

Beispielhafter Wortlaut der Einwendungen zu den 17 Themenkomplexen

Beispiel für Thema

a) Grundstückserwerb Hufewiesen, Mittel für die Bürgerbeteiligung und die spätere Gestaltung

Mir ist es sehr wichtig, dass die Hufewiesen in Alttrachau zu möglichst großen Teilen als öffentliches Grün erhalten bleiben und dass sie von den Bürgerinnen und Bürgern mitgestaltet werden können.

Der aktuelle Eigentümer, die ADLER Real Estate AG, ist bereit, rund sieben Hektar Wiesen und Wald auf den Hufewiesen zu einem symbolischen Preis an die Landeshauptstadt Dresden zu veräußern.

Es darf nicht sein, dass die Stadt Dresden sich diese Chance entgehen lässt!

Deshalb fordere ich Sie dringend auf, ausreichende Mittel für den Erwerb dieser Flächen und für eine umfassende Bürgerbeteiligung zu ihrer künftigen Gestaltung in den Doppelhaushalt 2019/20 einzustellen!

Beispiel für Thema

b) BSZ für Agrarwirtschaft und Ernährung

... legen wir hiermit form- und firstgerecht folgende Einwendungen gegen den Entwurf des Haushaltsplans 2019/20 vor:

Die dringend notwendige und lange versprochene Sanierung des BSZ für Agrarwirtschaft und Ernährung wurde wieder nicht im Haushaltsentwurf berücksichtigt, trotz

- geweckter Hoffnungen, durch eine detaillierte Konzeptdarlegung im Jahr 2016 bei Schülern und Lehrern und damit verbundenen Planungskosten im 6-stelligen Bereich, die sich nunmehr als Steuerverschwendung darstellen,
- Betonung des großen Stellenwertes der dualen Berufsausbildung und Bekenntnis zu unserem Standort,
- lobender Erwähnung von Projekten unserer Schule über den Standort hinaus insbesondere bei der Vergabe des diesjährigen Schulpreises.

Seit Jahren sind die zum Teil unzumutbaren Bedingungen für Lernende und Lehrende bekannt, aber es soll wieder nicht gehandelt werden. Unsere sogenannte „Turnhalle“ ist ein ehemaliger Kuhstall, in dem Lehrplanarbeit nur in Ansätzen möglich ist und der ein Ausweichen auf andere Orte mit großem Aufwand erzeugt. Im Haus 2 rieselt der Putz von der Decke, der Platz in den Klassenzimmern, Licht und Temperaturbedingungen, sowie die technische Ausstattung entsprechen keinem Standard.

Die unhaltbaren Zustände schwächen alle Lehrerinnen und Lehrer und sind gesundheitsgefährdend für alle am Lernprozess Beteiligten. Die Kollegen setzen sich mit vollem Einsatz für eine gute, nachhaltige Bildung unserer Jugendlichen ein, aber was nützt inhaltliches Engagement bei diesen baulichen Zuständen?

Die Nichtberücksichtigung unserer Schule im Sanierungskonzept erscheint umso verwunderlicher, als andere Schulen neu im Sanierungskonzept auftauchen und gestern in der Tagespresse von 100 Millionen Euro erwirtschaftetem Überschuss berichtet wurde, der unter anderem in die Sanierung von Schulen und Kitas investiert werden soll. Nach welchen Maßstäben hier die Verteilung erfolgt, ist nicht nachvollziehbar.

Wir bitten dringend um Überarbeitung des Haushaltskonzeptes und eine Berücksichtigung des Schulstandortes Altroßthal.

Beispiel für Thema

c) Erhöhung Mittel für das Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft

Der angemeldete Mehrbedarf darf keinesfalls zusammengekürzt werden.
Vielmehr bitte ich, die zu recht angemeldeten Mehrbedarfe im ASA weiter aufzustocken.

Begründung: die wachsende und sich verdichtende Stadt erlebt deutlich intensivere Nutzungen der Platz- und Grünanlagen. Die Müllmenge kann zusehends nicht mehr bewerkstelligt werden – gerade in den zentralen Stadtteilen. Das ASA wurde jahrelang heruntergespart, hingegen wuchsen die Aufgaben um 50%, die Personaldecke in der Grünpflege ist äußerst knapp, viele Mitarbeiter sind älter. Tatsächliche Verunreinigung liegt oft in Beeten, unter Blattwerk und um Sitzbänke oder Parkbäume vor, was von vielen kaum/nicht wahrgenommen wird. Müllzunahme betrifft besonders auch die Stadtplätze/Platzbereiche, welche oft in ASA-Zuständigkeit liegen.

