehin erforderlich, die Geschwindigkeit zu reduzieren, auch um auf Fußgänger zu achten. Im Kreuzungsbereich kann ein Radfahrer warten, wenn ein besonders großes Fahrzeug entgegenkommt. Darüber hinaus ist seit der grundhaften Sanierung im Jahr 2017 der Gehweg breiter als zuvor und frei von Sichthindernissen. Bei einer für Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßenführung ist z.B. für von Süden kommende Lkw oder andere breite Fahrzeuge die Straße komplett einsehbar und ohne weiteres ein kurzes Warten möglich, wenn ein besonders breites Fahrrad entgegenkommt. Aufgrund der Tempo-30-Zone und der besonders überschaubaren Gestaltung der Pulsnitzer Straße ohne Sichthindernisse ist von einer besonderen Gefahrensituation bei der Begegnung eines breiten Fahrrads mit z.B. einem Lkw nicht auszugehen. Das belegen die Übersichtskarte und Lichtbilder:</p>





Landeshauptstadt Dresden	ADFC Dresden
<p>Der daraus resultierenden besonderen Gefahrenlage wird durch die angeordnete Verkehrsregelung durch Z 220 StVO an der Einmündung Martin-Luther-Platz und Z 267 StVO aus Richtung Louisenstraße entgegengewirkt. Eine entsprechende Anordnung wurde im Zusammenhang mit dem grundhaften Straßenbau am 5. September 2017 erlassen. Gegenstand dieser Anordnung waren aber nicht die bis dahin insbesondere auf Grund der größeren Fahrbahnbreite vor der Sanierung vorhandenen Z 1022-10 StVO aus Richtung Louisenstraße und Z 1000-32 StVO aus Richtung Martin-Luther-Platz. Bei einer Vorortbegehung am 1. März 2021 wurde durch die Straßenverkehrsbehörde festgestellt, dass entgegen der verkehrsrechtlichen Anordnung Z 1022-10 StVO aus Richtung Louisenstraße und Z</p>	<p>Die von der Straßenverkehrsbehörde beschriebene "besondere Gefahrenlage" ist konstruiert. Trotz vier Jahren Einbahnstraßenfreigabe sind im Betrieb weder Unfälle noch Probleme im Verkehrsablauf bekannt geworden.</p> <p>Lediglich je ein Verkehrsunfall zwischen Pkw und Rad sind aus dem Jahr 2016 und 2017 bekannt, also vor dem Umbau (siehe Unfallatlas). Beide Unfälle hatten außerdem nichts mit Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße zu tun.</p> <p>Zu bedenken ist darüber hinaus auch, dass sich die bauliche Lage/ Ausgangssituation seit der grundhaften Neugestaltung in der Straße nicht geändert hat - auch nicht zum Zeitpunkt der Änderung der Beschilderung im März 2021. Die von der Straßenverkehrsbehörde gesehenen Gefahren haben sich nicht bewahrheitet. Damit entfällt auch die</p>

<p>1000-32 StVO aus Richtung Martin-Luther-Platz vorhanden waren. Nach einem Hinweis der Straßenverkehrsbehörde an den Straßenbaulastträger am 2. März 2021 wurden diese Zeichen am 5. März 2021 entfernt. Die erneute Freigabe dieses Einbahnstraßenabschnitts für den Radverkehr in Gegenrichtung kommt aus nachfolgend aufgeführten Gründen nicht in Betracht:</p>	<p>Notwendigkeit, die Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung aufzuheben.</p>
<p>Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) zu Zeichen 220 StVO, Rn. 5 kann eine Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, wenn eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist. Welche Breite als ausreichend angesehen wird, ist in der VwV-StVO nicht festgelegt, es wird lediglich ein Wert von 3,50 m bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen benannt, der an Engstellen nicht unterschritten werden darf.</p>	<p>Mit der letzten Änderung der VwV-StVO hat der Gesetzgeber den Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörden eingeschränkt, um mehr Einbahnstraßenöffnungen zu erreichen. Die Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Dresden zieht hingegen eine nicht mehr gültige Ausgabe mit der „Kann“-Regelung heran, die jetzt eine „Soll“-Regelung ist. Auch im Übrigen wird die VwV falsch wiedergeben. Der entsprechende Satz lautet:</p> <p><i>„Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen [...]“</i></p> <p>Das Mindestmaß von 3,5 m bezieht sich mit dem Wort „diese“ auf die „ausreichende Begegnungsbreite“ im ersten Halbsatz und nicht auf die davon ausgenommenen kurzen Engstellen. Selbst bei Linienbusverkehr dürfte die Mindestbreite an kurzen Engstellen auf ein Maß (<3,5m) reduziert werden, das nur das Durchfahren des Linienbusses ermöglicht.</p> <p>Wenn 3,5 m Fahrbahnbreite bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen in der Verwaltungsvorschrift als kleinstmöglicher Wert für eine „ausreichende Begegnungsbreite“ angegeben wird, dann bedeutet das logischerweise, dass 3,5 m als „ausreichende Begegnungsbreite“ <i>immer</i> ausreichen (auch kleinere Breiten könnten „ausreichend“ sein, wo weder Linienbusse fahren noch starker Lkw-Verkehr herrscht). Da die Pulsnitzer Straße durchgängig über eine Breite von 3,5 m und keine Engstellen verfügt, ist die „ausreichende Begegnungsbreite“ nach VwV-StVO zu Zeichen 220 StVO Rn. 5 ebenso durchgängig vorhanden. Zudem gibt es weder Linienbusverkehr, noch findet in der Pulsnitzer Straße stärkerer Verkehr mit Lastkraftwagen statt.</p>
<p>Hilfsweise werden daher die technischen Regelwerke betrachtet. Nach Bild 17 der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) ist bereits bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen für die</p>	<p>Die technischen Regelwerke kommen nicht zum Einsatz, wenn bereits die VwV-StVO eindeutige Regelungen trifft (siehe oben - 3,5 m ist <i>immer</i> als „ausreichende Begegnungsbreite“ zu betrachten).</p>

Begegnung von Pkw und Rad Fahrenden eine Breite von mindestens 3,80 m erforderlich. Dabei sind die möglichen Begegnungen von Lkw und Lastenräder/**Fahrräder mit Anhänger** noch nicht berücksichtigt. Bei Zugrundelegung der reinen **Fahrzeugabmessungen** (Lkw: 2,55 m, Fahrrad mit Anhänger/Lastenrad: 1,00 m) sind diese mit minimalen Sicherheits- und Bewegungsräumen bei einer solchen Breite gerade noch möglich. Eine Begegnung bei nicht ausreichender Breite würde zu einer **unerlaubten Mitnutzung** der ohnehin schmalen Gehwege führen und so die Sicherheit von zu Fuß Gehenden gefährden. Die vorhandene Fahrbahnbreite von 3,50 m auf der Pulsnitzer Straße reicht demnach für Begegnungen nicht aus. Somit ist eine Freigabe der Pulsnitzer Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht möglich.

Und wenn die technischen Regelwerke herangezogen werden, dann sollten sie in ihrer Gesamtheit angewendet werden. In der RASt findet sich eigens ein Abschnitt 6.1.7.6 „Führung des Radverkehrs gegen Einbahnstraßen“. Wenn die Autoren der RASt das Bild 17 für die Prüfung der Freigabemöglichkeit von Einbahnstraßen für maßgeblich gehalten hätten, gäbe es in diesem Abschnitt einen Verweis darauf. Stattdessen wird bestätigt, dass 3,5 m Fahrbahnbreite ausreichend sind. Als die RASt 2006 herausgegeben wurde, existierten Fahrräder mit Anhängern und Lastenräder schon seit vielen Jahrzehnten.

Auszug aus RASt:

6.1.7.6 Führung des Radverkehrs gegen Einbahnstraßen

Für die Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr sind folgende Voraussetzungen zu beachten:

- Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.
- Für den Fahrverkehr auf der Fahrbahn soll eine Breite von in der Regel 3,50 m vorhanden sein, mindestens jedoch 3,00 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten. Bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen, muss die Breite mehr als 3,50 m betragen.

Wird Fahrradverkehr in der Gegenrichtung von Einbahnstraßen zugelassen, ist das Zusatzzeichen 1000-32 StVO („Radfahrer kreuzen von rechts und links“) an allen Zei-

Die Behauptung, dass eine Begegnung bei nicht ausreichender Breite zu einer unerlaubten Mitnutzung der Gehwege führte, ist in dieser allgemeinen Form unzutreffend. Vielmehr ist eine häufig praktizierte Möglichkeit bei der seltenen Begegnung zwischen großen Kraftfahrzeugen und breiten Fahrrädern, dass das Fahrrad an die Bordsteinkante heranfährt und anhält, während das Motorfahrzeug in Schrittgeschwindigkeit vorbeifährt. Eine andere sichere, regelkonforme und gelegentlich praktizierte Variante ist, dass der Radfahrer absteigt und auf den Gehweg schiebt. Das ist nach §25 Abs. 2 StVO erlaubt, wenn zu Fuß Gehende nicht erheblich behindert werden. An mehreren Stellen, u.a. vor Hausnummer 9 etwa in der Mitte des Einbahnstraßenabschnittes, ist der Bordstein abgesenkt, so dass dies ebenfalls für Lastenräder und Fahrräder mit Kinderanhängern möglich ist.

Die meisten Lastenräder sind weiterhin deutlich schmäler als 1,00 m: Dreirädrige Modelle sind meist 85 cm breit und zweirädrige Modelle sind mit 60-65cm kaum breiter als „normale“ Fahrräder.

Von einer verstärkten unerlaubten Nutzung des Gehwegs ist vielmehr gerade dann auszugehen, wenn die Einbahnstraße für den Radverkehr nicht in Gegenrichtung freigegeben ist.

<p>Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen (VwV-StVO zu § 2 StVO, Rn. 13). Die ERA beinhaltet - wie der Name bereits sagt - Empfehlungen, welche die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen bilden. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung lediglich empfohlen.</p>	<p>Die Kriterien nach ERA 2010 sind konsistent mit der RAST. Die RAST legt fest, dass 3,5 m (auch ohne zusätzliche Ausweichmöglichkeiten) eine ausreichende Begegnungsbreite darstellen. Extra Ausweichmöglichkeiten sind nur für Fahrbahnbreiten zwischen 3,0 und 3,5 m relevant.</p> <p>Die Kfz-Verkehrsbelastung auf der Pulsnitzer Straße ist gering. Nach amtlicher Zählung fuhren 799 Kfz (3% SV) in 24h im betroffenen Abschnitt am Zähltag 08.03.2016. Die Pulsnitzer Straße ist jedoch von herausragender Bedeutung für den Radverkehr (dazu mehr weiter unten).</p>
(...)	

Diese an dem Schreiben der Straßenverkehrsbehörde vom 14.01.2022 orientierte Entgegnung möchten wir noch um folgendes ergänzen:

Intention des Gesetzgebers

Die VwV-StVO wurde 2021 überarbeitet, u.a. um die Belange des Radverkehrs besser zu berücksichtigen. Auch die Regelungen zur Freigabe von Einbahnstraßen wurden angepasst. Die Freigabe ist nicht mehr eine „Kann“- sondern die stärkere „Soll“-Regelung. In der amtlichen Begründung zur VwV-Änderung heißt es:

„Die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung hat sich unter den in der derzeitigen VwV aufgeführten Rahmenbedingungen in der Praxis langjährig sehr bewährt – auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit. Sie ist durch entsprechende Forschung abgesichert. Die Regelung ist durch konkrete Vorgaben klar definiert und berücksichtigt somit hinreichend die unterschiedlichen örtlichen Voraussetzungen. Die Anhebung der Anforderungen an die Begegnungsbreite würde die Anwendungsmöglichkeiten der Einbahnstraßenöffnung reduzieren und nicht – wie geplant und erforderlich – erweitern. Die Änderung der Mindestbegegnungsbreite wird daher abgelehnt.“

Die Öffnung von Einbahnstraßen hat sich *„in der Praxis langjährig sehr bewährt – auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit“*. Die Intention des Gesetzgebers ist es, die Anwendungsmöglichkeiten der Öffnung von Einbahnstraßen zu erweitern, und die Erweiterung wird für *„erforderlich“* gehalten.

Die besonders restriktive Haltung der Landeshauptstadt Dresden bezüglich der (Wieder-)Öffnung der Pulsnitzer Straße steht im deutlichen Widerspruch zur Intention des Gesetzgebers. Einer solch widersprüchlichen Haltung fehlt jedoch die rechtliche Grundlage in der VwV-StVO.

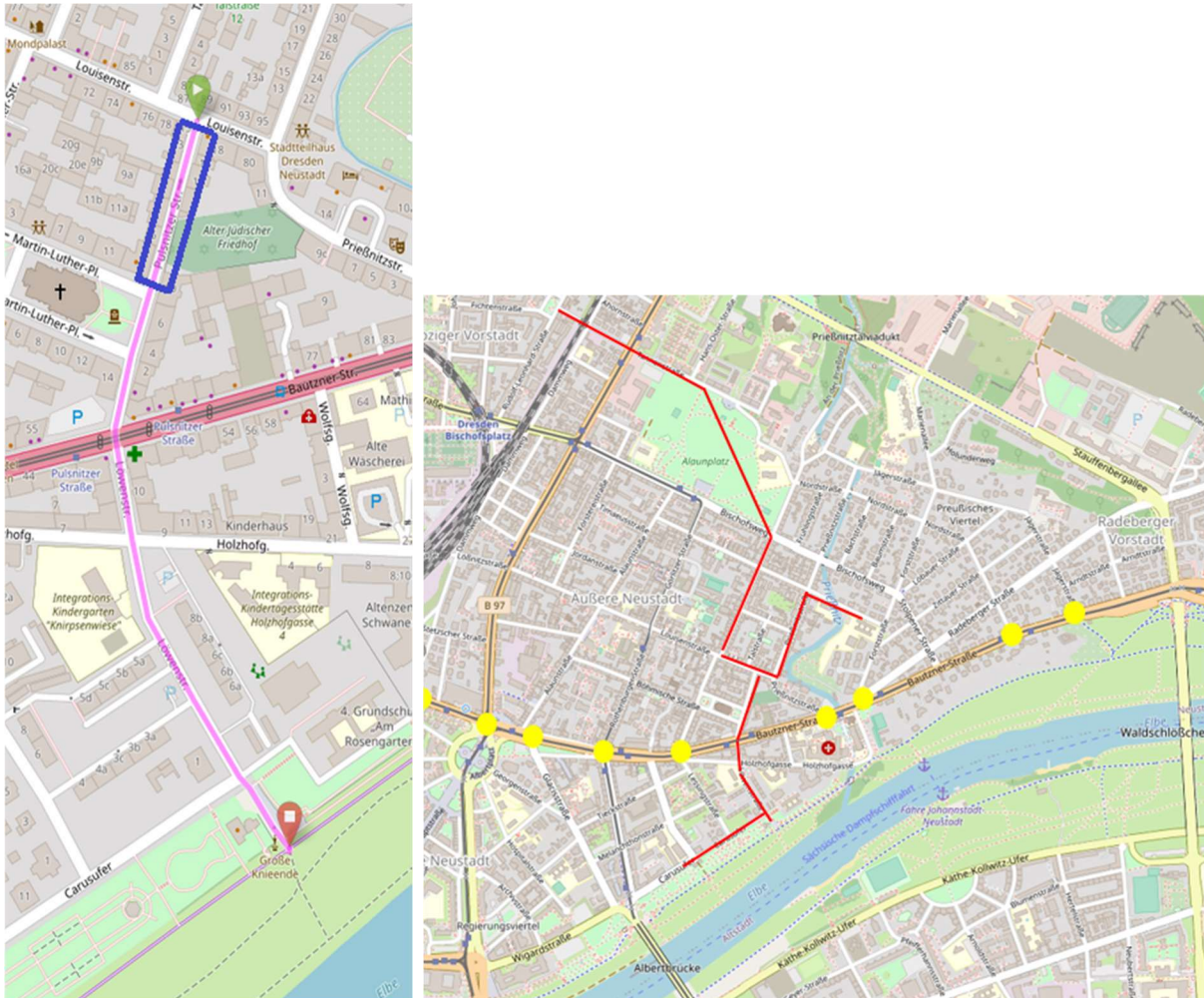
Verkehrsbedeutung der Pulsnitzer Straße

Von radfahrenden Anwohnerinnen und Anwohnern nördlich der Bautzner Straße wird die Pulsnitzer Straße bevorzugt gewählt, um die Bautzner Straße zu queren, um zu den zwei Schulen am Rosengarten, zu den Kindergärten und zum Elberadweg zu gelangen. Andere Querungsstellen werden als unübersichtlicher, von Autos verstopfter wahrgenommen. Zählungen des ADFC am 21.9.2021, 23.09.2021, 28.09.2021 ergaben 192-315 Radfahrer in der nördlichen Pulsnitzer Straße in der Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr, davon die überwiegende Mehrheit verbotswidrig in Nord-Süd-Richtung in Richtung Schulen am Rosengarten unterwegs. Das belegt den Bedarf als Radverbindung.

Die Pulsnitzer Straße darf nicht isoliert betrachtet werden, sondern bietet die sicherste und am besten geeignete Überquerung der Bautzner Straße im Radverkehrsnetz der Neustadt und Radberger Vorstadt (siehe unten stehende Kartenausschnitte). Es gibt in diesem Bereich keine Querung, die die Bedürfnisse der Radfahrenden berücksichtigt, um Schulen und Kindergärten sicher zu erreichen (Stichwort Anforderungssampel auf Fußwegen, Rückstau in Kreuzungen). Beispielsweise wird diese Querungsmöglichkeit auch von zahlreichen Schülern aus weiteren an die äußere Neustadt angrenzenden Stadtvierteln genutzt.

Für den Autoverkehr spielt die Pulsnitzer Straße hingegen eine sehr geringe Rolle. Der Radverkehr ist mit Abstand die vorherrschende Verkehrsart. An den oben genannten Zähltagen fuhren nur 25-50 Autos in der Spitzenstunde von 7 bis 8 Uhr. Trotz des aktuell angeordneten Nutzungsverbots für Fahrräder findet illegaler

Zweirichtungsradverkehr in erheblichem Umfang statt. Soweit der Zweirichtungsradverkehr auf der Fahrbahn stattfindet, läuft er reibungslos ab. Die Abordnung der Freigabe „ermuntert“ jedoch Radfahrer dazu, statt auf der Fahrbahn, die dafür ja nicht freigegeben ist, auf dem Gehweg zu fahren. Somit hat die Abordnung der Freigabe in der Realität und entgegen der vorgetragenen Absicht der Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Dresden die Verkehrssicherheit *verschlechtert*.



Die Widerspruchsbehörde wird gebeten, diese Ausführungen bei ihrer Entscheidungsfindung zu berücksichtigen. Der ADFC Dresden e.V. ist gerne bereit, bei Bedarf weiteres Datenmaterial beizusteuern bzw. weitere Auskünfte zu erteilen.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen