

A N T R A G

Interfraktionell

Fraktion DIE LINKE.

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SPD-Fraktion

Gegenstand:

Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer/innen in der Landeshauptstadt stärken

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt:

Aus der Liquiditätsreserve entsprechend Stadtratsbeschluss vom 13.12.2018 zur Vorlage V2583/18 werden folgende Vorhaben zusätzlich finanziert:

1. In Erwartung einer höheren Inanspruchnahme im Laufe der Jahre 2019/2020 und zu deren finanzieller Absicherung werden die Mittel für das Sozialticket **um 500.000 Euro in 2019 und 300.000 Euro in 2020** erhöht.
2. Für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur werden weitere finanzielle Mittel eingestellt
 - a) Für Planungsleistungen von Maßnahmen des Radverkehrskonzepts werden **je 150.000 Euro in 2019 und 2020** bereitgestellt.
 - b) Unter dem Titel „Radwegeausbau“ werden zusätzlich **700.000 Euro in 2019 und 1,7 Mio. Euro in 2020** zur Verfügung gestellt, die durch das Einwerben externer Fördermittel vervielfacht werden sollen. Dazu soll der Großteil dieser Mittel als kommunale Eigenmittel für Förderanträge zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur v.a. im Rahmen der Landesförderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL KStB) aber auch für Förderprogrammes des Bundes wie zum Beispiel „Klimaschutz durch Radverkehr“ eingesetzt werden. Dabei sollen die Mittel vorrangig zur Umsetzung von Maßnahmen des Innenstadtkonzepts 2010 und der Maßnahmen der Priorität 1 des Radverkehrskonzepts eingesetzt werden. Die Radverkehrsplanungen der Verwaltung sind daher v.a. auf die Fertigstellung genehmigungsreifer Planunterlagen für Förderanträge zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu konzentrieren, um die aktuell günstige Fördersituation des Landes und des Bundes optimal zu nutzen.

Die Maßnahmen in Planung und zum Bau sind jährlich dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften zum Beschluss vorzulegen

- c) Für Veränderungen am Radstreifen St.-Petersburger-Straße werden **je 80.000 Euro in 2019 und 2020** eingestellt.
 - d) 1.000 zusätzliche Fahrradbügel werden **50.000 Euro in 2019 und 130.000 Euro in 2020** eingestellt.
 - e) Unter dem Titel „Winterdienste Radwege“ werden zusätzlich **je 300.000 Euro in 2019 und 2020** eingestellt, die vollständig zusätzlich zu den bereits für den Winterdienst auf dem Elberadweg eingestellten Mitteln auf der Grundlage des gemäß Antrag A0229/16 durch die Verwaltung zu erarbeitenden Teilkonzeptes Winterdienst für weitere Radwege jenseits des Elberadweges einzusetzen sind.
3. Zur Umsetzung des Gehwegprogramms, des Bordabsenkungsprogramms (entlang von wichtigen Wegeverbindungen in den Stadtteilzentren Bordabsenkungen im Bestand realisieren und die Oberfläche auf der Fahrbahn bzw. dem Gehweg barrierefrei gestalten) und für Querungsanlagen des Fußverkehrs (Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen und -überfahrten, baulichen Einengungen etc.) werden **500.000 Euro in 2019 und 600.000 Euro in 2020** bereitgestellt. Diese zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel werden in den Stadtbezirksamts- und Ortschaftsbereichen auf Vorschlag der Stadtverwaltung nach Priorisierung durch die Stadtbezirksbeiräte und Ortschaftsräte verwendet.
4. Für die Schaffung von Barrierefreiheit an Bushaltestellen werden **200.000 Euro in 2019 und 800.000 Euro in 2020** bereitgestellt.
5. Für die Anlage von Zebrastreifen (Fußgängerüberwege (FGÜ)) werden zusätzliche Mittel in Höhe von **je 250.000 Euro in 2019 und 2020** für die Umsetzung des Antrages A0404/18 auf Grundlage der durch den Stadtrat, Ortschaftsräte, Stadtbezirksbeiräte, Fuss e.V., des Beirates für Menschen mit Behinderungen, des Seniorenbeirates vorgeschlagenen Standorte eingestellt. Die Maßnahmen in Planung und zum Bau sind jährlich dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften zum Beschluss vorzulegen.
6. Für Maßnahmen zur Schulwegsicherheit werden zusätzlich **90.000 Euro in 2019 und 70.000 Euro in 2020** zur Verfügung gestellt.
7. Für Planungsleistungen von Maßnahmen zur Verkehrsentwicklungsplanung werden zusätzlich **je 100.000 Euro in 2019 und 2020** bereitgestellt.
8. Für Planungsleistungen zur Stadtbahn 2030 Linie 5 (Johannstadt) werden zusätzlich **je 150.000 Euro in 2019 und 2020** bereitgestellt.
9. Für den Umbau der Kreuzung Karl-Liebknechtstr./Am Hellerrand werden **100.000 Euro in 2020** bereitgestellt.
10. Es werden zusätzlich **200.000 Euro in 2019** bereitgestellt für eine Parkraumuntersuchung am Weißen Hirsch, die Planung für eine Haltestelle am Neptunbrunnen und eine Wirtschaftlichkeitsermittlung und ggf. Planung für ein Quartiersparkhaus in der Johannstadt am Käthe-Kollwitz-Ufer als Anpassungsmaßnahme zur weiteren Verdichtung. Es soll auch geprüft werden, ob nach Fertigstellung eines Quartiersparkhauses einzelne oberirdische Parkplätze im Straßen-

raum zur Stadtbegrünung und Klimawandelanpassung bepflanzt werden können. Die Entscheidung für einen Bau ist dem Stadtrat gesondert vorzulegen.

<u>Beratungsfolge</u>	<i>Plandatum</i>		
Ältestenrat	28.01.2019	nicht öffentlich	beratend
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		nicht öffentlich	zur Information
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	30.01.2019	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Ausschuss für Finanzen	04.02.2019	nicht öffentlich	beratend
Stadtrat	14.02.2019	öffentlich	beschließend

Begründung:

Zu 1. Ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr ist das Rückgrat eines funktionsfähigen städtischen Verkehrssystems. Die Angebote des ÖPNV haben sich in den letzten Jahren in Dresden und im Umland verbessert. Das Dresdner Sozialticket hat sich zum Erfolgsmodell entwickelt, es erlaubt auch Menschen mit begrenzten finanziellen Mitteln gesellschaftliche Teilhabe durch Mobilität. Rund 16.000 Berechtigte nutzen die vergünstigten DVB-Fahrkarten. Wir gehen von einer deutlich höheren Inanspruchnahme im Laufe der Jahre 2019/2020 aus und wollen dies finanziell absichern.

Zu 2. a) und b) Mit dem Beschluss des Radverkehrskonzepts wurde durch den Stadtrat die Grundlage für eine echte Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur geschaffen. Dessen Umsetzung bis 2025 ist wichtige Bedingung, um die Lebensqualität in der wachsenden Stadt zu erhalten und sogar zu verbessern, sowie die Zahl der Verkehrsunfälle zumindest auf das Niveau von vergleichbaren Städten zu senken. Die Umsetzung der in dieser Konzeption festgelegten baulichen Maßnahmen geht allerdings viel zu langsam voran, bei aktuellem Tempo wird die Fertigstellung der beschlossenen Maßnahmen bis 2025 deutlich verfehlt. Oftmals sind aufwändige und komplexe Planungsleistungen vor einer baulichen Umsetzung nötig. Hier sind mehr Mittel für externe Planungsleistungen einzustellen.

Die nötige Umsetzung von deutlich mehr in der Radverkehrskonzeption verabschiedeten Maßnahmen benötigt neben mehr Planungskapazitäten auch einen deutlich erhöhten investiven Mittelansatz. Dafür sind in 2019/20 insgesamt 2,4 Mio. Euro zusätzlich einzustellen. Die günstige Fördersituation in Land und Bund ermöglicht darüber hinaus einen deutlich höheren Mitteleinsatz für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, wenn diese kommunalen Mittel weitestgehend geschickt als Eigenmittel für die Akquise von weiteren Fördermitteln eingesetzt werden. Kluges Verwaltungshandeln muss hier mit strategischen Planungen ansetzen. Dafür ist die zügige Fertigstellung der Planungsunterlagen förderfähiger Projekte Grundvoraussetzung.

Zu 2. c) Der tragische Verkehrstod einer Radfahrerin auf der St.-Petersburger-Str., mitverursacht durch den mangelnden Platz zwischen Radverkehrsanlage und parallel parkenden Autos, hat nochmal deutlich gemacht, wie dringend die Radwege auf der St.-Petersburger-Str. zwischen Georgplatz und Wiener Platz beidseitig sicherer gemacht werden müssen. Bei der St.-Petersburger-Str. handelt es sich um eine Hauptradverkehrsverbindungen in Richtung Universitätscampus. Daher muss dieser Abschnitt mit einer sicheren und attraktiven Radverkehrsanlage versehen werden, die derartige Unfälle künftig ausschließt.

Zu 2. d) Wer den Anteil des umweltfreundlichen und stadtklimaverträglichen Radverkehrs erhöhen will, muss attraktive, sichere und vor allem ausreichend Radabstellanlagen bereitstellen. Der Zugang zu und die Qualität von Fahrradabstellmöglichkeiten spielt bei der Wahl des Verkehrsmittels für den Weg zur Arbeit eine große Rolle. Und zwar nicht nur am Wohnort, sondern insbesondere auch am Arbeitsplatz. Das Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung, weitere 1000 Möglichkeiten Fahrräder im öffentlichen Raum in Dresden sicher abstellen zu können sind dazu ein wichtiger Schritt.

Zu 2. e) Die Verwaltung wurde durch den Stadtrat beauftragt, ein Winterdienstnetz für den Radverkehr der Landeshauptstadt Dresden zu erarbeiten. Mit der Auswertung der Erarbeitung des Netzes und damit der Ermittlung des dafür erforderlichen Finanzbedarfes ist in Kürze zu rechnen. In jedem Fall wird dieser Finanzbedarf die bisher eingestellten Mittel, die nur für die Räumung des Elberadweges eingestellt waren, deutlich übersteigen. Die vorgesehenen 300.000 Euro jährlich sollten gemäß der sich aus diesem Konzept ergebenden Priorisierung eingesetzt werden.

Zu 3. Die zusätzlichen Mittel sind zur stärkeren Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs und damit einer Verbesserung der Situation im Fußverkehr einzusetzen. Insbesondere sind neue Gehwege, sowie Bordabsenkungen zu planen und umzusetzen, sowie die Anzahl an niedrigschwelligen Querungsanlagen (Bsp. Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen und -überfahrten, baulichen Einengungen etc.) deutlich zu erhöhen.

Zu 4. Nach den durch die Stadtverwaltung vorgestellten Informationen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sind aktuell in Dresden nur 395 Bushaltestellen barrierefrei erreichbar, 129 nur eingeschränkt barrierefrei und 644 nicht barrierefrei erreichbar. Von diesen 644 wurden 161 Haltestellen in die Priorität 1 eingeordnet. Hier besteht ein riesiger Umbauebedarf, zumal gemäß dem Personenbeförderungsgesetz bis 2022 die Barrierefreiheit im ÖPNV zu gewährleisten ist.

Zu 5. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fußgängerinnen durch entsprechende Querungsanlagen trägt dazu bei, das Zufußgehen attraktiver zu machen. Damit verbessern sich auch die Rahmenbedingungen für ein multimodales Verkehrsverhalten, das zunehmend als wichtige Komponente zur Bewältigung der wachsenden Verkehrs-, Lärm- und Abgasbelastung in Städten angesehen wird. Fußgängerüberwege (FGÜ) sind dabei ein bewährtes Instrument. Bisher gibt es in Dresden im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten nur relativ wenige Fußgängerüberwege in Form von „Zebrastreifen“. Die Vorteile dieser Fußgängerüberwege liegen auf der Hand:

Sie sind kostengünstig in Wartung und Bau.

Sie bieten eine flexible Möglichkeit für Fußgänger und Fußgängerinnen, die Straßenseite zu wechseln.

Sie erleichtern allen Personengruppen (und damit auch Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen) die Querung der Straße.

Sie fördern die gegenseitige Rücksichtnahme und ein gutes Verkehrsklima.

Der Kfz-Verkehr muss nur anhalten, wenn und solange Personen queren. Es ist kein langes Warten auf die nächste Grünzeit der Ampel nötig – weder für Fuß-, noch für Autoverkehr.

Zu 6. Die Mittel für Schulwegsicherheit wollen wir in Dresden erhöhen, um die Umsetzung der anstehenden Maßnahmen zu beschleunigen.

Zu 7. Die aktuellen Debatten zur Dresdner Verkehrspolitik zeigen, dass gerade bei komplexen Bauvorhaben die Ansprüche an variantenreichere Planungsleistungen deutlich gestiegen sind. Die geplante finanzielle Mehrausstattung soll variantenreichere Planungsleistungen von Maßnahmen zur Verkehrsentwicklungsplanung fördern und damit auch bessere Grundlagen für die Bürgerbeteiligung sichern.

Zu 8. Der geplante Neubau einer Straßenbahnlinie 5 von Dresden-Plauen nach Dresden-Johannstadt würde perspektivisch die aktuelle Buslinie 62 – eine der am stärksten nachgefragten Buslinien Dresdens – ersetzen können. Auf einer Streckenlänge von knapp 11 Kilometern befördert die Linie 62 pro Werktag rund 24.000 Fahrgäste. Steigende Fahrgastzahlen rechtfertigen den Umstieg auf die Straßenbahn. Da der Neubau einer Straßenbahnlinie im städtischen Raum ein komplexes Unterfangen ist, gilt es zahlreiche Interessen, Anforderungen und Rahmenbedingungen zu berücksichtigen und die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig zu beteiligen. Dafür sollen zusätzliche Mittel für Planungsleistungen zur Stadtbahn 2030 Linie 5 eingestellt werden.

Zu 9. Die Mittel sind zur Umsetzung der Planungen für den Umbau der Kreuzung Karl-Liebknechtstr./Am Hellerrand einzusetzen. Mit den Mitteln soll für die querenden Grundschülerinnen und Grundschüler der 84. Grundschule über die Straße „Am Hellerrand“ eine schon länger geforderte, gesicherte Quermöglichkeit geschaffen werden. Die aktuelle Querungsstelle stellt u. a. einen wichtigen Bestandteil der örtlichen Schulwegführung dar und besitzt derzeit starke Defizite hinsichtlich der Kinder-, Fußgänger- und Seniorensicherheit. Eine bauliche Lösung könnte laut Aussagen der Stadtverwaltung in der Antwort auf die Anfrage AF2519/18 der Bau einer Gehwegvorstreckung der östlichen sowie der westlichen Fahrbahnseite sein. Dadurch würden die Sichtbeziehungen für querende Fußgängerinnen und Fußgänger (inklusive Schulkinder) und auch für den die Karl-Liebknecht-Straße querenden Fußverkehr nachhaltig verbessert.

Zu 10. Mit den zusätzlichen Mitteln ermöglichen wir die Realisierung kleinerer, aber sinnvoller Maßnahmen der Verkehrsentwicklung. Mit einer Parkraumuntersuchung am Weißen Hirsch und der Prüfung eines Quartierparkhauses für die Johannstadt sollen Optionen gefunden werden, wie der Parkdruck in den Bereichen reduziert werden kann und im Fall der Johannstadt gleichzeitig eine Aufwertung des Wohnumfeldes ermöglicht wird. Die Einrichtung einer Haltestelle am Neptunbrunnen insbesondere für die Stadtrundfahrten soll eine bessere Erreichbarkeit und Aufwertung dieses historischen Ortes ermöglichen.

André Schollbach
Fraktion DIE LINKE.

Christiane Filius-Jehne
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Dana Frohwieser
SPD-Fraktion

Thomas Löser
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Anlagenverzeichnis:

-