

ADFC Dresden e.V. • Bischofsweg 38 • 01099 Dresden

Landeshauptstadt Dresden
GB Finanzen und Liegenschaften
Stadtkämmerei
Postfach 120 020
01001 Dresden

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN

18gfl048

19. September 2018

Einwendung und Stellungnahme zum Haushaltssatzung 2019/2020 – Vorlage V2583/18

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten zum Entwurf des Doppelhaushalts 2019–2020 Stellung nehmen.

Zusammenfassung

Der Stadtrat hat in den vergangenen beiden Jahren wesentliche Weichenstellungen vorgenommen, die zu einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Dresden führen könnten und damit eine grundlegende Trendwende hin zu mehr Verkehrssicherheit und zu einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt eingeleitet.

So wurde zwölf Jahre nach Beauftragung durch den Stadtrat im März 2017 das gesamtstädtische Radverkehrskonzept verabschiedet. Mit den Haushaltsverhandlungen zum Doppelhaushalt 2017/18 wurden Stellen für die Radverkehrsplanung geschaffen, die mittlerweile besetzt sind. Zahlreiche einzelne Anträge und Anfragen verschiedener Fraktionen zeugen vom großen Interesse des Stadtrates am Radverkehr.

Dafür möchten wir uns herzlich bedanken!

Das Radverkehrskonzept nennt unter „Punkt 9.2 Finanzierung“ die erforderlichen Summen für die Umsetzung: für die Behebung der Mängel am Radverkehrsnetz, die Wegweisung, Fahrradabstellanlagen usw. sind ca. 45 Mio. veranschlagt. Soll das Konzept bis Ende 2025 umgesetzt sein, sind also ca. 5 Mio. pro Jahr nötig. Diese Summe entspricht der unteren Grenze dessen, was der Nationale Radverkehrsplan den Kommunen an Investitionen in den Radverkehr empfiehlt (8–12 Euro pro Einwohner und Jahr).

Leider wird der vorliegende Entwurf diesen Anforderungen des Radverkehrskonzepts in keiner Weise gerecht. Für beide Jahre – 2019 und 2020 insgesamt – sind lediglich 4,5 Mio. eingeplant, für die Folgejahre lediglich 2 Mio. p.a. Verpflichtungsermächtigungen vorgesehen. Würde es bei diesen Ansätzen bleiben, würde sich die Umsetzung des Konzeptes auf ein Vierteljahrhundert ausdehnen.

Die steigenden Nutzerzahlen des Radverkehrs zeigen sich zunehmend auch im Winter. Nicht verkehrssichere Anlagen, z.B. weil nicht geräumt und gestreut wurde, stellen ein Hemmnis für diese Entwicklung

dar. Aus wirtschaftlicher Sicht ist Winterdienst für den Radverkehr effizienter als das Vorhalten zusätzlicher Kapazitäten bei Bus und Straßenbahn, wenn alle Fahrradnutzer umsteigen würden.

Auf dem Gebiet der Stadt Dresden existieren aktuell mehr als 250 Unfallhäufungsstellen. Viele dieser Stellen sind auch für den Radverkehr gefährlich. Seit Jahren schafft es die städtische Unfallkommission nicht, diese Unfallstellen abzarbeiten.

Für die Haushaltsperiode 2019–2020 halten wir daher für erforderlich:

Jährlich sollen 5 Mio. EUR für die notwendigen Investitionen in das Radverkehrsnetz bereitgestellt werden.

Das Radverkehrskonzept soll zügig umgesetzt werden. Mindestens 100 Maßnahmen sollten bis Ende 2019 umgesetzt sein, gleiches gilt für die Planung der größeren Projekte und den Abschluss der weitergehenden Untersuchungsaufträge.

Für den Winterdienst für den Radverkehr in Dresden sollen pro Jahr 400 TEUR bereitgestellt werden, um wichtige Hauptachsen des Radverkehrs auch im Winter betriebsbereit zu halten. Wir regen die Schaffung von zwei Stellen für die Wartung der Radwege und den Winterdienst im Regiebetrieb Zentrale Technische Dienstleistungen an.

Ein Sofortprogramm zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen soll geschaffen werden. Eine deutliche Aufstockung der finanziellen Mittel zum Umbau gefährlicher Stellen ist nötig. Unfallhäufungsstellen und ihre Beseitigung sollten transparent öffentlich zugänglich dokumentiert werden.

Details

Investitionsbudget Straßen- und Tiefbauamt: Im vergangenen Doppelhaushalt 2017/18 waren 3,3 % des Investitionsbudgets des Straßen- und Tiefbauamts für den Radverkehr vorgesehen:

- gesamt 2017/18: 92 Mio. (33 Mio. Eigenmittel, 58 Mio. Fördermittel)
- für Radinvestitionen: gesamt 3 Mio. (gesamt beide Jahre, 2 Mio. Eigenmittel 1 Mio. Fördermittel, TI50112 und TI54113). Im vorliegenden Haushaltsentwurf ist nur noch ein Anteil von ca. 3,0 % des Investitionsbudgets des Straßen- und Tiefbauamts für den Radverkehr vorgesehen:
- gesamt 2019/20 150 Mio. (80 Mio. Eigenmittel, 70 Mio. Fördermittel)
- für Radinvestitionen gesamt 4,5 Mio. (gesamt beide Jahre, 2,4 Mio. Eigenmittel 1,1 Mio. Fördermittel, TI50112)

Zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts bis 2025 sind jährlich Investitionen in Höhe von 5 Mio. erforderlich. Auffällig ist der geringe planerische Ansatz an Fördermitteln. Der Freistaat Sachsen fördert Radverkehrsinfrastruktur mit einem Fördersatz bis zu 90 %.

Ähnlich sind die Ansätze der Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre zu sehen. Der Stadtrat hat die Verwaltung mit der kompletten Umsetzung des Konzepts beauftragt. Es sind aber lediglich jeweils 2 Mio. (nur Fördermittel) für die Jahre 2021, 2022 und 2023 vorgesehen, für die weiteren Jahre nichts. Auch hier sollten bis zur kompletten Umsetzung jährlich Förder- und Eigenmittel in Höhe von 5 Mio. angesetzt werden.

Einzelne Titel:

TI31015 Carolabrücke hier sind ab 2019 jährlich mehrere Millionen Investitionen vorgesehen. Der ADFC fordert vor der Umsetzung dieser Investitionen ein Konzept, dass auf dieser wichtigen Hauptroute die Bedingungen für den Radverkehr verbessert, sowohl auf der West, wie auch der Ostseite richtlinienkonforme Radverkehrsanlagen vorsieht und die Anbindung an den Elberadweg berücksichtigt.

TI23910 B 97 Königsbrücker Straße/Nord in mehreren vorherigen Haushalten war für dieses Projekt ein zweistufiges Vorgehen vorgesehen: im ersten Schritt ein bestandsnaher Ausbau der stadteinwärtigen Seite, im zweiten Schritt der Vollausbau gemäß der vierzehn Jahre alten Planung. Der ADFC

fordert, dass dieser Ansatz wieder aufgenommen wird. Die Radverkehrsanbindung des gesamten Dresdner Nordens ist beschämend schlecht. Mit einem zügigen, bestandsnahen Ausbau der stadteinwärtigen Fahrbahn könnten endlich anspruchsgerechte Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Einen solchen bestandsnahen Ausbau halten wir – bei zügiger Planung – noch vor dem Ausbau der Königsbrücker Straße Süd für möglich. Einen vollen vierspurigen Ausbau, wie in den Planungen aus dem Jahr 2004 vorgesehen, hält der ADFC hingegen für überflüssig. Zumindest sollte dieser Teil des Projekts so lange zurückgestellt werden, bis die Wirkung von anspruchsgerechten Radverkehrsanlagen und verbesserten Bedingungen für den ÖPNV beurteilt werden können.

TI42011 Südhöhe/C.-D.-F.-Straße Dieses Projekt ist aus Sicht des ADFC sicher wünschenswert, aber nicht vordringlich und könnte gegebenenfalls verschoben werden.

TI53017 VAMOS III Bisher konnten wir für den Fuß- und Radverkehr noch keinen Nutzen des VAMOS-Projekts feststellen. Wir halten auch dieses Projekt für nicht vordringlich.

Im Straßen- und Tiefbauamt sind aus Sicht des ADFC planerisch und finanziell vordringlich einzuordnen:

- Eine zügige Sanierung des Körnerweges zwischen Heilstättenweg und Loschwitzer Hafen.
- Einbahnstraßenöffnung Hüblerstraße—Schillerplatz
- Die Realisierung noch ausstehender Maßnahmen des Innenstadtkonzepts,
- Ein umfangreiches Schutzstreifen-Programm: Realisierung der bereits im Frühjahr 2014 angekündigten Schutzstreifen für die Schäfer-, Bremer und Hamburger Straße.
- Schutzstreifen auf der Bautzner Straße von der Mündung der Lessingstraße bis zum Waldschlösschen. Radverkehrsanlagen zwischen Mordgrundbrücke und Bühlau entlang der Bautzner Landstraße sowie eine sichere Querung der Bautzner Straße zwischen Albertpark und Brockhausstraße.
- Radverkehrsanlagen im Zuge der Lübecker Straße.
- Ertüchtigung der Nord-Südroute Albertplatz—Pirnaischer Platz—Hauptbahnhof—TU
- Anspruchsgerechte Radverkehrsanlagen an der Königsbrücker Straße Nord stadteinwärts (s.o. zu TI23910)
- Einrichtung von zunächst drei Grünen Wellen für den Radverkehr auf ausgewählten innenstadtnahen Routen
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit zum Radfahren in Dresden.
- Erstellung eines Wegweisungskatasters beim Straßen- und Tiefbauamt.
- Umsetzung der Radverkehrswegweisung mit höchster Prioritätsstufe bis Ende 2019, planerische Vorbereitung der nächsten Stufen so, dass das Gesamtsystem der Wegweisung bis 2021 abgeschlossen ist.

Winterdienst: Angaben zum Budget für den Winterdienst sind dem Haushalt leider nicht zu entnehmen, da nur „Schlüsselprodukte“ abgebildet werden.

Für den Winterdienst für den Radverkehr in Dresden sollen pro Jahr 400.000 EUR bereitgestellt werden, um wichtige Hauptachsen des Radverkehrs auch im Winter betriebsbereit zu halten. Wir regen die Schaffung von zwei Stellen für die Wartung der Radwege und den Winterdienst im Regiebetrieb Zentrale Technische Dienstleistungen an.

Die steigenden Nutzerzahlen des Radverkehrs zeigen sich zunehmend auch im Winter. Nicht verkehrssichere Anlagen, z.B. weil nicht geräumt und gestreut wurde, stellen ein Hemmnis für diese Entwicklung dar. Aus wirtschaftlicher Sicht ist Winterdienst für den Radverkehr effizienter, als das Vorhalten zusätzlicher Kapazitäten bei Bus und Straßenbahn, wenn alle Fahrradnutzer umsteigen würden. Dies hat auch die Diskussion um die Idee eines kostenlosen ÖPNV gezeigt, wo die Unternehmen starke Befürchtungen bezüglich plötzlich ansteigender Fahrgastzahlen äußerten. Mit 400.000 EUR kann nach Schätzung des ADFC ein alle wichtigen Stadtteile in Dresden verbindendes Hauptnetz an einem mittleren Winter schnee-

und eisfrei gehalten werden, wenn man die für den Elbradweg von der Verwaltung angesetzten Summen entsprechend hochrechnet.

Die Einrichtung von Stellen für die Wartung der Radverkehrsinfrastruktur („Radwegewarte“) hat sich in anderen Städten sehr bewährt, z.B. in Rostock. Diese könnten das Radwegenetz sauber halten, kleine Mängel wie Wildwuchs, Glasscherben oder kaputte Wegweiser reparieren, und im Winter den Radwegewinterdienst effizient und kostengünstig unterstützen. Wir regen die Schaffung von zwei Stellen für die Wartung der Radwege und den Winterdienst im Regiebetrieb Zentrale Technische Dienstleistungen an.

Straßenverkehrsbehörde, Unfallkommission, Unfallhäufungsstellen: Verkehrs- und Schulwegesicherheit sind derzeit im Sammelpunkt „unter Wertgrenze“ irgendwo zwischen „Ersatzbeschaffung von Büroausrüstung“ und „Energieeffizienzmaßnahmen“ eingeordnet. Der ADFC hält eine Neuausrichtung auf diesem Gebiet für dringend erforderlich. Dies betrifft vor allem die ungenügende Arbeit der Straßenverkehrsbehörde und der Unfallkommission. Für diesen Bereich sollte ein eigener, finanziell ausreichend ausgestatteter Haushaltstitel gebildet werden.

Die Straßenverkehrsbehörde sollte – wie in anderen Städten – in Zukunft eine aktive Rolle in der Radverkehrspolitik einnehmen und muss grundlegend personell und finanziell umstrukturiert werden. Ungefähr ein Viertel der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts betreffen Mängel bei verkehrsrechtlichen Anordnungen. Folgende Maßnahmen sollten Priorität haben:

- Bei allen Radverkehrsführungen im Zuge von Vorfahrtstraßen sind kurzfristig die geforderten Radwegefurten zu markieren.
- Zweirichtungsradwege sollten innerorts eine Ausnahme darstellen. Die vorgeschriebenen, aber fehlenden Furten von Zweirichtungsradwegen müssen zügig gekennzeichnet werden.
- Einbahnstraßen sollten weitgehend für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden.

Für alle weiterführenden Schulen fordern wir die Entwicklung von Radschulwegplänen.

Die Arbeit der Unfallkommission, bei der die Straßenverkehrsbehörde federführend ist, muss stark intensiviert werden. Wir fordern ein Sofortprogramm zur Verkehrssicherheit. Es sollte dargelegt werden, wie und bis wann die gesetzlichen Vorgaben zukünftig erfüllt werden sollen. Dabei sollte insbesondere sichergestellt werden, dass zukünftig *alle* Unfallhäufungsstellen (über 250, davon 50–60 den Radverkehr betreffend) *jährlich* von der Unfallkommission untersucht werden und nicht nur 15–20 wie bisher. Im Jahr 2019 sollten mindestens 80 Unfallschwerpunkte und im Jahr 2020 mindestens 150 Unfallschwerpunkte entschärft werden. Die Umsetzung der beschlossenen Abhilfeschläge und Maßnahmen sollte höchste Priorität genießen. Zu diesem Programm sollte es eine intensive, transparente Öffentlichkeitsarbeit geben.

Stadtplanungsamt:

Es ist lediglich ein konkretes Projekt im Rahmen von Förderprogrammen benannt:

TI60317: EFNW_Verbesserung Radwegeverbindung: im Rahmen von EFRE Nordwest wurde eine Studie zur besseren Anbindung der Marienbrücke an den Elberadweg erarbeitet. Zur Umsetzung stehen für 2020 320TEUR zur Verfügung. Diese Summe wird absehbar zu gering sein.

Die Realisierung des Projekts TI60816: SSPJ_Geh-/Radweg Pfeifferhansstr. Ist für 2018 vorgesehen, steht aber noch aus.

Im Rahmen des Projekts 70610033: EFNW_EFRE Nordwest war u.a. die Errichtung einer Fahrradparkstation am Bahnhof Neustadt vorgesehen. Diese ist im vorliegenden Haushaltsentwurf leider nicht mehr eingeplant.

Das Projekt HI6539019: ZOB/Wiener Platz/Fahrradparkhaus stockt leider ebenfalls – es sind keine Mittel eingeplant.

Im Stadtplanungsamt sind aus Sicht des ADFC zusätzlich folgende Maßnahmen planerisch einzuordnen, bevorzugt in einem eigenen Titel „Umsetzung Radverkehrskonzept“:

- Verlegung des Netzes von der Cossebauder Straße auf eine auszubauende Wegeverbindung Bahnstraße—Lönsweg—Emerich-Ambros-Ufer
- Verlauf der Verbindung zwischen Langebrücker Straße/Dresdner Straße und Nesselgrundweg/Zur Neuen Brücke links- oder rechtsseitig der Bahn
- Untersuchung und Planung einer Verbindung zwischen Reitbahnstraße und Bergstraße / Kaitzer Straße an der Westseite des Hauptbahnhofes
- In Zusammenarbeit mit dem Regionalen Planungsverband, dem Freistaat Sachsen und den Nachbarkommunen: zügige Planung einer Radschnellverbindung Ost-West von Heidenau nach Coswig und einer Radschnellverbindung Neustadt—Klotzsche. Zügige Bewerbung um Fördermittel des Bundes.
- Projektierung einer „Plauenroute“ als Alternative zur überlasteten Fritz-Löffler-Straße einschließlich einer Querung der Bahnanlagen westlich des Hauptbahnhofs.
- Eine zügige Fortsetzung des Radbügel-Programms, das weitgehend zum Stillstand gekommen ist. Ab 2019 sollten pro Jahr 2000 zusätzliche Fahrradbügel installiert werden.
- Ein Programm für wetter- und vandalismussicheres Fahrradparken an allen S-Bahn-Haltestellen und ausgewählten Straßenbahn-Endhaltestellen.
- Die Errichtung je einer Radstation am Neustädter Bahnhof und am Hauptbahnhof bis spätestens zum Jahr 2024.
- Ausreichende, sichere und wettergeschützte Fahrradständer an allen Dresdner Schulen

Schlussbemerkung

Der Stadtrat hat sich durch die beschlossenen Konzepte, durch Impulse bei der Umstrukturierung der Verwaltung, mit dem Projekt Stadtbahn 2020, mit sicheren Fußwegen und mit einem Schwerpunkt bei der Förderung des umweltfreundlichen Radverkehrs erfreulich deutlich zu einer modernen Verkehrspolitik bekannt.

Zwischen den formulierten Zielen und den erreichten Ergebnissen klafft leider nach wie vor eine erhebliche Lücke. Zum Endsprint des 2014 gewählten Stadtrates mahnen wir an, dass beim Radverkehr endlich von der Konzeptphase zur Umsetzung übergegangen wird. Im vorliegenden Entwurf des Doppelhaushaltes sind dafür aus Sicht des ADFC erhebliche Korrekturen erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

N. Larsen

Nils Larsen