

Große Anfrage

der

Fraktion der **SPD**

Thema:

Alltagsradverkehr in Sachsen – Bestand, Perspektiven und Fördermöglichkeiten

Thomas Jurk
und Fraktion

Dresden, den 20. Juni 2001

Antwort des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit vom 8. November 2001

Radverkehr ist eine sehr stadt- und umweltverträgliche Mobilitätsform im Nahbereich. Erfahrungen mit Modellstädten zeigen, dass eine gezielte Förderung zu einem Ansteigen des Radverkehrs führt. Dadurch kann in einem beträchtlichen Maße Pkw-Verkehr auf kurzen Strecken substituiert werden.

Thema der vorliegenden Großen Anfrage ist der Alltagsradverkehr – also das Fahrrad als Verkehrsmittel auf alltäglichen Wegen. Erkundet werden sollen die Möglichkeiten, dem Fahrrad im Freistaat Sachsen eine diesbezüglich bedeutendere Rolle zu geben.

Zugleich sollen die entsprechenden Daten über die aktuelle Situation erfasst werden.

Themenblock A: Verkehrsbedeutung des Alltagsradverkehrs in Sachsen

Vorbemerkung

Die Verkehrsbedeutung des Alltagsradverkehrs wird in Sachsen statistisch nicht erfasst. Aussagen zu den Fragen 1 und 2 sowie 4 bis 7 beruhen auf Schätzungen oder Verallgemeinerungen. Grundlage sind u. a. der „Erste Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 1998 (Fahrradbericht)“ und die regelmäßigen Erhebungen im Rahmen des „Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) der TU Dresden der städtischen Bevölkerung vor allem in den neuen Bundesländern.

1. *Wie hoch ist gegenwärtig der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen und an der Verkehrsleistung in Sachsen insgesamt (aufgelistet nach Altersklassen sowie Geschlecht)?*

Diese Angaben werden nicht erfasst.

Anmerkung des ADFC:

- Es wäre wünschenswert, Angaben zur Verkehrsmittelwahl sachsenweit zu erfassen, weil*
- *die Verkehrsmittelwahl wesentlichen Einfluss auf die Umwelt-, Stadt- und Sozialverträglichkeit sowie Effizienz des Verkehrs hat,*
 - *eine verbesserte Datenlage bessere Prognosen und Handlungskonzepte ermöglicht und*
 - *damit der Anteil der nichtmotorisierten Verkehre besser wahrgenommen werden würde.*

Im übrigen hat die Staatsregierung im „Landesverkehrsplan Freistaat Sachsen“ sehr wohl Angaben zum sachsenweiten ModalSplit gemacht, auch in Bezug auf Ziele. Wie will man das Erreichen der selbstgesteckten Ziele kontrollieren, wenn man keine Daten erfasst?

2. *Wie hat sich der Radverkehrsanteil (siehe Frage A-1.) in den Jahren seit 1990 entwickelt?*

Angaben zum Radverkehrsanteil und dessen Entwicklung seit 1990 liegen der Staatsregierung nur ab dem Jahr 1991 für die Städte Chemnitz, Dresden, Leipzig, Plauen und Zittau vor. Der Radverkehrsanteil entwickelte sich wie folgt:

Stadt	1991	1994	1998
Chemnitz	2 %	2%	5 %
Dresden	6 %	8 %	10 %
Leipzig	6 %	6 %	13 %
Plauen	2 %		3 %
Zittau	10 %	11 %	12 %

Anteil des Radverkehrs an allen Wegen (Quelle: SrV, TU Dresden)

3. *Wie hoch ist der Bestand an Fahrrädern in Sachsen und wie hat er sich seit 1990 entwickelt?*

Repräsentative Ergebnisse zum Bestand der Fahrräder in Sachsen geben die seit 1993 im Fünfjahresrhythmus stattfindenden Einkommens- und Verbraucherstichproben. Danach lag der Fahrradbestand 1993 bei 1,408 Mio., 1998 bei 1,421 Mio. Fahrrädern.

Anmerkung des ADFC:

Die von der Staatsregierung angegebene Zahl ist falsch, die angegebene Quelle fehlerhaft ausgewertet. Statt 1,421 Mio Fahrrädern im Jahr 1998 sind 2,977 Mio Fahrräder vorhanden, d. h. es sind mehr Fahrräder als Pkw im Freistaat verfügbar (wie in Deutschland allgemein). Die von der Staatsregierung angegebene Zahl bezieht sich lediglich auf die Zahl der Haushalte, in denen es Fahrräder gibt. Die durchschnittliche Zahl Fahrräder pro 100 Haushalte in Sachsen (146,2) steht an anderer Stelle der gleichen Quelle.

4. *Wie hoch ist gegenwärtig der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen und an der Verkehrsleistung in den einzelnen Landkreisen des Freistaates Sachsen?*

Diese Angaben liegen nicht vor. Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Anmerkung des ADFC:

Zumindest zu einigen Landkreisen liegen aus SrV-Erhebungen Daten vor:

<i>Landkreis Leipzig (Altkreis) vor 1994</i>	<i>18 % Radverkehrsanteil</i>
<i>Landkreis Chemnitz (Altkreis) vor 1994</i>	<i>14 %</i>
<i>Landkreis Bautzen 1995</i>	<i>15 %</i>

5. *Wie hoch ist gegenwärtig der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen und an der Verkehrsleistung in den sächsischen Städten mit mehr als 30.000 Einwohnern sowie in anderen ausgewählten Kommunen?*

Zum Anteil des Radverkehr wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen. Angaben zur Verkehrsleistung liegen nicht vor.

Anmerkung des ADFC:

Warum liegen keine Angaben zu Verkehrsleistungen vor? Lassen diese sich nicht aus durchschnittlichen Wegeentfernungen und Wegezahlen der (auch von der Staatsregierung zitierten!) SrV errechnen?

6. *Wie hoch ist der Anteil der Schulwege, die in Sachsen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (aufgelistet nach Landkreisen / Kreisfreien Städten sowie nach den verschiedenen Schultypen und Altersklassen)?*

Diese Angaben liegen nicht vor.

Anmerkung des ADFC:

Fragen des Schulweges sind für sächsische Behörden ein nicht unbedeutendes Aufgabenfeld, einerseits in Bezug auf die Schulwegsicherung (Verkehrssicherheit, vielfältige Maßnahmen), andererseits zur Gewährleistung der notwendigen Busverbindungen z.B. im ländlichen Raum und ihrer Finanzierung. Vor diesem Hintergrund verwundert es sehr, dass den Verwaltungen keine Angaben zu den Schulwegen vorliegen sollen. Auf welcher Grundlage werden denn Maßnahmen geplant, Verkehrsunterricht durchgeführt und Mittel ausgereicht?

7. *Was sind nach Einschätzung der Staatsregierung die Haupthindernisse für die stärkere Benutzung des Fahrrades in den sächsischen Regionen?*

Zunächst ist insgesamt eine steigende Nutzung des Fahrrades festzustellen. Ein Haupthindernis für die weitere stärkere Benutzung des Fahrrades sieht die Staatsregierung im fehlenden radverkehrsfreundlichen Umfeld.

So behindern in den gebirgigen Gegenden des Freistaates Sachsen starke Steigungen den Alltagsradverkehr. Fehlende Radverkehrsanlagen sind ein weiterer Gesichtspunkt. Über ein Drittel der überörtlichen Straßen Sachsen bestehen aus Ortsdurchfahrten, in denen die für einen Radwegbau notwendige Querschnittserweiterung nur selten durchsetzbar ist. Zudem unterliegt die Zurverfügungstellung von Eigenmitteln der Prioritätensetzung der jeweiligen Kommune. Neben einer angemessenen Radwegenetausstattung ist auch das Vorhandensein bislang fehlender Serviceeinrichtungen (z. B. qualifizierte Fahrradabstellanlagen) erforderlich.

Anmerkung des ADFC:

Die Einschätzung der Staatsregierung, ein Haupthindernis liege vor allem im bislang fehlenden radverkehrsfreundlichen Umfeld, wird vom ADFC geteilt. Der Begriff beinhaltet u. E. weit mehr als bloße Infrastruktur, wie auch in der Antwort der Staatsregierung deutlich wird und sicher noch erweitert werden kann (z. B. fehlende Wegweisung, ungünstiges Image, Rücksichtslosigkeit im Verkehr).

Themenblock B: Verkehrssicherheit und Unfallgeschehen des Radverkehrs

8. *Wie hat sich das Unfallgeschehen des Radverkehrs im Freistaat seit 1990 entwickelt (Zahl der Unfälle - aufgelistet nach Unfalltyp, Unfallschwere, Unfallbeteiligte nach Altersgruppen und Geschlecht)?*

Auf Grund der unterschiedlichen Erfassungspraxis von Unfalldaten in den alten und neuen Bundesländern bis einschließlich 1990 ist die Darstellung der Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit dem Radverkehr erst ab dem Jahr 1991 sinnvoll.

