



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden  
Der Oberbürgermeister

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden  
Mitglied des Stadtrats  
Frau Ulrike Caspary

GZ: (OB) 6 61.63

Datum: - 3. DEZ. 2020

**Umsetzung des Radverkehrskonzeptes bis 2025: Voraussetzungen, Bedarf**  
AF0758/20

Sehr geehrte Frau Caspary,

zu Ihrer Anfrage erlaube ich mir zunächst den Hinweis, dass meiner Ansicht nach kein Anspruch auf Beantwortung besteht.

Nach der Rechtsprechung des Sächsischen Obergerichtes besteht für einzelne Stadtratsmitglieder ein Antwortanspruch nach § 28 Abs. 6 SächsGemO nur dann, wenn lediglich eine einzelne Angelegenheit, d. h. ein einzelner/konkreter Lebenssachverhalt betroffen ist. Ein Antwortanspruch besteht jedoch nicht, wenn die Anfrage darauf abzielt, sich einen allgemeinen Überblick zu verschaffen. 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; vgl. SächsOVG, Urt. v. 7. Juli 2015, 4 A 12/14, Rn. 28. Das Sächsische Obergericht verweist Fragesteller, die sich einen allgemeinen Überblick verschaffen wollen, auf das Fragerecht nach § 28 Abs. 5 SächsGemO. Fragen zu sämtlichen Angelegenheiten der Gemeinde können danach erst gestellt werden, wenn die Unterstützung eines Fünftels der Mitglieder des Stadtrates vorliegt.

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

**„Das Radverkehrskonzept wurde über viele Jahre mit breiter Beteiligung, auch aus der Bevölkerung, vorbereitet, entwickelt und geplant. 2017 wurde es im Stadtrat mit dem Ziel der Umsetzung bis 2025 beschlossen. In Tabelle 9.1. wird der Mittelbedarf für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes dargestellt.**

**Hierzu bitte ich Sie um die Beantwortung folgender Fragen:**

- 1. Wieviel Finanzmittel / welcher Anteil an der Gesamtsumme (S. 45, Tabelle 9.1 RVK) für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wurden bisher verbraucht und welcher Anteil an Maßnahmen wurde damit umgesetzt?“**

Von 2017 bis 2019 wurden rund 5,5 Millionen Euro im Straßen- und Tiefbauamt für Einzelmaßnahmen des Radverkehrskonzeptes (RVK) ausgegeben.

Diese Summe spiegelt jedoch nicht die tatsächlich aufwendeten Mittel wider, da bei Maßnahmen des komplexen Straßenbaus ebenfalls Maßnahmen aus dem RVK umgesetzt werden. Da bei diesen Maßnahmen keine gesonderte Rechnungslegung für die Radverkehrsanlagen erfolgt, sind diese Ausgaben nicht separat darstellbar.

Bisher wurde von den Maßnahmen 66 Vorhaben umgesetzt. Des Weiteren sind 133 Maßnahmen in Bearbeitung und 26 Maßnahmen mussten nach Prüfung der im RVK enthaltenen Lösungsvorschläge verworfen werden. Hierfür werden nunmehr Alternativen bis hin zur Veränderung der Routenführung geprüft.

**2. „Wie verändert sich der Gesamtbedarf an Finanzmitteln für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, wenn der Anteil der bereits umgesetzten Maßnahmen und Finanzierungsmittel auf die Umsetzung aller Maßnahmen hochgerechnet wird?“**

Die im RVK angegebenen finanziellen Mittel basieren nicht auf Kostenschätzungen. Vielmehr wurden die Maßnahmen im Konzeptstadium in Kostenklassen eingeteilt, welche nur ein ungefähres Spektrum der erforderlich finanziellen Aufwendungen widerspiegeln. Eine Abschätzung über alle Maßnahmen kann nicht gegeben werden.

**3. „Daraus folgend: Welcher Bedarf an Finanzmitteln (getrennt in Eigenmittel und Fördermittel) ergibt sich dementsprechend für die beiden kommenden Jahre?“**

Im Haushaltsentwurf 2021/2022 und dem Änderungsantrag zum Haushaltsentwurf des Oberbürgermeisters sind im Straßen- und Tiefbauamt für Radverkehrsmaßnahmen für das Jahr 2021 insgesamt 4,9 Millionen Euro (4,2 Millionen Euro Eigenmittel/0,7 Millionen Euro Fördermittel) geplant und gesondert ausgewiesen. Für das Jahr 2022 sind 4,5 Millionen Euro geplant (3,5 Millionen Euro Eigenmittel/1 Millionen Euro Fördermittel). Darüber hinaus wurden je 500.000 Euro in 2021 und 2022 für Vorplanungen zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes im Stadtplanungsamt eingeordnet.

Die vorgesehenen Mittel spiegeln den Bedarf für die in diesem Zeitraum umsetzungsreifen Einzelmaßnahmen wider.

Die hier angeführten Summen beinhalten nicht die RVK-Maßnahmen, die innerhalb komplexer Straßenbaumaßnahmen umgesetzt werden. Eine Darstellung dieser Bedarfe ist aus den unter Frage 1 dargestellten Gründen nicht möglich.

**4. „Auf Seite 44 im Radverkehrskonzept wird der Nationale Radverkehrsplan zitiert, der als Erfahrungswert eine Größenordnung von 13 bis 18 Euro je Einwohner und Jahr um die Aufgaben im Radverkehr zu finanzieren, angibt. Bei angenommenen 15 Euro je Einwohner und Jahr: Wie hoch müssten die Mittel für den Radverkehr im Jahr 2021 und im Jahr 2022 sein, die im Haushalt eingeordnet werden müssten?“**

Dieser im nationalen Radverkehrsplan genannte Erfahrungswert bezieht sich nicht nur auf infrastrukturelle (Einzel-)Maßnahmen für den Radverkehr, sondern auf die Finanzierung aller radverkehrsfördernden Ansätze in ihrer Gesamtheit. Diese verteilen sich auf sehr unterschiedliche Kosten- und Maßnahmenträger. Beispielhaft seien hier Öffentlichkeitsarbeit, hochbauliche Investitionen, die Förderung der Fahrradmitnahme im ÖPNV und nicht zuletzt die schon genannten Maßnahmen innerhalb des komplexen Straßenbaus genannt.

Unter Vernachlässigung aller sonstigen Rahmenbedingungen und unter rein rechnerischer Anwendung des Orientierungswertes von 15 EUR/EW auf die Einwohnerzahl von Dresden (563.011 Einwohner\*innen mit Hauptwohnsitz in Dresden zum Stichtag 31. Dezember 2019) wären insgesamt 8,45 Millionen Euro für Aufgaben im Radverkehr einzuordnen.

**5. „Wieviel zusätzliche Fachkräfte in der Verwaltung sind notwendig, um das Radverkehrskonzept, wie geplant, bis 2025 umzusetzen?“**

Zunächst möchten wir richtigstellen, dass die vollständige Umsetzung des RVK bis 2025 nicht Gegenstand der Beschlusslage ist. Im Abschnitt 1 „Aufgabe, Ziele und Randbedingungen“ heißt es vielmehr: „Der Zielhorizont des Radverkehrskonzeptes orientiert sich, soweit nicht anders angegeben, am Verkehrsentwicklungsplan 2025plus.“

Eine Umsetzung des RVK bis 2025 kann auch nicht allein durch personellen Aufwuchs gesichert werden. In den Empfehlungen sind eine Vielzahl von Aufgaben enthalten, die Daueraufgaben darstellen. Bestimmte Bearbeitungs- und Verfahrenszeiten sind dabei aufgrund gesetzlicher Vorgaben nicht beeinflussbar.

Dennoch wird eingeschätzt, dass durch Bereitstellung von drei zusätzliche Stellen (zwei Radverkehrsplanern und ein Lichtsignalanlagen-Planer) eine erkennbare Beschleunigung der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen im Straßen- und Tiefbauamt erreicht werden könnte.

**6. „Gibt es weitere Maßnahmen, die geplant und umgesetzt werden müssten, um das Radverkehrskonzept in den kommenden Jahren zügiger umzusetzen?“**

Eine gleichzeitige Abarbeitung aller Maßnahmen der Anlage 6 des RVK ist nicht möglich. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe von Stadtplanungsamt und Straßen- und Tiefbauamt koordiniert die Maßnahmen und Abläufe zur Umsetzung.

Im laufenden Planungsprozess werden im Regelfall weitere fachliche Erfordernisse und Abhängigkeiten (zum Beispiel Belange von Versorgungsunternehmen, DVB, Sperrkoordinierung etc.) erkennbar, die den Verlauf beeinträchtigen und verzögern können. Jede weitere zusätzliche Anforderung wirkt sich entsprechend aus.

**7. „Planungsmittel sind in ausreichendem Umfang notwendig, um Planungsvorlauf zu ermöglichen und dann eine planbare, fließende und zügige Umsetzung auch bei auftretenden Verzögerungen zu erreichen. Dies trifft auf den Radverkehr auch zu. Welcher zusätzliche Bedarf an Planungsmitteln ist 2021 und 2022 notwendig, um abzusichern, dass die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes zügig umgesetzt und Fördermittel sicher genutzt werden können?“**

Hier verweise ich auf die Antwort zu Frage 3.

Mit freundlichen Grüßen

i.V.   
Dirk Hilbert

**Detlef Sittel**  
Erster Bürgermeister