



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Mitglied des Stadtrates
Ulrike Caspary

GZ: (OB) 6 66.51

Datum: 27. JAN. 2021

Vermeidung von Unfällen durch „dooring“ (Radfahrstreifen und Schutzstreifen neben Längsparkern/Öffnung von Autotüren)

AF1046/20

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 Oberverwaltungsgerichts 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 Oberverwaltungsgericht 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 Stadtverwaltung hat eine Liste von Standorten erstellt, an denen Radfahrstreifen oder Schutzstreifen neben Längsparkern verlaufen. Ich bitte Sie daher, um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1) Hat die Stadtverwaltung eine Untersuchung zur zukünftigen Vermeidung von Unfällen durch „dooring“ anhand der Liste durchgeführt, und wenn ja, mit welchen Maßnahmen sollen an den Standorten „dooring“-Unfälle zukünftig verhindert werden?“**

Durch das Straßen- und Tiefbauamt wurden mit einer Bestandsaufnahme alle Streckenabschnitte aufgelistet, in denen Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen neben Längsparkern verlaufen und hinsichtlich Breite und Gestaltung der Sicherheitsräume differenziert. Im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung wurden die betreffenden Straßenabschnitte analysiert und erste Handlungsempfehlungen abgeleitet. Diese werden gegenwärtig geprüft und bedürfen noch weiterer planerischer Bearbeitungen.

2) „An welchen Stellen wird die Gefahr von „dooring“-Unfällen als besonders hoch eingeschätzt?“

Im Rahmen der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden wurden auf der Grundlage der polizeilichen Daten zum Verkehrsunfallgeschehen die Erkenntnisse zur Gefährdungssituation des Radverkehrs und zu konkreten Verkehrssicherheitsdefiziten in mehreren Stufen konkretisiert. Dabei wurden unter anderem alle Strecken mit einer Unfalldichte von mindestens drei Unfällen je Kilometer untersucht. Die untersuchten Strecken waren im Unfallgeschehen insgesamt eher weniger auffällig. Da der Untersuchungsschwerpunkt nicht auf Unfällen lag, die durch ruhenden Verkehr verursacht wurden, ist eine Einschätzung, an welchen Stellen die Gefahr von „dooring“-Unfällen besonders hoch ist, nicht möglich.

3) „An welchen Stellen ist geplant die Unfallursache zu beseitigen?“

Im Zusammenhang mit der Bestandsaufnahme wurden Straßenabschnitte mit Schutzstreifen ermittelt, in denen die Gesamtbreite von Schutz- und Parkstreifen einen Schutzraum (0,5 Meter) nicht enthält, obwohl dieser notwendig wäre. Daher erfolgten in den betreffenden Straßen (Glacisstraße, Marienstraße und Fetscherstraße) zwischenzeitlich bereits Änderungen der Verkehrsorganisation. Darüber hinaus wurde im Zuge der St. Petersburger Straße das Parken am Fahrbahnrand komplett unterbunden und die Radfahrstreifen verbreitert.

Mit den laufenden Untersuchungen und den daraus noch abzuleitenden konkreten Veränderungen von Straßenräumen beziehungsweise Straßenausstattungen sollen weitere Radverkehrsanlagen umgestaltet werden. Eine Priorisierung ist hierbei noch nicht erfolgt.

4) „Wann ist mit der Umsetzung und damit Beseitigung der Unfallursache an allen Standorten zu rechnen?“

Nach Abschluss der Planungen einschließlich der verkehrsrechtlichen Anordnungen ist vorgesehen, diese zügig umzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert