

Stellungnahme des ADFC Dresden zur Zusammenarbeit des ADFC mit der Stadtverwaltung

Am 1. September 1997 trat die StVO-Novelle samt der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift in Kraft, die mit ihren Veränderungen der gestiegenen Bedeutung des Fahrrades als Verkehrsmittel Rechnung trägt. Neben der rechtlichen Absicherung neuartiger Radverkehrsführungen – wie der Öffnung von Einbahnstraßen – werden durch die novellierte StVO die Kommunen in die Pflicht genommen, ihre Radverkehrsanlagen anhand erstmals konkret festgeschriebener Qualitätskriterien zu überprüfen. Der Gesetzgeber ließ den Kommunen über ein Jahr Zeit, ihre Radverkehrsanlagen den neuen Standards anzupassen, bzw. nicht mehr als benutzungspflichtig auszuweisen.

Die vom Gesetzgeber für die Umsetzung der StVO-Novelle gesetzte Frist verstrich 1. Oktober 1998, ohne daß sich das in Dresden für die Überprüfung der Radverkehrsanlagen zuständige Ordnungsamt nach eigener Auskunft in der Lage sah, zumindest diese Überprüfung bis zu jenem Termin abzusichern. Folglich kam es auch nicht zur Veränderung mangelhafter Radverkehrsanlagen, die ebenfalls bis zum 1. Oktober 1998 abzuschließen gewesen wäre.

In diesem Zeitraum wurden hingegen in der Stadt radverkehrsrelevante Baumaßnahmen durchgeführt, die kein Konzept zur Förderung des Radverkehrs erkennen lassen:

- Amalie-Dietrich-Platz: Bei der Umgestaltung der Straßenbahntrasse im Rahmen des Vorhabens "Pilotlinie 2" wird beim Neubau von Gleisquerungen die bereits geplante Führung der Veloroute Gorbitz nicht berücksichtigt.
- Julius-Vahlteich-Str.: In der Umgebung des Fußgängertunnels unter dieser Straße hindurch wurden für die Veloroute Gorbitz intakte Betonplatten durch gefastetes Betonsteinverbundpflaster ersetzt – eine teure Maßnahme mit Verschlechterung des Fahrkomforts. Gleichzeitig wurden in diesem Abschnitt der Veloroute 3 - 4 cm hohe Bordkanten quer zur Fahrtrichtung und Stoppschilder vor der Querung von Anliegerstraßen für eine Hauptachse des Radverkehrs als angemessen gehalten.
- Kesselsdorfer Str.: 1997 bei einem Ortstermin getroffene Festlegungen über die Radwegführung im Haltestellenbereich Bünaustr. wurden bei der Markierungserneuerung 1998 offensichtlich ignoriert.
- Fröbelstraße: Im Sept. 1998 wurde in stadtwärtiger Richtung der zwischen Fahrbahn und den alten Bäumen gelegene, schmale und sich in schlechtem baulichen Zustand befindliche Seitenbereich als benutzungspflichtiger Radweg ausgeschildert.
- Einbahnstraßen: Während der Gesetzgeber die Möglichkeit zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr einräumt, werden zeitgleich in Dresden neue Einbahnstraßen eingerichtet, offenbar ohne zu prüfen, ob nicht der Radverkehr weiterhin beide Richtungen nutzen kann. So wurden u. a. im Verkehrskonzept ausgewiesenen Fahrrad(haupt)routen gekappt (Wormser Str., Lübecker Str.). Weiterhin neu eingerichtet: Dürerstr., Timaeusstr., Kamenzer Str. Zwar gibt es mit der Alaunstr. eine in der Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraße. Hier handelt es sich aber nicht um die Öffnung einer Einbahnstraße, sondern um die Rückstufung von Dresdens erster Fahrradstraße zur geöffneten Einbahnstraße.

Die Beispiele zeigen, daß die Stadtverwaltung weder in der Lage ist, eine effektive Radverkehrsförderung umzusetzen, noch die vom Gesetzgeber festgeschriebenen Anforderungen an Radverkehrsanlagen in die Praxis zu überführen.