Ein gepflegter Öffentlicher Raum ist allgemein von höchster Bedeutung, weil alle Einwohner davon profitieren. Sauberkeit und Ordnung erhöhen das derzeit subjektiv oft gesunkene Sicherheitsgefühl. Zudem bedingt eine erwünschte Straßenbaumstadt wie Dresden einen erhöhten Pflegeaufwand.

Beispiel für Thema

d) Erhöhung Mittel für Straßenbaumpflanzungen

Die Geldmittel für Straßenbaumpflanzungen sind zu erhöhen, um zusätzliche Abgänge auszugleichen.
Begründung: Nach diesem Hitzejahr droht derzeit schon sichtbar ein Absterben von hunderten Straßenbäumen. Die Zielstellung kontinuierlichen Anstiegs gemäß Straßenbaumkonzept droht zunehmend verfehlt zu werden (2018: 54700, 2019: 53000 Bäume), obwohl es ein äußerst wichtiges stadtklimatisches Anpassungsziel ist. Schon zuvor waren die Neupflanz-Anzahlen zu gering, nun kommen weitere Gefahren (Klimawandel) hinzu. Ziel: ein erhöhtes Neupflanz-Tempo bei Straßen- und Parkbäumen.

Beispiel für Thema

e) Mittel für Wiederaufstellung Sandsteinfiguren auf Hauptstraße

Ergänzungsmittel für Wiederaufstellung Sandsteinfiguren Hauptstraße (Innere Neustadt) sind einzustellen.

Vorschlag: 300.000 Euro (siehe Hinweis unten). Ziel: absehbare Wiederaufstellung sowie Rückerlangung der Raumqualität Hauptstraße.

Begründung: Jahre vergingen seit Abbau der Zierfiguren der Hauptstraße, das Anliegen gerät zusehends in Vergessenheit. Erste Mittelprüfungen im ASA reichen nicht für die nunmehr doch kostenintensivere Maßnahme. Die acht Figuren (derzeit im Lapidarium) sollen Nachbildungen erhalten. Kostenschätzung ges. ca. 650.000 Euro. Etwa die Hälfte müsste im HH19-20 eingestellt sein, den Rest kann man u.U. aus Fördertöpfen sowie restlichen Bürgerspendsen erzielen.

Hinweis: laut Zeitungsmeldungen wurde das Projekt „Neue Beschallungsanlage für den Kulturpalast“ einmal aus jetziger Ausschüttung Alt-SED-Vermögen bedient, sowie ebenso aus dem aktuellen Millionenüberschuss des Kulti-Betriebs. Der Umbau Kulturpalast erhielt bereits Mittel von ca. 105 Mio. Euro und wurde technisch hochkarätig ausgestattet. Die Barockfiguren der Hauptstraße sind aufgrund begründeter Priorität jener Beschallungsanlage vorzuziehen.

Beispiel für Thema

f) Förderung Beratungsstelle „sowieso“

Einwendung zum Haushalt 2019/2020 der Landeshauptstadt Dresden zum Produkt 10.100.33.0.01 speziell für die Förderung der Beratungsstellen für Frauen in Krisensituationen und für Frauen, die sexuellen Missbrauch erlebt haben im *sowieso*, Frauen für Frauen e.V.

Als Dresdner Bürger*in fordere ich Sie auf, die Arbeit in den Beratungsstellen des *sowieso* antragsgemäß und nachhaltig zu fördern. In den Beratungsstellen wird für Frauen in Not eine unverzichtbare Unterstützungsleistung erbracht, die in Dresden kein Äquivalent findet.

Beispiel für Thema

g) Kommunale Kulturförderung

Hiermit erhebe ich gegen den Haushaltplan 2019 / 2020 der Landeshauptstadt Dresden Einspruch. Mein besonderes Anliegen gilt folgenden Ansätzen: Es ist für mich nicht nach zu vollziehen, das kommunale Kulturförderung (Produktnummer 10.100.25.4.0.01) weder erhöht wird – sondern im Gegenteil dort noch mehr eingespart werden soll.

Bei dem hohen Einsatz der Mitarbeitenden in den Einrichtungen, vielen ehrenamtlich Helfenden die sich um Kunst und Kultur bemühen ist dies nicht erklärbar auch auf dem Hintergrund, das sich die Landeshauptstadt Dresden in ihrem Kulturentwicklungsplan der Verantwortung um Kunst und Kultur durchaus bewusst ist. In den Bemühungen um kulturelle Bildung sollte diesem Bereich mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Beispiel für Thema

h) Aufstockung Ansatz für Beauftragte

Ebenso fordere ich Sie auf, den Ansatz der Beauftragten (Produktnummer 10.100.11.1.1.02) weiter aufzustocken. 6 Jahre nach Unterzeichnung der Europäischen Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene und der Erstellung des ersten Dresdner Gleichstellungs-Aktionsplanes zu deren Umsetzung sollte dem mit der Erhöhung des Budgets Rechnung getragen werden. Bei diesem Ansatz werden der Tarifsteigerung und erhöhten Sachausgaben keine Rechnung getragen.

Sollte dieser Posten nicht aufgestockt werden ist zu befürchten, dass dies zum Verlust von langjährig gut arbeitenden Einrichtungen der Gleichstellung führt.

Noch im Juni wurde verlautbart: „Die Landeshauptstadt Dresden kann auch in den kommenden Jahren mit weiter steigenden Steuereinnahmen rechnen und daher im kommenden Doppelhaushalt 2019/20 klare Akzente für die Zukunft der Stadt setzen.“

Beispiel für die Themen

i) Erhalt und Sanierung des bestehenden Straßen-/Rad- und Gehwegenetzes

j) Bau Parkhaus in Nachbarschaft vom Krankenhaus Friedrichstadt

k) Prüfung Personalkapazität im Straßen- und Tiefbauamt

Erhalt und Sanierung des bestehenden Straßen-/Radweg-/Gehwegenetzes

Im Stadtrat und in der Presse werden immer mal wieder neue Verkehrsstrassen diskutiert. Das kann im Einzelfall auch erforderlich sein, z.B. um neue Bauvorhaben anzuschließen. Doch als Bürger wundere ich mich, dass für neue Projekte Haushaltsmittel bereitgestellt werden können, wenn andererseits die Haushaltsmittel für Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen an bereits vorhandene Verkehrsflächen offensichtlich nicht ausreichen. Dabei werden doch die finanziellen Auswirkungen

von baulichen Schäden mit der Zeit immer größer, wenn man nicht gleich nach Erkennung eines Problems den Schaden behebt. Wenn erst ein nächster Winter (oder mehrere) abgewartet werden, so sind nach Frosteinwirkung weitere Flächen vom Schaden betroffen, so erhöhen sich folgerichtig auch die Sanierungskosten.

Zusätzlich ist zu beachten, dass Schäden an Verkehrsflächen auch Folgeschäden an privaten Fahrzeugen/Fahrrädern hervorrufen (u.a. durch mechanische Stöße in Löchern/Wellen, Steinschlagschäden, Stürze) sowie Lärmbelastungen/Staub-belastungen erzeugen. Das ist für die Dresdner Bürger nicht mehr hinnehmbar.

Warum Verkehrsflächen Schaden nehmen ist mir in der Vielzahl der möglichen Gründe nicht bekannt. Ich beobachte, dass oft Schäden i.Z.m. lokalen Flächen-aufbrüchen z.B. bei Leitungsverlegungen/Straßenquerungen auftreten, wenn die neuen Teilflächen „Huckel oder Dellen“ bilden und dann an den Anschlusskanten Risse entstehen. Wer ist dann für diese Schäden verantwortlich? Hier sollte das Straßen- und Tiefbauamt ausreichende Personalkapazitäten bekommen, um Gewährleistungsfristen kontrollieren und ahnden zu können - ergo die Verursacher der Schäden zur Schadensbehebung zu verpflichten (kostenfrei für die Stadt). So bitte ich Sie hiermit zur Prüfung, ob das Straßen- und Tiefbauamt ausreichende Personalkapazitäten zum Controlling im beschriebenen Sinne hat, andernfalls schlage ich hiermit eine entsprechende Kapazitätserhöhung Controlling vor.

Wo das Controlling nicht mehr hilft, sondern bereits eingetretene Schäden saniert werden müssen, schlage ich hiermit eine ausreichende Finanzbereitstellung an das Straßen- und Tiefbauamt vor. Dies bedeutet vermutlich eine deutliche Erhöhung der Ansätze, wenn die folgenden benannten Schadensstellen kurzfristig i.R. des nächsten Doppelhaushaltes 19/20 saniert werden können. Dabei kann ich hier nur Beispiele aus meinem Wohnumfeld oder Arbeitsweg nennen, dies muss ergänzt werden mit Nennungen anderer Bürger aus anderen Stadtgebieten.

Dringende und kurzfristige Sanierungsvorhaben im beschriebenen Sinne sind z.B.:

- Flächensanierung Dörnichtweg v.a. zwischen Lubminer Str. und Karl-Marx-Str.
- Flächensanierung Altklotzsche v.a. im Bereich Einmündung Dörnichtweg
- Flächensanierung Am Hellerrand v.a. im Bereich Einmündung Hendrichstr., weiter bis Karl-Liebknecht-Str. incl. Einmündungsbereich (Nebenbemerkung: die riesige Verkehrsfläche der Einmündung Am Hellerrand/Karl-Liebknecht-Str. sollte auf ein notwendiges Maß zurückgebaut werden, schließlich handelt es sich hier auch um eine wichtige Schulweg-Querung), weiter bis Ende
- Flächensanierung Klotzscher Weg
- Flächensanierung Kurzer Weg
- Flächensanierung Markt (in Hellerau)
- Flächensanierung Beim Gräbchen
- Flächensanierung Am Pfarrlehn v.a. zwischen Am Schenkenberg und Karl-Liebknecht-Str.
- Flächensanierung Magazinstr. (Begründung: diese vollständig zerstörte Straße, tw. mit Betonplatten belegt, ist unbedingt vor der Sanierung der Königsbrücker Str. herzustellen um eine zumutbare Umleitungsvariante zu haben)
- Brücken- und Flächensanierung im Zuge der Fabricestr. zwischen Magazinstr. und Elisabeth-Boer-Str.
- Flächensanierung des Geh- und Radweges östlich der Königsbrücker Str. v.a. zwischen Fabricestr. und Olbrichtplatz (Begründung: dieser schmale Geh- und Radweg über zerbröselnde DDR-Gehwegplatten mit einigen Fehlstellen wird täglich von vielen Radlern in beide Richtungen genutzt, der beschriebene Wegabschnitt ist in einer unzumutbaren Qualität und ist kurzfristig mit einem radgeeigneten neuen Belag herzustellen - ergänzender Vorschlag: an dieser Stelle sollte der vorhandene Zaun des Grundbuchamtes um vielleicht 1 oder 2 m zurückversetzt werden, um ausreichende Fläche zur Ausbildung eines Geh- und Radweges mit Begegnungsverkehr herstellen

zu können, somit kommen entsprechende Grunderwerbskosten und Zaunbauaufwendungen hinzu)

- Flächensanierung Marienallee v.a. zwischen Stauffenbergallee und Kannen-henkelweg für einen Geh- und Radweg (Begründung: diese Verbindung wird täglich von vielen Radlern in beiden Richtungen (von/nach Langebrück) genutzt, jetzt führt ein Radwegstreifen nahe der Stauffenbergallee auf ein dort besonders schlechtes Stück Großpflaster, ergänzender Vorschlag: wenn vermutlich die Großpflaster- und später Kleinpflaster-Straßenfläche aus Denkmalschutzgründen erforderlich sein sollte, so wird vorgeschlagen, z.B. auf einer Straßenseite den überbreiten Straßenquerschnitt zu verringern zur Ausbildung eines Geh- und Radweges mit Begegnungsverkehr mit einem radgeeigneten neuen Belag)
- Flächensanierung des östlichen Gehweges Marienallee v.a. ab Stauffenbergallee bis vorbei an der Offiziersschule
- Flächensanierung Gehwegflächen in der Kunsthofpassage zwischen Alaunstr. und Görlitzer Str. (Begründung: diese Flächen sind zwar nicht-städtisch, jedoch sind die alten Pflasterbeläge teilweise sehr holprig, sturzanfällig und sanierungsbedürftig, entweder die Stadt kann eine Flächensanierung beauftragen oder es können Sanierungskosten angeboten oder die Bauarbeiten übernommen werden im Interesse der täglich vielen Spaziergänger (Bürger und Gäste der Stadt) in der Passage)
- Flächensanierung Förstereistr. v.a. zwischen Bischofsweg und Louisenstr.
- Rißsanierung Karl-Liebknecht-Str. v.a. im Bereich Haltestelle Heinrich-Tessenow-Weg (stadtauswärts) und an der Einmündung Kirchsteig
- Flächensanierung Heinrich-Tessenow-Weg v.a. zwischen 84. GS und Valeria-Kratina-Weg
- Flächensanierung Valeria-Kratina-Weg
- Flächensanierung Boltenhagener Str. v.a. zwischen Marsdorfer Str und Oderstr. und weiter zwischen Boltenhagener Platz und Königsbrücker Landstr., Rißsanierung in anderen Abschnitten
- Flächensanierung Prof.-v.-Finck-Str. incl. Einmündung zum Königswaldplatz
- Flächensanierung Selliner Str. v.a. zwischen Goethestr. und Käthe-Kollwitz-Platz
- Flächensanierung Greifswalder Str. v.a. zwischen Kieler Str. und An den Ruschewiesen
- Rißsanierung und Sanierung einzelner Löcher Klotzscher Hauptstr.
- Sanierung einzelner Bereiche des östlichen Gehweges der Carolabrücke (Begründung: im Gehwegbereich der Brücke und beim südlichen Zu-/Abfahrsweg sind immer mal wieder faustgroße „Huckel“ im Asphalt/Beton vorhanden, die zum stoßerzeugenden Überfahren oder ruckartigen Ausweichen von Radlern führen und so auch für nachfolgende oder entgegenkommende Radler kritische Situationen hervorrufen, diese Huckel sollten kurzfristig abgearbeitet/geglättet werden)

Weitere Vorschläge:

- Brückensanierung der Fußgängerbrücke zum Bf. Industriegelände (Begründung: die Brücke ist in einem sehr schlechten Zustand, der östlichste Abgang ist bereits gesperrt, wenn mehrere Fußgänger die Brücke benutzen, dann schwingt sie bedenklich bei jedem Schritt - möglicherweise ist die Brücke im Bahneigentum, da sie ja der einzige Zugang zum Bahnhof darstellt, also funktional zwingend für den Bahnhofsbetrieb erforderlich ist, somit sollte die Bahn zur kurzfristigen Sanierung der Brücke aufgefordert werden, andernfalls liegt der Bahnhof im städtischen Interesse für die Firmen im Industriegelände und als Umsteigepunkt zwischen Bahn und Straßenbahn, so dass im städtischen Haushalt ausreichende Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden sollten - ergänzender Vorschlag: die Fußgängerbrücke sollte nach Westen Richtung Magazinstr. verlängert werden, um die Kleingärten der Hellersiedlung anzuschließen, aber auch als Ausgangspunkt für Bahnreisende für Spaziergänge/Wanderungen durch den Heller/die Junge Heide)
- behutsame Flächenverbesserung im Zuge des Radweges durch den Heller zwischen Magazinstr. (am Regenrückhaltebecken) zum Moritzburger Weg/Kreuzung Klotzscher Weg (Begründung: dieser Weg wird oft von Radlern in beiden Richtungen genutzt, es ist ein schmaler naturbelassener Weg, an wenigen Stellen liegen spitze Steine offen oder sind manchmal

schlammige Kuhlen vorhanden, es wird bei diesem Weg durch den Wald eine behutsame Verbesserung der Wegefläche (Steinbeseitigung, Ausgleich an der Stelle von Kuhlen) im nur sparsam erforderlichen Maße (z.B. einen halben Meter Breite) vorgeschlagen)

- Bau eines Parkhauses in Nachbarschaft des Krankenhauses Friedrichstadt (Begründung: für das medizinische Personal ist dringend Parkraum zu schaffen, z.B. in einem Parkhaus, viele Mitarbeiter kommen aus dem Umland zur Arbeit oder Dresdner Mitarbeiter kommen v.a. beim nächtlichen Dienst-wechsel mit dem Auto, es ist ihnen nicht länger zuzumuten, daß sie nachts durch Friedrichstädter Straße fahren auf der Suche nach einem Parkplatz, dies gestaltet sich durch eine immer weiter fortschreitende Verdichtung schwierig, aber auch durch nachtaktive sozial schwierige Personen (um es höflich auszudrücken) auf den Straßen, dem Krankenhaus Friedrichstadt (alternativ dem Amt für Hochbau und Immobilien) sollten entsprechende Haushaltsmittel zum Bau eines Parkhauses zur Verfügung gestellt werden)

Beispiel für Thema

I) Radverkehrsplanung

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 ... 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 ... 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 Königs-brücker Straße Süd für möglich. Einen vollen vierspurigen Ausbau, wie in den Planungen aus dem Jahr 2004 vorgesehen, hält der ... 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 ... 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 VAMOSProjekts feststellen. Wir halten auch dieses Projekt für nicht vordringlich.

Im Straßen- und Tiefbauamt sind aus Sicht des ... 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 ... 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 Büroausstattung“ und „Energieeffizienzmaßnahmen“ eingeordnet. Der ... 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 Abhilfeschritte 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 ... 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 Endspurt 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 ... erhebliche Korrekturen erforderlich.

Beispiel für die Themen

m) Fußverkehrsinfrastruktur

q) Konzept Sitzbänke

Planung, Bau und Betrieb der Fußverkehrsinfrastruktur sind in Dresden stark defizitär. Dies reicht von der generell unzureichenden Berücksichtigung bei Planungen (bspw. Flächenverteilung und Querungsmöglichkeiten) über mangelhafte, nicht barrierefreie Bauausführungen bis zu einem enormen Investitionsstau bei Sanierungen. Zudem fehlt es an adäquater Reaktion auf im Betrieb auftretende Mängel, bspw. bei Grünschnitt, Winterdienst oder der Beseitigung von Unfallhäufungsstellen.

Wir begrüßen sehr, dass im Stadtplanungsamt aktuell ein Fußverkehrskonzept für Dresden erarbeitet wird und damit die Fußverkehrsplanung in Dresden neu aufgestellt werden kann. Gleichzeitig befürchten wir, dass ohne entsprechende finanzielle und personelle Ausstattung die Umsetzung in die Praxis gefährdet ist.

Dies zeigte sich bei der Realisierung des Radverkehrskonzeptes. Hier wurden nach Fertigstellung und Verabschiedung zunächst kaum Maßnahmen umgesetzt. Erst nachdem mit dem Haushalt 2017/2018 neue Stellen explizit für den Radverkehr geschaffen wurden und diese nach einer erheblichen Zeitspanne auch besetzt werden konnten und die neuen MitarbeiterInnen sich eingearbeitet haben, beginnt die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes mittlerweile Fahrt aufzunehmen.

Wir befürchten ähnliche Verzögerungen beim Fußverkehrskonzept, wenn nicht rechtzeitig und proaktiv – also bereits im Haushalt 2019/2020 – die Voraussetzungen geschaffen werden für eine intensive Begleitung der Erstellung sowie die Vorbereitung der Umsetzung bereits während der Erstellung des Konzeptes.

1. Neue „Stabstelle Fußverkehr“

Aus unserer Sicht ist eine **(F1) Stabstelle Fußverkehr mit 5 Vollzeitstellen** im Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften zu schaffen. Die Stabstelle garantiert und koordiniert die Durchsetzung der Belange des Fußverkehrs bzw. des Fußverkehrskonzeptes und der Barrierefreiheit bei den Vorhaben der Verwaltung. Dies geschieht unter anderem durch direkten

Austausch mit den für Bau, Stadtplanung, ÖPNV, Gesundheit, Schulen, Ordnung/Sicherheit und Umwelt bzw. Grünflächen zuständigen Ämtern und Abteilungen. Gleichzeitig ermöglicht die Stabsstelle die zeitige und intensive Einbindung der Öffentlichkeit in fußverkehrsrelevante Planungen und erprobt innovative und wirksame Formate der Beteiligung (wie z. B. Fußverkehrschecks). Für die erfolgreiche Arbeit der Stabsstelle sind aus unserer Sicht ingenieur- und planungswissenschaftlich ausgebildete als auch mit Beteiligungsmanagement vertraute Fachkräfte nötig. Die Stabsstelle sollte durch eine/n Fußverkehrsbeauftragte/n geleitet werden (vgl. Leipzig), die/der als Ansprechpartner/in für Verwaltung und Politik fungiert.

2. Neue Investitionstitel / Sonderprogramme

Die Erhöhung der Mittel für Gehwege begrüßen wir. Sie reichen aber bei weitem nicht aus. Außerdem werden für den Fußverkehr bedeutende Investitionsbereiche nicht separat im Haushalt verankert. Wir fordern daher die Ausweisung von folgenden vier gesonderten Investitionsprogrammen (neue Posten im Haushalt):

- **Bordabsenkungsprogramm (F2):** Entlang von wichtigen Wegeverbindungen in den Stadtteilzentren, im Umfeld von ÖPNV-Haltestellen und an einzelnen Stellen in den Wohngebieten werden Bordabsenkungen im Bestand realisiert und die Oberfläche auf der Fahrbahn bzw. dem Gehweg barrierefrei gestaltet. Das Programm dient dazu den „Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention der Landeshauptstadt Dresden - Erste Fortschreibung – 2017“ umzusetzen. Darin heißt es: „Außerhalb der Innenstadt und der Sanierungsgebiete besteht vor allem im Nebenstraßennetz teilweise weiterhin hoher Nachrüstungsbedarf.“ Für das Programm sollen jährlich 1.000.000 Euro eingestellt werden.
- **Zebrastreifen-Programm (F3):** Schon seit längerer Zeit ist das deutliche Defizit der Stadt Dresden bei der Einrichtung von Fußgängerüberwegen bekannt. Aktuell steht ein Auftrag des Stadtrates an die Verwaltung zur Realisierung zusätzlicher Fußgängerüberwege kurz vor der Beschlussfassung. Darin werden unsere Vorschläge für neue Fußgängerüberwege aufgegriffen (vgl. dresdenezufuss.de/zebras). Das Programm steht für die Umsetzung des Beschlusses und weiterer Fußgängerüberwege zur Verfügung. Es sind jährlich 500.000 Euro einzustellen. Durch das Programm können zukünftig auch ggf. Kosteneinsparungseffekte erzielt werden, z.B. indem Lichtsignalanlagen ersetzt werden.
- **Querungsanlagen des Fußverkehrs (F4):** Im Rahmen des Programm werden Mittelinseln (z.B. im Zuge von Bushaltestellen), Gehwegvorstreckungen und -überfahrten, baulichen Einengungen etc. (vgl. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA oder „Querbuch“ des Fachverband Fußverkehr Deutschland) eingerichtet.

Das Programm zielt ähnlich der Bordabsenkungen auf die Herstellung von Barrierefreiheit und insbesondere auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Zugangs von ÖPNV-Haltestellen und Bildungseinrichtungen in Dresden. Dafür sind jährlich 500.000 Euro vorzusehen.

- **Bankkonzept (F5):** Seit Ende letzten Jahres ist die Stadtverwaltung mit der Fortsetzung des bisher nur für die Innenstadt erstellten Bankkonzepts beschäftigt. Dabei wurden Vorschläge für Standorte für neue Sitzbänke gesammelt, u.a. war dies auch Thema im Seniorenbeirat sowie in einigen Ortsbeiräten.

Ziel der Fortführung des Bankkonzeptes ist die Errichtung von bis zu 20 Sitzbänken in jeder der 10 Ortsamtsbereiche und neun Ortschaften, dementsprechend insgesamt bei bspw. 20 Bänken pro Ortsamt und 10 pro Ortschaft rund 300 Bänke. Pro Bank werden dabei rund 500 bis 1000 Euro veranschlagt (<https://www.sz-online.de/nachrichten/bitte-platz-nehmen-3865663.html>), so dass sich für Dresden (bei im Mittel 750 Euro pro Bank) insgesamt ein Finanzbedarf von rund 225.000 Euro ergibt. Im Entwurf für den Haushalt ist nicht erkennbar, ob und wo diese Summe eingestellt

ist. Zwar tauchen Sitzbänke an einzelnen Stellen im Haushalt auf, nicht jedoch im Sinne des Bankkonzeptes, dass eine systematische Neuaufstellung von Bänken vorsieht.

Damit das Bankkonzept in einem überschaubaren Zeitraum umgesetzt werden kann, sollte die o.g. Summe von 225.000 Euro (für 2019 und 2020 zusammen), ggf. ergänzt um notwendige Planungskosten, im Haushalt zusätzlich vorgesehen und explizit ausgewiesen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die vorgesehene Zahl an neu zu errichtenden Bänken in Relation zur Fläche Dresdens wie auch dem bestehenden Bedarf gering ist, das Bankkonzept also auch über die jetzt geplanten Bänke hinaus fortgesetzt werden sollte. Zwar soll der Finanzbedarf offensichtlich – wie bereits beim Bankkonzept Innenstadt – auch durch Spenden gedeckt werden. Allerdings wären hierfür vielfach mehr Spender notwendig als beim Bankkonzept Innenstadt. Es ist nicht davon auszugehen, dass über Spenden ausreichend schnell ausreichend umfangreich Finanzmittel zur Umsetzung des Bankkonzepts für die gesamte Stadt eingeworben werden können.

Die Investitionsprogramme können ggf. über die neue Stadtbezirksstruktur umgesetzt werden, z. B. könnten die Finanzmittel nach Einwohnerzahl zugeteilt und im Auftrag der Stadtbezirksbeiräte / Ortschaftsräte vor Ort zielgerichtet eingesetzt werden.

Zusammenfassung

In Summe ergibt sich durch die Maßnahmen für den **Doppelhaushalt eine zusätzliche Erhöhung der Finanzmittel für den Fußverkehr von ca. 2.500.000 Euro**. Diese Mittel müssen nicht zwingend den Gesamthaushalt erhöhen, sollten jedoch nicht aus „verwandten“, also dem Zweck der Fußverkehrsförderung dienlichen Kostenstellen abgezogen werden.

Beispiel für Thema

n) Kofinanzierung "Teilhabe am Arbeitsmarkt"

Mit dem Teilhabe-Chancen-Gesetz (10. Änderungsgesetz zum SGB II) beabsichtigt die Bundesregierung die Situation der Langzeitarbeitslosen durch langfristige, mit Bundesmitteln unterstützte, Teilhabe am Arbeitsmarkt verbessern. Der Erfolg vergangener Programme für diese Zielgruppe war stets eng damit verbunden, ob die ausführenden Gemeinden und Städte eine Kofinanzierung der Trägerkosten bereitstellten. Im aktuellen Haushaltsentwurf kann ich nicht erkennen, dass solche Mittel zur eventuell notwendigen kommunalen Kofinanzierung für das Programm "Teilhabe am Arbeitsmarkt" des Bundesministerium für Arbeit und Soziales enthalten sind.

Ich möchte Sie daher auffordern, dafür Sorge zu tragen, dass ausreichend finanzielle Mittel zur Umsetzung dieses Programms bereitgestellt werden.

Beispiel für die Themen

o) Förderungen von Migrantinnen

p) Unterstützung des Alleinerziehenden Netzwerkes Dresden e. V.

Hiermit erhebe ich gegen den Haushaltplan 2019/2020 der Landeshauptstadt Dresden Einspruch. Mein besonderes Anliegen gilt den Gleichstellungsprojekten der Stadt Dresden, der Förderung von Migrantinnenprojekten und dem Alleinerziehenden Netzwerk Dresden.

1. Es ist für mich nach zu vollziehen, dass bis heute in der Landeshauptstadt nicht geklärt ist in welcher Verantwortung die Förderfinanzierung /Kofinanzierung von Projekten zu Integration und beruflicher Eingliederung der Migranten ist. Im letzten Jahr habe ich Sie persönlich darauf angesprochen und hinterher eine nichtssagende Antwort Ihrer Rechtsreferentin erhalten. Die Gleichstellungsprojekte der Stadt haben sehr gut laufende Projekte für Migrantinnen in den letzten Jahren durchgeführt ohne klare Ansage für die Zuständigkeit eines Amtes dafür manche wurden vom

Sozialamt (ko-)finanziert, manche von der Gleichstellungsbeauftragten der Stadt, manche von Integrations- und Ausländerbeauftragten). Ich fordere Sie auf, Klärung in dieser Angelegenheit zu bringen und noch in diesem Jahr die (Ko-) Finanzierungsanteile für den Doppelhaushalt 2019/2020 einzustellen (die Zahlen dafür befinden sich bei einigen Stadträtinnen und im Büro der Gleichstellungsbeauftragten).

2. Ebenso fordere ich Sie auf, den Ansatz der Beauftragten (Produktnummer 10.100.11.1.1.02) weiter aufzustocken. 6 Jahre nach Unterzeichnung der Europäischen Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene und der Erstellung der ersten Dresdner Gleichstellungs-Aktionsplanes zu deren Umsetzung, sollte dem mit der Erhöhung des Budgets Rechnung getragen werden.

Bei diesem Ansatz wird der Tarifsteigerung und erhöhten Sachausgaben keine Rechnung getragen. Sollte dieser Posten nicht aufgestockt werden ist zu befürchten, dass dies zum Verlust von langjährig gut arbeitenden Einrichtungen der Gleichstellung führt.

3. Im gleichen Gleichstellungs- Aktionsplan (Artikel 27: „Ziel: Die Stadt Dresden engagiert sich besonders für alleinerziehende Mütter und Väter, Maßnahme: Unterstützung des Alleinerziehenden Netzwerkes Dresden. Priorität: hoch, Verantwortung: GB 5/Amt 50. Amt 51 und EB Kita: GLB) bekennt sich die Landeshauptstadt Dresden zur Förderung vom AND - Alleinerziehenden Netzwerk Dresden, welches sich um Belange von alleinerziehenden Bürgerinnen und Bürger der Stadt sehr erfolgreich mit stadtweiten Messen, Veranstaltungs- und Beratungsangeboten verantwortungsvoll sorgt.

Nach unserer Anfrage gibt es keine eingestellten Fördermittel für die Kofinanzierung des Netzwerkes in dem Doppelhaushalt 2019/2020 (Der Hauptfinanzierer ist die Landesdirektion Sachsen). Ich fordere Sie auf diese Kofinanzierungssumme in den Haushalt der Gleichstellungsbeauftragte der Stadt einzustellen.

Noch im Juni wurde verlautbart: „ Die Landeshauptstadt Dresden kann auch in den kommenden Jahren mit weiter steigenden Steuereinnahmen rechnen und daher im kommenden Doppelhaushalt 2019/20 klare Akzente für die Zukunft der Stadt setzen.“ Ich fordere Sie auf, die Frauen - und Gleichstellungsprojektarbeit auf eine sichere und solide finanzielle Basis zu stellen.