



vertraulich

Fraktion DIE LINKE.
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Mitglied des Stadtrats
Dr. Margot Gaitzsch

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

GZ: (OB) 6 61.63

Datum: 25. MAI 2021

Radverkehrskonzept
AF1404/21

Sehr geehrte Frau Dr. Gaitzsch,

zu Ihrer Anfrage erlaube ich mir zunächst den Hinweis, dass meiner Ansicht nach kein Anspruch auf Beantwortung nach § 28 Abs. 6 SächsGemO besteht, weil die Anfrage keine einzelne Angelegenheit der Gemeinde betrifft.

Die hinterfragten Sachverhalte erfüllen m. E. nicht die vom Sächsischen Oberverwaltungsgericht entwickelte Definition einer einzelnen Angelegenheit als „konkreter Lebenssachverhalt“ (SächsOVG, Urte. v. 7. Juli 2015, 4 A 12/14, Rn. 28: „Ein konkreter Lebenssachverhalt ist dann gegeben, wenn er nach Ort, Zeit und dem Kreis der eventuell betroffenen Personen bestimmbar ist; dabei muss zwischen diesen Elementen eine inhaltliche Verbindung vorhanden sein.“). Zur erforderlichen Qualität dieser inhaltlichen Verbindung verweise ich auf die Urteile des Verwaltungsgerichts Dresden vom 18. Juni 2020 (7 K 1901/18, 7 K 2106/18, 7 K 2505/18; alle noch nicht rechtskräftig). M. E. ist die Anfrage auf einen ganz allgemeinen Überblick über unterschiedlichste, nur abstrakt beschriebene Lebenssachverhalte gerichtet, die zudem untereinander in keiner hinreichenden inhaltlichen Verbindung stehen. Allein der Umstand, dass alle hinterfragten Sachverhalte die Umsetzung desselben Stadtratsbeschlusses betreffen genügt noch nicht für eine inhaltliche Verbindung dergestalt, dass die Beschlussumsetzung als ein einheitlicher konkreter Lebenssachverhalt erscheint. Im Übrigen ist für die Kontrolle der Umsetzung von Stadtratsbeschlüssen der Stadtrat zuständig, nicht das einzelne Stadtratsmitglied; vgl. § 28 Abs. 3 SächsGemO.

Soweit ich jedoch ein eigenes Interesse an der Beantwortung der von Ihnen aufgeworfenen Fragen habe, beantworte ich diese – ohne Anerkennung einer Rechtspflicht und ohne Bindungswillen für künftige vergleichbare Konstellationen – dennoch wie folgt:

„Immer wieder ist die Unzulänglichkeit des Radverkehrsnetzes in Dresden Thema im Stadtrat. Im Februar 2021 stellte der zuständige Geschäftsbereich in einer jährlichen Pressekonferenz den erreichten Stand des 2017 beschlossenen Radverkehrskonzeptes sowie einen Ausblick vor. 78 der 481 Infrastruktur-Maßnahmen seien umgesetzt, hieß es. Ein Jahr davor, im Januar 2020 wurden 59 umgesetzte Infrastruktur-Maßnahmen genannt. Entsprechend der oben genannten Zahlen wurden

seit 2015 etwa 11-12 Infrastruktur-Maßnahmen des RVK pro Jahr umgesetzt. Von Januar 2020 bis Februar 2021 waren es demnach 19. Die Umsetzung des RVK wird im Themenstadtplan vorbildlich dargestellt. Inzwischen ist dort die Zahl der "negativen Prüfergebnisse" (also einst geplante Maßnahmen, die das Stadtplanungsamt nicht mehr für umsetzbar hält) auf 26 angewachsen. Es gibt auch Maßnahmen, die als "erledigt" gezählt werden, aber nicht (mehr) erledigt sind (54, 730, 913) oder die festgestellten Mängel nur teilweise abgestellt haben (z.B. 734, 940). Darüber hinaus laufen mehrere Planfeststellungsverfahren, die auf zahlreiche RVK-Mängel in den Plangebieten nicht eingehen und nicht das Ziel haben, diese Mängel abzustellen (Bautzner Straße / Prießnitzbrücke, Hamburger Straße). Werden an all diesen Stellen Lücken im Alltags-Hauptradnetz bestehen bleiben? Da der Radverkehr in Dresden weiter zunimmt, bitte ich um die Beantwortung nachfolgender Fragen:

1. Was wird getan, um künftig eine größere Anzahl von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept jährlich umzusetzen?"

Die Umsetzung der Einzelvorhaben des Radverkehrskonzeptes erfolgt weiterhin mit höchster Anstrengung. Neben monatlichen Abstimmungen der verantwortlichen Planerinnen und Planer zu laufenden Planungen wird vom zuständigen Geschäftsbereichsleiter, Herrn Bürgermeister Kühn, eine Steuerungsrunde Radverkehr etabliert, welche die prioritären Projekte steuert, Synergieeffekte zwischen den Maßnahmen generiert und Hemmnisse frühzeitig identifiziert.

2. „Welche konkreten Aufgaben übernehmen hierbei die Radverkehrsplaner*innen? Warum konnte die Umsetzung des RVK trotz der Arbeit von Planer*innen für diesen Bereich kaum beschleunigt werden?“

Die mit der Umsetzung der Vorhaben betrauten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind konkret mit der Vorplanung, der Objektplanung und der Steuerung von Bauleistungen zum Neubau sowie der Erneuerung und Erweiterung der Fahrradinfrastruktur befasst. Zurzeit werden Maßnahmen der Priorität 1 geplant und umgesetzt.

3. „Welche Infrastruktur-Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes wurden bzw. werden im Jahr 2021 ganz oder teilweise umgesetzt?“

Folgende Infrastrukturvorhaben des Radverkehrs sollen 2021 realisiert werden.

- Bautzner Straße (Fischhausstraße bis Brockhausstraße); Maßnahme Dresdner Verkehrsbetriebe AG – Radfahrstreifen, Querungshilfe (im Bau),
- Sophienstraße, Verbesserung der Oberfläche (Radverkehr, Barrierefreiheit) im Zusammenhang mit Gleiserneuerung der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (im Bau),
- Großenhainer Straße erster und zweiter Bauabschnitt (zwischen Conradstraße und Liststraße) – Radfahrstreifen,
- Stauffenbergallee/Rudolf-Leonhardt-Straße (Vollsignalisierung Knotenpunkt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit),
- Dippoldiswalder Platz, Teilumbau Knotenpunkt/Anlage einer direkten Radverkehrsbeziehung zwischen Reitbahnstraße und Marienstraße,
- Umleitung Fabrikstraße (Anlage einer Umfahrung über die Oederaner Straße),
- Wernerstraße (nachgeordnete Leistungen zum Bau eines Parkstreifens),
- Terrassenufer zwischen Theaterplatz und Steinstraße (Schutzstreifen, Südseite),
- Radeburger Straße zwischen Ludwig-Kossuth-Straße und BAB A4 (Schutzstreifen),
- Radverkehrsanlagen Julius-Vahlteich-Straße, zweiter Bauabschnitt (Radfahrstreifen),
- Theaterplatz (Oberfläche),
- Straßburger Platz (Verbesserung Radführung am Knotenpunkt),

- Radeberger Straße/Waldschlößchenstraße (Radfurt),
- Dobritzer Weg (Oberfläche),
- Lockwitzbachweg (Oberfläche),
- Fritz-Löffler-Platz (Verbindung Lukasstraße),
- Gudehusstraße (Oberfläche),
- Lockwitzbachweg (Oberfläche),
- Ziegelstraße (Oberfläche),
- Rotmarkierungen – Hervorheben von Radfurten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- punktuelle Maßnahmen (Bordabsenkungen, Verkehrsorganisation, etc.)

Errichtung von Fahrradabstellanlagen an folgenden Standorten:

- Grunaer Straße 2,
- St. Petersburger Straße 9,
- Reißigerstraße (Wochenmarkt),
- Güntzplatz,
- Fetscherplatz,
- Silbermannstraße (Spielplatz),
- Henricistraße 3,
- Friedhofsweg/Dölzschener Ring,
- Wiener Platz,
- weitere in Planung: Am Hauptbahnhof, Dr.-Külz-Ring, Cottaer Straße/Gambrinusstraße, Behringstraße, Alttonaer Straße, Fritz-Reuter-Straße, Friedensstraße,
- weitere Standorte im Rahmen von Erschließungsvorhaben, privater Initiativen („Leipziger Modell“) und Anforderungen z. B. aus den Ortsämtern und Ortschaften

4. „Welche für 2021 geplanten Maßnahmen können 2021 nicht umgesetzt werden? Ich bitte um die Angabe von Gründen.“

Folgende Vorhaben können aufgrund erhöhter Anforderungen bei der Planung und den Bauvorbereitungen nicht wie vorgesehen 2021 zur Ausführung kommen:

- Winterbergstraße/Karcherallee/An der Pikardie (Umbau Knotenpunktzufahrt),
- Lückenschluss Radverkehrsanlage Striesener Straße/Borsbergstraße im Bereich Fetscherplatz

5. „Welche Prognose gibt es für die konkrete Umsetzung des Radverkehrskonzeptes im Verlaufe der nächsten fünf Jahre?“

Für 2022 und die Folgejahre sind bislang folgende Vorhaben im Straßen- und Tiefbauamt zur planungsseitigen Weiterführung und Realisierung vorgesehen:

- Ausweisung einer Radvorrangroute vom Stadtzentrum nach Tolkewitz,
- Stresemannplatz (Oberfläche),
- Königsbrücker Straße (Radstreifen stadtwärts),
- Königsbrücker Straße (Ertüchtigung Seitenraum landwärts – zwischen Meschwitzstraße und Herrmann-Mende-Straße),
- Huttenstraße (Komplexmaßnahme),
- Harkortstraße (Oberfläche),
- Hansastraße (zwischen Antonstraße und Eisenbahnstraße),
- Bautzner Straße (bauliche Anpassungen, Radstreifen),
- Reitzendorfer Straße (Oberfläche),

- Heidestraße (Oberfläche, Mitwirkeleistung DREWAG),
- Ockerwitzer Straße (Oberfläche),
- Drescherhäuser (Oberfläche),
- Elsa-Brandström-Straße (Oberfläche),
- Pappritzer Straße (Querungshilfen),
- rechtsseitiger Elberadweg (Weiterführung in Richtung Pillnitz),
- Rotmarkierungen – Hervorheben von Radfurten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- punktuelle Maßnahmen (Bordabsenkungen, Verkehrsorganisation, etc.)

6. „Was kann/muss getan werden, um die Umsetzungsgeschwindigkeit des RVK sehr deutlich und sichtbar zu steigern?“

Für eine weitere Steigerung der Umsetzungsgeschwindigkeit ist ein Personalaufwuchs erforderlich, der für das Straßen- und Tiefbauamt bereits eingeleitet wurde.

7. „Ist eine Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes, welches sich am veränderten Mobilitätsverhalten insbesondere bezüglich der erhöhten Nutzung des Fahrrades orientiert, angedacht?“

Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, einen Rahmen für die Förderung des Alltags- und des touristischen Radverkehrs zu geben. Es leistet damit einen planerischen Beitrag zur Umsetzung aller übergeordneten Konzepte (Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, Luftreinhalteplan usw.). Das Radverkehrskonzept schafft die Voraussetzung für eine Angebotsplanung, welche die angesprochene erhöhte Nutzung des Fahrrades ermöglicht und unterstützt. Insofern ist die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ein wesentlicher Treiber für das veränderte Mobilitätsverhalten.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert