



vertraulich

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

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

GZ: (OB) 6 66 51

Datum: 18. MRZ. 2020

— **Radverkehr auf der Winterbergstraße**
AF0378/20

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. Soweit 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.

— **„Laut Radverkehrskonzept besitzt die Winterbergstraße für den Radverkehr als „regionale Haupt- radroute“ eine zentrale Bedeutung, da sie auch der Verbindung mit benachbarten Mittelzentren dient. Eine sichere und komfortable Gestaltung solcher Strecken sollte damit eine ganz besondere Priorität genießen. Ende Januar hatten Mitglieder des ADFC öffentlich auf die dort oft zu geringen Überholabstände des Autoverkehrs hingewiesen. Zudem wird im Radverkehrskonzept das Fehlen eines Sicherheitstrennstreifens zwischen Radschutzstreifen und parkenden Autos kritisiert (Gefahr von „Dooring“-Unfällen) und Beseitigung dieses Mangels in Priorität 1 eingeordnet.**

In Bezug auf den beidseitig beparkten und entsprechend beengten Straßenabschnitt zwischen der Gasanstaltstraße und Rennplatzstraße bitte ich daher um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie schätzt die Stadtverwaltung die Verkehrssicherheit für den Radverkehr in diesem Abschnitt ein? Ist die gewählte Radverkehrsführung in Form eines Schutzstreifens bei der vorliegenden Auto-Verkehrsbelastung die angemessene Führungsform?“

Die Winterbergstraße hat im betreffenden Abschnitt eine Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde von etwa 1.300 Kfz. Die angeordnete Radverkehrsführung mittels Schutzstreifen liegt damit knapp über der Einsatzgrenze für diese Führungsform. Da die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen keine harten Trennlinien darstellen und bei übersichtlicher Linienführung und geringem Schwerverkehr ein Wechsel des Belastungsbereiches zulässig ist, wird die vorhandene Führungsform als angemessen eingeschätzt. Durch die Polizei wurden auf der Winterbergstraße zwischen der Gasanstaltstraße und der Rennplatzstraße keine Unfallhäufungsstellen gemeldet.

2. „Mit welchen Maßnahmen möchte die Stadtverwaltung im benannten Abschnitt die Sicherheit für den Radverkehr erhöhen und den im Radverkehrskonzept beschriebenen Mangel beheben? Wird ggf. die Ausweitung des Parkverbotes an Straßeneinmündungen oder die Einziehung eines der beiden Parkstreifens erwogen, um die Radverkehrsanlagen zu verbreitern und einen Sicherheitstrennstreifen herzustellen?“

Im Rahmen einer Bestandsaufnahme wurden durch das Straßen- und Tiefbauamt alle Streckenabschnitte aufgelistet, in denen Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen neben Längsparkern verlaufen und hinsichtlich Breite und Gestaltung der Sicherheitsräume differenziert. Im Rahmen einer verkehrstechnischen Planungsleistung werden derzeit die betreffenden Straßenabschnitte, zu denen auch die Winterbergstraße gehört, analysiert und Handlungserfordernisse abgeleitet.

3. „Wann ist der Realisierung von entsprechenden Maßnahmen zu rechnen?“

Die Ergebnisse der Untersuchung sollen Mitte des Jahres vorliegen. Nach Abstimmung und Anordnung der Handlungsempfehlungen sollen diese zügig umgesetzt werden.

4. „Welche Potenziale sieht die Stadtverwaltung im näheren Umfeld, um ggf. wegfallende Parkplätze zu ersetzen oder teilweise auszugleichen?“

Aus Sicht des Stadtplanungsamtes sowie des Straßenbaulastträgers können hierzu gegenwärtig keine Aussagen gemacht werden.

5. „Welchen Stellenwert hat ein Verkehrsablauf, der ein (anders als heute) im Regelfall konfliktfreies Überholen von Radfahrern erwarten ließe? Inwiefern wird der Einstufung als innergemeindliche Radverbindung der höchsten Kategorie (IR II nach RIN) Rechnung getragen?“

Die vorhandene Radverkehrsführung berücksichtigt Breiten und Verkehrsstärken sowie anderweitige Anforderungen (z. B. ruhender Verkehr, Straßenbäume) an den Straßenraum und ist gemäß §45 Abs. 1 bis 3 StVO angeordnet. Hinsichtlich der Thematik der Sicherheitsräume zu den angrenzenden Parkständen erfolgen gesonderte Untersuchungen. Die Einschätzung, dass es im Regelfall zu Konflikten mit dem Radverkehr beim Vorbeifahren durch Kraftfahrzeuge kommt, wird nicht geteilt. Die Anforderungen für die genannte innergemeindliche Radverkehrsverbindung der Kategorie IR 2 ergeben sich aus den Entwurfsstandards der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) unter Beachtung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).

„In Bezug auf den Abschnitt zwischen der Karcherallee und Gasanstaltstraße bitte ich um die Beantwortung folgender Frage:

6. Existieren seitens der Stadtverwaltung Planungen zum weiteren Ausbau der Winterbergstraße als Radverkehrsrouten z. B. durch den Ersatz der bestehenden Radschutzstreifen durch Radfahrstreifen? Wann ist die Realisierung einer solchen Maßnahme ggf. vorgesehen?“

Durch das Stadtplanungsamt werden gegenwärtig die verkehrlichen Rahmenbedingungen im Bestand darauf geprüft, ob ein Ersatz des Schutzstreifens durch einen Radfahrstreifen neben einer überbreiten Richtungsfahrbahn eine denkbare Option sein kann, ob davon ein Sicherheits- und/oder Komfortgewinn für den Radverkehr zu erwarten ist und mit welchen Konsequenzen für die Verkehrsqualität gerechnet werden muss.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert