



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Mitglied des Stadtrats
Ulrike Caspary

GZ: (OB) 6 61.6

Datum: 16. SEP. 2020

Erneuerung der Pylone für die Leitung von Fernwärmerohren über die Bahntrasse westlich der Budapester Straße
AF0756/20

Sehr geehrte Frau Caspary,

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 derzeitige Offenlegung im Rahmen der Planfeststellung zur Kreuzung der Bahntrasse westlich der Budapester Straße/Hauptbahnhof lässt viele in Dresden auf die seit langem notwendige Radwegverbindung aus der Südvorstadt in die Innenstadt hoffen.

Auch zur Verbesserung der Erreichbarkeit des zukünftigen Fahrradparkhauses wäre eine weitere Querung der Gleise für Radfahrende an der Westseite des Hauptbahnhofes dringend notwendig.

Im Radverkehrskonzept steht unter E 4.1.14: „Für die Weiterentwicklung und Konkretisierung der Verbindungen für den Alltagsradverkehr sind folgende Optionen vertieft zu untersuchen:

- [...]
- eine zusätzliche Querung im Bereich Hauptbahnhof Westseite – Budapester Straße (Über- oder Unterquerung der Gleise, ggf. zusätzliche Anbindung an Bahnsteige) vor.

Hierzu bitte ich Sie um die Beantwortung folgender Fragen:

1. **Welche Optionen zur Weiterentwicklung und Konkretisierung der Verbindungen für den Alltagsradverkehr durch Schaffung einer zusätzlichen Querung im Bereich der Westseite des Hauptbahnhofes wurden entsprechend dem beschlossenen Radverkehrskonzept vertieft untersucht? Welche Variante soll zu Umsetzung vorgeschlagen werden und in welchem Zeitraum ist die Umsetzung geplant?“**

Gemäß dem zitierten Auftrag aus dem Radverkehrskonzept wurden 2018 in einer „Untersuchung zur verkehrlichen Erschließung des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof Dresden“ Möglichkeiten der Querung des Gleisfeldes zwischen Westabschluss der Halle des Hauptbahnhofes und der Budapester Brücke vertieft geprüft. Die ehemaligen Tunnelanlagen unterhalb der Westseite des Bahnhofes stehen aufgrund ihres südlichen Verschlusses in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts und der künftigen Nutzung des Abschnittes unter der Mittel- und der Nordhalle als Fluchttunnel dem Durchgangsverkehr für den Fuß- und Radverkehr nicht mehr zur Verfügung.

Für eine zusätzliche Brücke westlich des Hauptbahnhofes konnte keine Lösung gefunden werden, da wegen der notwendigen Höhen über den Fahrleitungsanlagen der Deutschen Bahn auf der nördlichen Seite sehr lange Rampen notwendig wären, welche aufgrund der vorhandenen und künftigen Bebauung nicht eingeordnet werden können.

Zurzeit werden Untersuchungen durchgeführt, wie die Führung des Radverkehrs über die Brücke Budapester Straße zwischen den Knoten mit der Schweizer Straße und der Ammonstraße verbessert werden kann. Weiterhin konzentrieren sich die Untersuchungen zur Verlegung der IR-III-Route (Verbindungen zwischen Zentren, die mind. 5.000 Einwohner oder ähnliche Zielpotentiale repräsentieren) vom Ortsteilzentrum Plauen in die Innenstadt von der Chemnitzer Straße/Budapester Straße auf die Hohe Straße.

2. **„Durch welche Maßnahmen, Beschlüsse, Finanzmittel, o. ä. kann die Umsetzung beschleunigt werden?“**

Die Frage kann erst nach Abschluss der o. g. Untersuchungen beantwortet werden.

3. **„Wurde dabei auch die Wiedererrichtung der ehemaligen Falkenbrücke in Form einer Radbrücke, im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Zwickauer Straße oder der derzeitig geplanten Erneuerung der Fernwärmeoberleitungsbrücke, als Option untersucht?“**

Die Wiedererrichtung der ehemaligen Falkenbrücke auch im Zusammenhang mit den Arbeiten an der Fernwärmeoberleitungsbrücke wurde nicht untersucht, da die Zielstellung eine sehr nah am Hauptbahnhof gelegene Querung der Gleisanlagen für Radfahrende war. Die Fernwärmeoberleitungsbrücke befindet sich etwa 60 Meter hinter der Straßenbrücke Budapester Straße vom Hauptbahnhof gesehen. Die Maßnahme zur Erneuerung der Fernwärmeoberleitungsbrücke erfolgt in Verantwortung der DREWAG. Im Zuge der Maßnahme der Deutschen Bahn zum

Ausbau der Gleisanlagen im Abschnitt wird es nur eine Veränderung der Stützen und der Geländer geben. Eine Radbrücke ist deshalb nicht möglich. Die Landeshauptstadt Dresden war in die Planungen dazu nicht einbezogen.

- 4. „Die Deutsche Bahn plant ab 2023 den Ausbau der Gleisanlagen zwischen Hauptbahnhof und Freiburger Straße. Hat sich die Stadt Dresden in diesem Zusammenhang für eine Querung der Gleise für den Radverkehr in diesem Schienenbereich eingesetzt, da die Querung durch die Unterführung nicht umsetzbar ist? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?“**

Es ist nicht ersichtlich, auf welche Unterführung sich die Frage bezieht. Auf den Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Budapester Brücke wurde in der Antwort auf Frage 1 eingegangen. Für die Unterführung der IR-II-Route (Verbindungen zwischen Stadtzentrum Dresden und umliegenden Mittelzentren) an der Freiburger Straße sieht das Radverkehrskonzept keine Maßnahme vor.

- 5. „Was ist die Hauptursache für die vielen Unfälle mit Radfahrenden auf der Budapester Straße? Mit welchen Maßnahmen soll diese Ursache beseitigt werden?“**

Zu allgemeinen Unfallzahlen werden in der Landeshauptstadt Dresden keine Statistiken geführt. Von der Polizei wurden im Meldezeitraum von 2016 bis 2018 entlang der Budapester Straße die Knotenpunkte Budapester Straße/Josephinenstraße, Budapester Straße/Schweizer Straße und Budapester Straße/Nossener Brücke/Nürnberger Straße/Chemnitzer Straße als Unfallhäufungsstellen gemeldet.

Knotenpunkt Budapester Straße/Josephinenstraße:

Die häufigsten Ursachen der Unfälle waren Fehler beim Abbiegen. Zu den Unfallursachen im Zusammenhang mit Radfahrenden liegen keine vertieften Informationen vor. An 19 Prozent der Unfälle waren zu Fuß Gehende oder Radfahrende beteiligt. Am Knotenpunkt wurden im vergangenen Jahr bereits Maßnahmen ergriffen (Spursignalisierung Linksabbieger stadtwärts, Signal-sicht für Radverkehr verdeutlicht). Weitere Maßnahmen befinden sich in Planung (Zufahrtsignalisierung landwärtts).

Knotenpunkt Budapester Straße/Schweizer Straße:

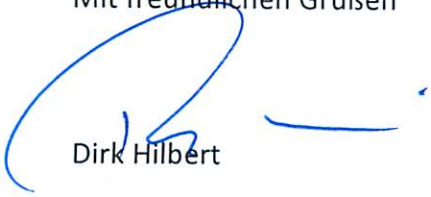
Die häufigsten Ursachen der Unfälle waren Fehler beim Abbiegen. Zu den Unfallursachen im Zusammenhang mit Radfahrenden liegen keine vertieften Informationen vor. Das Radverkehrskonzept benennt als häufige Unfallursache das regelwidrige Fahren entgegen der zugelassenen Fahrtrichtung. An 75 Prozent der Unfälle waren zu Fuß Gehende oder Radfahrende beteiligt. Für die Umsetzung der Maßnahme 658 (Priorität 1) des Radverkehrskonzeptes wurde der Untersuchungsbereich erweitert (siehe Antwort zu Frage 1).

Knotenpunkt Budapester Straße/Nossener Brücke/Nürnberger Straße/Chemnitzer Straße:

Die häufigsten Ursachen der Unfälle waren Fehler beim Abbiegen. Zu den Unfallursachen im Zusammenhang mit Radfahrenden liegen keine vertieften Informationen vor. An zehn Prozent der Unfälle waren zu Fuß Gehende oder Radfahrende beteiligt. Das Radverkehrskonzept sieht in Maßnahme 661 den grundhaften Ausbau des Knotenpunkts im Zuge des Stadtbahnprojektes

2020, Teilabschnitt 1.2, als Sowieso-Maßnahme vor. Zudem beinhaltet das Radverkehrskonzept auf der Budapester Straße zwischen Schweizer Straße und Nürnberger Straße den Ausbau der Radverkehrsanlagen (Maßnahme 659, Priorität 2).

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert