



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden  
Der Oberbürgermeister

Dissidenten-Fraktion  
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden  
Mitglied des Stadtrates  
Dr. Martin Schulte-Wissermann

GZ: (OB) 6 66.22

Datum: 23. DEZ. 2022

## Radverkehrsplanung Gostritzer Straße AF2779/22

Sehr geehrter Herr Dr. Schulte-Wissermann,

zu Ihrer Anfrage erlaube ich mir zunächst den Hinweis, dass meiner Ansicht nach kein Anspruch auf Beantwortung besteht, weil diese entgegen § 19 Abs. 1 Geschäftsordnung Stadtrat nicht „knapp gehalten“ ist und weil sie keine einzelne Angelegenheit im Sinne von § 28 Abs. 6 Sächs-GemO betrifft.

Die Anfrage ist auf einen allgemeinen Gesamtüberblick über teilweise lediglich erwartete oder vermutete Sachverhalte gerichtet. Derartige Konstellationen erfüllen nicht die vom Sächsischen Obergerverwaltungsgericht entwickelte Definition einer einzelnen Angelegenheit als „konkreter Lebenssachverhalt“; SächsOVG, Urteil vom 7. Juli 2015, 4 A 12/14, Rn. 28: „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.“ Zudem muss der Sachverhalt „überschaubar“ sein; SächsOVG, Urteil vom 6. Juli 2021, 4 A 691/20, Rn. 33, 34. Auch nach dem allgemeinen Sprachgebrauch ist ein Bezug der Anfrage zu einem ganz bestimmten Ereignis, Vorfall oder Geschehen erforderlich; vgl. VG Chemnitz, Urteil vom 6. November 2013, 1 K 549/13. Daran fehlt es bei dieser auf allgemeine Ausforschung gerichteten Anfrage.

Soweit ich ein eigenes Interesse an der Beantwortung der Anfrage habe, beantworte ich diese jedoch ohne Anerkennung einer Rechtspflicht und ohne Bindungswillen für künftige vergleichbare Konstellationen - wie folgt:

**„Die Gostritzer Straße durch Dresden Leubnitz-Neuostra und Dresden-Mockritz ist durch ihren geringen Anstieg - ihre Steigung beträgt nur ein bis drei Prozent - die mit Abstand komfortabelste Möglichkeit, mit dem Fahrrad die höher gelegenen Stadtteile in Dresdens Süden zu erreichen.**

Der Radverkehr auf der Gostritzer Straße ist umfangreich, nicht nur Stadtteilbewohner:innen benutzen die Straße, um mit dem Rad in die Stadt zu kommen, sondern auch viele Angestellte der Firmen auf dem Gelände des Technologie-Zentrums Dresden Süd kommen mit dem Fahrrad. Darüber hinaus fahren viele mit dem Rad auf der Gostritzer zum Freibad Mockritz und Touristen fahren vom Campingplatz per Rad in die Stadt. Nicht umsonst ist die Straße auch im Radverkehrskonzept als Hauptroute vorgesehen.

Doch die Straße ist verschlissen und dringend sanierungsbedürftig. Insbesondere die Busse der DVB leiden darunter. Und so plant die Stadt schon seit 2014 an der grundhaften Sanierung der Straße. Die Vorplanungen wurden bereits 2016 abgeschlossen. Ab Ende 2024 soll endlich gebaut werden. Aktuell ist ein Planungsbüro mit den Entwurfsplanungen beauftragt. Problem dabei: Radwege fehlen in den Plänen völlig, obwohl sie im Radverkehrskonzept als „Sowieso-Maßnahme“ (Maßnahme 657) stehen.

Vor diesem Hintergrund und angesichts des allgemeinen Willens, die Verkehrswende voranzubringen, bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen:

1. **Plant die Stadtverwaltung den grundhaften Ausbau Gostritzer Straße? Wenn ja: Mit welcher Breite plant die Stadtverwaltung die Fahrbahn (abzüglich Bereiche, wo Pkw geparkt werden dürfen) bei der Sanierung der Gostritzer Straße zwischen Teplitzer und Spitzwegstraße?“**

Das Straßen- und Tiefbauamt plant den grundhaften Ausbau der Gostritzer Straße von Teplitzer Straße bis zum Technologiezentrum. Im Abschnitt zwischen Teplitzer Straße und Zschernitzer Straße beträgt die Fahrbahnbreite 6,50 m. Im Bereich der Querungsstellen wird aufgrund des Schwerlastverkehrs die Fahrbahnbreite je Richtung auf 3,50 m erhöht.

2. **„Sind im Planungsprozess des Ausbaus der Gostritzer Straße auch die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) Grundlage der Planung?“**

Laut ERA (Bild 7, Tabelle 8) liegt die Gostritzer Straße im Übergang zwischen den Belastungsbereichen I und II. Als geeignete Führungsformen für den Radverkehr kommen daher sowohl Mischverkehr auf der Fahrbahn als auch Schutzstreifen infrage. Eine mögliche Freigabe der Seitenräume scheidet aufgrund der örtlichen Gegebenheiten aus.

3. **„Falls ja, inwiefern findet ERA Kap. 9.2.1 Berücksichtigung, nach dem für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr eine Fahrbahnbreite zwischen 6,00 m und 7,00 m wegen des üblicherweise nicht einzuhaltenden Sicherheitsabstands zwischen Pkw und Radfahrenden keine Anwendung finden soll?“**

Das ERA Kap. 9 bezieht sich auf Radverkehr an Landstraßen, sodass dieser Verweis bei der Gostritzer Straße nicht zutrifft.

4. **„Ist der Stadtverwaltung bekannt, dass nach § 45 Abs. 9 StVO Radfahrstreifen auch ohne das Vorhandensein einer „Gefahrenlage auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse“ markiert und mit Z 237 StVO angeordnet werden dürfen?“**

Die in § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 3 StVO benannte Ausnahme von Satz 3 ebenda ist der Stadtverwaltung bekannt. Unbenommen davon sind jedoch Satz 1 ebenda („zwingendes Erfordernis“) so-

wie die Vorschriften der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, insbesondere zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO (Voraussetzungen zur Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht) zu beachten.

**5. „Falls ja, aus welchem Grund nimmt die Landeshauptstadt Dresden dennoch davon Abstand, die im Radverkehrskonzept Mn. 657 vorgesehene Radverkehrsführung zwischen Teplitzer und Boderitzer Straße im Rahmen der geplanten Sanierung einzurichten?“**

Ungeachtet der Anordnungsvoraussetzungen ist in die vorliegende, vom Stadtrat beschlossene, Vorplanung eine Einordnung eines Radfahrstreifens bereits aus geometrischen Gründen nicht möglich.

Das Radverkehrskonzept benennt bei Maßnahme 657 den Mangel „Verkehrsaufkommen relativ hoch für einfache Fahrbahnführung“. Damit ist nicht per se die Einrichtung einer Radverkehrsführung verbunden, da das vom Stadtrat beschlossene Radverkehrskonzept keine Maßnahmenvorschläge enthält. Im Zuge der Planung hat sich gezeigt, dass die Kfz-Verkehrsbelastung in der Prognose nach ERA die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn zulässt. Dem Mangel ist daher abgeholfen.

**6. „Aus welchem Grund sind das Radverkehrskonzept (mit mehrfachen, umfangreich Abstimmungsrunden in den Jahren 2014-2017 ausgearbeitet) und die seit 2014 in Arbeit befindlichen Vorplanung zum Verkehrsbaumaßnahme Gostritzer Straße insbesondere bezüglich Mn. 657 nicht aufeinander abgestimmt?“**

Die Radverkehrsführung wurde im Zusammenhang mit dem Radverkehrskonzept bereits mehrfach im Planungsprozess hinterfragt, wobei nach umfangreichen Abwägungen immer wieder die Führung im Mischverkehr bestätigt wurde, um eine bauliche Umsetzung ab 2024 zu gewährleisten.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert