

ADFC Dresden e.V. • Bautzner Str. 25 • 01099 Dresden

Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt Dresden sowie
Fraktionsvorsitzende der Fraktionen
im Dresdner Stadtrat

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bautzner Str. 25
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
22obm024

29. August 2022

Moderne Verwaltungsstrukturen im Verkehrsbereich schaffen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Damen und Herren Fraktionsvorsitzende,

die Wahl der Fachbürgermeister ist in diesen Wochen ein viel diskutiertes Thema. Mit großem Interesse verfolgt der ADFC Dresden diese Debatte. Wir begrüßen sehr, dass es neben der Auswahl geeigneter Personen zunehmend um einen Neuzuschnitt der Geschäftsbereiche und damit um eine zukunftsfähige, moderne Verwaltungsstruktur geht.

Vor diesem Hintergrund bitten wir Sie, den Verkehrsbereich, vor allem im Geschäftsbereich 6, mit in den Fokus der Umstrukturierungsdebatte zu rücken.

Die Grundstruktur des Verkehrsbereichs mit acht Abteilungen, verteilt auf zwei Ämter, stammt im Wesentlichen noch aus den Neunzigerjahren. Damals gab es einen großen Bedarf an komplexen Sanierungen des gesamten maroden Straßennetzes und der Knotenpunkte. Den Kern bildeten drei starke Abteilungen: für die Vorplanungen von komplexen Maßnahmen die Abteilung Verkehrsanlagenplanung, für die Ausführungsplanung und Umsetzung die Abteilung Planungs- und Bausteuerung, für die Knotenpunkte die Abteilung Verkehrssteuerung/ Öffentliche Beleuchtung.

Die heutigen Aufgaben sind aber ganz andere: nur noch wenige Straßenabschnitte sind komplett unsaniert, Fragen des Klimaschutzes drängen, die Bedürfnisse moderner Verkehrsmittel – ÖPNV, automatisiertes Fahren, Fuß- und Radverkehr – rücken zunehmend in den Mittelpunkt. Hierfür gibt es aber nicht einmal Sachgebiete, geschweige denn eigenständige Abteilungen.

Weiter war der Verkehrsbereich in der Vergangenheit häufig Gegenstand politischer Einflussnahme. So hatte die Gründung der „Hauptabteilung Mobilität“ und ihre Wiederauflösung acht Jahre später wenig fachliche Gründe, hat aber den Anliegen, die dort bearbeitet wurden, großen Schaden zugefügt. Besonders deutlich wird das bei der mangelhaften Arbeit der Abteilung Straßenverkehrsbehörde, welche federführend für die Unfallkommission und für verkehrsrechtliche Anordnungen zuständig ist.

Die im GB 6 mit dem Thema Verkehr betrauten Sachgebiete und Abteilungen sind auf zwei Ämter aufgeteilt: das Amt für Stadtplanung und Mobilität (SPM) und das Straßen- und Tiefbauamt (STA). Die Planung von Verkehrsbauvorhaben ist von deren Umsetzung mittels verkehrsrechtlicher Anordnungen getrennt. Das erschwert die Kommunikation zwischen planenden und anordnenden Abteilungen, welche sich im schlimmsten Fall voneinander übergangen fühlen und somit gegenseitig ihre Arbeit behindern. Das Deutsche Institut für Urbanistik benennt die Trennung von planenden und anordnenden Behörden als wesentlichen Grund für die Hemmung von Radverkehrsförderung [1].

Durch einen sichtlich engagierten Baubürgermeister und die vielen hoch motivierten und fleißigen Mitarbeiter im GB 6 konnten trotz der strukturellen Probleme einige Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr umgesetzt werden. Das Radverkehrskonzept hilft hier entscheidend. Auch die neue Radverkehrskordinatorin macht einen guten Job. Und doch:

Der Output von Dresdens Stadtverwaltung im Bereich Verkehr bleibt verbesserungswürdig:

- Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes kommt nur langsam voran, nach ADFC-Rechnung sind wir aktuell bei lediglich 16,4 % (vgl.: www.radwatch-dresden.de). Eine Umsetzung bis 2025, wie anvisiert, wird voraussichtlich nicht erreicht.
- Niederschmetternd ist die hohe Anzahl der Fahrradunfälle in der Stadt. Im Vergleich zu Leipzig liegen die Zahlen in Dresden jedes Jahr um mehrere Hundert Unfälle höher, bei Fahrradunfällen mit Schwerverletzten sind es fast doppelt so viele.
- Von der Vorplanung bis zum Bau von Verkehrsbauvorhaben dauert es bis auf Ausnahmen viele Jahre (Negativbeispiele von Nichtumsetzungen: Radwege auf dem Blauen Wunder, Beschluss vor knapp 21 Jahren, Lückenschluss Elberadweg Niederpoyritz, Beschluss vor 13 Jahren, zweiter paralleler Elberadweg Johannstadt, Beschluss vor 11 Jahren).
- Provisorische, schnelle Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr werden so gut wie nie vorgenommen, stattdessen wird auf jahrelange Planungsvorgänge verwiesen.
- Es herrscht eine Kultur der Problemorientierung statt einer Lösungsorientierung. Antworten aus den Verkehrsbereichen auf Bürgeranliegen zu Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr suchen nach Ablehnungsgründen statt nach Lösungsangeboten.
- Der durchgängige „Mitbau“ von Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes bei Straßenbaumaßnahmen, ausgelöst durch Vorhaben von DVB oder SachsenEnergie, erfolgt wegen langer Kommunikationswege i. d. R. nicht. Aktuelle Beispiele teurer Sanierungen ohne Behebung der Mängel aus dem Radverkehrskonzept: Antonstraße, Heynahtstraße.
- Das Berücksichtigen von Radverkehrsbelangen und des Radverkehrskonzeptes bei Bebauungsplänen erfolgt nur sporadisch. Negativbeispiele: Premiumradroute Gleisbogen Hansastraße aus dem Radverkehrskonzept wird durch aktuelle Pläne verunmöglicht; Flächen für Radschnellweg Neustadt-Klotzsche wurden beim Projekt 151. Oberschule nicht berücksichtigt.

Die Gründe des verbesserungswürdigen Outputs sind unserer Meinung nach:

- Es gibt keine durchgehende und einheitliche Zuständigkeit/Bearbeitung von Verkehrsmaßnahmen von der Vorplanung über die Genehmigungsplanung und Ausführungsplanung bis zur verkehrsrechtlichen Anordnung. Stattdessen empfinden wir ein Gegeneinander von Planung (SPM) und ausführender Planung und Umsetzung (STA) mit erheblichen Reibungsverlusten und hohem Koordinationsaufwand.
- Die Themen Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV sind in verschiedensten Sachgebieten verteilt. Es gibt für diese wichtigen Themen keine eigenen Sachgebiete oder gar eine eigenständige Abteilung.
- Niemand im SPM oder STA ist direkt und auch im Namen für das Thema Verkehrssicherheit zuständig, die Arbeit der Unfallkommission ist völlig ungenügend, nicht einmal 10 % der ca. 300 Unfallhäufungsstellen werden pro Jahr bearbeitet. Maßnahmenvorschläge werden kaum umgesetzt.
- Die Themen Elektromobilität sowie autonomes Fahren haben in der zersplitterten Ämterstruktur keine Heimat.
- Innovative und in anderen deutschen Städten bewährte Verkehrsregelungen für den Rad- und Fußverkehr werden in Dresden nicht als nachahmenswert akzeptiert.

Dresden ist eine wachsende Stadt und kann es sich deshalb nicht leisten, bei dem Thema Mobilität einfach so weiterzumachen wie bisher. Der Platz in der Stadt ist endlich. Eine strukturbedingt schlecht funktionierende Mobilitätsverwaltung verschärft die Flächenkonkurrenz durch steigende Einwohnerzahlen, Pendlerzahlen und Kfz-Neuzulassungen.

Um eine dynamische und innovative Mobilitätsverwaltung, die die wichtigen Themen der Zeit angeht, sicherzustellen, schlägt der ADFC Dresden vor:

- Alle verkehrsrelevanten Abteilungen und Sachgebiete sollten in einem Amt für Mobilität zusammengefasst werden, sodass alle Verkehrsprojekte – von der Vorplanung über die Genehmigungs- und Ausführungsplanung bis zur Umsetzung und verkehrsrechtlichen Anordnung – in einem Amt bearbeitet werden.
- In diesem Amt sollte eine Abteilung „Moderne Mobilität“ geschaffen werden, in der alle Planer der Bereiche ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit sowie Elektromobilität arbeiten. Ein Sachgebiet „Verkehrssicherheit“ in dieser Abteilung wird mit Kompetenzen für die Planung und Umsetzung sicherheitsrelevanter Maßnahmen wie Gehwegvorstreckungen, Poller, Aufpflasterungen, Gehwegüberfahrten, Markierungen u.ä. ausgestattet.
- Es sollte eine Eingliederung der für verkehrsrechtliche Anordnungen zuständigen Sachgebiete der Straßenverkehrsbehörde in diese Abteilung geben, deren Kompetenzen sollten um eigene Planungen und deren Umsetzung erweitert werden. Durchmischte Teams aus planenden und anordnenden Mitarbeitern sorgen automatisch für eine frühzeitige und direkte Kommunikation untereinander. Damit wird ein Gegeneinander zwischen Planungen und verkehrsrechtlichen Anordnungen vermieden. Einige Städte haben Erfolg mit Teams aus Mitarbeitern, die zugleich planen und anordnen.
- Die für Sanierung zuständige Abteilung sollte im Vergleich zu den für Komplexmaßnahmen zuständigen Abteilungen gestärkt werden.
- Eine solche moderne Struktur ist nach unserer Auffassung vorrangig durch einen Umbau erreichbar, obwohl eine personelle Aufstockung in den Bereichen Fuß- und Radverkehr sowie der Verkehrssicherheit dringend nötig wäre.

Der ADFC Dresden würde sich sehr freuen, wenn Sie diese Anregungen aufnehmen und umsetzen. Ein besser strukturierter Verkehrsbereich würde rascher mehr und bessere Verkehrsinfrastruktur auf Dresdens Straßen bringen und so auch die inakzeptablen Unfallzahlen (s. o.) senken.

Für Rückfragen und Gesprächswünsche stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung! Wir freuen uns auf einen Dialog!

Mit freundlichen Grüßen

ADFC Dresden e.V.

Gesa Dickert

[1] [Stein, Thomas](#); [Klein, Tobias](#); [Lindner, Sandra](#) (2022): *Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung? Erste Ergebnisse aus dem laufenden BMBF-Forschungsprojekt „KoRa – Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten“*, Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin, <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/583610>