

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

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

Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bischofsweg 38  
01099 Dresden

Telefon: 0351 - 501 391 5  
Telefax: 0351 - 501 391 6

info@adfc-dresden.de  
www.adfc-dresden.de

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN  
16gfl072

28. September 2016

## Stellungnahme und Einwendung zum Haushaltsplanentwurf 2017/18 (V1334/16)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten zum Doppelhaushaltentwurf 2017-2018 Stellung nehmen und Einwendungen vorbringen.

Die Bilanz der letzten Haushaltsperiode und der vorliegende Entwurf für den neuen Doppelhaushalt fallen aus Sicht des ADFC ausgesprochen ernüchternd aus. Die Zielsetzung für den Radverkehrsanteil wurde um 25 % gesenkt (Band II, Seite 166) - in unseren Augen der verkehrspolitische Offenbarungseid.

Angesichts des gravierenden Mängel bei der Radverkehrsinfrastruktur und des bundesweiten Spitzenplatzes beim Unfallgeschehen fordern wir eine grundlegende Trendwende hin zu mehr Verkehrssicherheit und zu einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt.

### Kernforderungen

Für die Haushaltsperiode 2017-2018 halten wir für erforderlich:

**Zehn Planerstellen** für alle Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie die Verkehrs- und Schulwegsicherheit als Hauptforderung des ADFC. Ohne eine ausreichende personelle Ausstattung der Verwaltung halten wir die effektive Umsetzung des zukünftigen Radverkehrskonzeptes für unmöglich.

Ein **Sofortprogramm zur Verkehrssicherheit**. Im Jahr 2017 sollten mindestens 80 Unfallschwerpunkte entschärft werden, mindestens 150 im Jahr 2018. Ab 2019 sollten **alle** Unfallschwerpunkte pro Jahr bearbeitet werden. Dafür ist ein eigener Haushaltstitel erforderlich.

Eine zügige **Umsetzung des Radverkehrskonzeptes**. Mindestens 100 Maßnahmen sollten bis 2018 umgesetzt sein, gleiches gilt für die Planung der größeren Projekte und den Abschluss der weitergehenden Untersuchungsaufträge. Auch dafür sollte ein eigener Haushaltstitel eingerichtet werden.

### Vorbemerkung

Der vorliegende Haushaltsentwurf ist kaum lesbar. Viele wichtige Angaben sind nicht zu ermitteln, z.B. das Budget für Instandhaltung und Erneuerung, für Verkehrssicherheit, Winterdienst usw. Manche Angaben sind sinnfrei, so gibt es ausführliche Informationen zum Produkt „Bereitstellung von Verkehrsflächen

bei Gemeindestraßen“ - entsprechende Angaben zu Kreis-, Staats- und Bundesstraßen fehlen aber. Wir möchten auf die transparente Aufbereitung der Haushaltsdaten anderswo, z.B. in Leipzig, hinweisen<sup>1</sup>.

## Rückblick - Bilanz zum Haushalt 2015 - 2016

**Personal:** Die Hauptursache für die schwache Bilanz sehen wir in der ungenügenden Personalausstattung und strukturellen Problemen im Straßen- und Tiefbauamt, der Straßenverkehrsbehörde und dem Stadtplanungsamt. Im gesamten Bereich Verkehrsplanung fehlen seit Jahren 20-30 Stellen. Für den Fuß- und Radverkehr sowie die Verkehrssicherheit ist die Situation besonders prekär.

**Straßenverkehrsbehörde, Unfallkommission:** Dresden nimmt im bundesweiten Vergleich einen Spitzenplatz bei den Radunfällen ein. Fast die Hälfte aller im Straßenverkehr Verletzten sind Radfahrende. Die Zahl der Verletzten übersteigt die Zahlen in vergleichbaren Städten um ca. 20 % - bei Schwerverletzten und Todesopfern um fast das Doppelte. Die Hälfte aller Unfallschwerpunkte des Radverkehrs in Sachsen liegt in Dresden.

Eine Tätigkeit der Unfallkommission ist faktisch nicht zu erkennen. Ernsthafte Anstrengungen, Unfallschwerpunkte zu entschärfen und Straßen mit richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen auszustatten, gibt es kaum. 20 Maßnahmen zu Unfallschwerpunkten aus dem Jahr 2010 sind bis jetzt noch nicht vollständig umgesetzt<sup>2</sup>. Als neuen, positiven Ansatz werten wir den beabsichtigten Umbau der Kreuzung Rothenburger Straße/ Ecke Bautzner Straße (geplant für Anfang Oktober 2016).

**Stadtplanungsamt:** Das Ziel des vergangenen Haushalts für den Radverkehrsanteil (Kennzahl 13P305 „modal split“) wurde weit verfehlt. Der Radverkehrsanteil in Dresden stagniert seit einigen Jahren<sup>3</sup>.

Ein Radverkehrskonzept wurde zwar intern erarbeitet, liegt aber 11 Jahre nach Beauftragung durch den Stadtrat noch nicht vor.

Positiv ist festzustellen, dass in die „Integrierten Handlungskonzepte EFRE“ zur Vergabe von EU-Fördermitteln zahlreiche wichtige Radverkehrsprojekte aufgenommen wurden.

**Straßen- und Tiefbauamt:** Im Doppelhaushalt 2015-2016 waren dreizehn Radprojekte angekündigt. Davon wurden bisher lediglich drei begonnen oder fertiggestellt. Bei mindestens acht ist es sicher, dass sie nicht in der laufenden Haushaltsperiode realisiert werden.<sup>4</sup>

2015 war nach unserer Einschätzung eines der schwächsten Jahre seit 1989, was die Radverkehrsinvestitionen angeht. Dass im Jahr 2016 nennenswerte Summen abgerufen werden, liegt lediglich daran, dass die Kosten der Maßnahme „Bürgerwiese/ Parkstraße“ sich verdoppelt<sup>5</sup> haben, ansonsten ist die Bilanz 2016 ebenfalls sehr schwach.

Der Baubeginn zahlreicher komplexer Verkehrsprojekte, von denen der Radverkehr profitieren könnte, verschiebt sich<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Leipzig: [http://haushalt.leipzig.de/de/haushaltspplaene\\_in\\_zahlen.asp?mm=7](http://haushalt.leipzig.de/de/haushaltspplaene_in_zahlen.asp?mm=7)

<sup>2</sup> V1041/11 Verkehrssicherheitskonzept der Landeshauptstadt Dresden

<sup>3</sup> Geplant: 16 % erreicht: 11,7 % siehe Verkehrserhebung SrV 2013

<sup>4</sup> **Erledigt bzw. in Arbeit:** TI50111 Käthe-Kollwitz-Ufer zwischen Goetheallee und Fetscherstraße Erneuerung Rad/ Gehweg - TI50112 Königsbrücker Straße Nord Neubau Radweg - TI50412 Bürgerwiese/Parkstraße

**Realisierung vielleicht bis Ende 2016:** TI50112 Elberadweg (linksseitig) Ostragehege/Rudolf-Harbig-Weg; ÖRW 7 – Friedrichstadt Erneuerung Rad-/Gehweg - TI24213 Elbradweg Körnerweg JHW2013

**Geplant, keine Realisierung bis Ende 2016:** TI50111 Elberadweg rechtsseitig Wachwitz/Loschwitz - TI50111 Elberadweg rechtsseitig von Altwachwitz bis Dampfschiffstraße (Bplan 330) - TI50111 Elberadweg linksseitig im Bereich zwischen Johannstadt und Blasewitz (einschließlich Querverbindungen zum Käthe-Kollwitz-Ufer) - TI50111 Elberadweg Übigau/Kaditz - TI50112 Glacistraße/Alaunstraße Umbau Verkehrsanlage/Querungsmöglichkeit Radverkehr - TI50112 Bautzner Straße zwischen Rothenburger Straße und Albertplatz Einordnung Radweg im Zuge der Neuordnung der Verkehrsanlage - TI50112 Ausbau Radweg öffentlicher Weg 16, Tolkewitz Laubegast - TI50112 Lingnerallee Deckentausch Radweg

<sup>5</sup> Von ca. 400TEUR auf ca. 800TEUR

<sup>6</sup> Komplexbaumaßnahmen wie Österreicher Straße, Berthold-Haupt-Straße, Alttolkewitz und Wehlener Straße, Zentralhaltestelle Keselsdorfer Straße, Brückenbauwerke wie die Augustusbrücke und B0122 Bautzner Straße Priebnitzbrücke.

**Finanzen:** Die Mittel für Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur wurden auf 1,0 Mio. EUR pro Jahr erhöht. Die damit begonnene, schrittweise Aufstockung der Radverkehrsmittel wird von uns begrüßt.

### **Entwurf Doppelhaushalt 2017-2018:**

**Personal:** Ohne eine ausreichende Personalausstattung halten wir Fortschritte bei der Verkehrssicherheit und dem Radverkehr für ausgeschlossen. Der ADFC hält **zehn Planerstellen** für unverzichtbar - die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie die Verkehrs- und Schulwegsicherheit sollten dabei höchste Priorität genießen. Für das Straßen- und Tiefbauamt sind im Entwurf des Doppelhaushalts neue Stellen vorgesehen - allerdings keine einzige für die genannten prioritären Aufgaben. Andere, nicht sicherheitsrelevante Aufgaben müssen nach unserer Auffassung zurückstehen.

Sowohl die Straßenverkehrsbehörde, das Stadtplanungsamt als auch das Straßen- und Tiefbauamt halten wir für stark unterbesetzt. Zahlreiche Infrastrukturprojekte verschieben sich von Jahr zu Jahr. Besonders gravierend ist dabei die Situation beim Radverkehr. Es sollten daher neue Stellen geschaffen werden.

Bietet der Doppelhaushalt dafür allerdings keinen oder nicht genügend Spielraum, halten wir eine Umstrukturierung in diesen Ämtern für notwendig, um Planungskapazitäten freizusetzen. Es gehören dann alle Projekte und Strukturen auf den Prüfstand, wenn sie für die Verkehrssicherheit nicht unbedingt notwendig sein sollten.

Bei den Investitionsvorhaben sind das beispielsweise:

TI23910: B 97 Königsbrücker Straße/Nord: Wir fordern, dass die Maßnahme so durchgeführt wird, wie das im vergangenen Doppelhaushalt vorgesehen war – eine bestandsnahe Sanierung der stadteinwärtigen Seite und dort Markierung eines Radfahrstreifens. Den weiteren vierspurigen Ausbau gemäß der alten Planung von 2004 halten wir für verzichtbar.

TI53017 VAMOS III: Dieses Projekt mag wünschenswert sein, ist aber angesichts dringenderer Aufgaben nicht unbedingt erforderlich.

Es ist schwierig, die Auslastung einzelner Strukturen der Stadtverwaltung von außen einzuschätzen. Wir möchten beispielhaft darauf hinweisen, dass in der vergangenen Haushaltsperiode 15 neue Lichtsignalanlagen realisiert wurden - für 2017/ 2018 sind nur 8 geplant. Zur Überwachung der wenigen, kurzen Dresdner Tunnel gibt es 13 Vollzeitstellen<sup>7</sup>. Es sollte geprüft werden, ob dieses Aufgabenfeld mit der Tunnelüberwachung des Freistaates fusioniert werden kann.

**Straßenverkehrsbehörde, Unfallkommission:** Verkehrs- und Schulwegesicherheit sind derzeit im Sammelpunkt „unter Wertgrenze“ irgendwo zwischen „Ersatzbeschaffung von Büroausstattung“ und „Ablösung der Gasbeleuchtung“ eingeordnet<sup>8</sup>. 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.

<sup>7</sup> Im Tunnel der Waldschlösschenbrücke sind seit 2013 ca. 20 Fahrzeuge liegengeblieben – kein Benzin o.ä. Im gleichen Zeitraum gab es ca. 3000 verletzte und zehn getötete Radfahrende.

<sup>8</sup> Haushaltsplanentwurf 2017/2018 - Band 2 Seite 434

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<sup>9</sup> zukünftig erfüllt werden sollen. Dabei sollte insbesondere sichergestellt werden, dass zukünftig **alle** Unfalldatenstellen<sup>10</sup> von der Unfallkommission untersucht werden (derzeit ca. 300 pro Jahr, davon 50 – 60 den Radverkehr betreffend) und nicht nur 15 -20 wie bisher<sup>11</sup>. Im Jahr 2017 sollten mindestens 80 Unfallschwerpunkte und im Jahr 2018 mindestens 150 Unfallschwerpunkte entschärft werden. Die Umsetzung der beschlossenen Abhilfeschritte und Maßnahmen sollte höchste Priorität genießen. Zu diesem Programm sollte es eine intensive, transparente Öffentlichkeitsarbeit geben.

Wir weisen darauf hin, dass gute Radverkehrsanlagen auch ein wichtiger Beitrag zur Fußgängersicherheit sind, weil Radverkehr dann nicht auf Gehwegen stattfindet.

**Stadtplanungsamt:** Die Zielkennzahl der Verwaltung für den Radverkehrsanteil wurde um 25 % gesenkt (modal Split, von 16 % auf 12 %). Das halten wir für den verkehrspolitischen Offenbarungseid. Wir fordern eine ambitionierte Zielsetzung und genügend Anstrengungen, diese tatsächlich zu erreichen. Die 16 % der letzten Haushaltsperiode halten wir für das mindeste.

Es sind drei planerische Projekte im Rahmen von Förderprogrammen benannt: 70610033: EFNW\_EFRE Nordwest (u.a. Errichtung einer Fahrradparkstation am Bahnhof Neustadt) TI60317: EFNW\_Verbesserung Radwegeverbindung (Verbesserung der Radwegverbindung zwischen Marienbrücke und Elberadweg) und TI60816: SSPJ\_Geh-/Radweg Pfeifferhansstr. Alle diese Projekte sind sinnvoll und werden vom ADFC begrüßt.

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

Machbarkeitsuntersuchung folgender Optionen für die Weiterentwicklung des Radnetzes:

- Herstellung einer zusätzlichen Verbindung zwischen Löbtau und der Fabrikstraße im Bereich zwischen Oederaner Straße und Würzburger Straße
- 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
- Optimierung der Anbindung der Innenstadtbrücken an den Elberadweg
- Untersuchung und Planung einer Verbindung zwischen Reitbahnstraße und Bergstraße / Kaitzer Straße an der Westseite des Hauptbahnhofes

Ausführungsplanungen zu folgenden Maßnahmen:

- Für Maßnahmen des Radverkehrskonzepts mit hoher Priorität sind bis Ende 2018 die notwendigen Planungsmittel und -kapazitäten bereit zu stellen und die Planungen durchzuführen. Ein ausreichender Planungsvorlauf bezüglich der Einzelmaßnahmen des Radverkehrskonzepts ist zu schaffen. Zügig geplant werden sollten vor allem folgende Maßnahmen:
- Elberadweg zwischen Flügelwegbrücke und Altkaditz
- Hauptroute nach Radeberg: Fischhausstraße - Ausbau des bestehenden Weg auf Südostseite; Radeberger Landstraße bis Radeberg - Planung eines baulich angelegten Radweges
- Westliche Verbindungsrampe auf Altstädter Seite an der Albertbrücke zum Elberadweg

<sup>9</sup> §44 STVO, VwV Örtliche Unfalluntersuchung und des „Merkblatt Unfallkommission (M Uko)“

<sup>10</sup> VwV Örtliche Unfalluntersuchung Abschnitt III. Punkt 1.a)

<sup>11</sup> Pressemitteilung vom 14.11.2014 Die Arbeit der Unfallkommission

- Nordwestliche Verbindungsrampe auf Altstädter Seite zwischen Marienbrücke und Elberadweg (Yenidze-Seite)
- Kesselsdorfer Straße zwischen Koblenzer Straße und Wernerstraße (nicht regelgerechte Radverkehrsanlagen)
- Karcherallee zwischen Stübelallee und Wiener Straße
- In Zusammenarbeit mit dem Regionalen Planungsverband und dem Freistaat Sachsen: Auswahl und Untersuchung möglicher Trassen für Radschnellverbindungen in Dresden und Umgebung. Zeitnahe Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine Route. Zügige Bewerbung um Fördermittel des Bundes.
- Erstellung und Umsetzung eines 5-Jahres-Programms zum Fahrradparken und zu Bike & Ride

**Straßen- und Tiefbauamt:** Im Investitionshaushalt sind neun Projekte aufgeführt: sechs davon als Übernahme aus den Vorjahren (TI50112 Elberadweg Übigau - TI50112 Elberadweg Altkaditz - TI50112 ÖFW 16 Tolkewitz/Laubegast - TI54113 Loschwitzer Wiesenweg - TI50112 Bautzner Straße zw. Hoyerswerdaer und Albertplatz - TI50112 Elberadweg Hosterwitz/Wachwitz).

Das Projekt TI50111 Elberadweg linksseitig im Bereich zwischen Johannstadt und Blasewitz (einschließlich Querverbindungen zum Käthe-Kollwitz-Ufer) taucht nicht mehr auf, was uns beunruhigt.

Neu aufgenommen wurden: TI50112 Elberadweg Friedrichstadt/Ostragehege - TI50112 Elberadweg Pillnitz/Söbrigen - TI50112 Brücke Alberthafen. Alle drei Projekte genießen aus Sicht des ADFC keine hohe Priorität. Die Oberflächensanierung im Ostragehege und andere Projekte zur Oberflächensanierung sowie die Brücke am Alberthafen sollten in die Instandsetzungs- und Erneuerungspauschale gemäß Teil B RL-KStB<sup>12</sup> eingeordnet werden.

Das kommende Radverkehrskonzept findet vage Erwähnung: TI50112 Maßnahmen zur Umsetzung des städtischen Radverkehrskonzeptes. Das Konzept listet mehrere hundert Maßnahmen auf. Wir fordern die zügige **Umsetzung des Radverkehrskonzeptes** - die ersten **100 Maßnahmen** sollten bis Ende 2018 umgesetzt werden. Darunter sollten sich befinden:

- Eine zügige Sanierung des Körnerweges zwischen Heilstättenweg und Loschwitzer Hafen.<sup>13</sup>
- Radverkehrsführung Hüblerstraße – Schillerplatz – Blaues Wunder – Körnerplatz.<sup>14</sup>
- Die noch ausstehenden Maßnahmen des Innenstadtkonzeptes.
- Ein umfangreiches Schutzstreifen-Programm: Realisierung der im Frühjahr 2014 angekündigten Schutzstreifen für die Schäferstraße, die Bremer Straße und die Hamburger Straße. Nach Freigabe der Albertbrücke sollten an der Albertstraße Schutzstreifen oder Radfahrstreifen angeordnet werden, Einrichtung einer sicheren Fuß- und Radquerung am Archivplatz.
- Schutzstreifen auf der Bautzner Straße von der Mündung der Lessingstraße bis zum Waldschlösschen. Radverkehrsanlagen zwischen Mordgrundbrücke und Bühlau entlang der Bautzner Landstraße<sup>15</sup>. Eine sichere Querung der Bautzner Straße zwischen Albertpark und Brockhausstraße.
- Radverkehrsanlagen auf der Winterbergstraße, zwischen Liebstädter Straße und Karcherallee, einschließlich der Knotengestaltung am Großen Garten.
- Radverkehrsanlagen im Zuge der Lübecker Straße.

Im Straßen- und Tiefbauamt sind aus Sicht des ADFC weiterhin folgende Maßnahmen einzuordnen:

- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit zum Radfahren in Dresden.

<sup>12</sup> RL KStB: Richtlinie Kommunaler Straßen- und Brückenbau des Freistaates Sachsen

<sup>13</sup> Stadtratsbeschluss A0345/11 „Ausbau des rechtselbischen Elberadwegs“ von März 2011

<sup>14</sup> Stadtratsbeschluss A356-37-2001 „Verbesserung des Radverkehrs in Loschwitz“ von Dezember 2001

<sup>15</sup> Stadtratsbeschluss A356-37-2001 „Verbesserung des Radverkehrs in Loschwitz“ von Dezember 2001

- Erstellung eines Wegweiskatasters beim Straßen- und Tiefbauamt.
- Umsetzung der Radverkehrswegweisung mit höchster Prioritätsstufe bis Ende 2017, planerische Vorbereitung der nächsten Stufen so, dass das Gesamtsystem der Wegweisung bis 2020 abgeschlossen ist.
- Eine zügige Fortsetzung des Radbügel-Programms, das weitgehend zum Stillstand gekommen ist.

**Finanzen:** Die finanziellen Ansätze im neuen Haushaltsentwurf ähneln denen des vorangegangenen. Der Entwurf des gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes lässt allerdings erkennen, dass die städtischen Eigenmittel für Radverkehr weiterhin schrittweise zu erhöhen sind, um die vorhandenen Infrastrukturmängel gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan 2025+ zu beseitigen. Wir halten zusätzlich 0,5 Millionen Euro im Haushaltsjahr 2017 und zusätzlich 1,0 Millionen Euro im Haushaltsjahr 2018 für erforderlich.

### Schlussbemerkung

Der Dresdner Stadtrat hat sich in Verlautbarungen, Konzepten und Kooperationspapieren erfreulich deutlich zu einer modernen Verkehrspolitik bekannt - mit dem Projekt Stadtbahn 2020, mit sicheren Fußwegen und mit einem Schwerpunkt bei der Förderung des umweltfreundlichen Radverkehrs.

Zwischen den formulierten Zielen und den erreichten Ergebnissen klafft leider eine schmerzliche Lücke. Zur Halbzeitbilanz des 2014 gewählten Stadtrates mahnen wir an, dass beim Radverkehr endlich von der Konzeptphase zum Handeln 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