Für den Zeitraum 1991 bis 2000 entwickelte sich das Unfallgeschehen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit Beteiligung von Fahrradfahrern wie folgt (detaillierte Auflistung der Verkehrsunfälle nach Unfalltyp, Unfallschwere sowie Unfallbeteiligung nach Altersgruppen, siehe Anlage 1):

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Unfälle unter Beteiligung Radfahrer insgesamt	1866	2498	2740	3191	3253	3162	3356	3259	3775	3768
Verunglückte Radfahrer	2001	2645	2888	3350	3448	3323	3561	3449	4007	4002
Getötete Radfahrer	56	59	55	59	61	50	59	39	57	39
Schwer verletzte Radfahrer	751	967	1023	1145	1087	1114	1122	1058	1211	1142
leicht verletzte Radf.	1194	1619	1810	2146	2300	2159	2380	2352	2739	2821

9. *Wer sind die Unfallgegner des Radverkehrs in Sachsen und wie ist die Unfallschuld verteilt?*

Durch die Polizei werden grundsätzlich keine Aussagen zur Unfallschuld getroffen. Die Zuweisung einer Unfallschuld erfolgt in der Regel durch rechtliche Beurteilung in entsprechenden Gerichtsverfahren. Auf Grund der Erkenntnisse aus der Aufnahme und Bearbeitung des Verkehrsunfalls trifft die Polizei lediglich eine Aussage zum vermutlichen Unfallverursacher. Eine detaillierte Aufstellung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrern, aufgeschlüsselt nach Verkehrsunfällen innerorts/außerorts sowie nach Unfallgegnern, ist als Anlage 2 beigelegt.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern mit Personenschaden, bei denen der Radfahrer Hauptverursacher war:

Unfallgegner	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
PKW	572	702	642	706	664	587	667	730	778	781
Fahrrad	40	67	65	102	99	103	123	143	181	173
Fußgänger	43	77	86	112	130	103	117	103	110	146
LKW	36	55	61	53	66	56	60	42	50	51
Motorrad	41	27	9	12	19	25	25	17	26	30
Mofa/Moped	60	35	18	220	18	21	25	20	20	13

Die Altersgruppen der unter 15-jährigen sowie der 15- bis 18-jährigen bzw. der über 75-jährigen sind, entsprechend der statistischen Erhebungen, als Hauptverursacher am meisten betroffen (siehe Anlage 2):

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
unter 15	66,1	57,2	48,9	50,5	47,9	45,0	48,0	53,1	52,8	56,5
15-18	46,0	46,7	42,8	42,4	42,8	43,4	41,1	50,1	46,2	53,8
über 75	61,9	60,8	52,4	35,7	43,5	39,7	50,6	35,3	41,4	46,8

Anteil der Hauptverursacher an allen beteiligten Fahrradfahrern nach Altersgruppen (Angaben in %)

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern mit Personenschaden, bei denen der Radfahrer Unfallbeteiligter war:

Unfallgegner	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
PKW	682	1033	1178	1369	1470	1439	1499	1409	1630	1631
Fahrrad	40	67	65	102	99	103	123	143	181	173
LKW	63	93	104	154	127	174	143	139	149	158
Fußgänger	24	20	39	34	37	23	30	29	57	49
Mofa/Moped	37	33	37	47	46	43	34	31	23	41
Motorrad	35	28	26	23	24	24	31	26	27	28

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern mit Personenschaden – Alleinunfälle (ohne Beteiligung Dritter):

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Alleinunfälle	104	150	217	300	301	318	383	349	488	451

Anmerkung des ADFC:

Der Anlage lässt sich entnehmen, dass Montag – Freitag deutlich mehr Unfälle mit Radfahrern passieren als am Wochenende. Interessant wäre zu wissen, ob dies am geringeren Kfz-Aufkommen am Wochenende liegt oder ob in der Woche auch mehr Radfahrer unterwegs sind, die dann auch an mehr Unfällen beteiligt sind.

10. *Wie ist die zeitliche Verteilung der Radfahrerunfälle in Sachsen auf Monate, Wochentage und Tagesstunden?*

Die Mehrzahl der Radunfälle ereignet sich in den Monaten April bis September zwischen 7.00 und 8.00 Uhr sowie zwischen 13.00 und 19.00 Uhr.

Eine detaillierte Aufschlüsselung der Verkehrsunfälle und Verunglückten nach Ortslage, Unfalltypen, Lichtverhältnissen, Monaten, Wochentagen sowie Uhrzeit beinhalten die als Anlage 3 beigefügten Tabellen UJ 2 (1-12), UJ 12 sowie UJ 44 (1-3).

Anmerkung des ADFC:

Der Anlage lässt sich entnehmen, dass Montag – Freitag deutlich mehr Unfälle mit Radfahrern passieren als am Wochenende. Interessant wäre zu wissen, ob dies am geringeren Kfz-Aufkommen am Wochenende liegt oder ob in der Woche auch mehr Radfahrer unterwegs sind, die dann auch an mehr Unfällen beteiligt sind.

11. *Welche Defizite der Verkehrssicherheit des Radverkehrs auf Staats- und Bundesstraßen sowie auf selbständigen Radwegen sind der Staatsregierung bekannt?*

Sobald Defizite der Verkehrssicherheit des Radverkehrs auf Staats- und Bundesstraßen bekannt werden (z. B. Unfallhäufungen), werden diese von den örtlichen Unfallkommissionen durch geeignete Maßnahmen beseitigt. Die Mitglieder der Unfallkommissionen wurden auch in 2001 in der Fachhochschule für Polizei in Rothenburg/OL auf Initiative des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit und des Sächsischen Staatsministeriums des Inneren geschult.

Anmerkung des ADFC:

Die Antwort geht am Thema der Frage vorbei und ist nicht akzeptabel. Die Staatsregierung ist gefordert, entweder die ihr bekannten Verkehrssicherheitsdefizite zu nennen oder darzulegen, dass ihr dazu nichts bekannt ist. Der in der Antwort benannte Unfallhäufungsaspekt betrifft nur einen Teil der Problematik. Verkehrssicherheitsdefizite gibt es auch dort, wo Konflikte bzw. für Radfahrer heikle oder unüberschaubare Situationen häufig sind und bestimmte Radfahrergruppen diese Strecken aus diesen Gründen meiden. Im Sinne einer Verbesserung der Situation für Radfahrer müssen genau diese Probleme herausgearbeitet werden.

12. Welche Defizite der Verkehrssicherheit des Radverkehrs bestehen aus Sicht der Staatsregierung vorrangig im Bereich der Kommunen?

Bei den Kommunen bestehen Defizite der Verkehrssicherheit, vor allem im mangelhaften Zustand der Radverkehrsanlagen. Ergänzend ist zu beklagen, dass Radverkehrsanlagen regelwidrig nicht genutzt bzw., dass den Fußgängern vorbehaltenen Flächen regelwidrig benutzt werden. Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

Anmerkung des ADFC:

Es ist interessant, festzustellen, dass die Staatsregierung für ihren eigenen Bereich (siehe Frage 11) keine konkreten Defizite benennen kann, sehr wohl aber eine Meinung zur Situation in den Kommunen hat. Die diesbezüglich benannten Defizite lassen den in Frage 9 herausgearbeiteten Hauptverursacher, das Kfz, völlig außen vor und gehen damit ziemlich am Kern der Sache vorbei.

Siehe dazu auch den Beitrag „Immer mehr Radfahrer verunglücken in Sachsen – und woran liegt’s?“ in Radreport, Heft 2/02, S. 5.

13. Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung zur Dunkelziffer der Radverkehrsunfälle in Sachsen und den dabei besonders betroffenen Unfalltypen vor?

Der Staatsregierung liegen keine Erkenntnisse über Dunkelziffern der Radverkehrsunfälle im Zusammenhang mit Radverkehr vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass Verkehrsunfälle mit Alleinbeteiligung von Radfahrern (ohne Beteiligung Dritter), Verkehrsunfälle mit Sachschaden sowie leichtem Personenschaden der Polizei nicht in jedem Fall bekannt werden.

14. Welche Situationen auf Strecken und an Knotenpunkten sind nach dem Unfallgeschehen, der Unfalldichte und der Unfallrate für den Radverkehr in Sachsen besonders gefährlich (Ortslage, Führungsart des Radverkehrs, Streckencharakteristik wie Kurvigkeit und Steigung, Verkehrsbelegung im Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr, Lichtverhältnisse, Geschwindigkeitsverlauf, Querschnittsausbildung der Fahrbahn, Fahrbahnzustand etc.)?

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern ereignen sich hauptsächlich innerorts. Dabei entstehen Konflikte zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen, die nicht über separate Radwege verfügen. Besonders gefährliche Situationen ergeben sich, wenn

- Radfahrer sich im „toten Winkel“ von abbiegenden Fahrzeugen, insbesondere von Lkw´s befinden,
- Radwege entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung benutzt werden,
- der fließende Verkehr beim Verlassen des Radweges nicht beachtet wird.

Außerorts liegt der Schwerpunkt der Verkehrsunfälle mit Radfahrern im Längsverkehr.

Verkehrsunfälle mit Personenschaden mit Beteiligung von Radfahrern nach Unfalltyp und unterteilt nach inner- und außerorts (s. Anlage 1):

Unfalltyp	1991 i.O./a.O.	1992 i.O./a.O.	1993 i.O./a.O.	1994 i.O./a.O.	1995 i.O./a.O.	1996 i.O./a.O.	1997 i.O./a.O.	1998 i.O./a.O.	1999 i.O./a.O.	2000 i.O./a.O.
Einbiegen/ Kreuzen	663/57	906/51	997/37	1174/60	1118/45	1153/53	1188/62	1217/47	1363/57	1417/62
Abbiegen	292/17	375/30	422/19	439/34	480/40	468/26	468/34	471/37	584/31	553/31
Ruhender Verkehr	58/1	94/2	93/7	124/4	126/3	100/3	128/4	118/0	136/2	166/1
Längsver- kehr	363/75	430/88	470/104	451/125	537/117	428/109	467/121	449/105	559/110	499/111

Anmerkung des ADFC:

Der zweite Satz der Antwort „Dabei entstehen Konflikte zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen, die nicht über separate Radwege verfügen.“ muß in seinem Wahrheitsgehalt erheblich angezweifelt werden, da er sowohl bisherigen Untersuchungen in Deutschland als auch den in der Antwort folgenden Ausführungen widerspricht. Auch eine Dresdner Untersuchung für die Jahre 1995-97 zeigt, dass gerade an Straßen mit Radwegen sich die Unfälle häufen.

Die in der Antwort benannten Situationen suggerieren in ihrer Auswahl und Formulierung wiederum, dass Radfahrer die Verursacher sind, der Hauptverursacher Kfz bleibt aussen vor. Beispielsweise besteht wegen des toten Winkels die Pflicht des Kfz-Führers zum Schulterblick beim Abbiegen, d. h. gefährliche Situationen können nur entstehen, wenn sich Kfz-Führer regelwidrig verhalten!

Aus welchen Quellen speisen sich die Erkenntnisse der Staatsregierung zu den benannten besonders gefährlichen Situationen? Welche Statistiken liegen ihr insbesondere vor zur Gefährdung, wenn vorhandene Radwege nicht benutzt werden? Seit der StVO-Novelle 1997 ist es bei sogenannten „anderen Radwegen“ nicht mehr vorgeschrieben, diese zu benutzen. Diese Regelung hat der Gesetzgeber durchaus in Abwägung der Sicherheit zwischen Benutzung schlechter Radwege und Fahrbahnnutzung getroffen.

15. Gibt es Vorbehalte von sächsischen Schulen bzw. Schulträgern gegen die Nutzung des Fahrrades auf dem Schulweg bzw. entsprechende Verbote; welche Altersgruppen sind davon betroffen und worin liegen die Vorbehalte und Verbote begründet?

Gegen die Nutzung des Fahrrades auf dem Schulweg sind keine Vorbehalte/Verbote von Seiten der Schulträger bekannt. An den Grundschulen wird in der Regel auf die Gefahren, welche die Nutzung des Fahrrades auf dem Schulweg bei jüngeren Schulkindern mit sich bringt, in den Elternabenden bzw. Schulkonferenzen hingewiesen. Den Eltern wird empfohlen, ihre Kinder erst nach dem Absolvieren des Radfahrunterrichtes mit dem Fahrrad zur Schule fahren zu lassen.

An einigen weiterführenden Schulen wird durch die Schulleiter von den Erziehungsberechtigten eine Einverständniserklärung zur Nutzung des Fahrrades auf dem Schulweg verlangt.

Anmerkung des ADFC:

In vielen Kommunen dürfen Kinder das Rad erst ab der 4. Klasse nutzen.

16. Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung darüber vor, inwieweit geübte, schnelle Radfahrer auf hochbelasteten Straßen im Mischverkehr sicherer unterwegs sind als auf schlechten, dem Stand der Technik nicht entsprechenden und demzufolge unfallträchtigen Radwegen an diesen Straßen?

Nach geübten, schnellen und anderen Radfahrern wird sowohl im Straßenverkehrsrecht als auch in der polizeilichen Praxis nicht unterschieden. Der Staatsregierung liegen daher keine Erkenntnisse zur Fragestellung vor.

Anmerkung des ADFC:

Es ist wichtig, sich weiterhin mit dieser Frage zu beschäftigen (ggf. Forschungen initiieren), da einerseits heute bei sog. „anderen Radwegen“ das Wahlrecht zwischen Fahrbahn und Radweg schon besteht, andererseits die Fahrbahnführung auch in Zukunft auf einem erheblichen Teil des Netzes Realität sein wird.

17. Welche Gefährdungspotentiale bestehen durch das inzwischen überaus weit verbreitete Rechtsüberholen auf schmalen Radwegen? (Hintergrund: Infolge der Benutzungspflicht müssen auch Schnellradler auf solchen Wegen fahren.)

Die Staatsregierung sowie den Polizeidienststellen liegen keine Erkenntnisse über ein „überaus weit verbreitetes Rechtsüberholen“ auf schmalen Radwegen vor.

Anmerkung des ADFC:

Es ist der Staatsregierung zu empfehlen, sich zu diesem Problem sachkundig zu machen, da es direkt die Umsetzung der StVO-Novelle von 1997 tangiert.

Siehe hierzu auch den Beitrag „Warum ist Rechtsüberholen neuerdings „in“? in Radreport, Heft 2/02, S. 3 + 4.

18. Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung ergriffen, um zu gewährleisten, dass der Einsatz des Grünpfeils (Grüner Pfeil auf schwarzem Grund an LSA) in den sächsischen Kommunen unter strikter Einhaltung der in der VwV-StVO zu Sicherheit des Radverkehrs gesetzten Grenzen (Ausschlusskriterien sind u.a. starker freigegebener Fahrradverkehr, Zweirichtungsradverkehr, Schulwegsicherung) erfolgt? Mit welchem Ergebnis?

Aufgrund der Bestimmung der VwV-StVO hat die Staatsregierung in Erlassen (25.01.1994, 25.09.1995) die Zustimmungspflicht der höheren Verwaltungsbehörde bei Anbringung, Entfernung und Nichtanbringung des Grünpfeils geregelt. Sie prüft die Einhaltung der vorgeschriebenen Voraussetzungen und Bedingungen. Seit In-Kraft-Treten der mit der VwV-StVO vom 26.01.2001 geänderten Vorschriften bezüglich des Radverkehrs (am 01.02.2001) kommt gemäß Weisung der Staatsregierung besondere Aufmerksamkeit zu.

In den regelmäßigen Dienstberatungen der obersten Landesbehörde mit den höheren Verwaltungsbehörden mit den (unteren) Straßenverkehrsbehörden wird die Thematik „Grünpfeilregelung“ behandelt.

Die in den Landkreisen und Kreisfreien Städten wirkenden Verkehrsunfallkommissionen beobachteten die Lichtzeichen geregelten Kreuzungen und Einmündungen mit Grünpfeilregelung auch hinsichtlich des Verkehrsunfallgeschehens. Im Freistaat Sachsen gibt es an derartigen Stellen kein auffälliges Unfallgeschehen (Unfallhäufungen).

Anmerkung des ADFC:

Aus der Landeshauptstadt Dresden sind Fälle bekannt, in denen die Straßenverkehrsbehörde erst auf Hinweise des ADFC hin Grünpfeile entfernt hat, die den VwV-StVO widersprachen, d. h. die benannten verwaltungsinternen Kontrollen haben nicht funktioniert.

Die Staatsregierung bleibt die Antwort auf die Teilfrage nach dem Ergebnis schuldig!

19. Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung ergriffen, um die neuerdings zusätzlich beim Grünpfeil geltenden Ausschlusskriterien (z. B. wenn Fahrradverkehr trotz Verbotes in der Gegenrichtung in erheblichem Umfang stattfindet) in den sächsischen Kommunen durchzusetzen? Mit welchem Ergebnis?

Es wird auf die Antwort zur Frage 18 verwiesen.

Anmerkung des ADFC:

In Leipzig gibt es mehrere Fälle, bei denen (über Ausnahmegenehmigungen durch das Regierungspräsidium) der Grünpfeil an für Zweirichtungsverkehr ausgeschilderten Radwegen angebracht wurde und – trotz Protest – immer noch ist. Darüber hinaus gibt es eine Anzahl Fallbeispiele, wo Zweirichtungs-Radverkehr zwar nicht zugelassen ist, aber praktiziert wird, ohne dass deswegen der Grünpfeil entfernt worden wäre. Dem Leipziger ADFC sind sogar schwere Radfahrerunfälle, verursacht durch die Grünpfeilregelung, bekannt, ohne dass die Verwaltung bisher bereit gewesen wäre, die Regelung aufzuheben.

20. Mit welchen speziellen Maßnahmen bzw. mit welchem Ergebnis bekämpft die Staatsregierung das Unfallgeschehen im Radverkehr in Sachsen?

In den Festlegungen der Verkehrsüberwachungsschwerpunkte der sächsischen Polizei durch das Sächsische Staatsministerium des Inneren (SMI) für das Jahr 2001 wird – wie in den Vorjahren – im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung dem Fahrradverkehr eine besondere Bedeutung beigemessen. Die Überwachung des Fahrradverkehrs, insbesondere hinsichtlich der Missachtung von Verkehrsregelung, des Fahrens ohne Beleuchtung, der Missachtung des Rechtsfahrgebotes, der unangemessenen Geschwindigkeit bei der Benutzung von Mischverkehrsflächen (kombinierte Rad-/Gehwege) sowie des Radfahrens in Fußgängerbereichen, ist ein wesentlicher Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei.

Darüber hinaus werden im Jahr 2001 gezielt Kontrollen zum verkehrsgerechteren Verhalten der Radfahrer durchgeführt. Der Monat Oktober ist Schwerpunktmonat der Kontrolle des Radverkehrs.

In den jährlich abgehaltenen Verkehrssicherheitstagen wird die Sicherheit des Radverkehrs thematisiert. Der Freistaat Sachsen initiiert darüber hinaus örtliche Verkehrssicherheitsaktionen und gibt zu speziellen Themen Aufklärungsmaterial heraus (vgl. Antwort zu Frage 21). Gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Automobil Club (ADAC) Sachsen e. V. wird und wurde die Aktion „Nur sicher auf's Rad – ohne Bremse und Licht mit mir nicht!“ durchgeführt. Dabei wurden in den Schulen die Fahrräder der Kinder und Jugendlichen auf Vorschriftsmäßigkeit und ordnungsgemäßen Zustand kontrolliert. Mit einem Prüfpass, der jedem Schüler ausgehändigt wurde, konnten sich die Eltern über das Ergebnis der Prüfung informieren.

Entsprechend der Festlegungen der „Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Kultur /SMK) und des SMI über den Einsatz von Jugendverkehrsschulen in der schulischen Verkehrserziehung (VwV) Jugendverkehrsschulen“ wird mit der Durchführung der Radfahrausbildung im Zusammenwirken der Polizei mit den Schulträgern, dem ADAC Sachsen e. V. sowie den Verkehrswachen der Grundstein für ein zukünftig verkehrsgerechtes Verhalten von Radfahrern im Straßenverkehr bereits bei den Schulkindern der 1. bis 4. Klasse gelegt. Im 4. Schuljahr wird diese Maßnahme mit einer Abschlusskontrollfahrt beendet.

Im Jahr 2000 wurden mit der Zielgruppe Kinder und Jugendliche insgesamt 4.529 Veranstaltungen mit insgesamt 95.994 Kindern und Jugendlichen im Rahmen der Verkehrserziehung durchgeführt.

Anmerkung des ADFC:

Die benannten Maßnahmen der Staatsregierung richten sich nur an Radfahrende. Da aber, wie in Frage 9 herausgearbeitet, in zwei Drittel der Radunfälle das Kfz der Hauptverursacher ist, können mit diesen Maßnahmen zwei Drittel der Radunfälle nicht bekämpft werden. Es ist deshalb sehr dringend eine Überarbeitung der Radunfall-Bekämpfungsstrategie der Staatsregierung erforderlich.

Ein verkehrsgerechtes Verhalten bereits bei Schulkindern der 1. bis 4. Klasse erreichen zu wollen ist schon aus entwicklungsphysiologischen Gesichtspunkten her nicht möglich.

21. Welche Richtlinien, Anordnungen, Hinweise, Merkblätter u. ä. für die planerische und straßenverkehrsrechtliche Behandlung des Radverkehrs hat der Freistaat in den Jahren seit 1990 erlassen bzw. für seine Verantwortungsbereiche und die der Kommunen eingeführt?

Folgende Richtlinien, Anordnungen, Hinweise, Merkblätter u. ä. sind für die planerische und straßenverkehrsrechtliche Behandlung des Radverkehrs eingeführt bzw. liegen vor:

- Einführungserlass vom 01.07.1993 zu den „Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)
- Einführungserlass vom 06.06.1995 zu den „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA/1995)“
- Erlasse vom 19.09.1997 und vom 28.07.1998 zur 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 1997
- Radverkehrskonzeption für Sachsen (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.) (ADFC) im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit (SMWA) 1996
- Broschüre „Leitfaden zur Planung von Ortsdurchfahrten“ zur Einführung der „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen“ (EAHV 93, Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e. V.)
Bekanntmachung vom 2. 01. 1997 im Sächsischen Amtsblatt Nr. 4/1997, S. 92 (Pkt. 5.5.1 Radverkehrsanlagen)
- Richtlinie für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen (Ortsdurchfahrtsrichtlinie – ODR)
Bekanntmachung vom 10.05.1993 im Sächsischen Amtsblatt Nr. 25/1993, S. 775 (Pkt. 12a Geh- und Radwege in den Ortsdurchfahrten mit geteilter Baulast)
- „Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen VwV zur StVO“ (1998, Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.)
- Erlass des SMWA zum Führen der Bestandsverzeichnisse vom 06.09.1993
- Erlass des SMWA zum Führen der Straßen- und Bestandsverzeichnisse vom 24.02.1995
- Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte (RAS-Q), Ausgabe 1996
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95
(1995, Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.)
- Empfehlungen für die Anlagen von Erschließungsstraßen – EAE 85/95, Pkt. 4.2.3 Radverkehr (1995, Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.)
- „Beschilderung für Radwanderwege im Freistaats Sachsen – Empfehlung“ (Faltblatt. SMWA, 1994)
- „Touristisches Radfahren in Sachsen – Handlungsleitfaden für die kommunale Praxis“ (Broschüre, SMWA, 1993)
- „Fahr Rad – aber richtig“ (Schriftenreihe SMWA)
- „Neue Verkehrsregeln – nicht nur für Radfahrer“ (Faltblatt, SMWA)
- „Wohin mit dem Fahrrad – Empfehlungen für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Fahrradstationen in Sachsen“
(Broschüre, Hrsg. ADFC, gefördert vom Sächsischen Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft (SMUL) 1995)
- „Fahrradabstellanlagen und -stationen in Sachsen“
(Faltblatt, Hrsg. ADFC, gefördert SMUL)
- verschiedene Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen
(z. B.: Bewertung der Attraktivität von Radverkehrsanlagen, Kenngrößen für Fußgänger- und Fahrradverkehr, Bedarf für Fahrradabstellplätze bei unterschiedlichen Grundstücksnutzungen)

Hinsichtlich der Richtlinien zur Förderung von Radverkehrsanlagen sowie der Erlass zur Anwendung des Grünpfeils und zur Erfüllung der Anforderungen zur Anlage von Radwegen wird auf die Antworten zu den Fragen 18, 33 und 47 verwiesen.

Anmerkung des ADFC:

Aus der Antwort geht nicht hervor, welche der benannten Werke erlassen bzw. eingeführt sind oder ob diese nur vorliegen. Genau darauf zielte aber die Frage.

Themenblock C: Bestand Radverkehrsnetze und deren Ausstattung

22. *Wie hoch ist der Streckenanteil von Staats- und Bundesstraßen, welcher auch für Ungeübte und Kinder mit angemessener Verkehrssicherheit befahrbar ist?*

Die in der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu § 1 verankerten Grundregeln für die Teilnahme im Straßenverkehr fordern die ständige Vorsicht und Rücksicht aller Verkehrsteilnehmer. Unter Beachtung dieser Maßgabe sind alle Bundes- und Staatsstraßen, die nicht ausdrücklich für den Radverkehr gesperrt sind (vgl. Antwort zu Frage 23), auch für ungeübte Radfahrer und Kinder mit angemessener Verkehrssicherheit befahrbar.

Empfohlen wird jedoch die Nutzung der Bundes- und Staatsstraßen, die eine fahrradspezifische Wegweisung aufweisen (vgl. Antwort zu Frage 26).

Anmerkung des ADFC:

Die Antwort ist nicht akzeptabel. Sie lässt die Unterscheidung zwischen einem rein juristischen Idealzustand und der Realität auf vielen Straßen in Sachsen (hohe Geschwindigkeiten, enge seitliche Überholabstände, Rücksichtslosigkeit ...) vermissen. Sie ignoriert die an anderer Stelle dargestellten Unfallopfer. Sie beachtet viele Jahrzehnte der Unfallforschung nicht und würde in der Konsequenz weitere Anstrengungen zu Verbesserung der Verkehrssicherheit überflüssig machen.

23. *Wie hoch ist der Streckenanteil von Staats- und Bundesstraßen, welcher ohne nahe Alternativroute für den Radverkehr gesperrt ist?*

Vor dem Erlass entsprechender verkehrsrechtlicher Anordnungen durch die Straßenverkehrsbehörden und die Straßenbauverwaltungen ist grundsätzlich das Vorhandensein von Alternativrouten zu prüfen. Andernfalls kann die Mitnutzung von Straßen durch den Radverkehr nicht verboten werden. In diesen Fällen ist durch verkehrsrechtliche Anordnungen die Verminderung des Sicherheitsrisikos durch Reduzierung von Höchstgeschwindigkeiten anzustreben.

Aufgrund einer fehlenden Alternativroute konnte in Sachsen bisher nur auf einem 3,2 km langem vierstreifigen Abschnitt der Bundesstraße B 95 zwischen der Zufahrt zum ehemaligen Braunkohlenwerk Espenhain und der Zufahrt zur Ortslage Gestewitz einem Antrag auf Sperrung für den Radverkehr nicht entsprochen werden.

Anmerkung des ADFC:

Es ist zu befürchten, dass es weitaus mehr Strecken in Sachsen als die eine benannte gibt. Ein Beispiel betrifft die B 172 im Raum Struppen, von einer nahen Alternativroute kann hier wirklich nicht gesprochen werden.

Es ist auch zu fragen, wie die Staatsregierung den Begriff „nah“ in diesen Fällen auslegt.

24. *Wie viele Anfangs- und Endpunkte (absolut und als Anteil an allen) von Zweirichtungsradwegen in der Baulast des Freistaates Sachsen sind mit einer Querungshilfe versehen, die Radfahrern ein sicheres und zügiges Überqueren der Fahrbahn zur Weiterfahrt ermöglicht?*

Statistische Erhebungen liegen der Staatsregierung zu dieser Fragestellung nicht vor.

Anmerkung des ADFC:

Da die Verwaltungsvorschrift zur StVO vorschreibt, dass Radfahrer an Kreuzungen und Einmündung bei Vorliegen einer Radwegbenutzungspflicht nicht sich selbst überlassen bleiben können, ist die Kenntnis über die Existenz der benannten Querungshilfen durchaus zu erwarten. Wichtig ist

vor allem, herauszuarbeiten, wo diesbezüglich noch Sicherheitsdefizite bestehen und der VwV-StVO noch nicht entsprochen wird.

25. Wo gibt es im Freistaat Sachsen zusammenhängende Netze des Alltagsradverkehrs mit fahrradspezifischer Wegweisung?

Zusammenhängende Netze des Alltagsradverkehrs mit fahrradspezifischer Wegweisung sind erst im Entstehen. Weit fortgeschritten ist bisher die Stadt Leipzig, in welcher ein solches System der fahrradspezifischen Wegweisung in einem erheblichen Umfang bereits installiert wurde. In weiteren Städten (z. B. Chemnitz, Zwickau) sind – zumeist veranlasst durch touristische Radwander-routen – erste Elemente von fahrradspezifischen Wegweisungen aufgestellt worden, die gleichermaßen auch dem Alltagsradverkehr dienen.

26. Welcher Anteil der Bundes-, Staats-, und Kreis- und Kommunalstraßen sowie der selbständigen Wege weist bisher eine fahrradspezifische Wegweisung auf?

In Sachsen weisen 236 km (11 %) Bundes-, 228 km (5 %) Staats- und 121 km (2 %) Kreisstraßen in der Baulast des Bundes, des Freistaates Sachsen und der Landkreise eine fahrradspezifische Wegweisung auf. Statistische Erhebungen zu Bundes-, Staats- und Kreisstraßen in der Baulast der Städte über 80.000 bzw. 30.000 Einwohnern liegen der Staatsregierung nicht vor. Ebenso können keine Aussagen zu weiteren kommunalen Straßen und selbstständigen Wegen getroffen werden.

Themenblock D: Radverkehr als Teil des Umweltverbundes

27. Wie hoch ist der Anteil der Wege des ÖPNV in Sachsen, bei denen das Fahrrad als Zubringer eine Rolle spielt? Welche regionalen Unterschiede gibt es dabei und sind Abhängigkeiten zu vorhandenen Abstellanlagen und guten Zuwegungen erkennbar?

Der Anteil der Wege zum ÖPNV, die mit dem Fahrrad bewältigt werden, liegt im Freistaat Sachsen bei 1 bis 2 % (Verkehrserhebungen im Freistaats Sachsen 1999/2000, TCAC GmbH). Regionale Unterschiede sind marginal. Informationen über Abhängigkeiten zu vorhandenen Abstellanlagen und guten Zuwegungen liegen nicht vor.

28. Wie viele Zugangstellen des SPNV im Freistaat Sachsen (absolut sowie als Anteil an allen) weisen qualifizierte Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradrahmen anschließbar, Überdachung, etc.) auf?

Im Freistaats Sachsen werden derzeit 548 Bahnhöfe des SPNV-Zugangsstellen genutzt. Davon sind an 69 Bahnhöfen Fahrradabstellanlagen vorhanden (Anlage 4 enthält eine Übersicht der Zugangsstellen mit Fahrradabstellmöglichkeiten). Dies entspricht einem Anteil von 12,6 %.

Anmerkung des ADFC:

Die Frage wurde nicht beantwortet. – Angegeben werden lediglich Bahnhöfe, an denen überhaupt Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden sind, gleich welcher Qualität. Gefragt wurde aber nach solchen einer definierten Qualität. Die in Anlage 4 enthaltene Liste enthält z. B. den Dresdner Hauptbahnhof und den Bahnhof Dresden-Strehlen, die beide leider keine überdachten Abstellmöglichkeiten mit Anschließbarkeit des Rahmens aufweisen.

29. Inwieweit wird die finanzielle Förderung von Um- und Neubauten von ÖPNV-Haltestellen von den Planungen qualifizierter Bike & Ride-Anlagen abhängig gemacht?

Im Rahmen der ÖPNV-Förderung (zentrale Busbahnhöfe – ZOB, Haltestellen, SPNV-Zugangsstellen) sind Radverkehrsanlagen keine zwingende Fördervoraussetzung. Die angemessene Beachtung des Radverkehrs ist bei der Antragsprüfung sichergestellt.

Anmerkung des ADFC:

Wie ist die „angemessene Beachtung des Radverkehrs bei der Antragsprüfung sichergestellt“?

30. Mit welchen konkreten Maßnahmen unterstützt die Staatsregierung die Fahrradmitnahme im städtischen und regionalen Nahverkehr?

Die Entscheidung über die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV obliegt den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Diese Entscheidungen werden stets im Einklang mit dem originären Beförderungsauftrag, der sicheren, schnellen und effektiven Beförderung von Personen in Abhängigkeit der eingesetzten Fahrzeuge und deren Auslastung zu treffen sein.

Anmerkung des ADFC:

Die Staatsregierung unterstützt die Fahrradmitnahme demnach nicht mit Maßnahmen. Dies ist bedauerlich, da gerade das Zusammenspiel von Fahrrad und öffentlichem Verkehr ein flexibles Gesamtsystem ergibt und z. B. der Fahrradtourismus ein Wachstumsmarkt ist.

31. Welche Erkenntnisse über die Zusammenhänge zwischen attraktiven Tarifen bei der Fahrradmitnahme im städtischen und regionalen Nahverkehr und der Zunahme an Fahrgästen mit Fahrrädern liegen der Staatsregierung vor?

Attraktive Tarife bewirken eine Zunahme der Fahrradmitnahme. Bei der Tarifgestaltung werden die Verkehrsunternehmen und -verbände stets eine Abwägung zwischen Fahrpreisgestaltung und der Zunahme an Fahrgästen mit Fahrrädern im Interesse der Sicherung der Gesamteinnahmen vornehmen müssen.

Themenblock E: Finanzierungsmöglichkeiten der Radverkehrsförderung

32. Welche Mittel des Freistaates wurden von 1995 bis 2000 für Investitionen zugunsten des Alltagsradverkehrs in den Kommunen ausgegeben?

Der Freistaat Sachsen trägt die Kosten für den Bau von Radwegen an Staatsstraßen in Kommunen mit weniger als 30.000 Einwohnern. Statistische Angaben zur Höhe der investierten Mittel für den Bau dieser Radwege liegen nicht vor.

Zudem gab der Freistaat Sachsen Mittel zum Bau von Radverkehrsanlagen (vgl. Antwort zu Fragen Da der Bau dieser Anlagen i. d. R. keinen gesonderten Fördertatbestand darstellt und die verfügbaren Fördermittel größtenteils misch-finanziert sind, kann der Umfang der enthaltenen Landesmittel nur im Rahmen einer Nacherhebung der verwendeten Mittel (u. a. Prüfung der Zwischenachweise) beziffert werden. Aufgrund des unverhältnismäßig hohen Arbeitsaufwandes und der zur Verfügung stehenden Bearbeitungsfrist wird von einer Nacherhebung jedoch abgesehen.

Anmerkung des ADFC:

Ist der Staatsregierung die Angabe, welche entsprechenden Mittel in die Staatsstraßen fließen, wirklich nicht möglich? Gab es überhaupt keine separaten Maßnahmen für den Radverkehr, die man zumindest hätte ausweisen können? Die Anlage 5 listet auch förderfähige Maßnahmen auf, die keine Radwege sind (z. B. Abstellanlagen). Wurden für diesen Bereich auch keine Mittel ausgereicht?

33. Welche Fördermittel (Fördertöpfe, Fördersätze, Höhe der Mittel) für Maßnahmen zugunsten des Alltagsradverkehrs stehen den sächsischen Kommunen seitens des Freistaates 2001 und 2002 jeweils zur Verfügung? Welche Fördervoraussetzungen (Mindestsumme, Bindung an andere Maßnahmen, Eigenmittel, etc.) sind dabei erforderlich?

Die Fördermittel und -voraussetzungen für Maßnahmen zu Gunsten des Alltagsradverkehrs, die den sächsischen Kommunen seitens des Freistaates zur Verfügung stehen, sind in der Anlage 5 ausgewiesen.

Bezüglich der Höhe der seitens des Freistaates zur Verfügung stehenden Mittel wird auf Absatz 2 Satz 2 der Antwort zu Frage 32 verwiesen.

Anmerkung des ADFC:

Die Anlage 5 gibt eine gute Übersicht über die Fördermöglichkeiten und sollte den Kommunen und anderen Beteiligten regelmäßig aktualisiert verfügbar gemacht werden, z. B. als Website. Nicht befriedigen kann jedoch, dass keinerlei Angaben zur Höhe der verfügbaren Mittel gemacht werden.

34. Bei welchem Anteil der Maßnahmen erfolgte bisher bzw. erfolgt in den Jahren 2001 und 2002 eine Bindung der durch den Freistaat ausgereichten Straßenbau- und ÖPNV-Fördermittel an eine sichere und komfortable Radverkehrsführung (durch Verordnungen, Einzelbestimmungen, Auflagen, etc.)?

Es erfolgt grundsätzlich keine Bindung der durch den Freistaat ausgereichten Straßenbau- und ÖPNV-Fördermittel an eine sichere und komfortable Radwegeführung.

Die Beurteilung ob Radwege im Rahmen einer Neu- bzw. Ausbaumaßnahme oder auch eine getrennte Anlage notwendig sind, erfolgt projektbezogen unter Ansatz der prognostizierten Verkehrsbelastung und der Lager der Maßnahmen in der Radverkehrsnetzplanung.

Anmerkung des ADFC:

Traurige Praxis ist es zum Teil, dass Maßnahmen vom Freistaat gefördert oder akzeptiert werden, bei denen trotz Bedarf keine radfahrfreundliche Lösung umgesetzt wurde. Hier müssen strengere Kriterien greifen, was z. B. damit beginnt, dass schon in der Planung der Bedarf und die Netz-situation des Radverkehrs ausreichend erhoben und dargestellt werden.

35. Inwieweit wird die Genehmigung von Umgehungsstraßen mit dem gleichzeitigen Rückbau der zu entlastenden Ortsdurchfahrten gekoppelt, so dass dort verbesserte Bedingungen für den Radverkehr entstehen? Wenn nicht: Warum nicht?

Der Bau von Ortsumgehungen entlastet die Ortsdurchfahrten. Häufig kann damit der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden. Ob ein Rückbau bzw. Umbau der Ortsdurchfahrt sinnvoll und finanzierbar ist, entscheidet der neue Straßenbaulastträger der abgestuften Ortsdurchfahrt in eigenem Ermessen.

Anmerkung des ADFC:

Hier ist die Frage anzuschließen, ob die VwV-KStB aufgrund ihrer Formulierungen (kein Rückbau z. B. zur Verkehrsberuhigung) nicht die Umgestaltung entlasteter Ortsdurchfahrten zugunsten des Radverkehrs verhindern.

36. In welchen Fällen ist für die Fördermittelvergabe durch den Freistaat sowie die Entscheidung von Kommunen die Tatsache entscheidungsrelevant gewesen, dass das Kosten-Nutzen-

Verhältnis bei Investitionen für den Radverkehr teilweise erheblich günstiger ist als das bei Investitionen für motorisierte Verkehrsmittel?

Die Fördermittelvergabe wird anhand der Zweckbestimmung des zur Förderung vorgesehenen Projektes in Verbindung mit der Mittelverfügbarkeit durch die Bewilligungsbehörden geprüft und entschieden. Neben dem Nachweis des Bedarfes werden die Zweckdienlichkeit und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens geprüft.

Die in der Fragestellung aufgeführte Alternativentscheidung tritt in der Vergabep Praxis für Fördermittel nicht auf, weil zwischen der Förderung einer Radverkehrsanlage und einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Straße keine Alternativentscheidung möglich ist. Angaben zur Entscheidungsfindung der Kommunen im Rahmen derer Straßenbaulastträgerschaft liegen der Staatsregierung nicht vor.

37. Welche Fördermittel (nach Jahresscheiben) wurden bisher für fahrradspezifische Wegweisung des Alltagsradverkehrs vom Freistaat ausgereicht?

Die fahrradspezifische Wegweisung für den Alltagsradverkehr fällt in die Wahrnehmung der Baulastträgerschaft des jeweiligen Baulastträgers und stellt keinen gesonderten Fördertatbestand dar. Detaillierte Angaben zur Fragestellung sind daher nicht möglich.

Anmerkung des ADFC:

Die Kenntnis der Mittelhöhe wäre hilfreich für die Abschätzung des weiteren Bedarfes.

Themenblock F: Umsetzung der StVO-Novelle von 1997

Am 1. September 1997 trat die sogenannte „Fahrrad-Novelle“ der StVO in Kraft, die einerseits explizit neue Führungsformen des Radverkehrs ausdrücklich in die StVO und die zugehörigen Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) einführte und andererseits die mit den blauen Radwegschildern (Z 237, Z 240, Z 241) verbundene Benutzungspflicht von Radwegen an bestimmte Qualitätskriterien des Radweges bindet. Diese betreffen u.a. die Breite, die Linienführung und die Einhaltung des Standes der Technik. Die Kommunen hatten bis 01.10.1998 Zeit, ihre vorhandenen Radverkehrsanlagen diesbezüglich zu überprüfen, instand zu setzen oder die Benutzungspflicht aufzuheben und somit Radfahrern die Wahl zwischen Fahrbahn und Radweg zu überlassen.

38. In wie vielen Kommunen des Freistaates (absolut und Anteil an allen) wurde die mit der StVO-Novelle von 1997 verbundene Überprüfung der Radverkehrsanlagen nach den neu in die VwV-StVO aufgenommenen Qualitätskriterien bis zum gesetzlich geforderten Termin (01.10.1998) abgeschlossen?

Die Überprüfungen durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Landratsämter sowie der Stadtverwaltungen der Kreisfreien Städte und der Großen Kreisstädte wurden im Regierungsbezirk Chemnitz fristgemäß, im Übrigen überwiegend bis zum Stichtag (30.09.1998) abgeschlossen. Weitere Prüfungen erfolgten ausschließlich im Rahmen von Verkehrsschauen.

Zahlenangaben hierzu liegen nicht vor; die o. g. Behörden führen dazu keine Statistiken. Wegen eines unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwandes sowie der Kürze der Bearbeitungszeit wurde von einer Nachbesserung abgesehen.

39. In wie vielen Kommunen des Freistaates (absolut und Anteil an allen) wurde diese Überprüfung bis zur Gegenwart abgeschlossen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 38 verwiesen.

Anmerkung des ADFC:

Es ist nicht akzeptabel, dass die oberste Rechtsaufsicht drei Jahre nach Terminablauf nicht mitteilen kann, ob einer gesetzlichen Pflicht nun von allen Kommunen nachgekommen wurde oder nicht, zumal sie, wie sie unter Frage 44 aufführt, von den Straßenverkehrsbehörden eine Vollzugsmeldung gefordert hat.

Die praktischen Erfahrungen des ADFC vor Ort zeigen, dass vielerorts diese Überprüfungen bis heute nicht abgeschlossen wurden.

40. In wie vielen Fällen und auf welcher Streckenlänge musste bislang die Benutzungspflicht von Radwegen aufgrund der Überprüfung aufgehoben werden?

Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden führen in der Regel keine Statistiken. So weit bekannt, wurde in 135 Fällen auf ca. 64 km Länge die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben.

41. In wie vielen Fällen und auf welcher Streckenlänge erfolgte bislang eine Instandsetzung bzw. bauliche Veränderung von Radverkehrsanlagen sowie die Markierung von Furten, um die Qualitätsstandards der VwV-StVO erfüllen zu können?

Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden führen in der Regel keine Statistiken. So weit bekannt, erfolgten in 65 Fällen auf ca. 36 km Länge Instandsetzungen bzw. bauliche Veränderungen von Radverkehrsanlagen. Das Markieren von Radfurten ist nur im Bereich von Lichtzeichenanlagen und Fußgängerüberwegen zulässig.

Anmerkung des ADFC:

Die Aussage der Staatsregierung, die Markierung von Radwegfurten sei nur im Bereich von Lichtzeichenanlagen und Fußgängerüberwegen zulässig, muß sehr erstaunen. In der VwV-StVO zu § 9, Absatz 2, II, Punkt 2. heißt es: „Radfahrerfurten sind stets im Zuge von gekennzeichneten Vorfahrtsstraßen (vgl. Ziffer III zu § 8 Abs. 1) und an Lichtzeichenanlagen zu markieren. Die Markierung besteht aus 2 unterbrochenen Quermarkierungen im Breistrich ...“. Diese Pflicht, die Furtmarkierungen generell an Vorfahrtsstraßen vorzunehmen, wurde mit der StVO-Novelle 1997 eingefügt und war bis 01.10.1998 umzusetzen.

42. In wie vielen Fällen und auf welcher Streckenlänge erfolgte eine „ausnahmsweise und befristete“ (Wortlaut aus VwV-StVO) Kennzeichnung der Radwegebenutzungspflicht bei sogenannten „anderen Radwegen“ infolge fehlender baulicher Voraussetzungen? Bis zu welchem Zeitpunkt sind diese Befristungen terminiert?

:

Weit überwiegend erfolgte keine ausnahmsweise und befristete Anordnung der Radwegebenutzungspflicht. Im Ausnahmefall betraf es, so weit ermittelt, 8 Fälle auf ca. 4 km Länge. Diese Befristungen enden mit dem Abschluss entsprechender baulicher Maßnahmen.

43. In wie vielen Fällen und auf welcher Streckenlänge wurde bei bestehenden Radwegen „an kurzen Abschnitten ... unter Wahrung der Verkehrssicherheit“ (Wortlaut aus VwV-StVO) von den Mindestmaßen der VwV-StVO für die Breite von Radverkehrsanlagen abgewichen?

Auf Radwegen, bei denen die Mindestbreiten nicht gegeben sind, wurde weit überwiegend die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben. So weit ermittelt, betraf es 29 Fälle auf ca. 9 km Länge.

44. Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung ergriffen, um die ordnungsgemäße Durchführung der Überprüfung der Radverkehrsanlagen nach den seit 1997 geltenden Standards der VwV-StVO durch die Kommunen zu gewährleisten und zu überprüfen?

Mit den Erlassen vom 19.09.1997 und 28.07.1998 (vgl. Antwort zu Fragen 21) waren die Straßenverkehrsbehörden zur konsequenten Nutzung der eröffneten Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs, zur fristgemäßen (30.09.1998) Überprüfung der zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften bestehenden Radverkehrsanlagen sowie zur Vollzugsmeldung beauftragt.

Dazu erfolgten Besprechungen und Anleitungen im Dienstgang sowie ein gemeinsam mit dem ADAC Sachsen e. V. veranstaltetes Seminar am 24.06.1998. Die Regierungspräsidien hatten den Auftrag zur Koordinierung der erforderlichen Arbeiten zwischen den zuständigen Behörden sowie zur Kontrolle der Tätigkeit dieser Behörden.

45. Welche Ergebnisse brachten die getätigten Kontrollen im Zusammenhang mit der ordnungsgemäßen Durchführung der Überprüfung der Radverkehrsanlagen nach den seit 1997 geltenden Standards der VwV-StVO?

Die durch die Regierungspräsidien getätigten Kontrollen haben gezeigt, dass die Straßenverkehrsbehörden die der Ziel- und Aufgabenstellung entsprechenden Verkehrsschauen durchgeführt haben. Danach konnten auf der Basis der seit dem 01.09.1997 geltenden Verwaltungsvorschriften sowie in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen weitere Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Andererseits wurde für Radwege, die Sicherheitsmängel aufwiesen oder die den Standards der VwV-StVO nicht entsprachen, die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben.

Anmerkungen des ADFC zu den Fragen 42, 43 und 45:

Die Praxis scheint in Bezug auf Ausnahmeregelungen anders zu sein. Zumindest Dresdner Erfahrungen des ADFC deuten darauf hin, dass Befristungen ohne Terminsetzung erfolgten und die Radwegbenutzungspflicht auch dort noch besteht, wo die vorgeschriebenen Standards nicht eingehalten sind. Es wurde zudem entgegen den Vorschriften oft nicht geprüft, ob eine Benutzungspflicht der Radwege überhaupt erforderlich ist. So gibt es immer noch sehr viele Radwege in Sachsen, für die die Pflicht zur Benutzung aufgrund der sehr geringen Kfz-Belegung völlig überflüssig ist.

In Leipzig ist die Benutzungspflicht bisher insgesamt nur bei sehr wenigen Radwegen aufgehoben worden, obwohl es viele Fälle gibt, wo dies wegen des Kfz-Aufkommens überhaupt nicht erforderlich wäre. Darüber hinaus gibt es eine sehr große Zahl Radwege, die nicht aus der Benutzungspflicht entlassen wurden, obwohl sie die geforderten Qualitätsstandards definitiv nicht erfüllen – Begründung der Verkehrsbehörde: „auf der Fahrbahn fahren zu viele Autos“

Die Aussage in der Antwort zu Frage 43, dass die Benutzungspflicht auf zu schmalen Radwegen „weit überwiegend ... aufgehoben“ sei steht in Kontrast zu den Realitäten in Sachsen. In Leipzig (und im Umland) beispielsweise wurde die Benutzungspflicht für Radwege mit unzureichender Breite weit überwiegend nicht aufgehoben.

46. Welche konkreten Maßnahmen wurden durch die Staatsregierung im Rahmen ihrer Rechtsaufsicht über die Kommunalhaushalte getroffen, um zu gewährleisten, dass die in der VwV-StVO seit 1997 enthaltenen Qualitätsstandards für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen durch die Kommunen auch im Bestand durchgesetzt wurden?

Gegenstand einer rechtsaufsichtlichen Prüfung von Kommunalhaushalten ist nicht die Beurteilung der Durchsetzung von Qualitätsstandards von bestehenden und/oder zu schaffenden Anlagen der Infrastruktur. Vielmehr werden die im Rahmen der kommunalpolitischen Prioritätssetzung in den Haushaltsplänen enthaltenen Investitionsmaßnahmen der Kommunen im Pflicht- und Freiwilligen-

bereich im Rahmen der Rechtmäßigkeitsprüfung der Haushalte hinsichtlich der Vereinbarkeit mit der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommunen beurteilt.

Bei der angespannten Haushaltlage kann die Rechtsaufsichtsbehörde im Einzelfall dazu angehalten sein, beantragte Kreditaufnahmen zu versagen, was zu einer Streichung bzw. Kürzung von Investitionsmaßnahmen führen kann. Des Weiteren wird Einfluss dahin gehend genommen, dass grundsätzlich förderfähige Maßnahmen nicht ohne Bereitstellung von Fördermitteln realisiert werden.

Anmerkung des ADFC:

Die Durchsetzung der gesetzlich geforderten Qualitätsstandards der Radverkehrsanlagen ist als Pflichtaufgabe anzusehen. Ihre Erfüllung muss auch im Rahmen des Haushaltes Vorrang vor freiwilligen Aufgaben haben. Da diese Qualitätsstandards in Sachsen vielerorts noch nicht durchgesetzt sind, ergibt sich hier Handlungsbedarf auch für die Rechtsaufsicht über die Kommunalkommunalhaushalte.

47. Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung ergriffen, damit die nach 1998 geschaffenen Radverkehrsanlagen landesweit gemäß den seit der 24. StVO-Novelle geltenden Qualitätsstandards gestaltet werden?

Mit dem Erlass des SMWA vom 22.04.1998 wurden die Regierungspräsidien und die Straßenbauämter auf die Erfüllung der Anforderungen zur Anlage von Radwegen (Breite, Zustand und Führung) hingewiesen, welche seit Einführung der 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ab 01.09.1997 gelten.

Damit sind diese Qualitätsstandards seit 1998 auch Bestandteil des anzuwendenden Regelwerkes für den Aus- und Neubau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen (z. B. Richtlinien für die Anlage von Straßen –Teil Querschnitte (RAS-Q); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95). Sie bilden somit eine der Grundlagen für die Radwegeplanung.

48. Wo wurden seit der StVO-Novelle 1997 im Freistaat Busspuren für den Radverkehr geöffnet (Aufzählung)?

Die nach dem 01.09.1997 im Freistaat Sachsen für den Radverkehr geöffneten 5 Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse (§ 41 Abs. 2 Nr. 5 Zeichen 245 StVO) verteilen sich wie folgt:

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Kreisfreie Stadt Chemnitz: | Bahnhofstraße
Frankenberger Straße |
| 2. Kreisfreie Stadt Leipzig: | Rödelstraße |
| 3. Große Kreisstadt Meißen: | Neumarkt |
| 4. Große Kreisstadt Riesa: | Alexander-Puschkin-Platz |

49. Wo wurden seit der StVO-Novelle 1997 im Freistaat Fahrradstraßen eingerichtet (Aufzählung)?

Nach dem 01.09.1997 wurden im Freistaats Sachsen Fahrradstraßen (§ 41 Abs. 2 Nr. 5 Zeichen 244/244a StVO) in folgenden Kommunen eingerichtet:

1. Gemeinde Dürrröhrsdorf-Dittersbach (Landkreis Pirna)
2. Große Kreisstadt Freiberg (2)
3. Gemeinden Groß Düben und Schleife (Niederschlesischer Oberlausitzkreis)
4. Kreisfreie Stadt Hoyerswerda (2)
5. Kreisfreie Stadt Leipzig
6. Große Kreisstadt Meißen und Gemeinde Diera-Zehren (Landkreis Meißen)
7. Stadt Neustadt i. Sa. und Gemeinde Hohwald (Landkreis Pirna)

8. Gemeinde Reinhardtsdorf-Schöna (Landkreis Pirna)
9. Stadt Stolpen (Landkreis Pirna)
10. Gemeinde Weinböhla (Landkreis Meißen) (2)

50. *Worin liegt die im Erlass des SMWA vom 19.09.1997 an die unteren Verkehrsbehörden (Az: 76-3850.20/21) angeordnete restriktive Handhabung der Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr während des Versuchszeitraumes von 1997 bis 31.12.2000 begründet? Wie sind diese Restriktionen mit den schon vorher vorliegenden positiven Erfahrungen in anderen Bundesländern in Einklang zu bringen?*

Die im Erlass des SMWA vom 19.09.1997 angeordnete restriktive Handhabung der Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr basiert auf der amtlichen Begründung des Bundesrates für diese Regelung. Danach wurde die Zulassung von gegenläufigem Radverkehr an enge Voraussetzungen im Rahmen eines befristeten Versuchs (bis zum 31.12.2000) geknüpft. Es sollten zunächst Erfahrungen gesammelt werden, ob eine solche Maßnahme bei Abwägung aller Interessen, insbesondere der Sicherheit des Straßenverkehrs, vertretbar ist. Die Auswertung dieses Verkehrsversuchs machte eine wissenschaftliche Begleitung erforderlich, weswegen von einer beschränkten Anwendung, nach Zustimmung des zuständigen Regierungspräsidiums, auszugehen war. Vor dem 01.09.1997 fehlte die Rechtsgrundlage für diese Regelung.

51. *Wie gedenkt die Staatsregierung künftig angesichts der nunmehr unbefristeten gesetzlichen Möglichkeit, Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freizugeben, mit dieser Option umzugehen?*

Die Staatsregierung unterstützt die Regelung der 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11.12.2000, wonach die Zulassung von gegenläufigen Radverkehren zur ständigen Einrichtung wurde und ermuntert die zuständigen Behörden (Straßenverkehrsbehörden als untere Verwaltungsbehörden) zu deren Anwendung unter Beachtung entsprechender Voraussetzungen.

Anmerkung des ADFC:

Wie und mit welchen Mitteln ermuntert die Staatsregierung denn die zuständigen Behörden inzwischen, Einbahnstraßen gegenläufig für den Radverkehr freizugeben?

52. *Welchen Handlungsbedarf sieht die Staatsregierung zur weiteren Durchsetzung der StVO-Fahrradnovelle von 1997?*

In den regelmäßigen Schulungen und Dienstbesprechungen der Straßenverkehrsbehörden wird auf die konsequente Durchsetzung der VwV-StVO einschließlich der aufgenommenen Qualitätskriterien hingewiesen.

Themenblock G: Nutzen der Radverkehrsförderung / Radverkehrspotentiale

53. *Welche Bedeutung sieht die Staatsregierung in dem Ziel "nachhaltige Mobilität" und welche Rolle könnte hierbei der Radverkehr übernehmen?*

Eine dauerhafte und nachhaltige Mobilität ist verkehrspolitisches Ziel der Sächsischen Staatsregierung. Das Anliegen ist im Landesentwicklungsplan Sachsen (LEP) und im Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr (FEV) des Freistaates Sachsen verankert. Die Förderung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs ist im FEV in den Zielen und Grundsätzen im Kapitel VII (Fahrrad- und Fußgängerverkehr) ausgewiesen.

Die Umsetzung und Konkretisierung des FEV erfolgt durch die Regionalen Planungsverbände im Rahmen der Erstellung der Regionalpläne. Die Staatsregierung wirkt bei der Genehmigung der Regionalpläne darauf hin, den Stellenwert des Fahrrades im Rahmen der integrierten Verkehrspolitik zu beachten. Bislang konnten die Regionalpläne Oberes Elbtal, Westsachsen und Chemnitz-Erzgebirge mit Auflagen genehmigt werden.

54. Welches Potential des Radverkehrs (Anteil am Modal-Split und der Verkehrsleistung) sieht die Staatsregierung für die Kommunen, Regionen und den Freistaat insgesamt für die nähere und fernere Zukunft?

In den Gemeinden des Freistaates Sachsen wird das Potenzial des Radverkehrs an allen Wegen auf durchschnittlich 20 % geschätzt. Der durchschnittliche Anteil an der Personenverkehrsleistung kann sich bis auf 4 % erhöhen.

Anmerkung des ADFC:

Es ist sehr erfreulich, dass die Staatsregierung ein Radverkehrspotenzial von etwa 20 % sieht. Um es zu erschließen, bedarf es der Anstrengung vieler Beteiligter. Der Freistaat Sachsen kann und sollte wichtige Beiträge (Finanzierung, Wissensvermittlung, Standards ...) dazu leisten.

55. Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung zu den Kostensenkungspotenzialen im Gesundheitswesen vor, wenn die Bürger des Freistaates Sachsen mehr und häufiger Rad fahren würden?

Das Rad fahren hat grundsätzlich eine gesundheitsfördernde Wirkung. Damit trägt Rad fahren zur Gesunderhaltung und damit auch zur Kostensenkung im Gesundheitswesen bei. Im Rahmen der Datensammlung zur Gesundheitsberichterstattung wird dieser Sachverhalt von den Gesundheitsbehörden jedoch nicht erfasst. Der Staatsregierung liegen somit keine Erkenntnisse zur Fragestellung vor.

Anmerkung des ADFC:

Die Kostensenkungspotenziale sollten, wie auch von der WHO in ihrer Charta „Verkehr, Gesundheit, Umwelt“ gefordert, näher erforscht und in die Entscheidungsfindung zu verkehrlichen Investitionen einbezogen werden.

56. Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung zu den Beschäftigungseffekten einer stärkeren Radverkehrsförderung und Radnutzung vor?

Unmittelbare Beschäftigungseffekte ergeben sich in Abhängigkeit vom Investitionsvolumen aus den nach dem Programm „Arbeit und Qualifizierung für Sachsen“ in Kombination mit Mitteln der öffentlich geförderten Beschäftigung unterstützten Rad- und Wanderwegeprojekten. Darüber hinaus sind Folgewirkungen insbesondere für die Tourismusbranche zu erwarten. Auf die im Fahrradbericht der Bundesregierung gemachten Aussagen wird hingewiesen.

57. Welche Erkenntnisse hat die Staatsregierung zur Einstellung der Bevölkerung zum Radfahren an sich und zu Fördermaßnahmen für den Radverkehr?

Die Nutzung des Fahrrades im Alltagsradverkehr vor allem in den Städten und Gemeinden wird in starkem Maße von der Förderung des Radverkehrs im Sinne eines radverkehrsfreundlichen Umfeldes abhängig gemacht.

Die Zuverfügungstellung von Eigenmitteln unterliegt der Prioritätensetzung der jeweiligen Kommune (vgl. Antwort zu Frage 7).

58. Welche Modellprojekte/-versuche im Freistaat Sachsen gab es bisher, die auch die Förderung des Alltagsradverkehrs umfassten? Mit welchen Ergebnissen?

Im Rahmen des Projektes „Ökologische Modellstadt Taucha – Ein Projekt der Sächsischen Staatsregierung zur Agenda 21“ wurde im Jahre 1998 durch das SMUL die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes, das auch den Alltagsradverkehr umfasst, gefördert. Die Umsetzung des Konzeptes liegt in Verantwortung der Stadt Taucha und erfolgt schrittweise entsprechend den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

Im Anfangsstadium befindet sich die vom Bundesministerium geförderte Modellroute „Oder-Neiße-Radweg“. Das Projekt beschäftigt sich mit Fragen der Qualitätssicherung, der begleitenden Infrastruktur, des Marketing im Fahrradtourismus und der Netzwerkbildung.

Ebenfalls begonnen wurde das vom Umweltbundesamt initiierte Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ für Plauen/Vogtland. Im Rahmen dieses Projektes sollen u. a. auf der Grundlage eines Radverkehrskonzeptes die verschiedenen Fördermöglichkeiten analysiert werden und koordiniert zum Einsatz kommen.

Modellprojekte an sächsischen Schulen gab es bislang nicht. An vielen Schulen werden aber Projekte und Aktionen zur Verkehrserziehung, die auch das Thema Alltagsradverkehr umfassen können, durchgeführt. Dies sind beispielsweise:

- Aktion „Sicherer Schulweg“
- Fahrrad-Prüfaktion „Ohne Bremse und Licht? Mit mir nicht!“
- Aktion „Blitz für Kids“
- Verkehrserziehung mit „POLDI“
- verschiedene Projekte zur Verkehrssicherheit, zum Fahrrad, zur Schulweg- und Fahrzeugsicherheit sowie im Zusammenhang mit Radtouren und im Rahmen des Radfahrunterrichtes an den Grundschulen.

Anmerkung des ADFC:

Das benannte Radverkehrskonzept im Rahmen der „Ökologischen Modellstadt Taucha“ ist offensichtlich ein Flop: Zu dem Entwurf des Konzeptes hatte der ADFC Leipzig 1998 eine umfassende (und recht kritische) fachliche Stellungnahme abgegeben. Bis heute ist uns das Abwägungsergebnis dazu und das konkrete Radverkehrskonzept für Taucha nicht bekannt. Da für eine Umsetzung keine Mittel (und auch keinerlei Fördertöpfe!) bereit stehen, wurde bislang auch nichts umgesetzt.

Das Modellprojekt „Oder-Neiße-Radweg“ zielt auf den touristischen Verkehr, nicht auf den Alltagsverkehr, auf den die Frage bezogen ist.

Viele der aufgezählten Schulprojekte richten sich lediglich auf das Einüben von Verkehrsregeln aus, nicht auf die Förderung des Radverkehrs.

Themenblock H: Handlungsspielräume zur Radverkehrsförderung

59. Welche konkreten Programme zur Förderung des Radverkehrs plant die Staatsregierung?

Die Staatsregierung plant 2002 die Radverkehrskonzeption für Sachsen aus dem Jahr 1996 fortzuschreiben.

Anmerkung des ADFC:

Die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption für Sachsen ist dringend erforderlich. Bestandteil sollte eine planerische Bewertung des erreichten Standes und der bisher enthaltenen Einzelmaßnahmen sein.

60. Welche Verbesserungen an Finanzierungsinstrumenten zur Radverkehrsförderung sind geplant?

Eine Änderung der bestehenden Finanzierungsinstrumente zur Radverkehrsförderung (vgl. Antwort zu Frage 33) ist derzeit nicht vorgesehen.

61. Welche konkreten Forschungsaktivitäten zur Förderung des Radverkehrs sind geplant?

Es wird auf die Antwort zu Frage 58 (Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ für Plauen/Vogtland und „Oder-Neiße-Radweg“) verwiesen.

62. Welche Aktivitäten zur Förderung der Fahrradnutzung von Beamten und Angestellten des Freistaates sind geplant?

Die Staatsregierung fördert die Fahrradnutzung von Beamten und Angestellten durch zur Verfügung gestellte Dienstfahräder sowie den Bau von Fahrradabstellanlagen und Serviceeinrichtungen. So ist beispielsweise im Zuge der Rekonstruktion des Gebäudes „Wilhelm-Buck-Straße 4“ des SMI vorgesehen, einen Fahrradständer mit 25 Stellplätzen und einen Fahrradraum erstellen zu lassen. Im Sächsischen Landesamt zur Regelung offener Vermögensfragen ist für 2002 ebenfalls die Errichtung von Fahrradabstellplätzen vorgesehen.

Anmerkung des ADFC:

Wichtiger und interessanter als der Hinweis auf zwei Vorhaben, zu denen es gemäß SächsBO sowieso Pflichten des Bauherren gibt, wäre es zu erfahren

- *wieviele Diensträder es in den zahlreichen Einrichtungen des Freistaates tatsächlich gibt,*
- *wieviele Diensträder pro Beschäftigte zur Verfügung stehen,*
- *wie sich der Benutzungsgrad darstellt und*
- *was für Anreize es gibt, damit Diensträder tatsächlich für kurze Dienstwege benutzt werden.*

Unklar bleibt, was sich hinter dem Begriff „Bau von ... Serviceeinrichtungen“ verbirgt.

63. Arbeitet die Staatsregierung mit Arbeitgeberverbänden mit dem Ziel zusammen, eine stärkere betriebliche Förderung des Alltagsradverkehrs zu erreichen und damit betriebswirtschaftliche, umweltpolitische und gesundheitliche Vorteile des Radverkehrs zur Geltung zu bringen? Welche Instrumente setzt sie dabei ein?

Der Freistaats Sachsen ist als Arbeitgeber Mitglied der Tarifgemeinschaft deutscher Länder (TdL). Die deutschen Länder haben sich unter diesem Namen zu einer Arbeitgebervereinigung zusammengeschlossen.

Die betriebliche Förderung des Alltagsradverkehrs wurde bislang nicht thematisiert.

64. Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung für den zukünftigen Einsatz von Fahrrädern für den Streifendienst der Polizei? Welche diesbezüglichen Erfahrungen wurden bislang gemacht?

Die sächsischen Polizei verfügt über 97 Fahrräder. Diese werden im polizeilichen Einzeldienst sowie an den Aus- und Fortbildungseinrichtungen genutzt.

In den innerstädtischen Bereichen der Großstädte hat sich der Einsatz von Fahrradstreifen bewährt. Im ländlichen Bereich ist der Einsatz von Fahrradstreifen insbesondere in Erholungsgebieten eine effektive Ergänzung der Einsatztechnik.

Von der Bevölkerung wird der Einsatz positiv bewertet. Der direkte Kontakt zwischen Polizei und Bürgern trägt wesentlich zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens bei.

65. Plant die Staatsregierung für ihren Einflussbereich die verbindliche Einführung des „Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV (Köln 1998) im Sinne einer bundesweit vereinheitlichten Fahrradwegweisung?

Nein.

Die Staatsregierung hat 1993 in Zusammenarbeit mit dem ADFC Empfehlungen über Grundsätze der Fahrradwegweisung für den Freistaat Sachsen verabschiedet. Sie sind Praxis. Einer bundesweit einheitlichen Fahrradwegweisung steht die Sächsische Staatsregierung jedoch aufgeschlossen gegenüber.

Im Übrigen besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur besonderen wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, außer der gemäß § 42 Abs. 8 Nr. 1 Zeichen 421 und Nr. 2 Zeichen 442 StVO.

Anmerkung des ADFC:

Warum steht die Staatsregierung einer bundeseinheitlichen Fahrradwegweisung positiv gegenüber, führt jedoch das entsprechende Merkblatt der FGSV, welches diesen Standard enthält, nicht ein?

66. Was tut oder plant die Staatsregierung, um in den sächsischen Kommunen und bei den Straßenbaulastträgern den jeweiligen Stand der Technik bei der Radverkehrsinfrastruktur zügig zu verbreiten?

Die Sächsische Staatsregierung verbreitet den Stand der Technik mit Informationsmaterial (vgl. Antwort zu Frage 21), mit Informationsveranstaltungen sowie indirekt mit dem Einsatz von Fördermitteln (vgl. Antwort zu Frage 33).

Anmerkung des ADFC:

In Antwort zu Frage 34 legt die Staatsregierung dar, dass sie keine Bindung der Fördermittel an eine sichere und komfortable Radverkehrsführung praktiziert. Dies ist ein Widerspruch zu den Behauptungen in Frage 66, welcher aufgeklärt werden sollte.

67. Welche Maßnahmen ergreift die Staatsregierung, um die Akzeptanz von Verkehrsregeln bei den Verkehrsteilnehmern, speziell bei und gegenüber Radfahrern, wieder deutlich zu verbessern? Mit welchem Ergebnis?

Zur Erhöhung der Akzeptanz von Verkehrsregeln durch Radfahrer orientiert die Staatsregierung die Straßenverkehrsbehörde, eindeutige und klare verkehrsbehördliche Anordnungen zu treffen. Hierzu sind örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen äußerst sparsam vorzunehmen.

Zudem gibt die Staatsregierung im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit Broschüren und Faltblätter heraus (vgl. Antwort zu Frage 21).

In den seit 1995 flächendeckend im Freistaat Sachsen erfolgenden Verkehrsteilnehmer- Informationsveranstaltungen werden die Verkehrsteilnehmer im Dialog mit den Gesprächsleitern über gesetzliche Vorschriften und spezielle verkehrsbehördliche Anordnungen informiert.

Anmerkung des ADFC:

Die Frage zielte auch auf die Akzeptanz der Verkehrsregeln gegenüber Radfahrern, z. B. durch Autofahrer. In dieser Hinsicht ist die Frage nicht beantwortet.

68. Die sächsische Bauordnung ermöglicht bei Neu- und Umbauten das Ablösen von Pkw-Stellplätzen durch Fahrrad-Stellplätze. Inwieweit und in welchem Umfang macht die Staatsregierung beim Neu- und Umbau von Landeseinrichtungen (Behörden, Universitäten usw.) von dieser Möglichkeit Gebrauch?

Bei Neu- und Umbauten von Landeseinrichtungen sind für die Vermögens- und Hochbauverwaltung die Regelungen der sächsischen Bauordnung (SächsBO) und der VwV zur Sächsischen Bauordnung für die Errichtung von Pkw- und Fahrradstellplätzen verbindlich.

Für den Fall, dass die Herstellung von Stellplätzen und Garagen aus tatsächlichen Gründen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist, bestimmt § 49 Abs. 2 SächsBO, dass die Gemeinde durch Satzung bestimmen kann, ob und in welcher Höhe je Stellplatz der zur Herstellung Verpflichtete statt dessen einen Geldbetrag an die Gemeinde zu zahlen hat. Nur in den genannten Fällen ist die Stellplatzablöse zulässig.

Ob der eingenommene Geldbetrag allerdings für investive Maßnahmen des Fahrradverkehrs oder für andere zulässige Maßnahmen eingesetzt wird, obliegt der Entscheidung der betreffenden Gemeinde. Aussagen zur Verwendung der Stellplatzablöse liegen der Staatsregierung nicht vor.

Anmerkung des ADFC:

Die eigentliche Antwort auf die Frage steht noch aus. Es wäre interessant zu erfahren, ob Pkw-Stellplätze durch Fahrradstellplätze ersetzt wurden.

69. Welche Instrumente zur Durchsetzung vgl. Möglichkeiten der sächsischen Bauordnung bei kommunalen und privaten Bauvorhaben gibt es? Inwieweit werden diese Instrumente im Freistaat Sachsen angewendet?

Die Zahl der grundsätzlich erforderlichen notwendigen Stellplätze wird, sofern es sich um ein baugenehmigungspflichtiges Vorhaben handelt, in der Baugenehmigung festgeschrieben und kann – so weit erforderlich – mit Nebenbestimmungen versehen werden.

Das explizite Ablösen von Pkw-Stellplätzen durch Fahrrad-Stellplätze hingegen kann nicht in der Baugenehmigung festgeschrieben werden, da die jeweilige Gemeinde, sofern sie über eine entsprechende Ablösesatzung verfügt, die eingenommenen Gelder für die in § 49 Abs. 2 Satz 3 Ziffer 1 – 3 SächsBO genannten Zwecke eigenverantwortlich einsetzen kann.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 68 verwiesen.

70. Welchen Handlungsbedarf sieht die Staatsregierung für eine Verbesserung der Förderungsmöglichkeiten des Radverkehrs auf Ebene des Bundes?

Aus der Sicht der Staatsregierung sollte die Anlage und Beschilderung kompletter Radverkehrsnetze förderfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) werden. Zudem wäre zu prüfen, inwieweit Radrouten für den touristischen Radverkehr mit bundesweiter Bedeutung in die Baulast des Bundes übergehen.

Dr. Kajo Schommer

Anlagen