



vertraulich

An alle
Fraktionen sowie Mitglieder
des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung,
Bau, Verkehr und Liegenschaften

GZ: (GB 6) 66.30

Datum: 20. AUG. 2020

Beschlusskontrolle zu A0500/18 (Sitzungsnummer: SR/066/2019)
Schutz von FahrradfahrerInnen während der Sanierung der Loschwitzer Brücke

Sehr geehrte Fraktionen und Mitglieder des Stadtrates,

folgender Zwischenstand kann zu oben genanntem Beschluss gegeben werden:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt,

dem Stadtrat bis zum 31. Dezember 2019 ein verbindliches Maßnahmenkonzept vorzulegen, das den besonderen verkehrlichen Schutz von Radfahrerinnen und Radfahrern während der umfangreichen mehrjährigen Sanierung der Loschwitzer Brücke garantiert.

Dabei ist die Möglichkeit von Ampelvorrangschaltungen für RadfahrerInnen und/oder eine Tempobegrenzung auf 20 km/h mit entsprechender technischer Kontrolle zu prüfen.“

Die Konzepterstellung ist weiterhin in Bearbeitung. Im verkehrsorganisatorischem Umfeld der Baumaßnahme auf der Brücke steht keine geeignete Möglichkeit zur Verfügung, um zusätzliche Schutzmaßnahmen zu treffen.

Während der Bauarbeiten, welche voraussichtlich erst 2022 starten werden, stehen nur zwei Fahrstreifen und eine Gehbahn zur Verfügung. Durch die Reduktion der Fahrstreifen wird ein regelkonformes Überholen von Radfahrenden unmöglich.

Eine Mitnutzung der Gehbahn ist bei nur 2 m Nutzbreite für eine Zweirichtungs-Geh/Radbahn nicht umsetzbar.

Mit Aufbringen des temporären Asphalt es stehen bereits jetzt beidseits der Elbe Wege zur Verfügung, um über eine andere Brücke oder Fährverbindung die Elbe zu queren.

Die angeordnete Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h wurde bereits als Reglementierung des Verkehrs auf der Brücke aufgrund des Bauwerkszustandes umgesetzt, welche auch während und nach dem Bau weiterhin Bestand haben wird.

Gemäß § 45 Abs. 1 StVO kann die Benutzung von Straßen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränkt werden. § 45 Abs. 9 StVO verpflichtet die Straßenverkehrsbehörden bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen jedoch restriktiv zu verfahren und nach pflichtgemäßem Ermessen zu prüfen, ob die vorgesehene Regelung durch Verkehrszeichen deshalb zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verhaltensregelungen der StVO für einen sicheren und gesicherten Verkehrsablauf nicht ausreichen. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der durch die StVO geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Das Blaue Wunder ist durch seinen Verlauf gut einsehbar, der Gegenverkehr ist gut zu erkennen. Ein Überfahren der Leitlinie zwischen den Richtungsfahrbahnen ist nicht gestattet. Die von der Straßenverkehrsbehörde wiederholt durchgeführten Überprüfungen ergaben keine Anhaltspunkte für das Vorliegen besonderer Umstände, welche eine durchgehende Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h erfordern.

Die Tatsache, dass sich auf einer Straße wie dem Blauen Wunder Radfahrende und langsam fahrende Verkehrsmittel bewegen, begründet noch keine außerordentliche Notwendigkeit, die allgemein gültige Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h auf 20 km/h zu beschränken.

Es ist der Grundsatz gemäß § 2 Abs. 1 StVO, dass Fahrräder als Fahrzeuge die Fahrbahn benutzen. Nur bei Vorliegen einer sich aus anderen Gründen ergebenden Gefahrenlage kann eine Radwegebenutzungspflicht nach § 2 Abs. 4 StVO angeordnet werden. Aus dieser Gesetzessystematik ist zu schlussfolgern, dass Radfahrende auf der Fahrbahn allein keine Gefahrenlage begründen.

Es ist somit festzustellen, dass die Voraussetzungen für eine solche Beschränkung des Verkehrs nicht bestehen.

Konzeptionell werden nachfolgende Punkte geprüft:

Nutzung der Elbefähren

Da eine Unterscheidung der Fahrgäste, ob Brückennutzer*in oder Fahrgast, nicht möglich ist, wären sämtliche Fährkosten/Betriebskosten komplett durch die Landeshauptstadt Dresden während der Bauzeit zu tragen. In Betracht käme die Fähre Niederpoyritz/Laubegast.

In den Studien zur Elbequerung Mickten/Messe wurden 2013 Betriebskosten von 180.000 Euro/Jahr für eine Fähre angesetzt. Die fortgeschriebenen Kosten werden derzeit durch die Dresdner Verkehrsbetriebe AG und den Verkehrsverbund Oberelbe ermittelt.

Vorrangschaltung der Knoten-Lichtsignalanlage Schillerplatz und Körnerplatz (Radfahrende als Pulkführer)

Gegenwärtig werden die Vorlaufstrecken (etwa 150 m bis 200 m) zwischen Brücke und Schillerplatz/Körnerplatz als zu weit eingeschätzt, sodass der Effekt einer Passage der Gefahrenstelle vor den Kraftfahrzeugen nicht erreicht wird.

Mit Ende der Prüfung zu den oben genannten Punkten, können die Möglichkeiten zum Schutz der Radfahrenden benannt werden. Dies kann bis Jahresende in Aussicht gestellt werden.

Nächste Beschlusskontrolle: 31. Dezember 2020

Mit freundlichen Grüßen



Raoul Schmidt-Lamontain
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau, Verkehr und Liegenschaften

Kenntnisnahme:



Dirk Hilbert
Oberbürgermeister