



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden  
Der Oberbürgermeister

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

GZ: (OB) 6 66.22

Datum: 27. JAN. 2021

**Verkehrsbaumaßnahme Caspar-David-Friedrich-Straße**  
AF1045/20

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.

**1) „Durch welche Maßnahmen wird zukünftig verhindert, dass diese Hauptstraße, die Teil eines Wohnquartieres ist, zukünftig als Autobahnzubringer für die A17 genutzt wird und damit der MIV zunimmt?“**

Der Verkehrszug Südhöhe/Caspar-David-Friedrich-Straße wurde nicht als ein Autobahnzubringer für die A17 geplant. Er erhält im Wesentlichen einen bestandsnahen Ausbau. Eine durchgängige Fahrbahnbreite von 6,50 m oder breiter und mit separaten Radverkehrsanlagen ist nicht möglich. So wird z. B. zum Schutz der erhaltenswürdigen Stil-Eiche gegenüber dem Dreiseitenhof die Fahrbahn auf einer Länge von ungefähr 65 m eingeengt. Des Weiteren sind abschnittsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen vorgesehen.

## 2) „Wurden an der Straße in den letzten 3 Jahren Geschwindigkeitsmessungen und Zählungen von MIV und Radfahrenden durchgeführt? Wenn Ja, mit welchem Ergebnis?“

Auf dem Straßenabschnitt werden regelmäßig Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt; im Jahr 2018 - 23 Messungen, im Jahr 2019 - 16 Messungen und im Jahr 2020 - 14 Messungen. Innerhalb der letzten drei Jahre erfolgte an der Caspar-David-Friedrich-Straße in Höhe der Räcknitzhöhe eine Querschnittszählung mit Erhebung der Geschwindigkeit des MIV. Dabei wurde an diesem Tag ein Gesamtverkehrsaufkommen von 5.801 Kraftfahrzeugen (Kfz) festgestellt. Davon fuhren insgesamt 2.644 Kfz in Richtung Räcknitzhöhe und 3.157 Kfz in Richtung Räcknitzer Weg. Der Schwerververkehrsanteil lag bei 3,6 Prozent. Die Verteilung der Verkehrsmengen über den Tag hinweg ist der Abbildung 1: Ganglinie zu entnehmen.

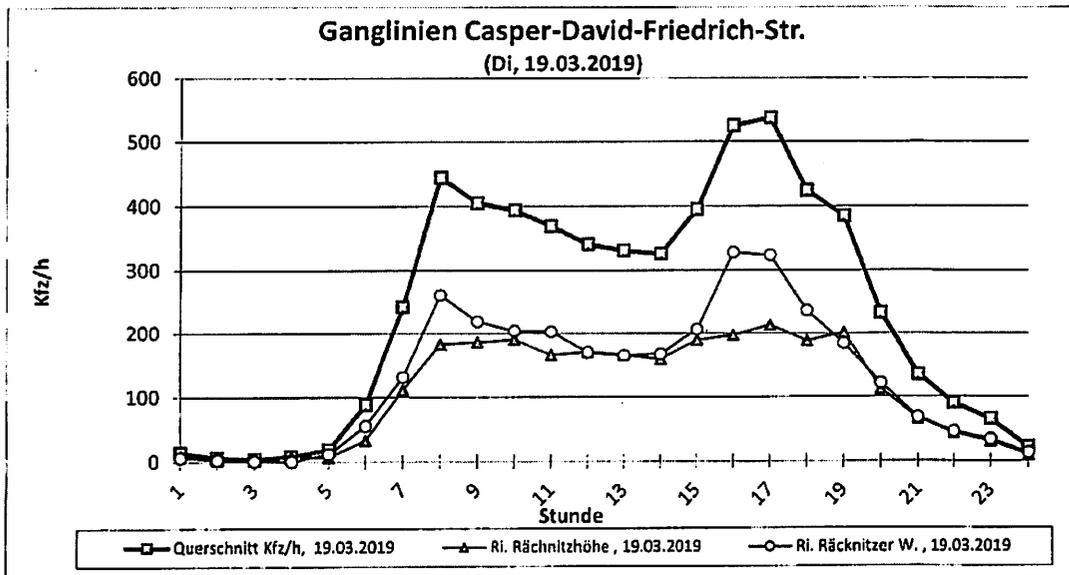


Abbildung 1: Ganglinie

Zirka 25 Prozent der erfassten Fahrzeuge fuhren im Erfassungszeitraum mit einer Geschwindigkeit von 35 km/h, rund 22 Prozent der Verkehrsteilnehmer mit 40 km/h, 16 Prozent mit 45 km/h und rund 12 Prozent mit 30 km/h. Das genaue Geschwindigkeitsprofil kann der Abbildung 2: Geschwindigkeitsverteilung entnommen werden.

- 2 -

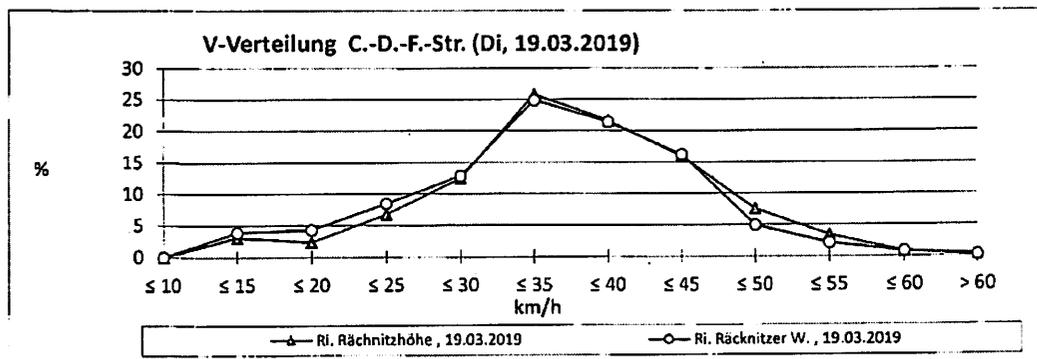


Abbildung 2: Geschwindigkeitsverteilung

Eine Erhebung der Radverkehrsmengen wurde innerhalb der letzten drei Jahre auf der Caspar-David-Friedrich-Straße nicht durchgeführt.

**3) „Warum wird keine Einbahnstraße mit einem Radfahrstreifen in beiden Richtungen geplant?“**

In der Vorlage wird darauf hingewiesen, dass es entsprechend Prognose 2025 keine grundlegenden Veränderungen der Verkehrsbelegung geben wird. Die Basis der Zählung war damals bereits 4-5 Jahre alt.

Inzwischen nimmt der Radverkehr in Dresden zu (12% damals, heute 18%) und wird auf dieser Straße auch zunehmen.“

Grundsätzlich wird auf der Grundlage des Stadtratsbeschlusses geplant, die keine Einbahnstraße vorsieht.

Der Verkehrszug Südhöhe/Caspar-David-Friedrich-Straße hat neben der Erreichbarkeit des Uni-Campus eine Verteilerfunktion für das nachgelagerte Straßennetz. In der fortführenden Planung ist vom Stadtplanungsamt eine verkehrsplanerische Untersuchung mit dem Ziel für den zeitlichen Horizont des Jahres 2030 auf der Basis des aktuellen integrierten Verkehrsmodells erstellt worden. Im Vergleich zum Bestand ist die Verkehrsmenge zum Zeithorizont 2030 auf dem gesamten Straßenabschnitt leicht zunehmend.

**4) „Inwiefern berücksichtigen die derzeit umgesetzten Planungen das 2017 beschlossene Radverkehrskonzept, das eine Hauptroute Kategorie III auf einem Teil der Strecke vorsieht? Welche Planungsänderungen erfolgten durch den zwischenzeitlich erfolgten Beschluss des Radverkehrskonzeptes?“**

Ein Planungsziel der Vorlage lautet: „Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.“

In den Planungsphasen haben sich die Projektbeteiligten mit dem Radverkehr auseinandergesetzt. Aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, mit den geringen zur Verfügung stehenden Straßenbreiten, ist die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen entlang des Verkehrszuges nicht möglich. Nach Abwägung erfolgt die Führung des Radverkehrs unter Berücksichtigung des geringen Schwerverkehrsanteiles von zirka drei Prozent auf der gesamten Länge des Straßenzuges im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Schaffung eines ebenen Fahrbahnbelages ist für die Radfahrenden auch eine Verbesserung. Im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden hat die Südhöhe/Caspar-David-Friedrich-Straße eine untergeordnete Bedeutung. Auf dem Verkehrszug wird es abschnittsweise eine Anordnung von 30 km/h geben.

**5) „Für Fußgänger entstehen die größten Gefahren beim Queren von Straßen.“**

- a. Welche Verbesserungen für die Sicherheit im Fußverkehr sind geplant und werden umgesetzt?
- b. Werden Zebrastreifen oder Mittelinseln geplant?
- c. Wie wird die Sicherheit im Fußverkehr an der Einmündung Räcknitzhöhe erhöht?“

Die Fußgängerüberwege zum Ärztehaus sowie im Bereich Räcknitzhöhe sind im Projekt integriert. Die Einordnung von separaten Mittelinseln ist aufgrund des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes nicht möglich. Eine Verbreiterung der öffentlichen Verkehrsfläche für die Einordnung eines durchgängigen mindestens 2,50 m breiten Gehweges scheiterte bereits teilweise aufgrund der fehlenden Bereitschaft der Eigentümer zum Verkauf von Flächen.

Weitere Verbesserungen für die Fußgänger sind die fast durchgehende Verbreiterung des Gehweges, Einordnung von Bordabsenkungen sowie die Schaffung einer ebenen Gehwegoberfläche. Die Sicherheit für Fußgänger an der Einmündung Räcknitzhöhe wird zusätzlich erhöht, indem die Bordbögen im

Einmündungsbereich enger gefasst werden, sodass die Querungslängen für die Fußgänger verkürzt werden.

**6) „Sind Einfahrten zu Grundstücken gut einsehbar und für Fußgänger ohne Gefälle zur Straße, aber mit Schrägborden, und damit barrierefrei auch bei Glätte, geplant?“**

Der Ausbau des Verkehrszuges erfolgt bestandsnah, sodass keine grundsätzlichen Änderungen in den Einfahrten zu den Grundstücken vorgenommen werden. Sofern kein höhenmäßiger Zwangspunkt vorliegt, erfolgt die Querneigung in Richtung Fahrbahn. Die Zufahrten sind abgesenkt. Schrägborde kommen nicht zum Einsatz.

Die Gehwege haben grundsätzlich eine Querneigung von 2,5 Prozent. Das Ziel, auch in den Zufahrtsbereichen den Laufstreifen mit einer Querneigung von 2,5 Prozent auszubilden, ist aufgrund von Zwangspunkten an allen Zufahrten nicht möglich. Die Querneigung der Zufahrten schwankt zwischen 0,5 und 6 Prozent.

Die vorhandene sowie geplante Längsneigung der Straße liegt zwischen 1,4 und 6,7 Prozent.

**7) „Die Verwaltungsvorlage erklärt, dass die Begegnungsabstände zwischen Fahrrad und Auto/Bus im beparkten Abschnitt unterhalb der Rücknithöhe unproblematisch sind (Kernfahrbahnbreite 5,10 m). Die neue Straßenverkehrsordnung sieht einen Mindestüberholabstand zu Radfahrenden von 1,50 m vor, Fahrräder sind ca. 80 cm breit und Radfahrende müssen einen Mindestabstand von 1 m zu parkenden Autos einhalten.**

- a. **Wie wird die Aufteilung des Straßenraumes berechnet, um diese Vorschriften einzuhalten?**
- b. **Inwiefern erhöht sich die Sicherheit im Radverkehr bei einer Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und Mischverkehr?**
- c. **Wird durch Markierungen auf der Straße die Gefahr von „dooring-Unfällen“ verhindert?“**

Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf der gesamten Länge des Straßenzuges im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Fahrbahn erhält keine Markierung zu parkenden Fahrzeugen und keine Längsmarkierung mit Ausnahme am Knotenpunkt Münzmeisterstraße. Auf dem Verkehrszug wird es abschnittsweise eine Anordnung von 30 km/h geben. Radfahrer und Kfz-Fahrer müssen sich im Mischverkehr arrangieren. Sofern der Kfz-Fahrer den Abstand von 1,50 m zum Radfahrer nicht einhalten kann, muss der Kfz-Fahrer hinter dem Radfahrer verbleiben und kann nicht überholen.

**8) Ist weiterhin geplant, die Tonnagebegrenzung nach dem Bau aufzuheben, obwohl die Straße eng ist und es absehbar zu gefährlichen Überholvorgängen kommen wird?**

Nach dem Bau wird die Tonnagebegrenzung aufgehoben, der Fahrbahnaufbau macht keine Begrenzung erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert