

Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) Landesverband Sachsen e.V. zum Entwurf

Die vorliegende Konzeption verfolgt die bereits seit Jahren vom ADFC geforderten erhöhten Stellenwert des Radverkehrs in der Verkehrsplanung. Dies betrifft sowohl den Alltagsradverkehr als auch den Touristischen Verkehr. Ebenfalls dringend unterstützen wir die Darstellung des Radverkehrs als Gesamtsystem, welches als solches gefördert werden muss.

Zu folgenden Themen erlauben wir uns einige Bedenken und Anregungen:

Inhaltsverzeichnis

Teil Förderung des Radverkehrs	1
Teil Tourismus	11
Teil Radverkehr an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen	20
Teil Umsetzung der Radwegweisung in Sachsen.....	24

Teil Förderung des Radverkehrs

Zu 2.4. „Maßnahmen des Freistaates Sachsen“

Zu 2.4.1 „Förderung der Fahrradnutzung“

Zu „Infrastruktur“ (Seite 11 ff)

"Der Freistaat Sachsen unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten die Kommunen bei ihrem Ziel, für den Radverkehr ein dichtes Netz aus sicheren, direkten und attraktiven Verbindungen bereitzustellen."

Hier wird stark vermittelt, dass ein Netz von gesonderten Radverkehrsanlagen das Ziel sein soll. Es darf aber nicht darum gehen, möglichst viele Radwege und Radfahrstreifen anzulegen. Viel mehr muss es darum gehen, direkte Verbindungen anzubieten, auf denen Fahrrad fahren attraktiv ist und Spaß macht. Wichtig sind folgende Punkte:

- hohe Sichtbarkeit der Radfahrer für den Kfz-Verkehr,
- angepasstes Geschwindigkeitsniveau der Kfz (Tempo 30)
- Direkte Verbindungen durch
 - Freigabe von Einbahnstraßen und Sackgassen oder
 - Neubauten fehlender Straßenverbindungen
- hohe Reisegeschwindigkeit,

- hoher Fahrkomfort durch attraktive Fahrbahnoberfläche, keine Bordsteine, Pflaster oder ähnliche Unstetigkeiten,
- durchgehende Ausschilderung,
- gute Ausleuchtung,
- hohe soziale Sicherheit,

usw.

Die Anlage von separierten Verkehrsflächen für Radfahrer wie straßenbegleitende Bürgersteig-Radwegen wird zwar häufig gefordert, ist aber sehr kritisch zu sehen. Vor allem in Hinblick auf Sicherheit an Grundstückseinfahrten und Kreuzungen, Fahrbahnoberfläche sowie Reisegeschwindigkeit ist eine Separierung häufig kontraproduktiv.

„In den ab 2005 in Sachsen durchzuführenden Verfahren des Sicherheitsaudits von Straßenentwürfen nach ESAS /11/ ist der Radverkehr besonders zu berücksichtigen.“

Ein verbessertes Qualitätsmanagement beim Straßenentwurf und –bau ist sehr zu begrüßen.

Nach unseren Informationen sind die Grundlagen für das Sicherheitsaudit nach ESAS in Sachen Radverkehr noch nicht tiefgreifend genug. Oftmals fehlt es an Vorgaben präzisierender Prüfkriterien, so dass es sehr viel auf das Wissen des Auditors ankommt, der zu entscheiden hat, ob eine Verkehrsanlage für Radfahrer sicher ist oder nicht.

Eine im Rahmen einer Studie zur Radverkehrssicherheit des ADFC-Sachsen¹ initiierte Umfrage bei den mit Radverkehrsplanung und -organisation beschäftigten Behörden zeigt, dass dieses Wissen sehr unterschiedlich ausgeprägt ist. Da gerade bei der Gestaltung der Verkehrsanlagen des Radverkehrs immer wieder gravierende Planungs- und Ausführungsmängel zu beklagen sind, sind die Fragebögen für diesen Bereich entsprechend zu erweitern. Die speziellen Sicherheitsprobleme der Radfahrer (Wahl der richtigen Führungsform, Führung an Kreuzungen und Grundstückseinfahrten, Freihalten des Sicherheitsraumes, kritische Fahrbahnbreiten bei Mischverkehr, Gestaltung von Fahrbahnoberflächen usw.) müssen deutlicher herausgearbeitet, subjektive Einflüsse auf das Auditergebnis müssen weitgehend vermieden werden.

„Die Straßenverkehrsbehörden sollten den gegebenen Rechtsrahmen hinsichtlich der Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr, des Einsatzes moderner Führungsformen für den Radverkehr, der Anordnung von Fahrradabstellanlagen im Fahrbahnrandbereich und sonstigen geeigneten Stellen etc. im Sinne der Radverkehrsförderung möglichst weit ausschöpfen.“

Ergänzen mit „*Öffnung von Sackgassen bzw. deren Ausschilderung*“. An anderer Stelle sollte die kanten- und rampenlose Führung der Radfahrer allgemein und an Enden von Sackgassen speziell als grundlegenden Qualitätsmaßstab gefordert werden.

Weiterhin Ergänzung „Ausbau bzw. Freigabe von nicht straßenbegleitenden Gehegen für den Fahrradverkehr zur Schaffung von Vorteilen gegenüber MIV“.

¹ Studie „Radverkehrssicherheit in Sachsen“, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ADFC e.V., Leipzig 2005 (Demnächst zu beziehen über den ADFC-Sachsen, Grünwaldstr. 19 04103 Leipzig)

Weiterhin aufnehmen: „verbesserte Ausschilderung von Alternativrouten“

Es fehlt eine Darstellung über die bisherigen und weiterzuführenden Aktivitäten des Freistaates (falls es solche zu nennen gibt). Diese Maßnahmen sind in den jeweiligen Unterabschnitten mit zu nennen.

Zu „Information und Kommunikation“ (Seite 13)

Sehr wichtig bei der Werbung für das Rad fahren ist das Vermitteln des Wissens, dass Rad fahren nicht gefährlicher als zu Fuß gehen oder Auto fahren ist. Sämtliche Informationen sollen immer selbstbewusste und sicher fahrende Verkehrsteilnehmer als Ziel haben. Keinesfalls soll vom Fahrradfahren abgeschreckt oder Radfahrer Furcht vor dem allgemeinen Verkehr erzeugt werden. Fahren in Seitenbereichen ist als häufiges Fehlverhalten, aufgrund der Gefährdung an Kreuzungen und der Belästigung von Fußgängern besonders zu thematisieren.

Zu „Förderpraktiken bei Straßen mit Straßenbahntrassen.“ (Seite 13)

„... dass eine sichere und komfortable Radverkehrsführung aus Platzgründen nicht möglich war.“

Dieser Satz läuft stark auf eine Separierung von Rad- und Kfz-Verkehr hinaus, was aus Gründen der Sicherheit, Kraftverbrauch und Reisezeiten aber nicht als Standardlösung zu empfehlen ist (siehe oben). Wir bitten daher um eine entsprechend andere Formulierung.

Weiterhin sind zusätzliche komfortable (fahrend passierbare) Querungsstellen als wirksames Mittel gegen falsch fahrende Radfahrer („Geisterradler“) zu erwähnen.

Zu „Information und Kommunikation“ (Seite 13)

Bei den Veröffentlichungen ist besonderes Augenmerk auf aktuellen Stand der Wissenschaft in Sachen Verkehrssicherheit und Erkenntnisse aus Unfallstatistiken zu legen. So soll verstärkt auf die wirklichen radfahrerbedingten Ursachen von Verkehrsunfällen eingegangen werden (Linksfahren, Gehwegradeln).

Aussagen, die Radfahren als gefährliche Tätigkeit erscheinen lassen oder Werbung für Fahrradhelme sind kontraproduktiv und sollten nicht vorkommen.

Zu „Park & Bike“ (Seite 16 ff) zusätzlicher Satz:

"Ebenso wird die Förderung kommunaler Pfandfahrräder bzw. zentrale Koordinierung privater Fahrradverleihe zur Entlastung der Innenstadtbereiche möglich werden."

Solche Initiativen sind teilweise bereits vorhanden (netbike in Leipzig und Dresden, Gelbe Fahrrad in Chemnitz) und sollten vom Freistaat gestärkt werden.

Zu 2.4.2 „Stärkung des Fahrradtourismus“ / 2.4.5 „Erhöhung der Verkehrssicherheit“

Diese Gliederungs-Punkte sind wegen der Relevanz der Verkehrssicherheit zu tauschen, bzw. der Punkt 2.4.5 vor der Stärkung des Fahrradtourismus zu nennen.

Zu 2.4.3 „Vernetzung der Verkehrsmittel“

Zur anstehenden Fortschreibung des **ÖPNV-Gesetzes** begrüßen wir die in der Radverkehrskonzeption aufgestellten Forderungen nach möglichst weitreichender Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr auf allen Gebieten. Auch hier gilt das in den letzten 15 Jahren entstandene Defizit gegenüber den anderen Bundesländern endlich abzubauen.

Zu 2.4.4 „Koordination der Planung“

Hier sollten ebenfalls die Gliederungspunkte „*Touristisches Netz*“ und „*Maßnahmen für den Alltagsradverkehr*“ aus genannten Gründen vertauscht werden.

Zu 2.4.5 „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ (Seite 17 ff.)

Es sollte verdeutlicht werden, dass die genannten Handlungsfelder entsprechend Ihrer Relevanz für die Verkehrssicherheit genannt werden, da leider oft in der Öffentlichkeit das Vorurteil gepflegt wird, das Radfahrer durch ihr vorschriftswidriges Verhalten die meisten Unfälle selbst verursachen bzw. Mitschuld daran haben.

Als Grundvoraussetzung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zählt die Schaffung eines fahrradfreundlichen auf gegenseitiger Rücksichtnahme basierenden Verkehrsklimas. Hauptmittel dazu ist das weitgehende gemeinsame Führen von Kraft- und Radverkehr auf einer Fahrbahn sowie das Anpassen der Geschwindigkeiten.

Die Harmonisierung der Geschwindigkeiten kommt als wichtiges Mittel bisher zu kurz. Stattdessen wird bisher die Separierung des Radverkehrs (Radwegbenutzungspflicht) häufig als Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angesehen. Dort ist vor allem in den Straßenverkehrsbehörden Aufklärungsarbeit zu leisten.

In der genannte Studie des ADFC-Sachsen wurden Polizeipräsidien angeschrieben und um Auskunft über ihre Aktivitäten bezüglich Radverkehrsunfällen gebeten. Dabei wurde bekannt, dass lediglich die Polizeidirektion Bautzen Radverkehrsunfälle gesondert auswertet. Alle anderen antworteten auf diese Frage mit nein oder „wenn im Rahmen der allgemeinen Unfallauswertung Schwerpunkte auftreten sollten“.

Die Definition von Unfallschwerpunkten wurde aber so getroffen, dass in Sachen Unfallhäufigkeit mit Radfahrern sehr auffällige Straßen nicht als Unfallschwerpunkt auftauchen. Dementsprechend wurden von über der Hälfte der Polizeidirektionen keine Unfallschwerpunkte im Radverkehr genannt.

Hier sehen wir es als besonders wichtig an, dass die Polizeibehörden veranlasst werden, regelmäßige Auswertungen der Unfallstatistiken in Hinblick auf Unfälle mit Radfahrern durchzuführen und Maßnahmen daraus abzuleiten.

Wichtig sind regelmäßige Erfolgskontrollen anhand der Unfallstatistiken der Polizeibehörden. Diese sollen fest vereinbart und zu entsprechenden Maßnahmekatalogen führen. Die Erfassungssoftware ist dahingehend anzupassen, dass die genauen Unfallursachen statistisch auswertbar sind (z.B. „Radfahrer fuhr illegal auf der Straße“ / „fuhr illegal auf dem Gehweg“ laufen beide unter „Benutzung falscher Fahrbahnteile“, sind jedoch grundverschiedene Fehlverhalten)

Einmal jährlich trifft sich unter Federführung des Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit der Lenkungsausschuss Verkehrssicherheit, dem sächsische Behörden, Institutionen und Verbände angehören. In diesem Lenkungsausschuss ist die Radverkehrssicherheit bisher nicht als zu vertiefendes Thema eingestuft worden.

Wir schlagen vor, einen entsprechenden Hinweis aufzunehmen, dass der Lenkungsausschuss Verkehr Maßnahmen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit diskutieren und koordinieren soll. Möglicherweise sind häufigere Treffen anzusetzen oder eine entsprechende Arbeitsgruppe zu bilden, die sich häufiger trifft.

Alle die genannten Maßnahmen sollten in ein Gesamtkonzept gestellt werden. Dabei ist nicht nur der Radverkehr zu berücksichtigen. Die Sicherheit aller Elemente des Verkehrssystems soll so weit gesteigert werden, bis das Gesamtsystem fehlertolerant ist und niemand mehr getötet oder schwer verletzt wird. Gemäß diesem Ansatz ist nicht der einzelne Verkehrsteilnehmer verantwortlich für unfallfreie Fahrt, sondern auch Planer, Straßenbauer, Polizei, Fahrzeugproduzenten, Versicherungen und Verkehrsbehörden. Solche Konzept sind unter dem Namen „Vision Zero“ bereits in mehreren Staaten als auch in anderen Bundesländern erfolgreich in Umsetzung. So erreichte Schleswig Holstein mit dem Konzept „Aktion Minus 50 %“ erste deutlich spürbare Erfolge.

Das Gesamtkonzept soll vom Freistaat initiiert und koordiniert werden. Dabei soll an die Erfahrungen anderer Länder angeknüpft werden.

Zu „Reduzierung des Fehlverhaltens anderer Verkehrsteilnehmer“ (Seite 18 ff.)

„Kontrolle der Regeleinhaltung durch die Polizei...“

Hier wünschen wir uns eine Betonung auf zielorientierte Verkehrskontrollen. Kontrollen sollen v. a. die Hauptursachen von Unfällen mit Radfahrern sowie Verhaltensweisen, die einem fahrradfreundlichen Verkehrsklima entgegenstehen. Beim Unfallverursacher Kraftfahrer ist dies vor allem der fehlende Schulterblick an Straßen mit Radverkehrsanlagen bzw. überhöhte Geschwindigkeit beim Abbiegen (Hauptunfallursache) sowie das Überholen mit zu geringem Abstand.

Dies gilt auch für den Punkt *„Reduzierung des Fehlverhaltens von Radfahrern“* (Seite 18 ff.)

Beim Radfahrer sind vor allem das Befahren von Rad- und Gehwegen in falscher Richtung sowie unerlaubtes Benutzen von Gehwegen die Fehler, die am häufigsten zu Unfällen führen. Hier sollten Polizeikontrollen verstärkt ansetzen.

In Veröffentlichungen soll auf die wirklichen Gefahrenstellen (z.B. Kreuzungen mit abgesetzten Radwegen, plötzlich aufschlagende Türen an parkenden Kfz.) hingewiesen werden, ohne den Eindruck zu erwecken, Radfahren könnte eine gefährliche Fortbewegungsart sein.

Zu zielorientierten Verkehrskontrollen gehört unseres Erachtens auch, dass das Hauptaugenmerk auf den Hauptverursachern von Unfällen liegt. Unsere Befragungen der Polizeibehörden ergaben, dass überwiegend Maßnahmen bei den Radfahrern als notwendig erachtet werden. Öffentlichkeitsarbeit, Kontrollen und erzieherische Maßnahmen bei Kfz-Lenkern seien weniger wichtig. Die Unfallstatistiken weisen allerdings Kraftfahrer als

Hauptverursacher von Unfällen mit Radfahrern aus. Dementsprechend muss sich die polizeiliche Arbeit in mindestens gleichen Umfang den Kraftfahrern widmen. Darauf sollte in der Radverkehrskonzeption gesondert hingewiesen werden.

Ein Beispiel für Möglichkeit zur Einflussnahme auf das Fehlverhalten von Kraftfahrern ist der jährlich stattfindende Verkehrssicherheitstag auf dem Sachsenring. Hier sollten die speziellen Unfallverursachenden Fehlverhalten von Kraftfahrern in Zusammenhang mit Radverkehr angesprochen werden (z.B. Schulterblick beim Rechtsabbiegen).

Zu „Stärkung der Fähigkeit von Radfahrern, Gefahren zu erkennen und Fehlverhalten anderer zu kompensieren“ (Seite 19)

Den Radfahrern soll ein selbstbewusstes Verhalten im Verkehr vermittelt werden. Radverkehr soll als normaler, gleichberechtigter Verkehr wahrgenommen werden. Falsche Ängste (z.B. vor Fahrbahnbenutzung) sollen abgebaut werden. Dies betrifft insbesondere Kinder und Jugendliche, die, teilweise auf Druck der Eltern, Gehwege auch über das 10. Lebensjahr hinaus benutzen.

Die klassische Verkehrserziehung in Klassenzimmern und wenig realitätsnahen Verkehrsgärten sollte durch eine moderne Mobilitätserziehung ersetzt werden, die sich nicht mehr auf das Erlernen von Verhaltensmustern unter vorgegebenen Verkehrsverhältnissen beschränkt sondern die aktive Auseinandersetzung mit dem Verkehr und seiner zukünftigen Gestaltung fördert. Die Mobilitätserziehung soll sowohl eine bewusste Verkehrsmittelwahl, ein von Rücksicht und Toleranz geprägtes Verkehrsverhalten als auch ein gutes Zurechtkommen im realen Straßenverkehr als Radfahrer zum Ziel haben. Die Verantwortlichkeit von Kraftfahrern ist bei der Verkehrserziehung in Kindergarten und Schule mehr als bisher einzubeziehen (entsprechend ²).

„... Themen sind u.a. der Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeausfahrendem Radverkehr ...“

Bitte ergänzen um *„durch die Anlage von separierten Radverkehrsanlagen ...“*

Es ist uns sehr wichtig, Verantwortliche mehrfach darauf hinzuweisen, dass durch die Anlage von separierten Radverkehrsanlagen neben dem gewünschten Effekt der Förderung des Radverkehrs oft auch eine Erhöhung des Unfallrisikos durch Fehlverhalten von Rad- und v.a. Kraftfahrern an Kreuzungen einhergeht. Daher muss bei solchen Anlagen besonderes Augenmerk auf die Gestaltung der Kreuzungen und Einmündungen gelegt werden.

Zu „Beseitigung von Sicherheitsmängeln der Infrastruktur“ (Seite 19 ff.)

„Überprüfung der vorhandenen Infrastruktur in den Kommunen, um Stellen herauszufinden, an denen regelmäßig durch Radfahrer gegen Verkehrsregeln verstoßen wird. Ergründung der Ursachen für dieses Verhalten und Konzipierung von Maßnahmen, um die Ursachen zu beseitigen. Ziel ist es, die Voraussetzungen für eine bessere Regelakzeptanz zu schaffen, indem unsinnige, gefährliche oder sehr unkomfortable verkehrliche Anordnungen beseitigt werden.“

² Forderung der Konferenz der Jugendminister und -senatoren der Länder zur Verbesserung der Situation von Kindern im Straßenverkehr von 1991

Die Infrastruktur sollte ebenso überprüft werden, ob es Stellen gibt, an denen Kraftfahrer häufig gegen Regeln verstoßen, die Radfahrer gefährden. Auch dort sollten (ggf. bauliche) Maßnahmen ergriffen werden, um diese Regelverstöße zu minimieren. Ein Entsprechender Punkt sollte also ergänzt werden.

Wir erleben häufig, dass Kommunen in Sicherheitsfragen Kompromisse eingehen mit dem Ziel, trotzdem eigene Radverkehrsanlagen zu schaffen. Dadurch werden neue Unfallquellen geschaffen und der Radverkehr mehr behindert als gefördert.

Separierte RV-Anlagen dürfen nur gebaut werden, wenn **sämtliche** Voraussetzungen (Breiten, Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz, Führung im Kreuzungsbereich als Radstreifen, Mindestbreiten benachbarter Gehwege usw.) erfüllt sind. Sonst ist auf die Separierung aus Sicherheitsgründen zu verzichten.

Der Rückbau von Radwegen verbunden mit einer Anpassung der Kfz-Geschwindigkeiten soll als wichtige Maßnahme zur Unfallvermeidung explizit erwähnt werden. Vor allem an Straßen, die durch höhere Unfallzahlen auffallen ist ein solcher Rückbau zu erwähnen.

Der ADFC-Sachsen initiierte in der genannten Studie zur Radverkehrssicherheit eine Umfrage, welche Maßnahmen für die Erhöhung der Radverkehrssicherheit geeignet seien. Die Antworten von Regierungspräsidien, Polizeibehörden, Kommunen und Landkreisen zeigten, dass ein Widerspruch zwischen den Ansichten der angeschriebenen Stellen und den Stand der Wissenschaft und Technik besteht. So werden baulich abgetrennte Radwege auf der Fahrbahn abmarkierten Radfahrstreifen vorgezogen, obwohl die Sicherheitsbilanz solcher Radwege schlechter ausfällt. Geschwindigkeitsbeschränkungen inner- wie außerorts wurden dagegen als eher ungeeignet bezeichnet. Besonders gravierend von den Polizeibehörden, die diese wirkungsvollste Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit als völlig ungeeignet ablehnten!

Besonders auffällig waren die Antworten der Regierungspräsidien, die über die Genehmigung von Straßenbaumaßnahmen im Rahmen der Planfeststellungsverfahren einen erheblichen Einfluss auf die Gestaltung der Verkehrsanlagen und somit auf die Verkehrssicherheit haben.

Sie hinterlassen nicht den Eindruck, dass dort profunde Kenntnisse über das Unfallgeschehen im Radverkehr vorliegen. Dies verwundert insofern, da von Seiten der Kommunen häufig angeführt wird, dass eine konkrete Radverkehrsführung vom zuständigen Regierungspräsidium wegen mangelnder Verkehrssicherheit abgelehnt und deshalb eine andere Lösung umgesetzt wurde. Teilweise wurde in den Antwortschreiben der Radfahrer als einzigen Ansatzpunkt für die Erhöhung der Verkehrssicherheit angesehen. Das Regierungspräsidium Chemnitz forderte gar die Einführung einer Helmpflicht, obwohl bekannt ist, dass gerade diese Maßnahme u.a. durch die Senkung des Radverkehrsanteils das individuelle Unfallrisiko erhöht.

Hier zeigt sich ein enormer Handlungs- und Weiterbildungsbedarf, für den in der Radverkehrskonzeption Wege gründlicher dargestellt werden sollten.

"Der Freistaat Sachsen begrüßt Bemühungen zur gesetzlichen Verankerung der Pflicht zur Fahrradmitnahme bei der Eisenbahn, damit auch im Fernverkehr eine durchgängige Mitnahme möglich wird."

Diese Forderung wird von uns ausdrücklich begrüßt, ist die Mitnahme von Fahrrädern in Fernreisezügen doch eine Grundvoraussetzung für den Fahrradtourismus im Bahnland Sachsen.

Zu „Voraussetzungen für eine bessere Regelakzeptanz“ (Seite 20)

Eine höhere Akzeptanz von Verkehrsregeln wird auch durch Vermeiden von Verkehrsregelungen, die die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer einschränken. Das sind insbesondere Ampeln, benutzungspflichtige Radwege, nicht notwendige Verbote.

- Regelmäßige Überprüfung dieser Einrichtungen, ob sie noch nötig sind,
- Abschalten von LSA in verkehrsarmen Zeiten

Zu „Verbesserung der Fahrzeuge in Bezug auf Sicherheit und Verletzungsschutz“

Evtl. ergänzen um *„Entwicklung von Kraftfahrzeugfronten mit Gestaltung von Frontpartien in Hinblick auf Verminderung der Unfallfolgen bei Zusammenstoß mit Radfahrern oder Fußgängern“*. Ein Teilproblem dieser Thematik betrifft die sog. „Kuhfänger“ an z.B. Geländewagen.

Weiterhin solle sich der Freistaat auch an Rädern für die Verbesserung der Fahrzeugtechnik und deren standardmäßige Ausrüstung einsetzen, insbesondere für die Verbesserung der Bremsen und der Lichtanlagen.

Zu 2.4.6 „Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten“

„Es sollte geprüft werden, die Förderung folgender bisher nicht oder nur sehr eingeschränkt durch Förderrichtlinien erfassten Radverkehrsmaßnahmen zu ermöglichen: Netzkonzepte, Konzepte und Durchführungen von ...“ Hier sollte nicht nur geprüft werden, es besteht hier ein dringender Bedarf um vorgesehene Maßnahmen immer in Kontext einer Netzplanung zu betrachten und nicht nur nach Gefühl bzw. Forderungen z. B. der Tourismuswirtschaft zu entscheiden.

Zu 2.4.7 „Ordnungsrahmen“ (Seite 23)

Wir möchten hier unsere ausdrückliche Zustimmung zu den Punkten Überprüfung des **ÖPNV-Gesetzes** und Überprüfung des **Sächsischen Straßengesetzes** in § 9, Absatz 1 betonen.

Der Freistaat Sachsen muss auch bei der Novellierung des Sächsischen Straßengesetzes die Belange des Radverkehrs spürbar stärker berücksichtigen, um die Rückstände gegenüber den anderen Bundesländern aufzuholen.

Neue Bestimmungen der StVO zugunsten des Radverkehrs, z. B. Öffnung von Einbahnstraßen, Markierung von Radfahr- und Schutzstreifen, Bau- von Klein- und Minikreiseln) dürfen nicht wie bisher äußerst restriktiv eingesetzt werden, sondern müssen grundsätzlich wohlwollend flächendeckend eingesetzt werden.

Weitere Anmerkungen:

"Grundsatz des Handelns soll es sein, dass alle Straßen und öffentlichen Wege dem Radverkehr zu Verfügung stehen."

Ergänzen *"... alle Straßen, deren Fahrbahnen und öffentlichen Wege ..."*

"Hinsichtlich der Anordnung bzw. Beibehaltung der Radwegbenutzungspflicht ist sicherzustellen, dass deren Notwendigkeit überprüft wird, ggf. sind entsprechende Verkehrsschauen durchzuführen."

Bitte Ergänzen *„ ... dass deren Notwendigkeit aufgrund einer besonderen Gefahrenlage nach §45 Abs.9 StVO überprüft wird wobei hohe DTV-Zahlen alleine nicht zur Begründung ausreichen dürfen. Gegebenenfalls sind entsprechende Verkehrsschauen durchzuführen“.*

Diese Anregungen sind zu begrüßen, da sehr viele der bestehenden Radwege die Verkehrswiderstände eher erhöhen und eine schlechte Sicherheitsbilanz aufweisen. Die Pflicht zur Benutzung solcher Radwege ist ein Hemmnisfaktor für einen Bedeutungszuwachs des Radverkehrs. Vor allem Alltagsfahrer legen Wert auf kurze Reisezeiten und flüssigen, leichten Verkehr. Aufgrund der zahlreichen Radwegtypischen zusätzlichen Hindernissen (Fußgänger, Grundstückseinfahrten, Scherben, Hunde, Mülltonnen, Werbeaufsteller, Falschparker usw.) und Gefährdungen an Kreuzungen sind auf Radwegen häufig nur geringere Fahrzeiten bei höheren Kraftaufwendungen sowie ein bescheidenerer Fahrkomfort zu erreichen. Gute Radwege werden dagegen von Radfahrern freiwillig und gerne benutzt und bedürfen keiner Benutzungspflicht.

Unfallstatistiken und wissenschaftliche Studien belegen, dass Mischverkehr auch bei hoher Kfz-Belegung der Straßen die Sicherheit der Radfahrer nicht negativ beeinträchtigt, an Kreuzungen sogar einen Sicherheitsgewinn bedeuten³. Das Verbot der Fahrbahnbenutzung durch Anordnung der Radwegbenutzungspflicht sollte daher die Ausnahme sein.

Bei der Verwendung des Begriffes *"Leichtigkeit des Verkehrs"* ist stärker zu verdeutlichen, dass dieser sich auf alle Verkehrsarten bezieht.

Notwendig ist eine Forderung, dass bei der Leichtigkeit des Verkehrs zwischen den Verkehrsarten keine Bevorzugung des Kraftverkehrs gegenüber dem Umweltverbund erfolgen darf.

Es fehlt ein Hinweis, dass die Radwegbenutzungspflicht sowie andere Fahrbahnverbote für Radfahrer in der Regel eine Beeinträchtigung der *"Leichtigkeit des Verkehrs"* darstellen, und auch deswegen eine Anordnung solcher Verbote genauester Prüfung und Begründung bedürfen.

³ Z.B. Bast-Forschungsbericht: *"Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten"* von Robert Schnüll u.a., Bericht zum Forschungsvorhaben 8925 der Bundesanstalt für Straßenwesen Bd. 262, Bergisch Gladbach 1992. ISSN 0173-7066

22.12.2005 Stellungnahme Entwurf SachsenNetz Rad SN SMWA 2005-08.doc

Zu 2.5 „Kommunale Maßnahmen“

Zu 2.5.2 „Best-Practice innerhalb und außerhalb Sachsens“ (Seite 25 ff.)

Hier auch Negativbeispiele aufnehmen, vor allem solche, die relativ neu sind und bei vielen Verantwortlichen immer noch als sicher gelten (z.B. starre Schiene, gemeinsame Geh- und Radwege, Absenkung der Radwege an Grundstückseinfahrten usw.)

Zu 2.6 „Maßnahmen weiterer Akteure“ (Seite 29 ff.)

Private Eigentümer, Bauherren und Betreiber von Einrichtungen mit regen Publikums- und Kundenverkehr sollten angeregt werden, Voraussetzung zur vermehrten Fahrradnutzung zu schaffen (ähnlich wie „2.6.3 Arbeitgeber“).

Baugenehmigungsbehörden und andere Ämter müssen dafür diese gesellschaftlichen Akteure mit Informationen versorgen:

Hinweise um freiwillige Maßnahmen zu fördern Argumente: Kundenfreundlichkeit, Verbesserung der Attraktivität der Einrichtung, Umsatzsteigerung ...

evtl. erweiterte gesetzliche Regelungen bzw. deren bessere Durchsetzung

Erstellung von Broschüren

Zu 2.6.4 „Engagement von Bürgern und Vereinen“ (Seite 31 ff.)

„Dieses ehrenamtliche Engagement umfasst u.a. folgende Bereiche...“

Erweitern um „Frühzeitige Beteiligung und Einflussnahme an Verkehrsplanungen“.

Durch ein frühzeitiges Einbeziehen der interessierten Bürgerschaft und Vereine können Fehlplanungen vermieden und die Akzeptanz der Baumaßnahmen beim Bürger erhöht werden. Dabei müssen die Beteiligten reell eine Chance haben, Planungen im positiven Sinne frühzeitig zu beeinflussen. Das Instrument Bürgerbeteiligung an Verkehrsplanungen ist bisher unterentwickelt und entsprechend zu stärken.

Teil Tourismus

Die Standards für den Fahrradtourismus werden seit vielen Jahren außerhalb von Sachsen in anderen Gegenden Deutschlands sowie im Ausland gesetzt. Diese woanders erlebten Standards behalten viele Radtouristen in positiver Erinnerung und suchen sie auch auf ihren Radreisen im Freistaat Sachsen. Werden ihre Erwartungen nicht erfüllt, kommen sie nicht wieder.

Es sind unserer Meinung nach erhebliche Anstrengungen aller am Fahrradtourismus Beteiligten notwendig, um die nach 1989 gegenüber anderen Bundesländern entstandenen Defizite zu verringern oder gar führend zu werden, zumal nahezu überall die Infrastruktur für den Fahrradtourismus weiterhin spürbar ausgebaut werden wird.

Dies betrifft vor allem folgende Bereiche:

+ **Radrouten sind stets sicher zu führen**

Sämtliche Radrouten sind so zu führen, dass sie auch mit größerem Gepäck und vor allem mit Kindern stets sicher und komfortabel befahren werden können. Ausgewiesene Radrouten haben auf Wald- und Feldwegen mit mehr als 10 % Längsneigung nichts zu suchen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass auf solchen Wegen ein hohes Unfallrisiko besteht.

Wege mit „Radfahrer absteigen!“, „Achtung Querrinnen!“ und ähnlichem auszuschildern, ist keine Hilfe. Eine solche Art von Beschilderung dokumentiert nur das hohe Gefährdungspotential, das unserer Erfahrung nach auf diesen Wegen bedeutend größer ist als auf stark befahrenen Bundesstraßen. Dies gilt vor allem für den Zschopautal-Radweg zwischen Wolkenstein und Zschopau, aber auch für Teilabschnitte anderer Radrouten (z. B. im Oberlauf der Zwickauer Mulde und der Mittelgebirgsroute).

Mit Erstaunen haben wir festgestellt, dass die bislang gefährlichsten Wegeführungen auch in der neuen Konzeption enthalten sind. Wir sind als Verein verpflichtet, bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf solche Sicherheitsdefizite hinzuweisen und werden es auch weiterhin tun.

+ **Radrouten sind komfortabel zu führen und zu gestalten**

Fahrradtouristen, die einzelne Radrouten befahren, reisen meist mit Gepäck umher. Für sie ist es noch viel wichtiger als für Radtouristen mit festem Standquartier, komfortable Radrouten vorzufinden. Dies betrifft sowohl die Routenwahl als auch den Ausbaustandard der Wege.

Täler- und Flüßerrouten sind vor allem eben und nach Möglichkeit auch gewässernah zu führen. Vor allem in der Routenwahl ist kurzfristig der bundesweit akzeptierte Standard anzusetzen. Die sächsischen Mittelgebirge sind so gut erschlossen, dass die meisten Täler bis in die Quellregionen hinauf schon heute mit dem Fahrrad gut befahren werden können. Auf diese Straßen und Wege sind kurzfristig die Routen zu legen.

Vorhandene Lücken in den Tälerrouten sind unserer Meinung nach vorrangig zu schließen. Dies betrifft z. B. im Zschopautal den Abschnitt Zschopau – Erdmannsdorf und die Freiburger Mulde um Freiberg und Großschirma.

Die in West-Ost-Richtung verlaufenden Radrouten haben das Problem, dass sie zahlreiche, zum Teil tief eingeschnittene Täler queren müssen. Hier sollte die Routenführung mit dem Ziel der Steigungsminimierung überarbeitet werden.

Bei der Sächsischen Mittelgebirgsroute ist im Vogtland und Erzgebirge ein geänderter Routenverlauf geradezu zwingend erforderlich, um die Route überhaupt vermarkten zu können. Der in den Plänen eingetragene Routenverlauf schreckt Radtouristen nach wie vor ab.

Uns ist natürlich klar, dass die Sächsische Mittelgebirgsroute andere Ansprüche an die Kondition stellt als die Tälerrouten. Dennoch kann die Route so geführt werden, dass sie als eine etwas anspruchsvollere Route mit ihren moderaten Steigungs- und Gefällstrecken den Erlebniswert der Route erhöht und damit Touristen anlockt und nicht abschreckt.

In diesem Zusammenhang begrüßen wir ausdrücklich die neue Richtlinie zum Ausbaustandard der Radrouten.

+ **Gegenseitige Ergänzung von Radverkehr und ÖPNV.**

Schon immer benutzen Radfahrer gern den ÖPNV, um ihren Aktionsradius zu erweitern, größere Steigungen zu überwinden oder auch nur bei schlechtem Wetter ihre Tour abubrechen. Umgekehrt können Radfahrer dem ÖPNV zusätzliche Einnahmen bringen. Diese Potentiale sind zu nutzen.

Folgende Maßnahmen sind notwendig:

Die Tarife für ÖPNV-Nutzer mit und ohne Fahrrad sind landesweit zu vereinfachen.

Die meisten Radfernwege und auch viele regionale Hauptrouten führen durch die Gebiete von bis zu 4 Verkehrsverbänden mit ihrer für Außenstehende oft nicht überschaubaren Vielfalt von Tarifen und Bestimmungen.

Für Tagesausflügler, die in Grenznähe zweier Verkehrsverbände wohnen, sind die unterschiedlichen Tarifbestimmungen nicht einsehbar, zumal alles ein Bundesland ist.

Als Beispiel sei hier Zwickau genannt. Mit dem VMS-Fahrausweis (z. B. nach Freiberg) ist die Fahrradmitnahme kostenlos. Nach Reichenbach im Vogtland kostet die Fahrradkarte 3 EUR, obwohl die zurückgelegte Entfernung nur ein Viertel der nach Freiberg entspricht. Nach Leipzig kostet die Fahrradmitnahme ebenfalls 3 EUR, obwohl in allen 3 durchquerten Tarifgebieten (VMS, MDV, Thüringen) der Fahrradtransport kostenlos ist. Der Grund ist die notwendige Fahrkarte der DB AG, auf die im VMS-Gebiet die Fahrradmitnahme wiederum nicht kostenlos ist. Hinzu kommen Sondertickets wie z. B. das Egronet-Ticket, das sogar den Fahrradtransport nach Tschechien enthält.

Als häufige Bahnbenutzer beobachten wir immer wieder, dass selbst DB-Personal in den Reisezentren und Zugbegleiter ÖPNV-Kunden unvollständig oder gar falsch beraten. Diese unübersichtlichen Tarifbestimmungen innerhalb eines der kleineren Bundesländer führt dazu, dass viele potentielle ÖPNV-Kunden das Fahrrad auf das Autodach setzen.

Nicht nur im Interesse des Fahrradtourismus muss die Landesregierung geeignete Maßnahmen zu einer landesweit einheitliche Regelung ergreifen. Hier erwarten wir entsprechend Initiativen.

Wir begrüßen ausdrücklich den kostenlosen Fahrradtransport auf alle VMS-Fahrausweise und wünschen uns landesweit einheitliche Regelungen, wie sie schon seit vielen Jahren in Thüringen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein mit großem Erfolg praktiziert werden.

Fahrradrouten können durch ÖPNV-Angebote ergänzt werden.

Für Tagestouristen können spezielle Angebote geschaffen werden – Radeln auf attraktiv gestalteten Routen mit Bahnfahrt zu günstigen Tarifen. Hier bieten sich z. B. die großen Täler des Erzgebirges geradezu an, die sowohl durch eine Radroute als auch durch eine Bahnlinie gleichzeitig erschlossen werden. Der VMS ist mit seiner zur Zeit laufenden Untersuchung über eine optimierte Linienführung des Zschopautal-Radwegs inklusive verbesserter ÖPNV-Verknüpfung auf dem richtigen Weg. Ähnliche Initiativen wünschen wir uns auch in anderen Regionen.

Touristen, die mehrere Tage in einer Region bleiben, könnten gleichzeitig mit der Buchung ihrer Quartiere einen „Urlaubspass“ erhalten, der ÖPNV-Netzkarten inkl. kostenlosem Fahrradtransport und Eintritt in Sehenswürdigkeiten der Region enthält.

+ **Radverkehr und Gastronomie**

Jeder Fahrradtourist ist auf Übernachtungsmöglichkeiten angewiesen. Das Angebot ist so vielfältig wie unüberschaubar. Um so dankbarer ist ein Fahrradtourist, wenn er z. B. sofort auf seine Bedürfnisse zugeschnittene Angebote findet.

Das Qualitäts- und Marketingprojekt „Bett & Bike“ des ADFC, das nach fest vorgegebenen Kriterien fahrradfreundliche Beherbergungsbetriebe in Deutschland erfasst, umfasste im März 2005 ca. 4.000 Adressen und wächst jährlich um ca. 10 %. Zahlreiche Radtouristen planen ihre Radtouren nur noch ausschließlich nach diesem Adressenführer, der im gesamten deutschsprachigen Raum im Buchhandel erhältlich ist und ersparen sich somit das Beschaffen und Studieren von Unmengen von Prospekten.

Leider sind dabei nur wenige Unterkünfte aus Sachsen erfasst. Der Freistaat tut im eigenen Interesse gut daran, die Aufnahme fahrradfreundlicher Unterkünfte in dieses Verzeichnis mit geeigneten Maßnahmen zu unterstützen.

+ **Vermarktung der radtouristischen Angebote und Konzepte als eine Einheit.**

Sind die Voraussetzungen

- sichere Führung des Radverkehrs,
- attraktive und erlebnisreiche Routenwahl,
- vollständige Wegweisung,
- Einbindung und Koordinierung von ÖPNV-Angeboten
- auf den Radtouristen ausgerichtete Gastronomie-Angebote

dazu geschaffen, kann mit geeigneten Mitteln die Vermarktung der Radrouten beginnen. Generell begrüßen wir dazu die Ausführungen im Textteil der Konzeption.

Die Wirklichkeit sieht vor Ort aber oft noch anders aus. Die Qualität und Quantität der Auskünfte ist nach unseren Erfahrungen vor Ort sowie auf Touristenmessen zu oft noch durch Kompetenz und Reviergrenzen geprägt, während sich vor allem Radtouristen aus anderen Gegenden nicht für Grenzen, sondern für Regionen interessieren.

Eine häufig gemachte Erfahrung ist auch, dass der potentielle Kunde nicht die gewünschten Informationen erhält, sondern oft nur das Material und das Fachwissen der Touristiker, das sie unter das Volk bringen wollen.

Ferner setzen die neuen Medien, vor allem das Internet, Newsgroups usw. bei den Informationsmöglichkeiten ganz neue Maßstäbe bzw. erwecken ganz andere Erwartungen an die Qualität der Beratung, die die für den Tourismus Verantwortlichen vor Ort oft bei weitem nicht erfüllen können.

Hier ist unserer Meinung nach noch erheblicher Fortbildungsbedarf von zentraler Stelle, z. B. von der Staatsregierung oder von der TMGS, notwendig.

Stellungnahmen zu den einzelnen Radrouten

Generell gelten unsere oben gemachten Ausführungen für alle Radrouten im Freistaat. Anhand von ausgewählten Radrouten möchten wir Problemstellen aufzeigen und anhand unserer Ortskenntnisse Verbesserungsvorschläge bringen.

Radfernweg Nr. 2 (Zwickauer Mulde / Gemeinsame Mulde)

Nach der Karte des Vogtlandkreises (Nord) beginnt die Route in Schönheide-Ost. Wir halten Muldenberg (alternativ Schöneck) als den Beginn der Route für weitaus sinnvoller. Beide Orte sind von den Fernbahnhöfen Zwickau und Plauen mit der Vogtlandbahn ohne weiteres Umsteigen bequem zu erreichen.

Als Routenverlauf bieten sich die vorhandenen Straßen im Tal der Zwickauer Mulde an. Sollte die parallel verlaufende Bahnlinie nicht mehr genutzt werden, empfehlen wir den Ausbau des Bahndamms zu einem Geh- und Radweg.

Im Bereich der Talsperre Eibenstock begrüßen wir den gegenüber dem bisherigen Konzept geplanten gewässernahen Verlauf. Beim weiteren Planungsfortschritt ist auf einen möglichst steigungsarmen Verlauf zu achten.

Zwischen Blauenthal und Aue wird mit der geplanten Verlegung der Route auf die stillgelegte Bahnlinie die beste aller Möglichkeiten gewählt.

Am Rechenhaus (in der Nähe des Netzknotens 5442 014 der B 283) empfehlen wir auf den Floßgrabenweg zu wechseln und ihn unter Umfahrung von Aue bis Bad Schlema zu folgen. Bedingt durch seinen nahezu ebenen Verlauf auf 15 km Länge hat er einen hohen Erlebniswert und wird schon heute von zahlreichen Radlern genutzt. Dagegen sollte der Radfernweg Nr. 6 auf der Bahnlinie weiter bis Aue folgen (siehe unten).

Zwischen Bad Schlema und der Burg Stein erwarten wir eine Verlegung der Route ins Zwickauer Muldental. Die Topographie ist in der Gegend so bewegt, dass außer der K 9115 / K 9315 keine akzeptable Route zur Verfügung steht. Die im Konzept vorgesehene Führung weist mehrere Abschnitte mit Steigungen über 10 % auf. Besonders der Abschnitt Wildbach – Hartenstein ist mit Steigungen / Gefälle von 20 % überhaupt nicht sicher zu befahren. Hier gilt das von uns eingangs zur Sicherheit von Radrouten Gesagte.

In diesem Zusammenhang ist ebenfalls die Route II-8 zu verlegen. Vom Netzknoten 5341 003 der K 9106 / K 9306 an kann die Route am besten auf vorhandenen Wald- und Feldwegen, die eventuell noch ausgebaut werden sollten, nach Weißbach und dann auf der K 9332 an die Muldentalroute geführt werden.

Zwischen Burg Stein und Wiesenburg sollte mittelfristig eine ebenere flussnahe Route geplant werden, um die zwar kurzen, aber starken Steigungen um Langenbach zu vermeiden.

Zwischen Silberstraße und Wilkau-Haßlau empfehlen wir die Route auf den ohnehin geplanten Hochwasserdamm auf der Ostseite der Mulde zu verlegen. Des weiteren gibt es zwischen beiden Orten an der B 93 abschnittsweise einen Geh- und Radweg, der nur in beide Orte verlängert werden und auf den derzeitigen Stand der Technik gebracht werden muss. Damit kann der steigungsreiche Umweg über Haara vermieden werden.

Im Stadtgebiet von Glauchau plant der Landkreis Chemnitzer Land die Verlegung der Radroute auf die Ortsdurchfahrt von Jerisau (alte B 175), Querung der Mulde unter der Autobahnbrücke der BAB 4 und Weiterführung unterhalb der stillgelegten Bahnlinie nach Remse. Dieser neue Routenverlauf wurde mit dem ADFC im Mai 2005 vorabgestimmt und sollte übernommen werden. Genauere Informationen erhalten Sie im Landratsamt Chemnitzer Land.

Abschnitt Grimma – Wurzen:

Hier wurde auf der stillgelegten Bahnlinie 2004 unter Mitwirkung von Herrn Staatsminister Dr. Gillo ein neuer Radweg gebaut, der sofort nach seiner Eröffnung von Radlern sehr gut angenommen wurde. Wir empfehlen, den Muldental-Radweg auf den Bahndamm zu verlegen. Die erspart auch die Steigungen zwischen Grimma und Trebsen.

Radfernweg Nr. 5 (Zschopautal)

Zwischen Tannenberg und Wiesa empfehlen wir sowohl den Radfernweg Nr. 5 als auch die Regionale Hauptroute Nr. 8 auf die S 260 / S 261 zu legen, zumal dies auch dem Alltagsradverkehr zwischen diesen Orten zu Gute kommt.

Zwischen Wolkenstein und Hennersdorf erwarten wir eine völlig neue Trassierung der Route am Fluss entlang. Aufgrund der bewegten Topographie gibt es keine diskutierbaren Varianten. Der vorliegende Entwurf enthält gegenüber dem bisherigen Radverkehrskonzept keine nennenswerten Verbesserungen. Beide ausgewiesenen Varianten zwischen Wolkenstein und Scharfenstein sind vor allem wegen ihres schon extrem hohen Gefährdungspotentials für den Radverkehr untragbar. Aufgrund der zahlreichen Steigungen von 15 % und mehr, über 0,5 m tiefen Erosionsrinnen in den sandgeschlammten Wegedecken, frei gespülte Diagonalrinnen, die nicht mehr der Wasserableitung dienen können, abgeschwemmtes Lockermaterial, auf denen bei stärkerem Gefälle auch ohne Gepäck das geschobene Fahrrad wegrutscht, Felsnasen, die mit Gepäck nicht passierbar sind (entsprechende Fotos liegen uns vor) erfahren die dargestellten Varianten von uns keine Zustimmung. Die in diesen Abschnitten häufig anzutreffenden StVO-Beschilderungen („Achtung Querrinne“ und „Radfahrer absteigen“) entschärfen die Situationen nicht.

Um Unfälle zu vermeiden, erwarten wir, dass zwischen Wolkenstein und Zschopau die Route kurzfristig auf die vorhandenen Straßen im Tal verlegt werden und die noch vorhandene Wegweisung geändert bzw. ergänzt wird. Längerfristig sollte ein straßenbegleitender Radweg gebaut werden, wie er schon zwischen Willischthal und Zschopau geplant ist.

Die abseits der Talroute liegenden Orte (z. B. Wolkenstein, Drebach, Warmbad) können ebenfalls nur über klassifizierte Straßen an den Zschopautal-Radweg angeschlossen werden.

Zwischen Zschopau und Hennersdorf ist nur eine flussnahe Route vermarktungsfähig. Der ausgewiesene Verlauf über steigungsreiche klassifizierte Straßen abseits des Tales ist keine Alternative.

Wir empfehlen die im Tal vorhandenen Abschnitte von Wald- und Wiesenwegen miteinander zu verbinden und behutsam auszubauen. Dabei sollte aus Interesse auf die ökologisch sensiblen Bereiche auf einen standardisierten Wegeausbau verzichtet werden. Einzelne Wegeabschnitte von z. B. 1,50 m Breite helfen den Radlern mehr als die Führung über steile Landstraßen.

Abschnitt Braunsdorf – Frankenberg: Hier empfehlen wir den bereits vorhandenen Wanderweg an der Zschopau auszuweisen und im Bereich des Harrasfelsens ebenfalls behutsam auszubauen. Nach unseren Beobachtungen wird der Weg schon heute von Radlern rege genutzt. Einheimische verwiesen auf Testfragen hin ausschließlich auf diesen Weg.

Eine generelle Führung des Radverkehrs über Lichtenwalde wird von Einheimischen nicht angenommen und schreckt Touristen ab. Stattdessen sollte der Ort über ausgeschilderte Stichrouten an den Zschopautal-Radweg angeschlossen werden.

Zwischen Frankenberg und Mittweida vermissen wir die Planung einer flussnahen Variante.

Zwischen Waldheim und der Zschopaumündung empfehlen wir ebenfalls die Planung einer flussnahen Variante. Hier gilt auch das über die steigungsreichen Straßen oben Gesagte.

Radfernweg Nr. 6 (Sächsische Mittelgebirgsroute)

Diese Radroute verbindet die unterschiedlichsten Regionen Sachsens mit unzähligen kulturellen Sehenswürdigkeiten und Naturschönheiten miteinander. Diese Voraussetzungen mit hohem Erlebniswert müssen unserer Meinung nach vorrangig den nicht sportlich ambitionierten Radtouristen erschlossen werden. Dazu gehört vor allem eine Routenwahl, die mit gemäßigten Steigungs- und Gefällestrecken den Erlebniswert einer Mittelgebirgsregion noch steigert.

Wir weisen nochmals darauf hin, dass die Mehrheit der an Mittelgebirgsrouten interessierten sich zwar auf Steigungen einstellen, aber anstelle eines ständigen Auf und Ab z. B. lange Höhenwege erwarten.

Mit Bedauern müssen wir aber feststellen, dass vor allem im Vogtland sowie im Erzgebirge dies nicht der Fall ist. Die Routenwahl in diesen Regionen ist vielfach nicht für Tagestouristen und Radurlauber geeignet. Sie werden abgeschreckt und weichen auf andere Mittelgebirge aus.

Auch hier wurde nicht aus dem bisherigen Konzept gelernt und dessen Fehler oftmals wieder übernommen. Aber gerade aufgrund der wenig nutzerfreundlichen Trassierung wurde der Vorgänger (Bayreuth – Hof – Zittau) deutschlandweit aus der Vermarktung genommen. Hier erwarten wir eine Überarbeitung des Routenverlaufes mit dem Ziel einer spürbaren Senkung der Höhenunterschiede und Steigungen auf das unbedingt notwendige Minimum.

Zwischen Gettengrün und Adorf können erhebliche Höhenunterschiede eingespart werden, indem der noch vorhandene Bahndamm der ehemaligen Bahnlinie Adorf – Hranice – Aš zum Radweg ausgebaut wird. Ersparnis: ca. 80 Höhenmeter.

Zwischen Adorf und Markneukirchen ist die direkte Verbindung zusammen mit der regionalen Hauptroute Nr. 43 zu nehmen. Bad Elster ist ohnehin schon durch die Elstertal-Radroute an das landesweite Routennetz angeschlossen. Ersparnis: ca. 200 Höhenmeter.

Zwischen Markneukirchen und Schöneck sollte die Route über Erlbach, über die K 7843, Bahnhof Zwotental und den ausgebauten Waldweg östlich der Bahnlinie nach Schöneck verlegt werden. Ersparnis: ca. 150 Höhenmeter.

Zwischen Muldenberg und dem Rechenhaus sollte die Route gemeinsam mit dem Muldental-Radweg verlaufen. Ersparnis zwischen Muldenberg und Rautenkranz: ca. 100 Höhenmeter, zwischen Rautenkranz und dem Rechenhaus nochmals 250 m.

Die Umfahrung von Aue bringt außer zusätzlichen Höhenmetern für den Radtouristen keinen Gewinn. Wir empfehlen, dem alten Bahndamm nach Aue hinein und der regionalen Hauptroute Nr. 8 nach Lauter zu folgen. Ersparnis: ca. 150 Höhenmeter.

Als eine Alternative zwischen Muldenberg und Schwarzenberg können wir uns auch einen Routenverlauf über den Muldenberger Floßgrabenweg, Mühlleithen, den Großen Rammelsberg, den Kammweg nach Johanngeorgenstadt und Schwarzenberg vorstellen. Außer spürbaren Steigungen am Großen Rammelsberg und in Gegenrichtung in Oberjugel besticht diese Variante durch den langen und weitgehend ebenen Verlauf auf dem gut ausgebauten Kammweg durch Hochmoorlandschaften an der tschechischen Grenze entlang.

Zwischen Schwarzenberg und Langenberg empfehlen wir, der S 269 zu folgen.
Ersparnis: ca. 60 Höhenmeter.

Zwischen Annaberg und Wiesenbad ist die B 101 zu nehmen. Hier besteht für den Alltagsradverkehr im unmittelbaren Einzugsbereich der Kreisstadt ohnehin Bedarf an Radverkehrsanlagen. Ersparnis: Kaum Höhenmeter, aber die Benutzung der ca. 12 % steilen Dorfstraße in Geyersdorf.

Im Raum Wolkenstein gilt das bereits bei der Hauptroute Nr. 5 Gesagte. Der einzige in Frage kommende Aufstieg aus dem Zschopautal nach Wolkenstein ist die B 171. Bei allen anderen dargestellten Varianten haben wir bei unserer Ortskenntnis erhebliche Sicherheitsbedenken und können die Varianten nicht mittragen. Dies gilt insbesondere auch für die vorgeschlagene Route Wolkenstein – Warmbad, die mit Steigungen von über 15 % kaum noch nutzbar ist.

Wir schlagen vor, zwischen Marienberg und Wolkenstein die B171 zu nehmen, zumal sie aufgrund ihres weitaus fahrradfreundlichsten Verlaufes auch für den Alltagsradverkehr von großem Interesse ist. Die für den geplanten Ausbau der Route Warmbad – Hilmersdorf – Marienberg notwendigen Finanzmittel können stattdessen wesentlich sinnvoller in einen straßenbegleitenden Radweg an der B 171 investiert werden.

Warmbad sollte dabei über eine ausgeschilderte Stichroute auf der K 8150 / K 8151 über Gehringwalde angeschlossen werden.

Zwischen Marienberg und Olbernhau kann mit dem vorgeschlagenen Routenverlauf vor allem wegen der unnötig großen Höhenunterschiede keine Werbung gemacht werden. Auch hier empfehlen wir aufgrund der günstigsten Trassierung die B 171. Ersparnis: ca. 250 Höhenmeter.

Zwischen Olbernhau und Neuhausen sind ebenfalls die Höhenunterschiede zu minimieren. Es besteht überhaupt keine Notwendigkeit, die Route über Heidersdorf zu führen. Ersparnis: ca. 150 Höhenmeter.

Die Anbindung des Spielzeugdorfes Seiffen kann sowohl mit dem Radfernweg oder über eine ausgeschilderte Stichstrecke erfolgen. Ausgehend von Hirschberg sollte der bereits gut ausgebaute Forstweg nördlich der S 213 / S 214 nach Seiffen genommen werden. Die Weiterführung der Route nach Neuhausen kann aufgrund der Topographie nur über die S 213 / S 207 erfolgen.

Anhand von drei Radfernwegen haben wir exemplarisch aufgezeigt, dass noch erheblicher Bedarf an der Überarbeitung von Radrouten besteht. Vor allem im Erzgebirge und im

Vogtland scheint das Gespür für die Interessen des Fahrradtourismus und des Radverkehrs allgemein noch sehr gering ausgeprägt zu sein. Wir möchten auf alle Fälle auch vermeiden, dass wie bisher aufgrund von gravierenden Mängeln einzelne Radrouten nicht vermarktet werden können.

Regionale Hauptroute Nr. II-1 (Pleißental-Radweg)

Die Nord-Süd-Route ist zwischen Leipzig und Reichenbach (Vogtland) in „Pleißental-Radweg“ umzubenennen. Nach unserer Kenntnis haben sich alle betroffenen Landkreise schon vor 2 Jahren sich auf den Namen geeinigt. Der bisherige Name ist absolut nichtssagend.

Die Route sollte auch als „Pleißental-Radweg“ bis Reichenbach führen, um einen passablen Bahnanschluss herzustellen.

Regionale Hauptroute Nr. II-9 (Mittelgebirge - Silberstraße)

Die Route ist zwischen Kirchberg und Wilkau-Haßlau ins Rödelbachtal zu verlegen. Zwischen diesen Orten und weiter nach Zwickau nimmt niemand zusätzlich 150 Höhenmeter und Steigungen bis zu 10 % in Kauf, wenn er in beiden Richtungen nahezu eben und sehr bequem sein Ziel erreichen kann.

Aufgrund des starken Kfz-Verkehrs auf der S 277 und der großen Bedeutung des Rödelbachtals für den Radverkehr (Schüler, Alltags- und Freizeitverkehr) hier im Verdichtungsraum Zwickau ist an der S 277 ein Radweg mehr als überfällig.

Hier zeigt sich wie auch an vielen anderen Stellen Sachsens, dass eine Bündelung von Alltags- und Radverkehr durchaus sinnvoll ist und dadurch der Ausbau parallel verlaufender Routen erspart bleibt. Die so freigewordenen Finanzmittel können so woanders sinnvoller eingesetzt werden.

Dies gilt vor allem für die Mittelgebirgsregionen, wo schon durch die Topographie Bundes- und Staatsstraßen die attraktivsten, oft auch die einzigen nutzbaren Radverkehrsverbindungen sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr darstellen.

Weitere Routenvorschläge

Im Wunschnetz sollte eine Route Dresden - Bischofswerda bzw. Dresden - Bautzen direkt erfolgen, evtl. auch Dresden - Altenberg direkt. Ebenso ist eine Route Bautzen - Görlitz direkt zu prüfen.

Wir vermissen dringend eine Verbindung von Leipzig und Chemnitz. In den Medien taucht immer öfter der Begriff „Sächsisches Städtedreieck“ auf. Dies sollte auch für den Radverkehr entsprechend dokumentiert werden.

Zu Leipzig und der Karte auf Seite 36: Im Leipziger Radverkehrskonzept ist Konsens, dass alle Routen (außer Elsterradweg) am Ring verknüpft werden. Das ist so nicht dargestellt (auch II-17 bindet falsch an). Der Elster-Saale-RWW (II-28) hat nach derzeitigem Abstimmungsstand einen anderen Verlauf und führt auch zum Ring.

Teil Radverkehr an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen

Leider müssen wir feststellen, dass teilweise die Förderung des Tourismus stärker betont wird, als die Schaffung sichererer und alltagstauglicher Bedingungen für den Radverkehr. Dies wird mehrfach in der Gliederung der Konzeption und dem Umfang der Abschnitte deutlich. Hier wird eine Korrektur angemahnt.

Weiterhin werden nicht die Ursachen benannt, die zu dem enormen Nachholbedarf führen, der mit diesem Programm ausgeglichen werden soll. Damit sich diese Versäumnisse der letzten 15 Jahre nicht wiederholen, sind diese zumindest mit aufzuführen wie z.B. restriktiver Regelauslegung, fehlende Netzplanung, ungenügende Finanzierung.

Zu den einzelnen Abschnitten:

Zu 1 „Ziel und Funktion der Radverkehrskonzeption“ (Seite 5ff.)

Hier entsteht der Eindruck, dass der Freizeitverkehr vorrangig behandelt wird, der Alltagsverkehr ist insgesamt mehr hervorzuheben. Beispielsweise werden in der Aufzählung der Leitsätze (S.6) die Förderung des Tourismus überbetont, wesentlichere Punkte insbesondere die Verkehrssicherheit und der Systemansatz für Maßnahmen nachrangig behandelt.

Zu 1.2 „Leitsätze“ (Seite 5ff.)

„Nahezu alle Straßen und Wege sollen für den Radverkehr nutzbar sein.“ (Seite 6)

Eine aus unserer Sicht notwendige zentrale Ergänzung:

„Benutzungsverbote für Straßen, Wege oder Fahrbahnen sollen weitgehend vermieden werden“

Zu 3 „Netze für den Radverkehr“

Hier sollten wg. der Relevanz für den Gesamtverkehr und die damit verbundenen pflichtigen Verwaltungsaufgaben die Gliederungspunkte „3.1 Radtourismus: SachsenNetz Rad...“ und „3.2 Radverkehr an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen“ vertauscht werden.

Zu 3.2 „Radverkehr an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen“ (Seite 42 ff.)

Zu 3.2.1 „Ausgangssituation“

Hier ist der Zusammenhang der Textabschnitte zu den Tabellen nicht ersichtlich. Vor dem letzten Satz in ersten Absatz sind deshalb die Statistik der vorhandenen Radverkehrsanlagen und im Anschluss die Übersicht über die Radverkehrsunfälle voranzustellen.

Keine Aussagen sind zu dem Zustand der Radverkehrsanlagen und deren ungenügenden Standard enthalten.

Zu 3.2.2 „Handlungsbedarf“ (Seite 43 ff.)

„Separierung vom Kfz-Verkehr durch Bau von Radwegen oder gemeinsamen Rad- und Gehwegen“

Ergänzen mit *„unter besonderem Augenmerk auf die Absicherung der Radfahrer an Knotenpunkten“*

*„Die Bedarfsmeldungen sind wie folgt begründet ...
Einsatzgrenzen für Mischverkehr mit Kfz überschritten“*

Einsatzgrenzen zum Mischverkehr soll es in der neuen VwV zur StVO zurecht nicht mehr geben. Als einziger Grund für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind besondere Gefahrenlagen nach § 45 Abs. 9 akzeptabel. Auch nur diese sollten in Fragebögen abgefragt werden.

„In vielen Fällen weisen die Bundesstraßen, häufig auch die Staatsstraßen Verkehrsverhältnisse (DTV Kfz, Geschwindigkeiten) auf, welche Handlungsbedarf für den Radverkehr erkennen lassen, um die objektive bzw. subjektive Sicherheit zu verbessern. Die Verbesserung der objektiven Sicherheit hat dabei die Reduzierung der Unfallwahrscheinlichkeit zum Ziel. Eine Verbesserung der subjektiven Sicherheit ist erreicht, wenn sich die Verkehrsteilnehmer beim Radfahren sicherer fühlen.“

Viele (auch von Planern) subjektiv als sicher wahrgenommene Radverkehrsführungen haben sich als objektiv sehr unfallträchtig erweisen. Das ergeben auch die beispielhaft durchgeführten Unfallauswertungen des ADFC-Sachsens in der genannten Studie zur Radverkehrssicherheit. Typische Beispiele sind gemeinsame Geh- und Radwege oder abgesetzte Führungen der Radfahrer an Kreuzungen. Diese Erkenntnisse haben sich bei den Straßenbaulastträgern noch nicht überall durchgesetzt. Es besteht dahingehend Aufklärungsbedarf.

Deswegen halten wir an dieser Stelle dringend einen Hinweis für angebracht, dass Maßnahmen, die ausschließlich die subjektive Sicherheit erhöhen, die objektive Sicherheit jedoch nicht bzw. gar verschlechtern kontraproduktiv sind und daher zu unterlassen sind. Dafür sollten zur Veranschaulichung typische Beispiele genannt werden.

Zu 3.2.2 „Handlungsbedarf“

Hier ist unter dem Punkt Leichtigkeit des Radverkehrs auch auf die umwegfreie Führung des Radverkehrs besonders hinzuweisen.

Hinzuzufügen ist der Bedarf an Netzplanungen für die Radverkehrsanlagen. Diese Konzeptionen sind nicht nur als vorbildlich zu benennen, sondern als verbindliche Handlungsgrundlage von allen Straßenbauämtern und anderen Bauträgern einzufordern.

Zu 3.2.3 „Bauprogramm und Finanzierung“ (Seite 45)

Häufig sehen Straßenbaubehörden einen Bedarf an außerörtlichen straßenbegleitenden Radwegen. Solche Radwege werden gerne außerhalb des Straßenraums angelegt.

Besonders in bergigen Umfeld weisen die Wege viele Steigungen und Gefälle auf, während die parallele Hauptstraße in Einschnitten und auf Dämmen verläuft. Rad fahren auf diesen

Wegen ist wesentlich Kraft- und Zeitaufwändiger als auf der Straße. Gleichzeitig wird der Kraftverkehr beschleunigt, da keine Radfahrer mehr stören. Eine sichere Führung dieser zumeist Zweirichtungsradwege an Kreuzungen ist häufig problematisch. Da diese Wege in der Regel benutzungspflichtig sind, wird dem Radverkehr ein Bärendienst erwiesen. Ein Attraktivitätsgewinn des Radverkehrs sowie eine Steigerung des Radanteils am Modal Split ist so nicht zu erreichen.

Wichtiger als die Anlage solcher Radwege ist die Ausweisung und Ertüchtigung (Asphaltierung) von Alternativstrecken über kleinere Straßen oder Feldwege.

Auch auf Überlandstraßen können geschwindigkeitshemmende Gestaltungsmerkmale die Sicherheit des Rad- und Kraftverkehrs erhöhen. Auch hier gilt, dass Radwege nur in Ausnahmefällen benutzungspflichtig sein dürfen. Diese Ausnahme liegt vor, wenn die Unfallstatistik eine besondere Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 StVO erkennen lässt, die sich nur durch die Benutzungspflicht beseitigen lässt. Hohe Geschwindigkeiten oder ein hoher Schwerlastanteil alleine genügen als Begründung dieser Einschränkung des Radverkehrs nicht.

In jüngerer Zeit sind in Sachsen einige vierspurige Schnellstraßen mit breiten Randstreifen entstanden und weitere werden gebaut. Diese Randstreifen sollten verstärkt für Radfahrer zugänglich gemacht werden. Dazu müssen die Kreuzungen und Ab- und Auffahrten entsprechend sicher gestaltet werden. Die Straßen müssen radfahrertauglich an das übrige Verkehrsnetz angeschlossen werden. Andere Länder (z.B. Schweiz) haben bereits positive Erfahrungen mit solchen Radverkehrsanlagen an Schnellstraßen, von denen wir auch partizipieren sollten.

Das alle Radwege entsprechend dem Bedarf mit erforderlichen Radverkehrsanlagen gem. dem Stand der Technik auszurüsten, geht den Punkten nicht deutlich hervor. Auch eine Nachrüstung vorhandener Anlagen von nicht im Bauprogramm enthaltenen Strecken wird nicht als erforderliche Aufgabe benannt.

Zu der Finanzierung der Kategorie B, welche z.T. nicht wenige Staatsstraßen beinhalten, ist keine konkrete Aussage gemacht worden. Außer dem Hinweis auf die Berücksichtigung bei Neuplanungen.

Eine Statistik über das Bauprogramm an Staats- und Bundesstraßen (Ausbaulänge, - Kosten, - Zeiträume) wurde nicht erstellt. Die für die Staatsstraße avisierten 1 Mio. EUR jährlich sind in Bezug auf die Gesamtausgaben für Staatsstraßen von 207 Mio. EUR (Haushalt 2004) entschieden zu wenig, um den entstandenen Nachholbedarf entsprechend zeitnah zu realisieren. Auch sind bereits laufende Planungen und Genehmigungsverfahren bzw. Bauvorhaben zu überprüfen, in welchen Umfang Radverkehrsanlagen angeordnet werden müssen.

Die teilweise auch für Bundesstraßen nicht vorgenommenen Dringlichkeitseinstufung wie z.B. der B 87 zwischen Mockrehna und Torgau, der B 107 bei Claußnitz sowie von Auerswalde nach Chemnitz, der B 175 im LKR Mittweida, der B 176 im Bereich der Gemeinde Hartha sind dringend nachzuarbeiten und entsprechend einzuordnen.

Zu begrüßen sind die Anforderungen an Entwurfsunterlagen für zukünftige Straßenplanungen, mit deren Anordnung zu erwarten ist, dass entsprechende Radverkehrsanlagen an den Neu- und Ausbauabschnitten mit angelegt bzw. nachgerüstet werden. Die Berücksichtigung der Anforderungen und Richtlinien ist dabei aber nicht nur „ggf.“ nachzuweisen.

Die weitgehende Ausgliederung der Ortsdurchfahrten aus dem Programm ist nicht nachzuvollziehen. Gerade hier kommt es oft infolge Funktionsüberschneidung von Verbindungs- und Erschließungsfunktion bzw. dem Anliegerverkehr und den eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten der Kommunen dazu führen, den Radverkehr entsprechend zu berücksichtigen. Oftmals werden als Ergebnis der genannten Situationsanalysen neben dem im Regelmäß konzipierten Verkehrsanlagen für den motorisierten Verkehrs nur noch Randstreifen für die Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs vorgesehen. Gerade aber die Ortsdurchfahrten stellen einen wichtigen Beitrag bei der Netzwirksamkeit der Maßnahmen dar, da ohne den geordneten Quell- und Zielverkehr in den Ortslagen auch kein Verbindungsverkehr zwischen den Ortschaften entsteht.

In diesem Zusammenhang zu Anlage 5:

Zu dem Bauprogramm ist anzumerken, dass einzelne wichtige Strecken nicht bewertet wurden, obwohl sie in der Tabelle mit aufgeführt werden, z. B. SBA Döbeln-Torgau B 87, verschiedenen Bundesstraßen in Leipzig.

Weiterhin fehlt eine Erläuterungen über die in der Tabelle aufgeführten Punkte:

Bedarf 1...4; ID; VST; BST.

Zur Wichtung ist anzumerken, dass wir die Bedeutung des vorhandenen Radverkehrspotentiales (Radverkehrsstärke) stärker betont sehen möchten, um vor der Schaffung eines auskömmlichen Angebotes die Nachfrage an Radverkehrsanlagen auf relevanten Strecken zu bedienen ist.

Zu berücksichtigen ist dagegen bei dem Kriterium „Schulwegsicherheit“, dass sich dies in Sachsen in z. T. kurzen Zeitabschnitten so verändert, dass sich die Planungs- und Genehmigungszeiträume für Verkehrsanlagen nicht ausreichend sind, um auf einen veränderten Bedarf zu reagieren.

Zu 3.4 „Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln“ (Seite 47)

Wichtig ist, dass Fahrradtouristen nahe der touristischen Radwege Möglichkeiten haben, ihre Fahrräder samt Gepäck diebstahlsicher unterzubringen. Besonders wichtig ist das nahe der historischen Städte wie z.B. Meißen, Dresden und Pirna am Elbradweg. Wenn gewünscht wird, dass Radfahrer dort anhalten, Stadtrundgänge machen, Cafés und Gaststätten besuchen, einkaufen oder Kultur konsumieren, dann müssen von Stadt und Radweg gut erreichbare, gut ausgeschilderte und abschließbare Fahrradboxen vorhanden sein. Sinnvoll sind solche Abstellanlagen, die mit dem eigenen Fahrradschloss gesichert werden können.

Hinweise auf diesen Bedarf sollte in die Konzeption aufgenommen werden. Wege zur Förderung sollten aufgezeigt bzw. geschaffen werden.

Teil Umsetzung der Radwegweisung in Sachsen

Die vorgeschlagene Wegweisung entspricht dem aktuellen Stand der Planungsmethodik und Technik und es kommt jetzt vor allem darauf an, dass Planung, Umsetzung und Wartung entsprechend realisiert werden.

Vor allem sollte die Einhaltung der Konzeption und der dort genannten Standards zur Grundlage der Förderfähigkeit gemacht werden, einschließlich einer überzeugenden Darlegung der Fördermittelempfänger über die weitere Pflege und Wartung der Wegweisung.

Es soll die Verwendung des Tabellenwegweisers priorisiert werden, da vor allem in unübersichtlichen Bereichen die Orientierung rechtzeitig und fahrenderweise vor Kreuzungen, Einmündungen etc. ermöglicht wird (bei Pfeilwegweisern ist die Geradeausrichtung im Regelfall schwer zu erkennen, so dass sich die Anwendung nur in verkehrsarmen Bereichen empfiehlt).

Zur Integration der thematischen Radroutenlogos sind "aufgelöste" Tabellenwegweiser vorzusehen (d.h. einzelne Schilder pro Richtung). Positiv ist auch die Aufnahme eines Ortschildes für Radrouten zu werten, da so die Orientierung u.U. erheblich erleichtert wird.

Vor komplexen Kreuzungen sollte zur Erleichterung des Einordnens eine Vorwegweisung erfolgen, hier kann ev. auf Tabellenwegweiser mit einer zusätzlichen Entfernungsangabe bis zur Kreuzung zurückgegriffen werden.

Die Streckenpiktogramm-Einschübe bringen bei mehreren Schildern am Mast (Wege in alle Richtungen) ein Platzproblem mit sich, außerdem wird es unübersichtlich, wenn 2 touristische Routen ein Stück parallel gehen, sich aber vor dem nächsten Hauptziel trennen. Eventuell sollten hier die Piktogramme seitlich angebracht werden können.

Oberzentren sollten über größere Entfernungen ausgeschildert werden, so z. B. Dresden bereits von Riesa an - nicht jeder Fernradler kann mit Coswig und Radebeul ohne Griff zur Karte etwas anfangen. Diese Beschilderung kann z. B. über einen zweiten Wegweiser erfolgen.

Bei komplexen Knotenpunkten in verdichteten Räumen ist die kostengünstige Integration von Zwischenwegweisern, fallweise auch von Hauptwegweisern in die Wegweisung für den allgemeinen Straßenverkehr zu prüfen, z.B. wenn ausreichend dimensionierte Vorwegweisungstafeln vorhanden sind (Informationen dazu über www.veloland.ch).

Die Ausweisung der Hauptziele entlang von Fernradwegen sollte nicht zu kleinschrittig erfolgen, auch ist die Ausweisung von großräumigen Fernzielen in den Oberzentren zu prüfen (z.B. Dresden - Prag oder Dresden - Görlitz). Radfahrer legen bei Streckentouren durchaus Entfernungen von 60 bis 80 km zurück, sodass die empfohlene Obergrenze von 30 km leicht überschritten wird. Aussagekräftige Infotafeln sind in diesem Zusammenhang unverzichtbare Wegweisungselemente und sollten sachsenweit einheitlich gestaltet sein.

Es soll grundsätzlich 2x pro Jahr eine Befahrung durch Wegewarte erfolgen (vor und nach der Saison), nur in begründeten Ausnahmefällen nur 1x.

Es sollte eine Internetplattform zur Realisierung der Öffentlichkeitsarbeit erstellt werden, wo der aktuelle und geplante Stand der Routenverläufe und Wegweisung dargestellt wird, vergleichbar mit dem Angebot auf www.radverkehrsfreundlich.nrw.de.

Für "Trophäenjäger" könnten per Internet und über die Fremdenverkehrsvereine auch sachsenweit originale Schilder und Plaketten vermarktet werden, um die Ausrüstung vor Ort zu schonen..

Bei Steigungen ist die Anwendung eines Schildes mit den Angaben "Steigt ... m auf ... m" zu prüfen, so wie es in der Schweiz verwendet wird (Informationen dazu über www.veloland.ch, wo es auch die Richtlinie der Schweizer Wegweisung als PDF gibt).

Zur Anlage 6:

Seite 10: In der Abbildung ist es empfehlenswert, auf den Wegweisern sächsische Ziele aufzunehmen.

Wenn Radverkehr "von der Seite" zu erwarten ist, sollten statt Zwischenwegweisern Pfeilwegweiser eingesetzt werden.

Seite 16: Ein zusätzliches Symbol "Autofähre" ist eigentlich überflüssig, wichtiger wäre die Angabe der Fährzeiten. Führt die Radverbindung über die Fähre, so ist die Angabe der Fährzeiten obligatorisch und muss bei Fahrplanänderungen angepasst werden.

Die Unterscheidung Streckendiagramme/Zieldiagramme anhand der Position auf dem Schild ist für den Normalnutzer meines Erachtens nicht greifbar. Das Symbol "Nicht alltagstaugliche Verbindung" ist als solches nicht zu begreifen.

Seite 26: Wenn kein "normales" Ortseingangsschild steht, sollte die Verwendung des Ortsschildes obligatorisch sein.

Seite 27: Gestaltung und Farbe der Ortsschilder sollte verbindlich sein