

## Große Anfrage

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thema: **Radverkehr in Sachsen**

Radfahren ist in den vergangenen Jahren immer mehr zu einem gesellschaftlichen Trend geworden. Immer mehr Menschen in Sachsen nutzen das Fahrrad im Alltag und in der Freizeit, weil Radfahren schnelle und unkomplizierte Mobilität ermöglicht und Spaß macht. Es ist preiswert mit dem Fahrrad zu fahren, umwelt- und klimafreundlich und trägt zur Verbesserung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger im Freistaat bei, da es weder Lärm noch Schadstoffe verursacht. Außerdem trägt das Fahrradfahren zur Gesundheit und zur Krankheitsprävention der sächsischen Bevölkerung bei. Der Radverkehr ist für den Freistaat Sachsen nicht zuletzt ein Wirtschaftsfaktor und die Fahrradfreundlichkeit von Regionen hat sich zu einem wichtigen touristischen Standortfaktor entwickelt.

Das Potenzial des Radverkehrs in Sachsen ist bei Weitem nicht ausgeschöpft. In vielen Regionen und Kommunen ist die Radverkehrsinfrastruktur lückenhaft, nicht qualitativ und quantitativ ausreichend, sanierungsbedürftig und die Verkehrssicherheit für Radfahrer unzureichend.

Dresden, den 20.07.2012

b.w.



Antje Hermenau, MdL  
und Fraktion

Eingegangen am: 20. JULI 2012 Ausgegeben am: 01. OKT. 2012

Fragen an die Staatsregierung:

### **I. Alltagsradverkehr**

Auf dem Weg zur Arbeit oder in der Freizeit spielt das Fahrrad für viele Sachsen eine wichtige Rolle. Sie setzen auf eine flexible, umweltbewusste und klimaneutrale Mobilität. Dieser gesellschaftliche Wandel ist besonders bei der jüngeren Generation zu beobachten, die nicht mehr einseitig auf das Statussymbol „Auto“ fixiert ihre Mobilität organisiert. In zunehmenden Maße spielt beim Mix der Verkehrsmittelwahl das Rad eine immer größere Rolle. Leider fließen die verschiedenen Bedürfnisse von immer mehr Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer der Gesellschaft bisher nicht in ausreichendem Maße in die Verkehrsplanung ein.

Auch abseits der beiden größten Städte des Freistaates muss der Radverkehr in ausreichendem Maße gefördert werden. Außerdem gilt es, die sächsischen Städte und Kommunen bei ihren Radverkehrskonzeptionen und Projekten aktiv zu unterstützen und umfangreich zu fördern.

1. Welche wissenschaftlichen Studien, Erhebungen oder Gutachten liegen der Staatsregierung zum derzeitigen und potenziellen Beitrag des Fahrradfahrens zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Krankheitsprävention der Bevölkerung im Freistaat Sachsen vor und zu welchen Ergebnissen kommen diese Studien? (Bitte jeweils nach den einzelnen Jahren und Projekten aufschlüsseln)
2. Wie bewertet die Staatsregierung vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Studien den derzeitigen Beitrag des Fahrradfahrens der Menschen in Sachsen zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Krankheitsprävention und was beabsichtigt sie konkret zu tun, um das Potenzial des Fahrradfahrens weiter auszuschöpfen?
3. Wenn der Staatsregierung keine Studien oder Gutachten zum derzeitigen und potenziellen Beitrag des Fahrradfahrens zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Krankheitsprävention der Bevölkerung im Freistaat Sachsen vorliegen, wie begründet sie dieses Defizit der Verkehrsplanung und wie und wann beabsichtigt sie entsprechende Untersuchungen und Gutachten in Auftrag zu geben?
4. Welche Bedeutung misst die Staatsregierung der E-Bike-Mobilität und Pedelecs im Freistaat Sachsen bei und welche Entwicklungen erwartet sie hier in den nächsten Jahren bis 2025?
5. Arbeitet die Staatsregierung mit wissenschaftlichen Einrichtungen, Instituten oder Institutionen zusammen um die Potenziale der E-Bike-Mobilität im Freistaat Sachsen weiter zu erforschen und die Erforschung und Realisierung neuer Technologie in diesem Bereich gezielt zu fördern und voranzutreiben?
6. Welche Maßnahmen und Projekte plant die Staatsregierung um Pedelec und E-Bike-taugliche Infrastrukturen wie z. B. hochwertige Radverkehrsanlagen, besonders gesicherte und ausreichend viele Radabstellanlagen und einheitliche Ladestationen im öffentlichen Raum zu fördern und wie viele Ressourcen und Fördermittel beabsichtigt die Staatsregierung hierfür zur Verfügung zu stellen?
7. Sind im Rahmen der Modellregion Elektromobilität Sachsen Maßnahmen und Projekte zur Förderung von E-Bikes und Pedelecs geplant, falls ja, welche konkreten Projekte und Fördermaßnahmen sind in welchen Zeithorizont geplant?
8. Welche innovativen Infrastrukturprojekte im Bereich des Radverkehrs plant die Staatsregierung in den nächsten Jahren und welche Ressourcen und Fördermittel stellt sie hierfür bereit?

9. Ist durch die Staatsregierung die Förderung von Radschnellwegen in Modellprojekten geplant und wenn ja, welche sind dies, welchen Planungsstand haben solche Anlagen und wie werden sie konkret gefördert?
10. Ist es das Ziel der Staatsregierung die Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum sowie in den Klein- und Mittelstädten voranzutreiben und wenn ja, welche konkreten Maßnahmen und Projekte sind derzeit geplant und mit welchen Fördermitteln sollen diese ausgestattet werden?
11. Wie bewertet die Staatsregierung, vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, die Notwendigkeit die Fahrradmobilität älterer Menschen in Sachsen durch gezielte Maßnahmen und Projekte sowie die Förderung kommunaler Initiativen durch den Freistaat auszubauen und zu steigern?
12. Wie wirkt die Staatsregierung auf die Förderung der Fahrradmobilität älterer Menschen im Freistaat Sachsen hin und welche konkreten Maßnahmen und Projekte unterstützen und fördert sie in welchem Ausmaß?
13. Welche Kommunen im Freistaat Sachsen haben Radverkehrskonzepte und welchen Stand und welche Qualität haben diese Konzepte jeweils?
14. Welche konzeptionellen Voraussetzungen müssen Kommunen im Freistaat Sachsen vorweisen, um Fördermittel speziell für Fahrradinfrastruktur zu erhalten?
15. Wie plant die Staatsregierung die Kommunen im Freistaat Sachsen in den nächsten Jahren bis 2014 und bis 2025 bei ihren Radverkehrsplanungen und konkreten Radverkehrsförderungen (inklusive dem Aus- und Neubau von kommunaler Radwegeinfrastruktur und Marketingkonzepten) konkret zu unterstützen?
16. Liegen der Staatsregierung wissenschaftlich gesicherte Erkenntnisse dazu vor, wie das Fahrrad bzw. das Fahrradfahren im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern durch die Bürgerinnen und Bürger im Freistaat Sachsen seit 2008 wahrgenommen wurde und welche Einstellungen die Bevölkerung in Sachsen zum Thema Radverkehr und Radverkehrsförderung hat, wenn ja, was sind die Ergebnisse dieser Studien? (Bitte das Erscheinungsjahr der Studie und ihre jeweiligen Ergebnisse zusammenfassend auflisten)
17. Wenn der Staatsregierung keine derartigen Erkenntnisse über die Einstellungen der sächsischen Bevölkerung zum Thema Radverkehr vorliegen, auf welcher Grundlage berücksichtigt sie dann die Interessen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger in Sachsen zu diesem Themenbereich und wie lässt sie diese in ihre weiteren Radverkehrsplanungen einfließen?
18. Plant die Staatsregierung wissenschaftliche Studien in Auftrag zu geben, um die Wahrnehmung des Radverkehrs und die Einstellung der Bevölkerung zum Radverkehr in Sachsen zu untersuchen, wenn ja, wann sollen die Studien in Auftrag gegeben werden?
19. Welche Folgen für das Vorhandensein ausreichender qualitativ hochwertiger Radabstellanlagen hatte die Novellierung der Sächsischen Bauordnung, in der die bisher existierende Möglichkeit der Kommunen, Bauherren beim Neubau von Gebäuden zum Bereitstellen von Radabstellplätzen zu verpflichten, nun u.a. für mittelgroße Wohnhäuser, gewerblich genutzte Gebäude und Versammlungsräume mit einem Fassungsvermögen unter 200 Besuchern abgeschafft wurde?
20. Hält die Staatsregierung die Aufweichung der Pflicht zur Schaffung von Radabstellanlagen für Bauherren für einen angemessenen Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität des Radfahrens, gemäß ihrer Aussage in der Radverkehrskonzeption 2005 "Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr soll gesteigert werden, Fahrradfahren soll beliebter und sicherer werden."?

21. Teilt die Staatsregierung die Meinung, dass sich durch die Aufweichung der Pflicht zur Schaffung von Radabstellanlagen für Bauherren die Attraktivität des Radfahrens in Sachsen verschlechtert, insbesondere im Vergleich zu Bundesländern in denen höhere Anforderungen an die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen gelten?
22. Teilt die Staatsregierung die Ansicht, dass es für die Steigerung des Radverkehrsanteils in Sachsen von zentraler Bedeutung ist, eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen und demzufolge Fahrradabstellanlagen auszubauen und zu fördern, statt diese zu verhindern?
23. Wenn ja, ist die Staatsregierung der Auffassung, dass durch die Rückkehr zur alten Regelung in der Sächsischen Bauordnung im Paragraf 49 der Radverkehr besser gefördert werden könnte?
24. Wann und wie wird die Staatsregierung eine dementsprechende Novellierung auf den Weg bringen?
25. Falls keine Novellierung geplant ist, welche Vorschläge hat die Staatsregierung dann um die Radinfrastruktur in Form von Radabstellanlagen zu verbessern?
26. Wann werden die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 2010) in Sachsen eingeführt und den Kommunen zur Anwendung empfohlen?
27. Welche Erkenntnisse und Handlungsvorschläge aus Sicht der Straßenverkehrsbehörden hat die Staatsregierung zum möglichen Konfliktpotenzial der e-pedelecs?
28. Wenn im Landesverkehrsplan Seite 62 mehr als 25 % Modal split Anteil 2025 dem Fußverkehr zugeschrieben werden, insgesamt der Modal split für 2025 von Rad- und Fußverkehr aber nur mit 31,3 % prognostiziert wird, kann der durch die Staatsregierung im Landesverkehrsplan für 2025 angenommene Modal Split maximal 6,3 % betragen. Wie kommt die Staatsregierung auf eine solche rückläufige Entwicklung?
29. Welche Radverkehrsanteile werden für 2025 im Freistaat Sachsen im Modal split genau erwartet?
30. Auf welcher Grundlage beruhen diese Annahmen?
31. Welche Erkenntnisse über den Frauenanteil bei der Radnutzung im Freistaat Sachsen hat die Staatsregierung?
32. Welche Altersgruppen nutzen in Sachsen mit welchen Anteilen das Fahrrad als Verkehrsmittel?
33. Welche Bedeutung misst die Staatsregierung dem zunehmenden Anteil an Lastenfahrrädern bei?
34. Welche Konzepte und Ideen für Maßnahmen existieren, um diese zu fördern?
35. Plant die Staatsregierung die Förderung alternativer Mobilitätskonzepte in Bildungseinrichtungen (Kindertransport per Lastenrad)?
36. Wird es eine Evaluierung/Neufestlegung von Mindestbreiten/Aufstellflächen für Radverkehrsanlagen geben aufgrund erhöhter Nutzung durch mehrspurige Fahrräder bzw. Fahrräder mit Anhängern?
37. Wird bei Planung und Konzeption von Radabstellanlagen auch auf die veränderten Stellplatzansprüche für Transporträder eingegangen?
38. Welche Möglichkeiten zur Schaffung von Radabstellanlagen auf bisherigen Kfz-Stellplätzen werden in Erwägung gezogen – evtl. „künstlerische Pilotprojekte“ gefördert (analog zu Kopenhagen, vgl. <http://www.adfc.de/news/archiv-news-2010/velo-city-global-2010-von-den-daenen-lernen>)?
39. Sind Modellprojekte für Transporträder und deren Potenziale geplant? Wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?
40. Gibt es eine Potenzialeinschätzung für den Einsatz von Transporträdern in KMUs (Handwerker, Lieferdienste, etc.) wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?

41. Sind Förderprogramm des Freistaats im Rahmen von Klimaschutz und Energieeffizienz zur Anschaffung von Transporträdern für KMUs geplant, wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?

## II. Verknüpfung von Rad und Bahn

Nicht nur in Städten, sondern auch im ländlichen Raum, in Klein- und Mittelstädten hat das Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV ein großes Potenzial. Die Errichtung von Fahrradstationen zur besseren Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV sowie die gezielte Schaffung von mehr Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im Schienenverkehr können helfen, die Potenziale des Radverkehrs besser auszuschöpfen. Auch die Barrierefreiheit muss weiterhin als Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik durch den Freistaat gefördert werden.

1. Welche Rolle und Bedeutung hat der Radverkehr als Zubringer zum Öffentlichen Personennahverkehr und zum Schienenpersonennahverkehr gegenwärtig, welche Entwicklungen sind in Zukunft in diesem Bereich zu erwarten und wie fließen diese Erkenntnisse in die sächsische Verkehrsplanung ein?
2. Wie stark erhöht sich nach Meinung der Staatsregierung das Zusatzpotenzial für den SPNV durch die Erschließung mit dem Fahrrad und welche wissenschaftlichen Grundlagen liegen der Staatsregierung zu diesen „Spill-over-Effekten“ der Radverkehrsförderung auf die Nutzung andere Verkehrsträger vor?
3. Wie hat sich die Zahl der Menschen, die in den sächsischen Zweckverbänden Werktags und an den Wochenenden ihr Fahrrad mitnehmen und mitnehmen möchten seit 2008 entwickelt? (Bitte jeweils Tageszeiten, Wochen und Jahresdurchschnittswerte angeben)
4. Wie zufrieden waren diese jeweils mit den zur Verfügung stehenden Fahrradmitnahmemöglichkeiten?
5. Wenn der Staatsregierung hierüber keine gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse vorliegen, wann beabsichtigt sie entsprechende Studien und Befragungen in Auftrag zu geben, um dieses Defizit zu beseitigen?
6. Haben die Zweckverbände ihr jeweiliges Angebot zur Fahrradmitnahme seit 2008 gesteigert und wenn ja, in welchem Umfang? (Bitte einzeln die Tarifangebote zur Radmitnahme auflisten, wie viele Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in jedem Jahr und in welchem Zweckverband jeweils bestanden haben.)
7. Strebt die Staatsregierung im Konsens mit den Zweckverbänden eine Mindestanzahl an Fahrradmitnahmemöglichkeiten pro SPNV-Zug für die nächsten Jahre an und wenn ja, welche konkreten Ziele hat sich die Staatsregierung hier gesetzt?
8. Hält es die Staatsregierung für notwendig und angemessen die Zweckverbände in den nächsten Jahren bis 2025 mit zusätzlichen finanziellen Mitteln auszustatten, damit diese den Fahrgästen ein größeres Angebot an Fahrradmitnahmemöglichkeiten bieten können, wenn nein, warum nicht?
9. Existieren Überlegungen eines landeseigenen Fahrzeugpoolings für Züge mit erweiterten Radmitnahmekapazitäten?
10. Welche konkreten, d. h. mess- und evaluierbaren, Ziele hat sich die Staatsregierung zur Verbesserung der Vernetzung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen gesetzt und wie beabsichtigt sie diese Ziele bis zu welchem Zeitpunkt zu erreichen?
11. Wie viele Zugangsstellen im SPNV im Freistaat Sachsen (absolut sowie als Anteil an allen) weisen sichere (Anschlussmöglichkeit von Rahmen und Laufrad) und

- wettergeschützte (überdachte) und einfache unüberdachte Fahrradabstellmöglichkeiten auf?
12. Wie viele Zugangsstellen wurden seit 2008 mit qualifizierten Fahrradabstellanlagen ausgerüstet und wie viele solcher Abstellanlagen sollen in den kommenden fünf Jahren nachgerüstet bzw. ausgerüstet werden?
  13. Wie viele Zugangsstellen an den Liegenschaften des Freistaat Sachsen (absolut sowie als Anteil an allen) weisen sichere (Anschlussmöglichkeit von Rahmen und Laufrad) und wettergeschützte (überdachte) und einfache unüberdachte Fahrradabstellmöglichkeiten auf?
  14. Wie viele Zugangsstellen an den Liegenschaften des Freistaat Sachsen wurden seit 2008 mit qualifizierten Fahrradabstellanlagen ausgerüstet und wie viele solcher Abstellanlagen sollen in den kommenden fünf Jahren nachgerüstet bzw. ausgerüstet werden?
  15. Wie viele „Fahrradstationen“ mit weitgehenden Serviceangeboten sind derzeit an Zugangsstellen für den SPNV vorhanden, wo stehen diese, wie werden sie nachgefragt bzw. welche Auslastung haben sie jeweils und wie bewertet die Staatsregierung deren Qualität?
  16. Wie viele weitere „Fahrradstationen“ sollen in den nächsten Jahren bis 2025 nach den Planungen und Erwartungen bzw. Prognosen der Staatsregierung im Freistaat Sachsen (in welchen Städten und Kommunen) entstehen und was wird die Staatsregierung konkret unternehmen, um den Bau solcher Anlagen zu fördern?
  17. Was hat die Staatsregierung seit 2009 konkret unternommen, um die Verknüpfung und Wegweisung von touristischen Fahrradrouten und Bahnhöfen zu verbessern? (bitte die Maßnahmen einzeln auflisten)
  18. Welche Beschilderungen von den Radfernwegen im Freistaat Sachsen zu den Bahnhöfen und Bushaltestellen mit Fahrradmitnahmemöglichkeit bestehen derzeit? (bitte auflisten)
  19. Wie bewertet die Staatsregierung die Notwendigkeit Bahnhaltstellen, Bahnhöfe, Straßenbahnhaltstellen und Knotenpunkte im Straßenbahn-Bus-Fahrradnetz für Familien, Radfahrer, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung barrierefrei auszugestalten?
  20. Strebt die Staatsregierung bei ihrer Förderpolitik der Kommunen das Ziel an, dass Radverkehrsanlagen so zu organisieren und zu konstruieren sind, dass sie den alltäglichen Nutzungs- und Sicherheitsbedürfnissen verschiedenster radnutzender Bevölkerungsgruppen wie Familien, Kindern, älteren Menschen sowie Menschen mit Behinderung gerecht werden und die Benutzung des Fahrrades in der Bevölkerung erleichtert und verbreitet wird?
  21. Wie viele der Bahnhaltstellen und Bahnhöfe in den verschiedenen sächsischen Zweckverbänden sind derzeit (Stand Juli 2012) barrierefrei ausgestaltet?
  22. Welche Bahnhaltstellen und Bahnhöfe im Freistaat Sachsen sollen in den nächsten Jahren durch die Zweckverbände bzw. durch die Deutsche Bahn AG und/oder eine ihrer Tochterunternehmen barrierefrei aus-, um- oder neu gebaut werden und wie beabsichtigt die Staatsregierung den Aus-, Um- oder Neubau von barrierefreien Bahnhaltstellen und Bahnhöfen mit welchen konkreten Maßnahmen und Projekten zu unterstützen oder zu fördern?
  23. Wie viele der Straßenbahnhaltstellen und Knotenpunkte im Straßenbahn-Bus-Fahrradnetz in welchen sächsischen Städten über 19.000 Einwohner sind derzeit (Stand Juli 2012) barrierefrei ausgestaltet? (Bitte detaillierte Auflistung der einzelnen Städte und der jeweiligen barrierefreien Anlagen.)

24. Strebt die Staatsregierung eine Steigerung der Anzahl barrierefreier Straßenbahnhaltestellen und Knotenpunkte im Straßenbahn-Bus-Fahrradnetz in welchen sächsischen Städten über 19.000 Einwohner an und wenn ja, welche zusätzlichen finanziellen Mittel beabsichtigt sie den Städten hierfür zur Verfügung zu stellen?

### III. Radtourismus

Das Fahrrad ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für Sachsen. Nicht nur für die Hersteller und das Zweiradgewerbe, sondern insbesondere auch für das einheimische Tourismusgewerbe, denn der Radtourismus entwickelt sich zunehmend zu einem gesellschaftlichen Trend. Die Fahrradfreundlichkeit ist ein wichtiger touristischer Standortfaktor, dies zeigen auch die Reiseanalysen des ADFC für das Jahr 2012. Sachsen hat durch seine reizvolle und abwechslungsreiche Landschaft auch abseits des Elbtals und des beliebtesten Radfernweges in Deutschland großes radtouristisches Potenzial. Um diesen Schatz zu heben, bedarf es nicht nur guter Infrastruktur, sondern auch eines gezielten Marketings und gut funktionierender Serviceleistungen für die Touristen, die unser Bundesland besuchen. Auch die optimale Vernetzung mit anderen Mobilitätsträgern wie Bus und Bahn macht Sachsen für Fahrradtouristen noch attraktiver. Sachsen hat die große Chance sich weg von einem Auto- hin zu einem Fahrradland zu entwickeln.

1. Wie ist der bauliche und technische Streckenzustand der touristisch genutzten Fahrradwege im Freistaat Sachsen? (Bitte aufschlüsseln nach einzelnen Radwegen und genauer Zustandsklassifizierungen für die verschiedenen Abschnitte.)
2. Welche Bedeutung misst die Staatsregierung der Zertifizierung der Fernradwege in Sachsen nach ADFC-Kriterien bei und legt sie bei der Klassifizierung der Fahrradwege die Kriterien des ADFC oder andere/eigene Maßstäbe an, wenn ja welche und warum?
3. Wie viele Fördermittel hat die Staatsregierung seit 2009 für den Aus- und Neubau sowie die Instandhaltung von Radwegen in Städten und Kommunen, die touristisch genutzt werden, jeweils jährlich zur Verfügung gestellt, und wie viele dieser Mittel wurden von welchen Kommunen/Projekten bzw. im Zuge welcher Maßnahmen seit 2009 abgerufen? (Bitte detaillierte Aufschlüsselung der Investitionsmaßnahmen, die auf den verschiedenen Streckenabschnitten seit 2009 durchgeführt wurden.)
4. Welche Prognosen, Studien, Befragungsergebnisse liegen der Staatsregierung über das zukünftige Fahrradverkehrs- bzw. Touristenaufkommen auf den touristisch genutzten Fahrradwegen im Freistaat Sachsen für die nächsten Jahre vor?
5. Wie bewertet die Staatsregierung den baulichen und technischen Zustand, die zu erwartende Verkehrsbelegung der Fahrradwege und den Erhaltungsbedarf der touristisch genutzten Radwege in Sachsen?
6. Welche konkreten lang- und mittelfristigen Ziele hat sich die Staatsregierung gesetzt, die festlegen, zu welchem Zeitpunkt wie viel Prozent des sächsischen Radwegenetzes saniert und in vermarktungsfähigen baulichen Zustand überführt worden sein sollen; wenn nein, wie begründet die Staatsregierung den Verzicht auf diese Zielsetzung?
7. Welchen Stellenwert hat der Radtourismus für den Freistaat Sachsen gemessen am Anteil am touristischen Umsatz und welche Studien, Befragungsergebnisse oder sonstige Auswertungen liegen der Staatsregierung zum gegenwärtigen und zukünftigen Stellenwert des Radtourismus für die wirtschaftliche Wertschöpfung des Landes vor?

8. Welchen Stellenwert misst die Staatsregierung im Rahmen eines ganzheitlichen Tourismuskonzeptes für den Freistaat Sachsen dem Radverkehrstourismus in Sachsen bei?
9. Plant die Staatsregierung in den nächsten Jahren die Aufstockung der (Förder-) Mittel für die Förderung des touristischen Fahrradverkehrs im Bereich des Marketings, des Aus- und Neubaus oder der Instandhaltung von touristisch genutzten Radwegen, wenn ja wie wird dies begründet, wenn nein, warum nicht?
10. Welche konkreten Maßnahmen wurden seit 2005, mit welchem Personal und Ressourceneinsatz, wurden seit 2005 unternommen bzw. wie weit vorangetrieben um – so wie in der Radverkehrskonzeption 2005 als Ziel formuliert ist – in jedem Jahr eine weitere Hauptradroute des „SachsenNetz Rad“ der Vermarktungsfähigkeit zuzuführen?
11. Verfolgt die Staatsregierung das Ziel alle Regionen Sachsens zu sogenannten „Fahrradregionen“ nach den Kriterien des Staatsministeriums der Wirtschaft, Arbeit und des Verkehrs zu machen, falls ja, welche konkreten Maßnahmen und Projekte wurden diesbezüglich bisher umgesetzt; falls nein, wie wird dies begründet?
12. Welche Defizite identifiziert die Staatsregierung gegenwärtig in den verschiedenen potenziellen Fahrradregionen des Freistaates Sachsen und durch welche konkreten Maßnahmen, Investitionen und/oder Projekte beabsichtigt sie diese Defizite bis zu welchen Zeitpunkten zu beseitigen? (Bitte tabellarisch aufschlüsseln)
13. Welche konkreten Maßnahmen hat die Staatsregierung (neben der Bereitstellung von Fördermitteln und der Einrichtung von Netzwerken sowie Internetseiten) ergriffen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Fahrradtourismus in der Region des Erzgebirges zu steigern und wieweit ist deren Umsetzung bereits fortgeschritten?
14. Welche konkreten Maßnahmen hat die Staatsregierung (neben der Bereitstellung von Fördermitteln und der Einrichtung von Netzwerken sowie Internetseiten) ergriffen, um die veralteten Beschilderungen der touristisch genutzten Radwege in den Landkreisen Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und Nordsachsen zu erneuern und welche dieser Maßnahmen sind bisher realisiert worden?
15. Wie schätzt die Staatsregierung die bundesweite Wahrnehmung Sachsens als Fahrradreiseland ein und welche Chancen und Erfordernisse zur Steigerung der Wahrnehmung Sachsens als Fahrradreiseland bestehen aus Sicht der Staatsregierung?
16. Welche finanziellen und personellen Mittel hat die Staatsregierung seit 2009 jährlich, für welche konkreten Maßnahmen, Projekte, Institutionen und nachgeordneten Behörden im Bereich des Fahrradtourismus sowie für die Öffentlichkeitsarbeit in diesem Ressort und ein deutschlandweites Fahrradtourismusmarketing eingesetzt?
17. Welche finanziellen und personellen Mittel und Ressourcen beabsichtigt die Staatsregierung bis 2017 im Bereich des Fahrradtourismus, für die Öffentlichkeitsarbeit in diesem Ressort sowie ein deutschlandweites Fahrradtourismusmarketing einzusetzen?
18. Beabsichtigt die Staatsregierung die Einrichtung einer Projektgruppe Radverkehrsförderung und wenn ja, welche konkreten Zielstellungen sind für dafür vorgesehen, wie soll sie sich zusammensetzen und mit welchen personellen und finanziellen Ressourcen soll sie ausgestattet werden?
19. Welchen Stellenwert misst die Staatsregierung im Rahmen eines ganzheitlichen Tourismuskonzeptes für den Freistaat Sachsen dem Mountainbiking in Sachsen bei?
20. Welches Konfliktpotenzial mit anderen Radnutzern wird gesehen?

