



vertraulich

Mitglied des Stadtrates
Dr. Martin Schulte-Wissermann

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

GZ: (OB) 6 66.63

Datum: 23. MRZ. 2021

„Radverkehrsanlage“ Carolabrücke
AF1245/21

Sehr geehrter Herr Dr. Schulte-Wissermann,

zu Ihrer Anfrage erlaube ich mir zunächst den Hinweis, dass meiner Ansicht nach hinsichtlich der Fragen 4 bis 6 kein Anspruch auf Beantwortung nach § 28 Abs. 6 SächsGemO besteht. Mit den Fragen 4 bis 6 werden keine Tatsachen, sondern Wertungen erfragt. Wertungen sind nicht vom Fragerecht umfasst.

Soweit ich jedoch ein eigenes Interesse an der Beantwortung der von Ihnen aufgeworfenen Frage habe, beantworte ich diese – ohne Anerkennung einer Rechtspflicht und ohne Bindungswillen für künftige vergleichbare Konstellationen – dennoch wie folgt:

„Im Februar 2021 wurde das blaue Verkehrszeichen "getrennter Geh- und Radweg" an der Zufahrt des unterstromseitigen Gehweges der Carolabrücke angebracht. Mindestens zehn Jahre hing an selber Stelle das blaue Verkehrszeichen "Gehweg" mit dem Zusatzschild "Fahrrad frei". Seit der Einweihung der Radfahrstreifen auf der Albertstraße ist die Bedeutung der Carolabrücke für den Radverkehr wesentlich gestiegen und die Landeshauptstadt Dresden hat laut Medienberichten eine Untersuchung gestartet, wie die Radverkehrsführung in Richtung Altstadt auf der Brücke verbessert werden kann.

1. Ist die neue Verkehrsregelung bereits ein Ergebnis dieser Untersuchung?“

Nein, die neue Verkehrsregelung basiert nicht auf der Untersuchung, die das Ziel hat, eine geradlinige Führung des Radverkehrs ohne zweimaliges Kreuzen der Straßenbahngleise zu ermöglichen.

2. „Auf wessen Initiative (Bürger*in, Polizei, Unfallkommission, Stadtverwaltung Amt und Abteilung, andere) wurde das Verfahren zur Anordnung des unterstromseitigen Gehweges als getrennter Geh- und Radweg gestartet?“

Das Verfahren wurde durch die Straßenverkehrsbehörde im Straßen- und Tiefbauamt eingeleitet.

3. „Was war der Anlass?“

Anlass des Verfahrens war die Fertigstellung der Radverkehrsanlagen auf der Albertstraße in Verbindung mit Maßnahme 36 des Radverkehrskonzeptes 26er Ring (Beschluss V0277/09).

4. „Wird die neue Regelung als ein Gewinn an Sicherheit und/oder Leichtigkeit des Radverkehrs betrachtet?“

Die Carolabrücke befuhren im Jahr 2018 in der durchschnittlichen Spitzenstunde 2.789 Kraftfahrzeuge. Sie ist damit in den Belastungsbereich IV nach Bild 8 der ERA (Richtlinie für Radverkehrsanlagen) einzuordnen, dem als Führungsform benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen zugeordnet sind. Diese wurden mit der nun angeordneten Verkehrsregelung geschaffen.

Zwischen Carolaplatz und Brücke ergeben sich Vorteile für den Radverkehr, da durch die getrennte Führung keine Schrittgeschwindigkeit mit einer Unterordnung gegenüber zu Fuß Gehenden erforderlich ist, sondern eine eigene Verkehrsfläche ausgewiesen ist.

Nachteilig wirkt sich für einzelne Radfahrende die gegenüber der Fahrt im Mischverkehr mit Umwegen verbundene Führung mit zweimaligen Queren der Straßenbahngleise aus, wobei die Mehrzahl der Radfahrenden bereits diese Führung gegenüber der Fahrt im Mischverkehr bevorzugte.

5. „Wird die neue Regelung als ein Gewinn an Sicherheit und/oder Leichtigkeit für Fußgänger*innen betrachtet?“

Durch die Trennung von Fuß- und Radverkehr im Bereich Carolaplatz werden potentielle Konflikte zwischen zu Fuß gehenden und Rad fahrenden vermindert. Die getrennte Führung wird vom Radverkehrskonzept 2017 als Planungsprinzip empfohlen (E 4.6.2). Im Übrigen sind keine Auswirkungen zu erwarten.

6. „Wird die neue Regelung als ein Gewinn an Sicherheit und/oder Leichtigkeit des Kraftverkehrs gesehen?“

Die Regelung vermindert vom Kfz-Verkehr ausgehende Gefahren und erhöht so die Verkehrssicherheit. Für den Kfz-Verkehr sind höchstens geringe Gewinne in der Leichtigkeit zu erwarten, da die überwiegende Anzahl der Radfahrenden bereits im Bestand den Seitenraum nutzte.

7. „Bestand die Verkehrsregelung "getrennter Geh- und Radweg" an dieser Stelle bereits vor über 10 Jahren? Wenn ja, warum wurde sie damals geändert und jetzt wieder zurück?“

Eine benutzungspflichtige Führung über den Brückenzug C war bis zum 4. April 2000 angeordnet. Diese wurde im Zuge der Errichtung der Neuen Synagoge ab- und der bis Februar 2021 bestehende für den Radverkehr freigegebene Gehweg angeordnet.

Die Beschilderung als für den Radverkehr freigegebener Gehweg bestand, da im Bereich der neu errichteten Synagoge keine Fortführung der Radverkehrsanlage vorhanden war. Dieser Mangel wurde mit der Ergänzung einer Gleisquerung und der Anlage von Radverkehrsanlagen über den Rathenauplatz hinweg im Jahr 2011 behoben. Weiterhin war vor Errichtung der Radverkehrsanlagen entlang der Albertstraße keine Führung des Radverkehrs von der Fahrbahn in den Seitenraum möglich. Mit Umsetzung der Maßnahmen auf der Albertstraße wurde eine entsprechende Führung errichtet, für die nun wieder eine Benutzungspflicht ausgewiesen werden kann.

8. „Gab es eine relevante Änderung der Rechtslage?“

Es gab keine Änderung der Rechtslage, die zur aktuellen Entscheidung führte.

9. „Welche Höhe hat das Geländer am unterstromseitigen Gehweg? Ist diese Höhe ausreichend für die Nutzung als Radweg gemäß Baurichtlinie und ERA 2010? Wenn ja: Ist das Zusatzgeländer an der Albertbrücke dann nicht mehr erforderlich? Wenn nein: Welche anderen Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wurden geprüft, bevor der Entschluss fiel, den "getrennten Geh- und Radweg" trotz Abweichung von den Richtlinien anzuordnen?“

Das Geländer am Gehweg hat eine Höhe von 1,00 m bei einem Abstand vom Radweg von 1,40 m. Bei der Radverkehrsführung auf dem Brückenzug C der Carolabrücke handelt es sich um eine Bestandssituation. Bisher war dort ein Radweg ohne Benutzungspflicht neben einem Gehweg vorhanden. Die Ausweisung einer Benutzungspflicht im Bereich Carolaplatz ändert an der vorhandenen baulichen und verkehrsorganisatorischen Situation auf der Brücke nichts. Bei der Albertbrücke handelt es sich um einen Neubau, für den die zum Bauzeitpunkt gültigen Regelwerke anzuwenden waren.

Alternative wäre die gänzliche Aufhebung der Radverkehrsführung über den Brückenzug C der Carolabrücke und die Führung des gesamten Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit den entsprechenden Sicherheitsdefiziten. Da der Radverkehr geländerfern geführt wird, sind die Richtlinienabweichungen in Bezug auf die Geländerhöhe als günstiger gegenüber einer Führung im Mischverkehr einzuschätzen.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert