



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden  
Der Oberbürgermeister

SPD-Fraktion  
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden  
Mitglied des Stadtrats  
Stefan Engel

GZ: (OB) 6 66 63

Datum: 27. JAN. 2021

**Radverkehr auf der Bürgerstraße**  
AF1044/20

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.

**„Die Bürgerstraße zwischen Altpieschen und Moritzburger Platz in Pieschen ist laut dem Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden eine wichtige Alltagsverbindung der Kategorie IR III. Leider verfügt die Bürgerstraße trotz der Verkehrsbelastung von etwa 7.000 Autos pro Tag über keine adäquate Radverkehrsinfrastruktur. Radfahrerinnen und Radfahrer werden im Fahrbahnbereich entweder durch parkende Autos gefährdet (Dooring-Gefahr) oder bei regelkonformer Fahrt zwischen den Straßenbahngleisen häufig durch Autos bedrängt und in zu engem Abstand überholt. Dementsprechend häufig weichen Radfahrerinnen und Radfahrer regelwidrig auf den Fußweg aus.**

Erst im November 2020 ereignete sich ein Verkehrsunfall, bei dem eine Radfahrerin mit zu geringem Abstand überholt wurde und schließlich in den Straßenbahnschienen stürzte. Die Verbesserung dieser Situation durch „streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen“ ist im Radverkehrskonzept in **Priorität 1** eingeordnet. Gerade mit Blick auf die zahlreichen Schulstandorte in der Umgebung erscheint eine Verbesserung der Verkehrssicherheit dringlich.

**1) Welche konkreten Maßnahmen plant die Stadtverwaltung, um die Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf der Bürgerstraße zu erhöhen?“**

Die Bearbeitung der Maßnahme 741 des Radverkehrskonzepts ruht derzeit. Die Einschätzung, den Mangel mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen beheben zu können, hat sich als nicht umsetzbar erwiesen (vgl. Antwort zu Frage 3). Weitergehende grundhafte Planungen wurden bisher nicht begonnen (vgl. Antwort zu Frage 4). Daher sind zurzeit keine konkreten Maßnahmen vorgesehen.

**2) „Wann ist die Umsetzung entsprechender Maßnahmen geplant?“**

Derzeit sind keine Maßnahmen geplant.

**3) „Wurde seitens der Stadtverwaltung das Aufbringen von Fahrradpiktogrammen zwischen den Straßenbahngleisen oder die Anordnung von Tempo 30 geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?“**

Das Aufbringen amtlicher Sinnbilder „Radverkehr“ wurde geprüft.

Die in Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO und Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 StVO enthaltenen Markierungen sind nach § 39 Abs. 5 StVO Verkehrszeichen. Sinnbilder nach § 39 Absatz 7 StVO, u. a. das Sinnbild „Radverkehr“, sind keine darunterfallenden Markierungen mit einem eigenen Regelungsgehalt im verkehrsrechtlichen Sinn, sondern entfalten ihre verkehrsrechtliche Wirkung erst im Zusammenhang mit einem unter den Voraussetzungen der §§ 39 Abs. 1, 45 Abs. 9 StVO anzuordnenden Verkehrszeichen. Sie dürfen folglich nicht als alleinige Verkehrszeichen, sondern nur in Verbindung mit einem Verkehrszeichen angeordnet werden.

Sinnbilder „Radverkehr“ werden nach der StVO dort markiert, wo Radfahrstreifen (VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO, Randnummer 10 in Verbindung mit Ziffer 3.3 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010) bzw. Schutzstreifen (Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO, lfd. Nr. 22 zu Zeichen 340 „Leitlinie“ StVO) vorhanden sind. Sie dienen der Kennzeichnung von Teilen der Fahrbahn, die vorrangig oder ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten sind. Dazu steht eine Markierung von Sinnbildern „Radverkehr“ in Straßenbahngleisen im Widerspruch, da dieser Raum nicht vorrangig dem Radverkehr, sondern allen Fahrzeugen, die diesen Bereich befahren dürfen, zur Verfügung steht. Es darf Radfahrenden nicht suggeriert werden, dass sie sich auf einem für sie vorgehaltenen Teil der Fahrbahn bzw. in einem für sie besonderen Schutzbereich befinden, den andere Verkehrsteilnehmer nicht oder nur in Ausnahmefällen befahren dürfen.

**4) „Wann ist seitens der Stadtverwaltung bzw. DVB ein grundlegender Umbau der Bürgerstraße vorgesehen, um den vergrößerten Gleismittlenabstand für die Straßenbahn herzustellen? Existieren für diese Maßnahme bereits genauere Planungen?“**

Ein Ausbau der Straßenbahntrasse in der Bürgerstraße (Gleislagenveränderung) hat unter Berücksichtigung anderer Vorhaben (z. B. Königsbrücker Straße, Kesselsdorfer Straße, Gerokstraße, Stadtbahn 2020) keine Priorität und ist daher nicht in der Mittelfristplanung der DVB AG enthalten. Es liegen hierfür nach unserem Kenntnisstand noch keine konkreten Planungen vor.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert