



vertraulich

An alle
Fraktionen sowie Stadträtinnen/Stadträte
des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden

Landeshauptstadt Dresden
Beigeordneter für Stadtentwick-
lung, Bau und Verkehr
GZ: (GB 6) 61 00 39

Datum: - 8. JULI 2016

Beschlusskontrolle zu V0597/15 (Sitzungsnummer: SB/015/2015)
Um- und Neugestaltung der Martin-Luther-Straße und Pulsnitzer Straße
im Sanierungsgebiet Äußere Neustadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

folgender Zwischenstand bzw. abschließende Information kann zu oben genanntem Beschluss gegeben werden:

1. „Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau bestätigt die Vorplanung zur Um- und Neugestaltung der Martin-Luther-Straße und der Pulsnitzer Straße gemäß der Anlage 2.
 2. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau beauftragt die Verwaltung mit folgenden Prüfaufträgen:
 - Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraßen Martin-Luther-Str. und Pulsnitzer Str. nördlich des Martin-Luther-Platzes sowie des Martin-Luther-Platzes,
 - Einführung Tempo-20-Zone für das Gebiet Martin-Luther-Straße/Pulsnitzer Straße sowie zusätzliche Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs („Shared Space“) in der Martin-Luther-Straße (Nord) und Pulsnitzer Straße,
 - seitlich abgesenkte Aufpflasterung (Teilaufpflasterung) in den Zufahrtsbereichen der zu sanierenden Straßen sowie an den Einmündungen zum Martin-Luther-Platz und
 - farbliche Gestaltung der Papierkörbe zur besseren Wahrnehmbarkeit.“
-
- Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraßen Martin-Luther-Straße und Pulsnitzer Straße nördlich des Martin-Luther-Platzes sowie des Martin-Luther-Platzes

Die Möglichkeit der Freigabe von Einbahnstraßen (Zeichen 220 StVO) mittels Zusatzzeichen 1000-32 wird in Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 der StVO unter der lfd. Nr. 9.1 beschrieben. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO zu Zeichen 220 Einbahnstraße benennt die Bedingungen, die bei einer Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung erfüllt sein müssen:

- Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.
- Es muss eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden sein, bei Linienbusverkehr oder stärkerem LKW-Verkehr muss diese mindestens 3,50 m betragen.
- Die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen muss übersichtlich sein. Für den Radverkehr ist dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum anzulegen.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 widmen dem Thema Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung ein ganzes Kapitel. Hier heißt es: „Einbahnstraßen mit geringen Breiten können im Einzelfall geöffnet werden, soweit eine Begegnungswahrscheinlichkeit aufgrund der Verkehrsstärken oder der Länge der Einbahnstraße nur sehr gering ist. Die Öffnung ist bei engen Fahrgassen auch möglich, wenn Ausweichmöglichkeiten bestehen.“ Die verträgliche Verkehrsmenge wird mit maximal 400 Kfz/h benannt, darüber kommen Schutzstreifen entgegen der Einbahnstraßenrichtung in Frage.

Besonderes Augenmerk ist auf die Ein- und Ausfahrbereiche der Radfahrer an Knotenpunkten und Einmündungen zu richten. Von besonderer Bedeutung ist die Gewährleistung der Sichtbeziehungen und Fahrbeziehungen des Radverkehrs, z. B. durch Parkverbotsregelungen. An stärker belasteten oder unübersichtlichen Knotenpunkten kann die Markierung von Fahrradpforten für den gegengerichteten Radverkehr die Situation verdeutlichen. Das gilt auch im Übergangsbereich von Einbahnstraßen auf bevorrechtigte Straßen, besonders wenn wartepflichtiger ausfahrender Radverkehr durch Kraftfahrzeuge, die zügig und schneidend aus der übergeordneten Straße abbiegen, gefährdet werden kann.

Für die einzelnen Straßenabschnitte ergibt sich daraus folgendes Prüfergebnis:

1. Martin-Luther-Straße nördlich des Martin-Luther-Platzes:

- Die maximale Straßenbreite beträgt 3,50 m bei einer Länge der Einbahnstraße von etwa 110 m. Ausweichstellen sind nicht vorhanden.
- Die Sichtbeziehungen an der Kreuzung Louisenstraße sind zu überprüfen und ggf. das Parken noch weiter einzuschränken.
- Das Fahrverhalten der Kfz aus der Kamenzer Straße in die Martin-Luther-Straße ist zu beobachten.

Ergebnis:

Die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

2. Pulsnitzer Straße nördlich des Martin-Luther-Platzes:

- Die maximale Straßenbreite beträgt 3,50 m, an der Engstelle Einfahrt Martin-Luther-Platz nur 3,40 m, bei einer Länge der Einbahnstraße von etwa 110 m. Ausweichstellen sind nicht vorhanden.
- Die Sichtbeziehungen an der Kreuzung Louisenstraße sind zu überprüfen und ggf. das Parken einzuschränken.

Ergebnis:

Die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

3. Martin-Luther-Platz:

- Aus den Verkehrszahlen der Martin-Luther-Straße südlich des Platzes lässt sich für die südliche Richtungsfahrbahn eine Verkehrsmenge von 700 Kfz/24 h ableiten. Hinzu kommen die Verkehrsmengen aus der Böhmisches Straße und des Umfahungsverkehrs des Platzes selbst.
- Die maximale Straßenbreite der beiden Richtungsfahrbahnen beträgt 3,50 m bei einer jeweiligen Länge der Einbahnstraße von etwa 130 m. Ausweichstellen sind nicht vorhanden. Parkstände zum Schrägparken sind baulich angelegt.
- Die Sichtbeziehungen an den Kreuzungen mit den einmündenden Straßen sind zu überprüfen und ggf. das Parken noch weiter einzuschränken.
- Die Sichtbeziehungen zwischen ein- und ausparkenden Fahrzeugen (Schrägparker) und dem Radverkehr sind eingeschränkt.
- Die Fahrstrecke für den Radverkehr bei Benutzung der jeweiligen Richtungsfahrbahn wird etwa 30 m länger.

Ergebnis:

Bereits im Verfahren zur verkehrsrechtlichen Anordnung Martin-Luther-Platz wurde die Freigabe der Richtungsfahrbahnen für den Radverkehr in Gegenrichtung geprüft und abgelehnt. In der Abwägung ist die Gefährdung der Radfahrer durch ein- und ausparkende Fahrzeuge als maßgeblicher einzustufen als die Belastung durch die längere Fahrstrecke.

Für alle ggf. für Radfahrer in Gegenrichtung zu befahrenden Einbahnstraßen ist zu beachten, dass die Freigabe für den Radverkehr auch an die Gewährleistung der Verkehrssicherheit gebunden ist. Sollten sich Verkehrsgefährdungen häufen, müsste die Freigabe ggf. wieder abgeordnet werden.

- **Einführung Tempo-20-Zone für das Gebiet Martin-Luther-Straße/Pulsnitzer Straße sowie zusätzliche Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs („Shared Space“) in der Martin-Luther-Straße (Nord) und Pulsnitzer Straße**

Tempo-20-Zone

Die Martin-Luther-Straße und die Pulsnitzer Straße liegen im Anordnungsbereich einer Tempo-30-Zone. Die beiden Straßen können nicht einzeln als Tempo-20-Zone in der vorhandenen Tempo-30-Zone ausgewiesen werden. Dann wäre die gesamte vorhandene Zone auf Tempo-20 zu reduzieren.

Die Reduzierung der Zonengeschwindigkeit auf 20 km/h ist entsprechend Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO lfd. Nr. 50 Zeichen 274.1 für die Kennzeichnung verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche vorgesehen. Die Kennzeichnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches setzt das Vorhandensein urbanen Geschäftslebens in der jeweiligen Zone voraus.

Der Fußgängerverkehr ist die überwiegende Verkehrsart in der Zone, zumindest weist dieser die gleiche Bedeutung wie der relativ geringe Fahrverkehr auf (BMV-Erlass vom 23.02.1990). Gaststätten und Gewerbe sowie Flanier- und Aufenthaltsbereiche zur Kommunikation mit entsprechenden gestalterischen Elementen verdeutlichen die Funktion des Straßenraumes. Ein niveaugleicher Ausbau wird auch hier empfohlen, wobei die Begrenzungen der Fahrbahn mit „anderen Mitteln“ erfolgen sollen.

Diese Voraussetzungen für die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches an Stelle der vorhandenen Tempo-30-Zone sind - schon allein durch das Nichtvorhandensein einer entsprechenden Geschäftsdichte - nicht gegeben.

Verkehrsberuhigter Bereich

Der Gedanke des „shared space“ - des geteilten öffentlichen Raumes, den sich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt teilen und der ohne Verkehrszeichen sicher funktioniert - folgt den Überlegungen der Verkehrsplaner für die Stadt der Zukunft. Der Begriff „verkehrsberuhigter Bereich“ entspricht hier der baurechtlichen Interpretation.

Das deutsche Verkehrsrecht kennt den Begriff „shared space“ nicht. Die Anwendung der Ziele des „shared space“ in Deutschland erfordert eine Straßenraumgestaltung mit straßenbaulichen Maßnahmen, welche die Ziele der Verkehrsberuhigung mit den vorhandenen straßen- und verkehrsrechtlichen Mitteln sicherstellt. Entscheidend ist dabei der Anteil des Fußgänger- und des Fahrzeugverkehrs.

Die Straßenraumgestaltung muss so erfolgen, dass für ein sicheres und verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer die Beachtung der Generalklauseln der §§ 1, 2 Abs. 1 und 2, 3 Abs. 1 und Abs. 2a, 8 bis 11 StVO genügen („selbsterklärende Straße“). Die geplante Straßenraumgestaltung der Martin-Luther-Straße und der Pulsnitzer Straße entspricht diesem Anliegen nicht, die Planung müsste also in ihren Grundzügen überarbeitet werden.

Für einen verkehrsberuhigten Bereich im Sinne des Verkehrsrechts, der im Widerspruch zum „shared space“ mit Verkehrszeichen zu beschildern ist, kommt nur die Anordnung des Verkehrszeichens 325 StVO in Frage. Dabei sind die in der VwV-StVO zu diesem Verkehrszeichen genannten Einsatzkriterien zu beachten:

- a. sehr geringe Verkehrsmenge,
- b. besondere Gestaltung, in der Regel niveaugleicher Ausbau,
- c. Vorsorge für den ruhenden Verkehr,
- d. überwiegende Aufenthaltsfunktion,
- e. nur einzelne Straßen oder kurze Straßenbereiche.

Für die nördlichen Abschnitte der Martin-Luther-Straße und der Pulsnitzer Straße ergibt sich folgendes Prüfergebnis:

Nr.	Forderung/ Voraussetzung	Erläuterung	erfüllt: ja/nein
a	sehr geringe Verkehrsmenge	Die Martin-Luther Straße und die Pulsnitzer Straße dienen als Verbindungen aus dem Wohngebiet zur Bautzner Straße und weisen dementsprechend keine geringe Verkehrsmenge auf.	nein
b	besondere Gestaltung, in der Regel niveaugleicher Ausbau	Eine besondere Gestaltung des Straßenraumes und oder ein niveaugleicher Ausbau sind bisher nicht vorgesehen.	nein
c	Vorsorge für den ruhenden Verkehr	Durch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches würde der ruhende Verkehr weitestgehend unterbunden. Der Bau von Ersatzstellplätzen ist jedoch nicht möglich.	nein
d	überwiegende Aufenthaltsfunktion	Die Funktion als Verbindungsstraße mit größerer Verkehrsmenge erlaubt die Gestaltung als Aufenthaltsbereich im Sinne eines Verkehrsberuhigten Bereichs nicht.	nein
e	nur einzelne Straßen oder kurze Straßenbereiche	Die vorhandenen Straßenabschnitte sind kurz, dieser Punkt würde für die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs zutreffen.	ja

Neben den in der Tabelle aufgeführten Punkten spricht der Umstand, dass es unwahrscheinlich ist dass sich alle Fahrzeugführer, zu denen auch die Radfahrer zählen, an die in einem verkehrsberuhigten Bereich vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit halten, da die Straßenraumgestaltung diesen Ansatz nicht verdeutlicht.

Damit sind die Voraussetzungen zur Anordnung des Zeichens 325 aus der VwV-StVO nicht.

Ergebnisse der Verkehrszählung

Zum Nachweis der hohen Verkehrsmenge wurde durch das Straßen- und Tiefbauamt eine Verkehrszählung mittels Radarzählgerät durchgeführt. Die Zählstellen befanden sich jeweils nahe der Einmündungen der beiden Straßen zum Martin-Luther-Platz.

Mit den Radarzählgeräten ist keine Radverkehrszählung möglich. Die Beobachtungen während des Auf- und Abbaus der Zählgeräte ergaben, dass in beiden Straßen sehr reger Radverkehr in beiden Richtungen vorhanden war.

Die Zählergebnisse wurden wie folgt bewertet:

Allgemein

- Bei Gesamtverkehrsstärken von über 950 Fahrzeugen in der Martin-Luther-Straße und über 800 Fahrzeugen in der Pulsnitzer Straße kann nicht von insgesamt geringem Verkehrsaufkommen gesprochen werden.
- Vergleicht man die Verkehrsbelegung mit dem anhand der Bebauung zu erwartenden Eigenverkehrsaufkommen dieser Straßenabschnitte, so wird deutlich, dass beide Straßenzüge eine erhebliche Verbindungs- und Erschließungsfunktion innerhalb des Gebiets der Äußeren Neustadt haben. Das ergibt sich auch aus der Struktur des Straßennetzes sowie den Verkehrsregelungen im Umfeld (Einbahnstraßen, Einschränkung von Abbiegebeziehungen usw.).

Während der Tagesgangverlauf in der Martin-Luther-Straße mit den deutlich ausgeprägten Verkehrsspitzen in den Morgen- und Nachmittagsstunden sehr typisch ist, gibt es in der Pulsnitzer Straße eine deutliche Abweichung. Die Morgenspitze ist sehr schwach ausgebildet. Stattdessen gibt es im Tagesverlauf eine höhere Verkehrsbelastung mit einer deutlich ausgeprägten Nachmittagsspitze, deren Absolutwert über den Spitzenwerten der Martin-Luther-Straße liegt.

Grafische Auswertung siehe Anlage 1 und 2

- **Seitlich abgesenkte Aufpflasterung (Teilaufpflasterung) in den Zufahrtbereichen der zu sanierenden Straßen sowie an den Einmündungen zum Martin-Luther-Platz**

Aufpflasterungen werden nicht grundsätzlich abgelehnt. Es sind allerdings Geräuschbelastungen (Abbremsen, Anfahren) und unerwünschte Auffahrmöglichkeiten auf Gehwege zu beachten.

An Einmündungen darf dadurch keine Aufhebung der „rechts vor links“ Vorfahrtsregel erfolgen.

Das Umweltamt lehnt bei einer Fahrgassenbreite von 3,50 m Plateaufpflasterungen (sog. Berliner Kissen) aus Lärmschutzgründen und Gründen des Komforts/der Sicherheit für Radfahrer ab, Teilaufpflasterungen (von Bord zu Bord) wären zur Reduzierung der Geschwindigkeit wünschenswert.

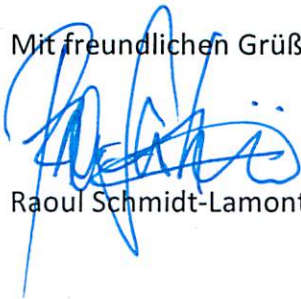
Mit der Fortsetzung der Planung ist zu prüfen, ob Aufpflasterungen bei der Umgestaltung des Straßenraumes umgesetzt werden können.

- **Farbliche Gestaltung der Papierkörbe zur besseren Wahrnehmbarkeit**

Seitens des Amts für Stadtgrün- und Abfallwirtschaft wird das Aufstellen von Papierkörben in den betreffenden Straßen, u. a. mit dem Verweis auf den fehlenden Bedarf, die bestehenden Papierkörbe auf dem Martin-Luther-Platz und die mit der Aufstellung zusätzlicher Papierkörbe verbundenen Kosten, abgelehnt. Damit entfällt die Grundlage für die farbliche Gestaltung von Papierkörben.

Nächste Beschlusskontrolle: IV. Quartal 2016

Mit freundlichen Grüßen



Raoul Schmidt-Lamontain

Kenntnisnahme:



Dirk Hilbert
Oberbürgermeister

Anlage 1 und 2 grafische Auswertung Verkehrszählung

Auswertung Verkehrszählung

Die. 08.03.2016

Martin-Luther-Str.

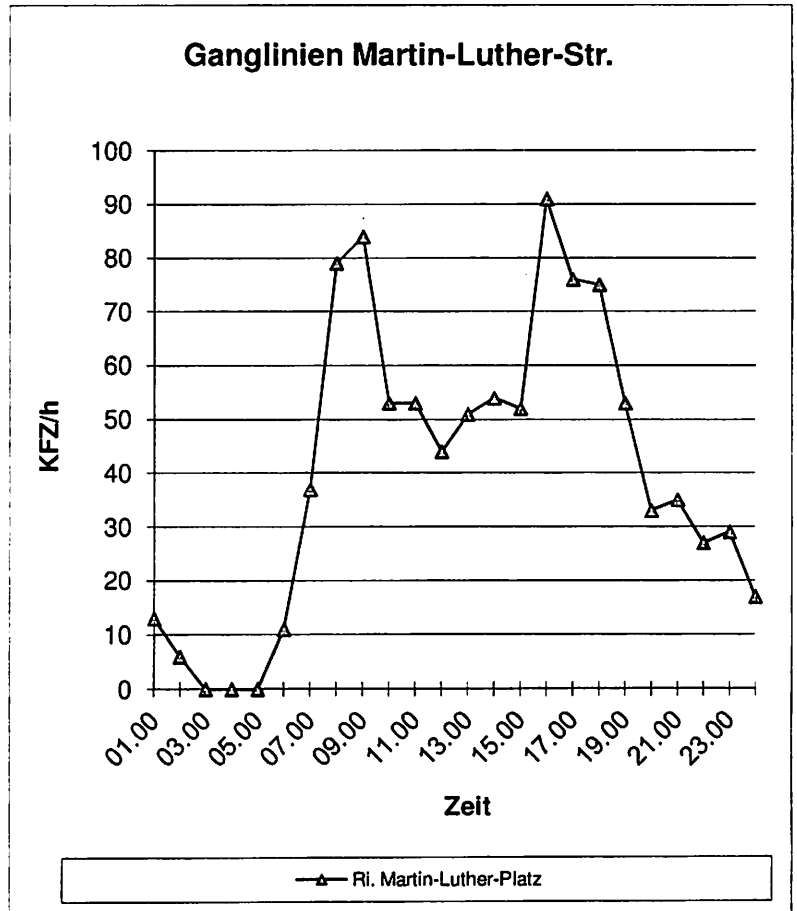
i.H. Martin-Luther-Platz (Einbahnstraße)

1202RA01

Ganglinien

Hoher Radverkehr in beide Richtungen!

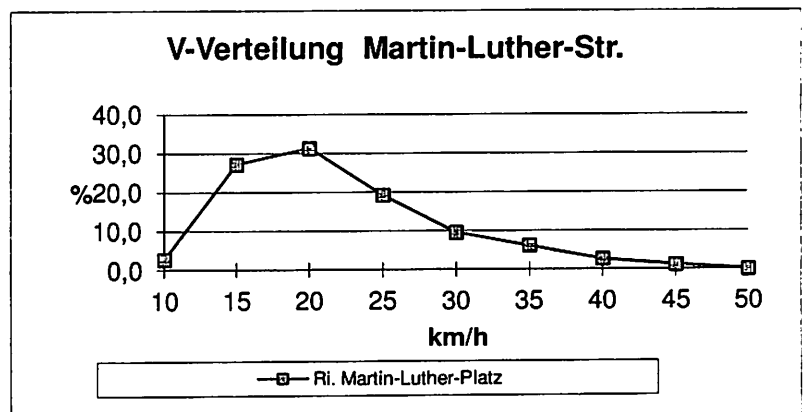
Zeit	Ri. Martin-Luther-Platz
01.00	13
02.00	6
03.00	0
04.00	0
05.00	0
06.00	11
07.00	37
08.00	79
09.00	84
10.00	53
11.00	53
12.00	44
13.00	51
14.00	54
15.00	52
16.00	91
17.00	76
18.00	75
19.00	53
20.00	33
21.00	35
22.00	27
23.00	29
24.00	17
Summe	973



Schwerverkehrsanteil : 4,00%

Geschwindigkeitsverteilung

V	Ri. Luther-Platz
km/h	%
10	2,7
15	27,1
20	31,3
25	19,2
30	9,5
35	6,1
40	2,7
45	1,2
50	0,1



Auswertung

Verkehrszählung Pulsnitzer Straße

Dienstag, 08.03.2016

i.H. Martin-Luther-Platz

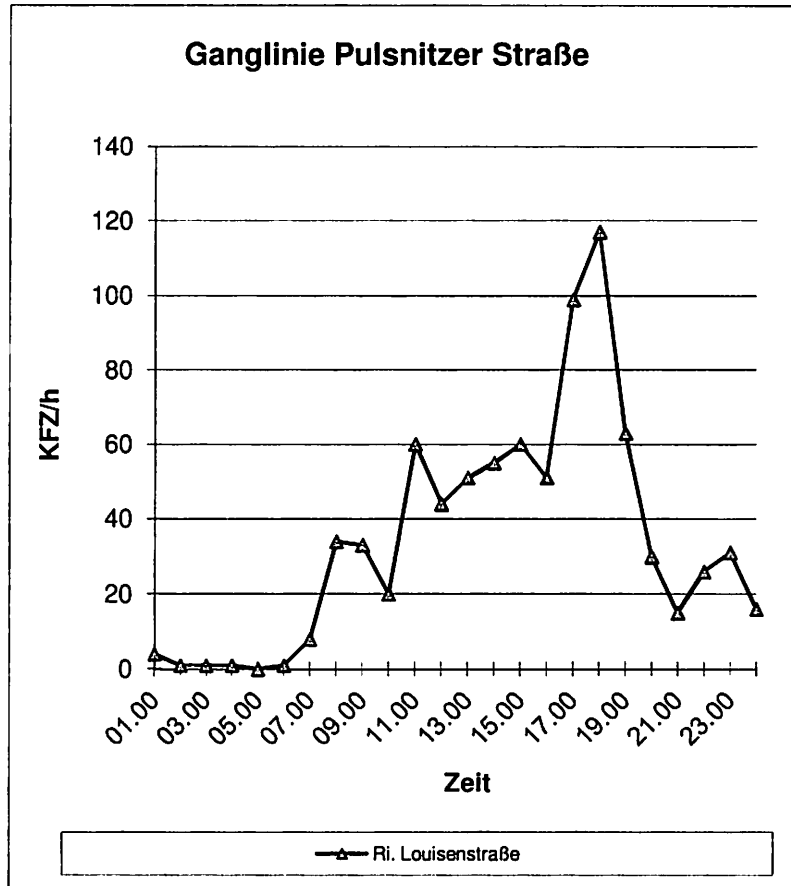
(Einbahnstraße)

1203RA01

Ganglinien

Hoher Radverkehr in beide Richtungen !

Zeit	Ri. Louisenstraße
01.00	4
02.00	1
03.00	1
04.00	1
05.00	0
06.00	1
07.00	8
08.00	34
09.00	33
10.00	20
11.00	60
12.00	44
13.00	51
14.00	55
15.00	60
16.00	51
17.00	99
18.00	117
19.00	63
20.00	30
21.00	15
22.00	26
23.00	31
24.00	16
Summe	821



Schwerverkehrsanteil : 3,00%

Geschwindigkeitsverteilung

V km/h	Ri. Louisenstraße %
15	3,2
20	8,8
25	18,7
30	20,3
35	14,6
40	10,0
45	10,4
50	10,8
55	3,1
60	0,1
65	0,0
70	0,0

