



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

FDP/FB-Fraktion
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Herrn Stadtrat
Holger Zastrow

GZ: (OB) 6 66.3

Datum: 13. MRZ. 2017

Begründung für doppeltes Brückengeländer Albertbrücke
AF1553/17

Sehr geehrter Herr Zastrow,

Ihre oben genannte Anfrage beantworte ich wie folgt:

„Auf meine mündliche Anfrage aus der Stadtratssitzung vom 08.09.2016 zur Geländerpose an der Albertbrücke (mAF0146/16) haben Sie mir geantwortet, dass das Doppelgeländer auf Grund der Vorschriften ERA 2010 Pkt. 11.1.11 und ZTV-ING Teil 8 notwendig sei. Nach Prüfung Ihrer Antwort kommen wir zu einem anderen Schluss. Die Vorschrift sieht nur für einen Sonderfall ein Geländer von 1300mm Höhe vor, welche an der Albertbrücke nachweislich nicht vorliegt.

In der durch die Stadtverwaltung selbst gelieferten schriftlichen Begründung und Vorschrift ZTV-ING wird eine Geländerhöhe von größer oder gleich 1300 mm lediglich dann gefordert, wenn am Geländer selbst ein Radweg bzw. Geh- und Radweg entlang führt. Auf der Albertbrücke ist dies nicht der Fall. Auf der Albertbrücke handelt es sich um einen baulich getrennten Rad- und Gehweg, per Straßenverkehrsordnung wird dieser auch genauso ausgeschildert. Der Unterschied ist am markantesten anhand der Beschilderung durch die Verkehrszeichen 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“ bzw. Verkehrszeichen 241 „getrennter Rad- und Gehweg“ greifbar. Die Radfahrer sind zur Benutzung des Radweges verpflichtet. Eine Nutzung des Fußweges durch Radfahrer würde demzufolge straßenverkehrsordnungswidrig erfolgen.

Das Doppelgeländer ist also durch die gelieferten Vorschriften der Stadtverwaltung nicht zu begründen. Das historische Geländer mit seiner Höhe wäre völlig ausreichend gewesen.

In Medienberichten vom 11.02.2017 werden die Pressestelle und der Amtsleiter des Straßen- und Tiefbauamtes nun mit zum Teil neuen Begründungen bzw. mit der Beharrung auf die Notwendigkeit aufgrund von Vorschriften zitiert.

1. Welche weiteren Vorschriften gibt es für die Anbringungen eines Geländers mit 1300mm Höhe auf der Albertbrücke?

2. **Wieso wurden diese weiteren Vorschriften bzw. technischen Regelwerke (siehe Aussage Pressestelle der Landeshauptstadt Dresden in den DNN vom 11./12.02.2017) nicht in der Antwort auf meine mündliche Anfrage 0146/16 im September mit aufgeführt? Um welche weiteren Vorschriften / technische Regelwerke handelt es sich (bitte der Antwort mit vollständiger Bezeichnung und im Wortlaut beilegen)?“**

Die in der mündlichen Anfrage mAF0146/16 angegebenen Richtlinien

- I. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie
- II. Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten (ZTV-Ing)

sind einschlägig für die Albertbrücke.

Beide Anforderungen sind zu beachten und einzuhalten.

Aus den aufgeführten Presseartikeln ist nicht erkennbar, in wie weit durch die Stadt andere Vorschriften oder technische Richtlinien, als die oben aufgeführten, als Begründung benannt wurden.

3. **„Wie ist der Sachverhalt der „gemeinsamen Verkehrsfläche“ definiert? Wo ist dieser Sachverhalt für das Beispiel Geh- und Radweg auf der Albertbrücke (getrennt und gemeinsam) definiert?“**

Eine gemeinsame Verkehrsfläche ist allgemein definiert als eine höhengleiche Fläche, welche durch verschiedene Verkehrsarten genutzt wird. Die Albertbrücke hat dieser Definition folgend drei höhengleiche Flächen. Davon sind zwei Flächen Seitenräume des Straßenraumes und für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen sowie ein gemeinsamer Verkehrsraum für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) führt zu Radwegen Folgendes aus:

StVO §2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

(4) Mit Fahrrädern muss einzeln hintereinander gefahren werden; nebeneinander darf nur gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird.

Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237 [Radweg], 240 [gemeinsamer Geh-/Radweg] oder 241 [getrennter Rad-/Gehweg] angeordnet ist.

4. **„Warum wurde der Radweg auf der Albertbrücke nicht straßengebunden geplant?“**

Die Aufteilung des Verkehrsraumes, mit Führung der Radfahrer auf dem Niveau der Fußgänger, wurde mit Beschluss V2210-SR65-08 am 10. April 2008 durch den Stadtrat beschlossen. Auf die Anlagen zur Beschlussvorlage wird verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert