



vertraulich

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

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

GZ: (OB) 6 66

Datum: - 5. DEZ. 2019

Verbreiterung bestehender Radfahrstreifen AF0097/19

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.

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.

„In Folge von Straßenbaumaßnahmen sind in den vergangenen Jahren in Dresden zahlreiche Straßen mit Radfahrstreifen versehen worden. Diese Entwicklung ist grundsätzlich positiv, allerdings wurden viele der Radfahrstreifen nur in Mindestbreite (um die 1,50 Meter) realisiert. Dadurch können empfohlene Sicherheitsabstände zu parkenden Autos und zum fließenden Autoverkehr häufig nicht eingehalten werden, wodurch sich eine erhöhte Unfallgefahr ergibt. An ein sicheres Überholen von anderen Radfahrern auf wichtigen Haupttrouten ist ebenso kaum zu denken. Beides schmälert die Attraktivität des Radverkehrs deutlich. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt wurde diese Problematik nur bedingt gewürdigt, da hier die Neuschaffung von Radinfrastruktur und die Schaffung eines durchgehenden Netzes im Mittelpunkt standen. Bei einigen der Radstreifen wäre eine Verbreiterung mit komplexeren Baumaßnahmen verbunden, wohingegen bei anderen die benachbarten Autofahrstreifen noch eine Breite von teilweise deutlich über 3,5 Meter besitzen.

Hier wäre eine reine Ummarkierung zugunsten des Radverkehrs ohne nennenswerte Abstriche bei Autoverkehrsfluss machbar. Beispiele dafür sind u. a. die Waldschlößchenstraße, das Terrassenufer auf Höhe der Semperoper, die St. Petersburger Straße zwischen Georgplatz und Rathenauplatz oder die Wilsdruffer Straße am Stadtmuseum. Andere mit Dresden vergleichbare Städte wie z. B. Nürnberg werden derzeit auch einige Aktivitäten unternommen, um bestehende Radfahrstreifen zu verbreitern und sicherer zu machen.

1. Welche Bedeutung haben ausreichend breite Radfahrstreifen aus Sicht der Stadtverwaltung für die Förderung des Radverkehrs?“

Die Breite von Radverkehrsanlagen bemisst sich nach den Vorgaben einschlägiger Regelwerke (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 2010) unter Beachtung der jeweiligen örtlichen Situation. Die Regelbreiten gemäß ERA betragen für Schutzstreifen 1,50 Meter, für Radfahrstreifen 1,85 Meter und für Radwege 2,00 Meter.

Breiten ab 2,00 Meter ermöglichen Überholvorgänge untereinander. Größere Breiten können insbesondere im Verlauf von Haupttrouten des Radverkehrs, bei sehr hohen Radverkehrsstärken und/oder häufigen Belastungsspitzen zweckmäßig sein. Je breiter die Radverkehrsanlage ist, desto sicherer und bequemer können der Radverkehr sowie der Verkehr mit neuen Mobilitätsformen abgewickelt werden.

2. „Welche Aktivitäten zu Verbreiterung bestehender Radfahrstreifen unternimmt die Dresdner Stadtverwaltung?“

Leider stehen in angebauten Straßenräumen entsprechende Flächen zur Verbreiterung bestehender Radverkehrsanlagen nicht ohne weiteres zur Verfügung. Über die Neuordnung des Radverkehrs auf der St. Petersburger Straße hinaus gibt es derzeit keine konkreten Planungen zur Verbreiterung bestehender Radverkehrsanlagen. Dies hat insbesondere damit zu tun, dass die Planungskapazitäten derzeit für die Schaffung neuer Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes gebunden sind. Der Planungsbedarf ist erheblich und die personellen Ressourcen reichen nicht aus, um ad hoc auf alle Anregungen aus Stadtrat, Stadtbezirksbeiräten, Ortschaftsräten oder von Verbänden reagieren zu können.

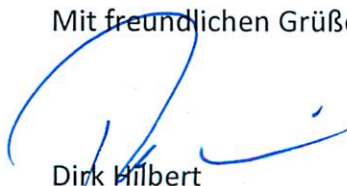
3. „Hat die Stadtverwaltung einen Überblick über mögliche weitere Straßen, in den einen unkomplizierte Verbreiterung der Radfahrstreifen möglich wäre?“

Eine Auflistung über mögliche weitere Straßen, in denen eine unkomplizierte Verbreiterung bestehender Radverkehrsanlagen möglich wäre, liegt nicht vor.

4. „Wie beurteilt die Stadtverwaltung die Möglichkeiten zur Verbreiterung der Radfahrstreifen in den vier beispielhaft genannten Straßenabschnitten? Existieren dafür schon entsprechende Planungen und wann ist mit einer Realisierung zu rechnen?“

Eine Beurteilung, ob eine Verbreiterung der Radverkehrsanlagen auf den beispielhaft genannten Straßenabschnitten möglich ist, bedarf entsprechender Machbarkeitsbetrachtungen bzw. Planungen. Diese gibt es in der Stadtverwaltung derzeit nicht.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert