



vertraulich

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

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

GZ: (OB) 6 66.63

Datum: - 1. JULI 2020

Radverkehr an der Bautzner Straße AF0581/20

Sehr geehrter Herr Engel,

zu Ihrer Anfrage erlaube ich mir zunächst den Hinweis, dass meiner Ansicht nach kein Anspruch auf Beantwortung der Fragen 2 bis 5 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, Ur. 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.

„Bis vor einiger Zeit war der auf der Nordseite der Bautzner Straße zwischen Mordgrundbrücke und Wilhelminenstraße gelegene Fußweg für den Radverkehr freigegeben. Das entsprechende Schild „Radfahrer frei“ wurde vor kurzem allerdings entfernt.

Aufgrund des äußerst geringen Fußgängeraufkommens (auf der Nordseite schließt als Anlieger nur die Dresdner Heide an) und der hohen Autoverkehrsbelastung auf der Bautzner Straße (über 26.000 Fahrzeuge täglich) hatte sich diese Lösung auch bewährt. Auch der barrierefreie Umbau der Haltestelle Elbschlösser samt der Anlage eines Schutzstreifens hatte diese Radverkehrsführung zur Grundlage.

1. Aus welchen Gründen hat die Stadtverwaltung die Nutzung des Fußwegs durch den Radverkehr untersagt?“

Die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr wurde aufgehoben und abgeordnet, da die Voraussetzungen zur Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) nicht erfüllt sind.

Nach der VwV-StVO zu Zeichen 239 StVO „Gehweg“ kommt eine Freigabe für den Radverkehr nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs vertretbar ist. Die Beschaffenheit und der Zustand sollen dann auch den gewöhnlichen Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen. Für die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs sehen die VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2 StVO, Randnummer 20 sowie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Kapitel 3.6 innerorts eine Mindestbreite von 2,50 m vor. Der Gehweg entlang der Bautzner Straße stadteinwärts weist über große Abschnitte eine deutlich geringere Breite von bis zu 1,50 m auf. Dementsprechend überwiegen die Belange des Fußverkehrs.

2. „Sind der Stadtverwaltung konkrete Konfliktfälle bzw. Unfälle zwischen Rad- und Fußverkehr im entsprechenden Abschnitt bekannt?“

Die Stadtverwaltung wurde durch die Stadtratsanfrage AF3023/19 sowie eine Bürgeranfrage auf Konflikte im benannten Abschnitt der Bautzner Straße aufmerksam gemacht.

3. „Handelt es sich beim Mischverkehr zwischen Auto- und Radverkehr bei einer solchen Verkehrsstärke aus Sicht der Stadtverwaltung um eine sichere Radverkehrsführung?“

Nach Kapitel 2.3 und Bild 7 der ERA ist der Straßenabschnitt in den Belastungsbereich IV einzuordnen. Diesem sind als Führungsformen vom Kfz-Verkehr getrennte, benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen zugeordnet. Die Führung im Mischverkehr kann demzufolge nicht Ziel einer Planung sein.

Die aus dem langen und starken Gefälle resultierenden höheren Geschwindigkeiten des Radverkehrs sowie die durch die ausreichende Straßenbreite vorhandenen sicheren Überholmöglichkeiten für Kfz gestalten die Führung im Mischverkehr verträglicher als in anderen hoch belasteten Straßenabschnitten.

4. „Hat die Stadtverwaltung eine Umwidmung des freigegebenen Fußwegs in einen reinen Einrichtungsradweg und eine Verlagerung des Fußverkehrs auf die Südseite bzw. auf den parallel verlaufenden Waldweg geprüft?“

Nach sächsischem Waldgesetz ist das Fahrradfahren auf Waldwegen breiter 2 m gestattet. Für einen Ausbau wäre eine naturschutzfachliche Prüfung nötig, da der Weg im Landschaftsschutzgebiet liegt. Grundlagen wären detailliertere Planungsunterlagen und eine Vor-Ort-Begehung. Bei einer solchen Prüfung im Landschaftsschutzgebiet wären grundsätzlich auch immer Alternativen zu prüfen, z. B. die Verlegung des Radwegs auf die Straße oder die Nutzung bereits ausgebauter forstlicher Wirtschaftswege. Zudem sollte der Radweg nicht auf einen stark frequentierten Wanderweg gelegt werden, um die ruhige Naherholung nicht zu beeinträchtigen. Beim Ausbau des Weges wären die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung (§ 14 BNatSchG) und Artenschutzbelange (§ 44 BNatSchG) zu beachten. Hierfür muss durch ein Fachbüro ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt werden. (Hinweis: es handelt sich um die grundsätzliche Vorgehensweise, die für den konkreten Fall aktuell nicht geprüft werden konnte).

Sollten diese Untersuchungen die Umsetzbarkeit ergeben, ist die Ertüchtigung des Weges für Radfahrende fachlich denkbar. Erforderlich wären schätzungsweise 200 lfdm Neubau im oberen Teil des Weges, etwa 1200 lfdm Instandsetzung bis Wilhelminenstraße, zirka 15 Entwässerungsmulden einschließlich Instandsetzung der Straßenentwässerung B 6. Dafür müsste jedoch die Finanzierung geplant werden. Im Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft sind dafür keine Mittel vorhanden.

5. „Auf welche Art und Weise plant die Stadtverwaltung die Herstellung einer sicheren Radverkehrsführung im Sinne des Radverkehrskonzepts im entsprechenden Abschnitt der Bautzner Straße? Wann ist mit einer Realisierung zu rechnen und welche Kosten wären damit in etwa verbunden?“

Das Straßen- und Tiefbauamt untersucht derzeit die Einordnung von sicheren Radverkehrsanlagen entlang der gesamten Bautzner Straße. Zwischen Fischhausstraße und Brockhausstraße beginnen im August 2020 Bauarbeiten, die neben Gleis- und Straßenbau auch die Herstellung von Radverkehrsanlagen beinhalten. Die Finanzierung der Baumaßnahme ist gesichert.

Im weiteren Verlauf der Bautzner Straße zur Mordgrundbrücke soll der motorisierte Individualverkehr im Gleisbereich geführt werden, um eine sichere Radverkehrsanlage einordnen zu können. Besonderer Betrachtung bedarf der Bereich der Haltestellen sowie der Knotenpunkt der Bautzner Straße mit der Schillerstraße. Die Umsetzung ist ab 2021 geplant. Die mit der Anlage der Radverkehrsführung verbundenen Kosten werden derzeit ermittelt.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert