



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

SPD-Fraktion
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Herrn Stadtrat
Stefan Engel

GZ: (OB) 6-61.71

Datum: 13. DEZ. 2019

Realisierung von Radverkehrsanlagen auf der Hainstraße AF0154/19

Sehr geehrter Herr Engel,

zu Ihrer Anfrage erlaube ich mir zunächst den Hinweis, dass meiner Ansicht nach kein Anspruch auf Beantwortung besteht.

Nach der Rechtsprechung des Sächsischen Obergerichtes besteht für einzelne Stadtratsmitglieder ein Antwortanspruch nach § 28 Abs. 6 SächsGemO nur dann, wenn lediglich eine einzelne Angelegenheit, d. h. ein einzelner/konkreter Lebenssachverhalt betroffen ist. Ein Antwortanspruch besteht jedoch nicht, wenn die Anfrage darauf abzielt, sich einen allgemeinen Überblick zu verschaffen. Ein konkreter Lebenssachverhalt ist dann gegeben, wenn er nach Ort, Zeit und dem Kreis der eventuell betroffenen Personen bestimmbar ist; dabei muss zwischen diesen Elementen eine inhaltliche Verbindung vorhanden sein; vgl. SächsOVG, Urt. v. 7. Juli 2015, 4 A 12/14, Rn. 28. Das Sächsische Obergericht verweist Fragesteller, die sich einen allgemeinen Überblick verschaffen wollen, auf das Fragerecht nach § 28 Abs. 5 SächsGemO. Fragen zu sämtlichen Angelegenheiten der Gemeinde können danach erst gestellt werden, wenn die Unterstützung eines Fünftels der Mitglieder des Stadtrates vorliegt.

Da ich jedoch ein eigenes Interesse an der Beantwortung der von Ihnen aufgeworfenen Fragen habe, werde ich diese – ohne Anerkennung einer Rechtspflicht und ohne Bindungswillen für künftige vergleichbare Konstellationen – dennoch beantworten.

„Die Hainstraße in der Inneren Neustadt verfügt trotz ihrer Hauptstraßenfunktion derzeit über keinerlei Radverkehrsanlagen. Gerade die weitere bauliche Verdichtung in unmittelbarer Nähe (z. B. Projekt „Königshöfe“ mit fast 200 Wohneinheiten an der Theresienstraße) wird den Bedarf nach einer zeitgemäßen Radverkehrsinfrastruktur steigen lassen. Zudem werden wichtige Zulaufstrecken für den Radverkehr (z.B. der Verkehrszug Großenhainer Str. / Hansastr.) in den nächsten Jahren deutlich radverkehrsfreundlicher. Es stellt sich die Frage, wie diese Routen fortgeführt werden sollen.

Schon in Rahmen der „Dresdner Debatte“ zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus wurde daher vorgeschlagen, auch auf der Hainstraße Radstreifen anzulegen. Im beschlossenen VEP wurde die

Festlegung getroffen, auch bei der Hainstraße eine nur noch zweispurige Verkehrsführung verkehrsplanerisch zu untersuchen. Weiterhin hatte z.B. der ADFC schon in der Vergangenheit (Stellungnahme zum Radverkehrskonzept Innenstadt) angeregt, auch die Hainstraße in das Radroutennetz aufzunehmen.

Mit Blick auf die derzeitige Verkehrsbelegung der Hainstraße ist ein deutlicher Unterschied zwischen der südlichen Richtung (9.700 Fahrzeuge pro Tag) und der nördlichen Richtung (14.100 Fahrzeuge) festzustellen. Daher erscheint eine differenzierte Herangehensweise, die in nördlicher Richtung das Nebeneinanderfahren von zwei Fahrzeugen weiter erlaubt und in südlicher Richtung auf eine Spur reduziert, naheliegend. Der gewonnene Straßenraum könnte zur Schaffung von Radstreifen genutzt werden. Auf Verbindungen wie Hansastraße - Palaisplatz könnte zukünftig so eine attraktive Radroute geschaffen werden, die bei direktem Linksabbiegen am Knoten Robert-Blum-Straße nur zwei statt fünf Ampeln quert. Gerade bei Verbindungen aus dem Stadtbezirk Pieschen Richtung Innenstadt wäre dies sehr attraktiv. In diesem Zusammenhang bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen:

1. **Verfolgt die Stadtverwaltung Planungen zur Schaffung von Radverkehrsanlagen auf der Hainstraße? Wenn ja, mit welchen Kosten und mit welchem Realisierungszeitraum ist zu rechnen?“**

Für die Hainstraße weist das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden keine netzrelevante Routenfunktion bzw. Maßnahmen aus. Hiervon unbenommen sind im Rahmen einer grundhaften Straßensanierung Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung zu untersuchen, wobei die Einordnung separater Radverkehrsanlagen eine Neuordnung der bestehenden Verkehrsorganisation voraussetzt sowie in den Kreuzungsbereichen voraussichtlich zu Eingriffen in die Straßenbäume und Grundstücksbetroffenheiten führt. Gegenwärtig laufen innerhalb der Stadtverwaltung keine Planungen zur Einordnung von Radverkehrsanlagen im Zuge der Hainstraße.

2. **„Wurden die im Verkehrsentwicklungsplan (2025plus) angekündigten verkehrsplanerischen Untersuchungen für eine veränderte Verkehrsführung auf der Hainstraße seitens der Stadtverwaltung schon durchgeführt? Wenn nein, wann ist damit zu rechnen?“**

Die Auswirkungen einer Spurreduzierung auf der Hainstraße um einen Fahrstreifen zur Einordnung von Radverkehrsanlagen wurden im Rahmen einer verkehrsplanerischen Untersuchung (VPU) auf Basis der Verkehrsprognose 2030 untersucht. Die Auswertung der Ergebnisse und deren Wertung sind noch nicht abgeschlossen. In 2020 kann mit einer Berichterstattung gerechnet werden.

3. **„Rechtfertigt die derzeitige Verkehrsbelegung der Hainstraße in südlicher Richtung die Beibehaltung von zwei separaten Autofahrspuren abseits der Knotenpunkte?“**

Die Verkehrsorganisation und Leistungsfähigkeit der Hainstraße wird maßgeblich durch die Knoten Palaisplatz, Schlesischer Platz und Theresienstraße beeinflusst und bedingt daher eine integrierte Betrachtung des gesamten Straßenzuges inklusive der angrenzenden Knotenpunkte.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert