

ADFC Dresden e.V. (IG Radverkehr Dresden), Schützengasse 16, 01067 Dresden.

Landeshauptstadt Dresden
Oberbürgermeister
Herrn Dr. Wagner
PF 120 020
01001 Dresden

ADFC Dresden e.V.
(IG Radverkehr)

Schützengasse 16
01067 Dresden

Telefon 0351 / 4 94 33 21

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Datum

Unser Zeichen

02.12.1998

CH/mh

AG Radverkehrsförderung bei der Stadt – Stand und Weiterarbeit

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Entwicklung in der Arbeitsweise der 1996 auf Beschluß der Stadtratsausschüsse für Stadtentwicklung/Bau und Umwelt gegründeten **AG Radverkehrsförderung** bei der Stadtverwaltung sind Anlaß, uns heute an Sie und per Kopie dieses Schreibens an die Parteien des Stadtrates zu wenden. Unser Brief kann gleichzeitig als unser Beitrag für die von den Ausschüssen angeregte jährliche Berichterstattung betrachtet werden.

Entwicklungen seit Jahresbeginn

Nach einer intensiven Arbeitsphase im Jahr 1997 tagte die AG Radverkehrsförderung im Jahr 1998 nur zweimal zu Jahresbeginn, um darauf nicht mehr in dieser Form zu tagen. Als Grund für das Nicht-Tagen kann von uns nur ein im Hintergrund schwelender Streit um den Vorsitz in der Arbeitsgruppe vermutet werden: Das Stadtplanungsamt wollte den Vorsitz abgeben, die anderen Ämter ihn nicht übernehmen.

Im Juni 1998 wurde schließlich zu einer „Gesprächsrunde“ zur Radverkehrsförderung eingeladen. Die Veranstaltung, die seitdem etwa jeden Monat durchgeführt wurde, hat einen völlig unverbindlichen Charakter. Beteiligt sind Sachbearbeiter aus dem Stadtplanungsamt, dem Straßen- und Tiefbauamt und dem Ordnungsamt sowie der ADFC. Einen Vorsitz in der bisherigen Weise gibt es nicht mehr. Die Gesprächsrunde wird zwar durch das Stadtplanungsamt kurz schriftlich zusammengefaßt, doch ein Ergebnisprotokoll, welches Aufgaben, Zuständigkeiten und Termine festlegt, existiert nicht.

Kommt es zwischen den Mitarbeitern der Ämter in dieser Gesprächsrunde zu keiner Einigung, bleibt das entsprechende Problem einfach liegen. Einen weiterführenden Entscheidungsmechanismus gibt es nicht.

Zum Teil werden Planungen zwar vorgestellt, aber keine Rückäußerungsmöglichkeiten gegeben. In einigen Fällen wurden Projekte vorgestellt, die bereits in einem Stadium waren, welches keine Veränderung mehr zuläßt, während andere wichtige radverkehrsrelevante Projekte überhaupt nicht erwähnt, geschweige denn zur Diskussion gestellt wurden.

1998 war das Jahr, in dem die vom Gesetzgeber mit der StVO-Novelle vorgegebene Pflicht der Kommunen zu erfüllen war, das Radwegenetz bezüglich der in der Verwaltungsvorschrift festgesetzten Qualitätsstandards zu überprüfen. Diese Überprüfung wurde in Dresden nicht fristgemäß abgeschlossen. Ein großer Nachholbedarf besteht somit noch für 1999.

Wertung der Arbeitsweise und der Radverkehrspolitik

Die nunmehr existierende „Gesprächsrunde“ zur Radverkehrsförderung dient zwar zu einem gewissen Grad dem Informationsaustausch und Kontakt zwischen den Beteiligten sowie für den ADFC als Möglichkeit, Anregungen in die Verwaltung einzubringen, doch kann von einer systematischen Arbeit der Verwaltung in Bezug auf Radverkehr keine Rede sein. Die Gesprächsrunde arbeitet nicht zielorientiert. Ein politischer Auftrag, der meßbar erfüllt werden kann, liegt in dieser Konkretheit nicht vor.

Die Festlegung von Zuständigkeiten und Terminen in einem Protokoll ist das Mindeste, was zu einer systematischen Arbeitsweise gehört. Sehr hinderlich ist das Fehlen eines Entscheidungsmechanismus für die Fragen, die zwischen den Vertretern der beteiligten Ämter strittig sind.

Sehr verwundert ist der ADFC darüber, wie mit dem klaren Auftrag der oben genannten Ausschüsse des Stadtrates zur Bildung einer Arbeitsgruppe zum Radverkehr seitens der Verwaltung umgegangen wird. Die Abstufung zu einer unsystematischen „Gesprächsrunde“ und das Weglassen der jährlichen Berichterstattung waren schließlich nicht vorgesehen.

Entscheidungen für oder gegen eine Radverkehrsmaßnahme werden von der Verwaltung oft nicht auf der Grundlage von Sachargumenten getroffen. Zumindest können auf entsprechende Nachfrage keine Abwägungsargumente genannt werden. Dies betraf insbesondere Fragen des Ordnungsrechtes. Wir erwarten zudem, daß mit gleichem Maß gemessen wird, insbesondere bezüglich der Frage der Erfordernis einer Radwegbenutzungspflicht. Wird diese für eine bestimmte Straße mit einer bestimmten Kfz-Verkehrsstärke bejaht, so kann nicht bei anderen Straßen mit vergleichbaren Verhältnissen bei Rekonstruktionen jegliche Maßnahme für den Radverkehr unterbleiben, nur weil kein Platz da ist oder dieser für andere Nutzungen vorgesehen ist.

Der ADFC Dresden schätzt ein, daß in Dresden eine große Zahl von Möglichkeiten, den Radverkehr ohne Mehrkosten zu fördern, nicht wahrgenommen wird. Wir möchten einige Beispiele dafür anführen, die durch systematische Verwaltungsstrukturen, wie sie weiter unten beschrieben werden, hätten verhindert werden können:

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 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 September 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 ohne Öffnung für den Radverkehr: Dürerstr., Timaeustr., Wilhelm-Franz-Str., Kamener Str. ...

Bei den Beratungen der „Gesprächsrunde“ ist die Tendenz zu spüren, daß die Verwaltung von den anwesenden ADFC-Vertretern Zuarbeiten erwartet, 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.

Mit der ungenügenden Arbeitsweise der Gesprächsrunde (bzw. ehemals Arbeitsgruppe) geht die ungenügende Radverkehrsförderung in der Stadt selbst einher.

Die finanziellen Mittel für den Radverkehr sind seit Beginn der neunziger Jahre deutlich gesunken.

Fördermittel zum Bau des Elbradweges wurden nicht genutzt, so daß Dresden bei diesem Projekt beschämendes Schlußlicht ist.

Verfallsprozeß bestehender Straßen und Radwege und Instandsetzung halten sich bestenfalls die Wage, so daß eine Gesamtverbesserung nicht erkennbar ist.

Die vom Gesetzgeber für die Umsetzung der StVO-Novelle gesetzte Frist verstrich am 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.

Vorschläge für die Weiterarbeit

Herr Oberbürgermeister, es ist nicht überzeugend, vom Willen zur Radverkehrsförderung zu sprechen (etwa beim Radfahrtag) und gleichzeitig die Verwaltungsinstrumente nicht zu schaffen, die dies realisieren können. Der ADFC schlägt folgende Maßnahmen vor:

- Kurzfristig: Wiedereinsetzung der Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung mit klarem Auftrag und Benennung eines Vorsitzenden. Herstellung einer ergebnisorientierten Arbeitsweise. Dazu gehören: Prioritätenfestlegung der zu behandelnden Themen auf der Grundlage des Verkehrskonzeptes, weiterführender Untersuchungen und der StVO-Novelle; Festlegung von Zuständigkeiten und Terminen für jeden behandelten Punkt; Festhalten der Arbeitsergebnisse in einem sachgerechten Protokoll, regelmäßige Protokollkontrolle.
- Um die unmittelbar anstehenden Aufgaben lösen zu können, ist eine zehnköpfige städtische Radverkehrsabteilung einzurichten. Radverkehrsförderung ist unter den heutigen 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 unter anderem, aber nicht ausschließlich für den Radverkehr zuständig.
- Einstellung eines Radverkehrsbeauftragten, dessen Person und Amt folgende Bedingungen erfüllen:
 - er oder sie sollte bereits in einer anderen Stadt erfolgreich Radverkehrsförderung betrieben haben;
 - legt er oder sie sein Veto zu vorliegenden Planungen ein, haben die zuständigen Dezernenten über das Problem zu entscheiden.
- Aufstellen eines jährlich fortzuschreibenden Investitionsprogrammes Radverkehr, welches für die nächsten Jahre den Bedarf wichtet und der Verwaltung damit Vorgaben über die zu bearbeiteten Projekte macht, um aus der bisherigen Zufallsauswahl der Maßnahmen herauszukommen.

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.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Carmen Hagemeyer
(1. Vorsitzende)