Radverkehrsförderung ist unter den heutigen städtischen Randbedingungen (Stichwort Vollmotorisierung) nicht unbedingt kostenintensiv, aber planungsintensiv. Laut Umweltbundesamt werden pro 100.000 Einwohner 2½ Angestellte benötigt, die sich ausschließlich mit

Problemen des Radverkehrs beschäftigen. Für Dresden würden demnach ca. 12 Mitarbeiter für den Radverkehr benötigt. Derzeit sind in Ordnungsamt, Straßen- und Tiefbauamt und Stadtplanungsamt je ein Mitarbeiter für den Radverkehr zuständig, ohne ausschließlich für den Radverkehr tätig zu sein. Kommt es zwischen diesen Mitarbeitern zu keiner Einigung, so bleibt das entsprechende Problem liegen.

Die im März 1998 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen *"Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung"* haben u. a. vor allem für größere Städte empfohlen, zur Gewährleistung eines effektiven Abstimmungsprozesses für die Überprüfung der Radverkehrsanlagen eine Arbeitsgruppe einzurichten, welche die Umsetzung der neuen Regelungen bis zum 1. Oktober 1998 kontinuierlich begleitet. In Dresden trat hingegen – vermutlich wegen Kompetenzstreitigkeiten zwischen den Ämtern die kuriose Situation ein, - daß die bereits existierende Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung gerade in der für die Umsetzung der StVO-Novelle wichtigsten Zeit zwischen Februar und Juni 1998 nicht tagte. Seit dieser 15-wöchigen Pause nennt diese sich nicht mehr "Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung" - wie sie auf Beschluß der Stadtratsausschüsse für Stadtentwicklung/Verkehr und Ordnung/Kommunalwirtschaft gegründet wurde - sondern wurde zu einem unverbindlichen Runden Tisch zum Thema Radverkehrsförderung.

Bei diesen Beratungen ist immer stärker die Tendenz zu spüren, daß von den anwesenden ADFC-Vertretern Zuarbeiten erwartet werden, die eigentlich Aufgabe der Stadtverwaltung wären (Einschätzung des Radwegnetzes, Überprüfung von Planungen auf angemessene Berücksichtigung des Radverkehrs). Der ADFC ist weiterhin gern bereit, seine Kompetenz einzubringen, jedoch auf Dauer nicht in der Lage, mit der ehrenamtlichen Arbeit seiner Mitglieder entsprechende Strukturen in der Stadtverwaltung zu ersetzen. Ebenfalls sehen wir uns nicht in der Lage, der mehrmals von seiten des Stadtplanungsamtes geäußerten Forderung zu entsprechen, uns im vorhinein mit zuständigen Planern in Verbindung zu setzen, ohne daß uns mitgeteilt wird, welche Projekte derzeit konkret anstehen. Die uns übergebene Liste von 50 Projekten wollen und können wir nicht abarbeiten, sondern wir erwarten von der Verwaltung, daß sie in Kenntnis des Planungsstandes uns entsprechende Unterlagen zur Stellungnahme zur Verfügung stellt. Die Liste enthält unserer Einschätzung nach sowohl Projekte, die eine bereits bestätigte Planung (und damit keinen Gestaltungsspielraum) haben als auch Projekte, welche noch sehr unkonkret sind.

Da sich die bisherige Dresdner Modell der Kompetenzverteilung zum Thema Radverkehr offenbar nicht bewährt hat, fordert der ADFC die Schaffung klarer Zuständigkeiten. Um die unmittelbar anstehenden Aufgaben lösen zu können, ist eine zehnköpfige städtische Radverkehrsabteilung einzurichten, der ein Radverkehrsbeauftragter vorsteht. Zur Sicherung einer erfolgreichen Arbeit des Radverkehrsbeauftragten müssen seine Person und sein Amt folgende Bedingungen erfüllen:

- er sollte bereits in einer anderen Stadt erfolgreich Radverkehrsförderung betrieben haben;
- legt er sein Veto zu vorliegenden Planungen ein, haben die zuständigen Dezernenten über das Problem zu entscheiden.

Ziel eines Radverkehrsbeauftragten und der entsprechenden Radverkehrsabteilung sollte es sein, schnellstmöglich die StVO-Novelle umzusetzen, ein zeitgemäßes Radverkehrsnetz kostengünstig einzurichten, den Nachholbedarf auf dem Gebiet der Radverkehrsförderung gegenüber dem Altbundesgebiet abzubauen, die Vorgaben des Verkehrskonzeptes bezüglich Radverkehr umzusetzen und damit letztendlich eine Entlastung der Dresdner Straßen zu bewirken.