

An die Mitglieder des
Stadtbezirksbeirates Leuben

Dresden, 28.09.2021

VORSCHLAG

~~Eilantrag~~

GEMEINSAM GLEICHBERECHTIGT

Gegenstand

Fahrradstraße am Kleinzschachwitzer Ufer

Beschlußvorschlag

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu PRÜFEN,
OB ES IM INTERESSE DER VERKEHRSSICHERHEIT UND DER ANWOHNER

1. die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Kleinzschachwitzer Ufer zwischen Meußlitzer Straße und Berthold-Haupt-Straße rückgängig zu machen;
2. die Einrichtung einer Parkverbotszone auf dem Kleinzschachwitzer Ufer zwischen Meußlitzer Straße und Berthold-Haupt-Straße rückgängig zu machen;
3. auf dem Kleinzschachwitzer Ufer zwischen Meußlitzer Straße und Berthold-Haupt-Straße wieder eine Tempo-30-Zone einzurichten.

NER
GEBOTEN
IST,

Begründung

Mit Erstaunen und Verärgerung haben viele Anwohner des Kleinzschachwitzer Ufers zur Kenntnis nehmen müssen, daß das Kleinzschachwitzer Ufer zu einer Fahrradstraße umgewidmet, die Tempo-30-Zone am Kleinzschachwitzer Ufer abgeschafft und eine

Parkverbotszone am gesamten Kleinzschachwitzer Ufer zwischen Berthold-Haupt-Straße und Meußlitzer Straße angeordnet wurde. Dieses Handeln der Stadtverwaltung ist rückgängig zu machen, da es zu einer nicht gerechtfertigten Privilegierung einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern und zu einem erheblichen Gefahrenpotential am Kleinzschachwitzer Ufer führt und die berechtigten Interessen der Anwohner am Kleinzschachwitzer Ufer unbeachtet läßt.

1. Fehlende Einbindung der Anwohner und der Stadtbezirksbeiräte

Leider wurden von den Maßnahmen weder die Anwohner noch wir Stadtbezirksbeiräte informiert (mit Ausnahme wohl eines Hinweises im Amtsblatt).

Ohne das Vorhaben im Stadtbezirksbeirat vorzustellen und so die Kenntnis der Vertreter vor Ort über die Belange der Anwohner und Erholungssuchenden in die Entscheidung einfließen zu lassen, wurde das Vorhaben an den Bürgern und deren Vertretern vorbei durchgesetzt. Selbst das Stadtbezirksamt war hiervon nicht durch die Stadtverwaltung informiert, sondern erhielt erst durch Mitteilungen verärgelter Bürger Kenntnis von der Umsetzung. Stets werden wichtige Projekte unseren Stadtbezirk betreffend im Stadtbezirksbeirat vorgestellt. Dieses Projekt, was jedoch erhebliche Auswirkungen und Einschränkungen für die Anwohner und Spaziergänger und Sportler am Kleinzschachwitzer Ufer mit sich bringt, wurde nicht vorgestellt. Diese Umstände legen leider den Verdacht nahe, daß der Stadtbezirksbeirat Leuben hier ganz bewußt nicht vorab informiert wurde und vor vollendete Tatsachen gestellt werden sollte. Selbst wenn dem nicht so sein sollte, woran leider nicht recht zu glauben ist, ist es inakzeptabel, daß der Stadtbezirksbeirat von einem solchen Projekt nicht im Vorfeld ausführlich informiert wird.

Daher ist der Antrag auch besonders eilbedürftig, um hier auf den Umstand, daß die Bürgerschaft von der Stadtverwaltung in den Prozeß nicht einbezogen wurde, umgehend zu reagieren. Damit ist der verantwortlichen Stadtverwaltung umgehend deutlich zu machen, daß sie den Interessen der Bürger zu dienen hat.

2. Schaffung eines Gefährdungspotentials

Eine öffentliche Straße, die durch den Rechtsakt der Widmung entsteht, begründet den Gemeingebrauch und eröffnet damit jedermann die Möglichkeit, die Straße im Rahmen der Widmung zu benutzen. Bisher nutzten das Kleinzschachwitzer Ufer alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt. Für alle galten die gleichen Regelungen, jeder

hatte auf jeden die gleiche Rücksicht zu nehmen. Das Kleinzschachwitzer Ufer ist schon lange eine verkehrsberuhigte Straße mit vergleichsweise geringen Verkehrsproblemen. Verkehrsunfälle mit schwereren Folgen wurden in der Vergangenheit von Radfahrern verursacht, nicht aber durch Kraftfahrer. Das Kleinzschachwitzer Ufer wurde in der Vergangenheit vorwiegend von Radfahrern und Fußgängern und nur im geringen Umfang von Kraftfahrern genutzt. Somit bestand für alle Verkehrsteilnehmer, die sich an die Regelungen der StVO hielten, kein besonderes Gefährdungspotential, was es notwendig gemacht hätte, den verkehrsordnersichen Schutz für eine besonders gefährdete Gruppe der Verkehrsteilnehmer zu erweitern. Ohne, daß es also für die Verkehrssicherheit notwendig gewesen wäre, schafft die zuständige Stadtverwaltung das am Kleinzschachwitzer Ufer bewährte Prinzip der gegenseitigen Vorsicht und Rücksichtnahme ab, um eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern auf Kosten deren anderen Verkehrsteilnehmer zu privilegieren. Für normale Radfahrer verändert sich im Ergebnis nichts, jedoch wird die Orientierung durch den neu geschaffenen Schilderwald und die Bildchen auf dem Asphalt verwirrender.

Für alle anderen wird die Situation unübersichtlicher und gefährlicher, insbesondere für Fußgänger, Sportler und Anwohner und Anlieger, denn der Teil der Radfahrer, der in der Vergangenheit schon besonders rücksichtslos und mit hoher Geschwindigkeit, jegliche Verkehrsregelungen mißachtend am Kleinzschachwitzer Ufer entlanggestürmt ist, wird nunmehr im Glauben, auf keinen anderen Verkehrsteilnehmer mehr Rücksicht nehmen zu müssen, was die Fahrradstraße den Radfahrern suggeriert, noch aggressiver das Kleinzschachwitzer Ufer nutzen. Dabei ist damit zu rechnen, daß Radfahrer mit Elektrofahrrädern und Sporträdern nunmehr sogar mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h am Kleinzschachwitzer Ufer entlangfahren, auch wenn die Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrradstraße 30 km/h beträgt, denn es wird der Eindruck für Radfahrer vermittelt, absoluten Vorrang gegenüber allem zu haben. Darüber hinaus können sie nunmehr auch nebeneinander fahren. Dies wird zu einer erheblichen Erhöhung der Gefahren für die anderen Verkehrsteilnehmer führen, insbesondere zu einer Gefährdung von älteren Fußgängern und Kindern. Es ist nicht auszudenken, was an sonnigen Wochenenden, wenn viele Erholungssuchende am Kleinzschachwitzer Ufer vor allem mit kleinen Kindern spazierengehen, geschehen wird.

Viele Anwohner haben, durch die baubedingten Gegebenheiten der Grundstücke am Kleinzschachwitzer Ufer, bei der Ausfahrt oder dem Austritt aus dem Grundstück keine Sicht auf die Straße. Nunmehr muß damit gerechnet werden, daß Radfahrer mit Geschwindigkeiten von bis 50 km/h plötzlich vorbeigeschossen kommen. Da die Radfahrer nun auch nebeneinander fahren dürfen, muß damit gerechnet werden,

daß die schnellfahrenden Radfahrer nicht nur von links kommen, sondern auch von rechts. Ein gefahrloses Betreten oder Ausfahren von den Anliegergrundstücken auf das Kleinzschachwitzer Ufer ist nicht mehr möglich. Die bisherige Situation am Kleinzschachwitzer Ufer – parkende Autos und Rechts-vor-Links-Kreuzungen – führte hingegen zu einer gewissen Entschleunigung des Verkehrs. Das ist nunmehr zugunsten nur einer Verkehrsteilnehmergruppe vorbei. Vielmehr hat man nunmehr den Raum eröffnet, daß insbesondere Radfahrer mit noch höheren Geschwindigkeiten am Kleinzschachwitzer Ufer fahren.

3. Grundlose Abschaffung der Tempo-30-Zone

Dabei ist völlig unverständlich ist, weshalb am Kleinzschachwitzer Ufer die Tempo-30-Zone abgeschafft wurde. Auch wenn gemäß Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO das Zeichen 244.1 anordnet, daß die Höchstgeschwindigkeit für den Fahrverkehr 30 km/h beträgt, ist damit zu rechnen, daß Radfahrer auch mit einer bedeutend höheren Geschwindigkeit am Kleinzschachwitzer Ufer entlangfahren. Gerade der Umstand, daß die Fahrbahn des Kleinzschachwitzer Ufers in einem großen Umfang auch von Fußgängern genutzt wird, da kein Gehweg vorhanden ist, hätte es als notwendig erscheinen lassen, an der Tempo-30-Zone festzuhalten. Ein Gehweg kann jedoch nicht eingerichtet werden, da das Kleinzschachwitzer Ufer mit einer Breite von ca. 5,00 m dies rechtlich nicht hergibt, denn ein Fußweg soll eine Mindestbreite von 2,50 m und eine Straße soll bei Einstreifigkeit eine Breite von 3,25 m haben.

Es ist im Übrigen davon auszugehen, daß vielen Radfahrern gar nicht bekannt ist, daß auf einer Fahrradstraße die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt. Das Verkehrszeichen für die Tempo-30-Zone hat das bedeutend deutlicher gemacht und den Verkehrsteilnehmern ins Bewußtsein gebracht.

Somit wird hier ganz deutlich, daß es den Verantwortlichen nicht darum ging, die Sicherheit am Kleinzschachwitzer Ufer für **alle** Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, sondern lediglich darum, eine ganz bestimmte Gruppe von Verkehrsteilnehmern zu Lasten deren anderen Verkehrsteilnehmer zu privilegieren. Verkehrsordnerische Maßnahmen haben jedoch nur dem Ziel, für mehr Ordnung und Sicherheit auf den entsprechenden Verkehrsflächen zu sorgen, zu dienen, nicht aber der Privilegierung einzelner Verkehrsteilnehmergruppen.

4. Beeinträchtigung der berechtigten Interessen der Anlieger

Ebenso ist nicht erkennbar, woraus sich die Notwendigkeit für die Einrichtung einer Parkverbotszone am gesamten Kleinzschachwitzer Ufer zwischen Berthold-Haupt-Straße und Meußlitzer Straße ergibt.

Nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Zwingend erforderlich ist ein Verkehrszeichen nur, wenn das Verkehrszeichen die zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme ist. Das ist nicht der Fall, wenn die allgemeinen und besonderen Verkehrsregeln der Straßenverkehrsordnung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einen sicheren und geordneten Verkehrsverlauf gewährleisten (Bayerischer VGH, Beschluß vom 21.12.2011, 11 ZB 11.1841). Welche Gefahr durch parkende Fahrzeuge auf dem Kleinzschachwitzer Ufer bestehen soll, erschließt sich nicht, vor allem erschließt sich nicht, weshalb die vermeintliche Gefahr, die von parkenden Fahrzeugen ausgehen soll, höher zu bewerten wäre, als die die von Radfahrern, Fußgängern und den wenigen Kraftfahrern ausgeht. Ein gebietsfremder Parksuchverkehr findet nicht bzw. nur in einem geringen Maße statt. Hingegen stellt sich für die Anwohner nun das Problem, wo Besucher, Dienstleister und Handwerker parken sollen, wenn sie zu den Anwohnern kommen. Parkmöglichkeiten befinden sich in vielen Fällen erst mehrere hundert Meter entfernt. Vielmehr wäre es im Sinne einer Entschleunigung geboten, parkende Fahrzeuge zuzulassen.

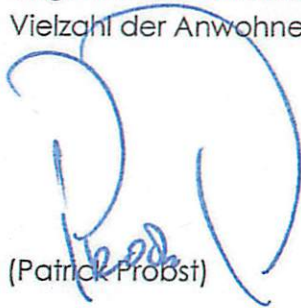
Das Aufstellen von Verkehrszeichen hat Ausnahmecharakter. Die Straßenverkehrsbehörde hat eine besondere Darlegungslast, wenn sie sich für die Anbringung eines Verkehrszeichens entscheidet. Wenn die Behörde sich für einen Eingriff entscheidet, hat sie bei der Auswahl des Mittels den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten. Im Rahmen der Überprüfung der Ermessensbetätigung der Behörde ist besonders auch zu prüfen, ob die rechtlichen Interessen der Anwohner in ausreichendem Maß Berücksichtigung gefunden haben und in die Abwägung eingestellt wurden (VG Würzburg, Urteil vom 17.04.2019, W 6 K 18.810). Das scheint hier nicht der Fall.

5. Zusammenfassung

Die Fahrradstraße wurde zu Lasten der anderen Verkehrsteilnehmer und der Anwohner eingerichtet. Durch die Privilegierung der Radfahrer werden erhebliche Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer und erhebliche Probleme für die Anwohner geschaffen.

Die Schaffung der Fahrradtrassen führt zu einer weiteren Spaltung der Gesellschaft, da hier zugunsten einer kleinen Gruppe Privilegierter andere Verkehrsteilnehmer erheblich behindert werden sollen. Dies ist nicht hinzunehmen.

Darüber hinaus müssen auch erhebliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit der angeordneten Maßnahmen bestehen. Es wird davon auszugehen sein, daß sich eine Vielzahl der Anwohner rechtlich gegen die Maßnahmen zu Wehr setzt.



(Patrick Probst)



(Tobias Kittlick)