21. Welche Maßnahmen werden zukünftig ergriffen, um dieses Konfliktpotenzial zu minimieren?
22. Sind der Staatsregierung in Sachsen Projektideen bekannt, an den Standorten mit Skiliften einen Sommerbetrieb dieser Lifte mit der Möglichkeit Mountainbikes zu transportieren, einzurichten? Wenn ja welche?
23. Welchen Erkenntnisgewinn konnte die Staatsregierung aus dem Modellprojekt eines flächendeckenden Netzes von movelo E-Bike Verleih- und Akkuladestationen, im Landkreis Vogtland ziehen?
24. Sind Übertragungen dieses Modellprojektes auf andere touristische Destinationen Sachsens geplant? Wenn ja welche?
25. Wenn nein, warum nicht?
26. Wie viele Radtouristen und Tagesausflügler nutzten die Radfernwege des Freistaates Sachsen jeweils? (Bitte Angaben jeweils für die Jahre seit 2008 aufführen und nach Streckenzählungen, Ankünften und nach Zahl der Übernachtungen differenzieren.)
27. Auf der Grundlage welcher Erkenntnisse und Prognosen erwartet die Staatsregierung bis 2017 welche Entwicklungen bei der Nutzung der Fernradwege des Freistaates Sachsen durch Radtouristen und Tagesausflügler?
28. Wie schätzt die Staatsregierung das aktuelle Angebot fahrradfreundlicher Gastbetriebe in Sachsen im Vergleich zu anderen Bundesländern ein?
29. Wie viele Bett & Bike-Betriebe haben sich im Freistaat Sachsen seit 2008 etabliert und welche Auslastung (inklusive Verweildauer der Gäste) konnten diese jeweils jährlich verzeichnen?
30. Welche mittel- und langfristigen Ziele hat sich die Staatsregierung für die Weiterentwicklung und den Ausbau des touristischen Radwegenetzes und des Fahrrad-tourismus in Sachsen und damit für die Fahrradfreundlichkeit des Freistaates gesetzt und mit welchen Maßnahmen, Projekten oder Aktionen beabsichtigt sie auf die Realisierung dieser Ziele hinzuwirken?
31. Welche Zusammenarbeit der Staatsregierung bzw. eingerichteter Projekt- oder Arbeitsgruppen mit anderen Bundesländern und mit den Nachbarstaaten Sachsens für den grenzüberschreitenden Fahrrad-tourismus gibt es seit 2009 und welche Projekte, Bau-, Öffentlichkeits- und Marketingmaßnahmen sowie andere Aktionen in diesem Bereich wurden in den letzten Jahren durch die Staatsregierung initiiert und verwirklicht?
32. Welche Zielstellungen für den überregionalen und grenzüberschreitenden Fahrrad-tourismus inklusive des Streckenausbaus hat sich die Staatsregierung für die nächsten Jahre gestellt und wie beabsichtigt sie ihre Ziele in Zusammenarbeit mit welchen potenziellen Partnern zu finanzieren, und in welchem zeitlichen Rahmen zu realisieren?
33. Welchen Stellenwert für den Rad-tourismus im Freistaat misst die Staatsregierung der Erreichbarkeit Sachsens mit dem Fahrrad durch Mitnahmemöglichkeiten im Schienenverkehr bei?
34. Welche konkreten Maßnahmen unternimmt die Staatsregierung um die Erreichbarkeit des Freistaates Sachsen und seiner Tourismusregionen mit dem Fahrrad auch durch den Schienenverkehr zu erhöhen, und die Reisezeiten zu verringern?
35. In welchen sächsischen Zweckverbänden und welchen städtischen Verkehrsbetrieben können Fahrräder unter welchen Bedingungen kostenlos mitgenommen werden und was muss jeweils für die Fahrradmitnahme bezahlt werden, wenn dies nicht kostenlos möglich ist?

36. Sieht die Staatsregierung die Notwendigkeit die Zweckverbände und die städtischen Verkehrsbetriebe mit zusätzlichen finanziellen Mitteln auszustatten um eine kostenlose Fahrradmitnahme in den Bahnen (und Bussen) in Sachsen zu gewährleisten und so den Freistaat für Fahrradtouristen attraktiver zu gestalten?
37. Was hält die Staatsregierung von der Organisation und Ausrichtung eines touristischen Themenjahres „Mit dem Rad durch Sachsen“ in Zusammenarbeit mit verschiedenen Organisationen, Vereinen, Verbänden und Institutionen und ggf. in Kooperation mit einer Fahrradregion Sachsens um den touristischen Radverkehr im Freistaat gezielt zu fördern?
38. Strebt die Staatsregierung zur weiteren Förderung des gesellschaftlichen Trends hin zum Fahrrad und zur Unterstützung der touristischen und gewerblichen Fahrradbranche in Sachsen eine Imagekampagne an und wenn ja, wie soll diese konzipiert und finanziell ausgestattet sein, wenn nein, warum hält die Staatsregierung diese nicht für notwendig?
39. Wie viele sächsische Städte, Projekte und Persönlichkeiten aus Sachsen haben seit 2002 nach Kenntnis der Staatsregierung bisher am Wettbewerb des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „Der deutsche Fahrradpreis - best for bike“ teilgenommen, welche Erfolge konnten hierbei erreicht werden und wie hat die Staatsregierung die Teilnehmer des Wettbewerbs dabei unterstützt?
40. Wie viele Städte und Gemeinden im Freistaat Sachsen haben zwischen 2008 und 2012 am „Stadtradeln“ teilgenommen, welche positiven Ergebnisse (Klimaschutz bzw. CO<sub>2</sub>-Einsparung, innovative kommunale Projekte und Gesundheitsprävention) wurden hierbei erzielt und wie bewertet die Staatsregierung diese und wie wird sie die sächsischen Städte und Gemeinden bei solchen und ähnlichen Projekten unterstützen?
41. Warum hat die Staatsregierung ihre Radverkehrspolitik und das radtouristische Angebot in Sachsen nicht auf dem 2. Nationalen Radverkehrskongress (Mai 2011 in Nürnberg) präsentiert, obwohl dazu die Möglichkeit bestand und von vielen anderen Bundesländern genutzt wurde?
42. Ist ein internetgestützter Radroutenplaner für Sachsen geplant (vgl. andere Bundesländer wie Thüringen und Hessen) und wenn ja, wann soll dieser Radtouristen online vollständig zur Verfügung stehen, wenn nein, warum nicht?
43. Hält die Staatsregierung die Einsetzung eines Landesradwegewarths für sinnvoll, um eine gleichbleibende Qualität der Strecken und Wegweisungen des SachsenNetz Rad durch regelmäßige Befahrungen und Reparaturen zu gewährleisten, wenn ja, wann plant die Staatsregierung die Einrichtung einer solchen Stelle; nein, warum hält es die Staatsregierung nicht für sinnvoll und notwendig eine solche Stelle einzurichten?
44. Welche Lücken existieren noch zwischen den einzelnen touristischen Radwegen in Sachsen? (z. B. zwischen Zschopau- und Muldenradweg)
45. Durch welche Maßnahmen sollen zukünftig die touristischen Radwege in Sachsen untereinander besser verknüpft werden? (bitte einzeln auflisten)
46. Inwiefern hat sich nach Auffassung der Landesregierung die Situation der Radwege-Beschilderung seit Herausgabe der Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen 2005 verbessert?
47. Welche Kommunen (Landkreise und Gemeinden) halten sich nicht an die Hinweise?
48. Sieht die Staatsregierung die Notwendigkeit, die Vereinheitlichung der Radwegbeschilderung voranzutreiben? Wenn ja, wann und wodurch?

49. Warum sind die sächsischen Radfernwege im Gegensatz zu Straßen, Luft- und Schienenverkehr in den Karten des Landesentwicklungsplanentwurfes Sachsen 2012 nicht in Verlauf, der Planungsstand und dargestellt?

#### **IV. Verkehrssicherheit im Radverkehr**

Obwohl der Radverkehr in den letzten Jahren erfreulich zugenommen hat, ist das Risiko mit dem Fahrrad im Straßenverkehr zu verunglücken im Schnitt zwei- bis dreimal so hoch, wie es dem Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen (Modal Split) entspricht. Besonders gefährdet sind Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen, die mit dem Fahrrad im Straßenverkehr unterwegs sind. Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer gelten in den meisten sächsischen Städten und Gemeinden daher als besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer. Bei der individuellen Entscheidung für oder gegen die Benutzung des Fahrrads als Mobilitätsträger spielt der Sicherheitsaspekt für viele Menschen daher eine entscheidende Rolle.

Das Ziel einer intelligenten und nachhaltigen Verkehrspolitik muss es also sein, die Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer stetig zu erhöhen, damit sich in Zukunft noch mehr Menschen bewusst für eine umweltschonende und gesundheitsbewusste Mobilität, wie das Radfahren, entscheiden. Voraussetzung dafür ist eine gut ausgebaute sichere Infrastruktur für den Radverkehr, denn ein einwandfreier Zustand von Radwegen und Angebotsstreifen erhöht die Akzeptanz und die Sicherheit.

Eine wichtige Rolle zur Verwirklichung von mehr Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr kommt ferner der sächsischen Polizei zu. Sie muss aktiv und auf vielfältige Weise Verhaltensregeln an die Verkehrsteilnehmer vermitteln und gegen Fehlverhalten von Rad- und Kraftfahrern präventiv vorgehen oder dieses ahnden. Erfreulich war hierbei die Einrichtung einer Fahrradstaffel der Dresdner Polizei im Jahre 2009.

Umso erstaunlicher ist es, dass in der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen der Aspekt der Sicherheit nur am Rande vorkommt und daher offensichtlich von der Staatsregierung nicht als prioritär eingestuft wird. Auch im „Bericht der Staatsregierung zum Stand der Umsetzung der Empfehlungen des Zweiten Fahrradberichtes der Bundesregierung und der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen“ aus dem Jahr 2011 stehen zum Bereich „Verkehrssicherheit“ nur vage und unkonkrete Absichtserklärungen.

1. Wie viele Radfahrerinnen und Radfahrer, welcher Altersgruppen wurden seit 2008 jährlich bei Verkehrsunfällen in Sachsen verletzt, schwer verletzt und getötet und wie beurteilt die Staatsregierung diese Zahlen im langfristigen und bundesdeutschen Vergleich? (Bitte differenzieren nach Kindern, Jugendlichen, Erwachsenen, Personen über 50 Jahren und Personen über 70 Jahren. Außerdem bitte jeweils auch Tages-, Wochen- und Jahresdurchschnittswerte angeben.)
2. Wie beurteilt die Staatsregierung die derzeitige Sicherheits- und Gefährdungssituation von Radfahrerinnen und Radfahrern in den sächsischen Städten und Kommunen sowie der Fahrradtouristen im Freistaat Sachsen und welche Konsequenzen leitet sie hieraus ab?
3. Welche konkreten kurz- und mittelfristigen Zielvorstellungen hat die Staatsregierung um die Sicherheit von Radfahrern im Freistaat Sachsen in den nächsten Jahren bis 2025 zu verbessern und durch welche Maßnahmen und Projekte beabsichtigt sie die aktuellen Gefährdungspotenziale für Fahrradnutzer schnellstmöglich zu reduzieren?

4. Verfolgt die Staatsregierung gegenwärtig konkrete Maßnahmen und/oder Projekte, welche die Verkehrssicherheit von Rad- und Kraftfahrern gleichermaßen fördern sollen?
5. Wenn ja, welche Zeit- und Finanzplanungen liegen diesen Maßnahmen und/oder Projekten zugrunde und aus dem Haushalt welchen Ministeriums werden diese jeweils finanziert?
6. Wie hat sich die Zahl der Polizeistunden, die zur Geschwindigkeitsüberwachung im Straßenverkehr genutzt wurden, in den letzten fünf Jahren entwickelt?
7. Wie viel Prozent der Schülerinnen und Schüler in Sachsen legen eine Fahrradprüfung ab, wie hat sich diese Zahl seit 2008 entwickelt und wie bewertet die Staatsregierung diese Entwicklung für die allgemeine Verkehrssicherheit und insbesondere für die Radverkehrssicherheit von jungen Menschen im Freistaat Sachsen?
8. Wie viele Polizistinnen und Polizisten werden gegenwärtig (Stand Juli 2012) insgesamt zur Durchführung von Verkehrserziehungsmaßnahmen in verschiedenen Schultypen und Jahrgangsstufen eingesetzt und an welchen Maßnahmen und Projekten sind die Beamtinnen und Beamten über welchen Zeitraum hinweg konkret und wie regelmäßig beteiligt?
9. Wie viele Polizisten sollen nach den Planungen und Zielvorgaben der Staatsregierung nach der Realisierung der „Polizeireform 2020“ noch Verkehrserziehungsmaßnahme in welchen verschiedenen Schultypen und Jahrgangsstufen wie regelmäßig und über welche Zeiträume hinweg durchführen?
10. Wie konkret hat die Staatsregierung bzw. das Staatsministerium des Inneren bisher die Einrichtung von Jugendverkehrsschulen mit welchen Mitteln und Maßnahmen gefördert?
11. Wie viele Jugendverkehrsschulen wurden aufgrund der Förderung, an welchen Orten und über welchen Zeitraum hinweg mit welchen Ressourcen im Freistaat Sachsen eingerichtet?
12. Welche konkreten Maßnahmen wurden von der Staatsregierung unternommen, um auf die Förderung von Jugendverkehrsschulen auch medial und in der Öffentlichkeit bzw. bei den potenziellen Antragsstellern aufmerksam zu machen und welche Dauer und welchen Finanzrahmen hatten die realisierten Maßnahmen?
13. Inwieweit erachtet es die Staatsregierung als notwendig und dem Ziel des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Gesundheit der Menschen in Sachsen zuträglich die Schülerinnen und Schüler des Freistaates Sachsen während ihrer Verkehrserziehung auch über ein klimaneutrales und gesundheitsbewusstes Mobilitätsverhalten zu unterrichten und umfassend zu informieren und inwiefern fließt dieser Aspekt bereits in welchem Umfang in die aktuelle Verkehrserziehung ein?
14. Welche Fortbildungsmöglichkeiten für Lehrerinnen und Lehrer welcher Schulformen gibt es in Bereich der Mobilitätserziehung, wie viele solcher Kursangebote wurden seit 2008 bisher durchgeführt und wie viele Lehrer nahmen an solchen Kursen jeweils teil?
15. Wieviele Stunden wurde die Staffel jeweils in den Jahren 2009 bis 2011 und im Jahre 2012 (Stand Juli) eingesetzt?
16. Wie beurteilt die Staatsregierung das Kosten-Nutzen-Verhältnis bzw. den allgemeinen Erfolg der 2009 eingerichteten „Fahrradstaffel“ in Dresden?
17. Welche besonderen Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Einsatz der „Fahrradstaffel“ in Dresden hat die Staatsregierung bisher, so wie im „Bericht der Staatsregierung zum Stand der Umsetzung der Empfehlungen des Zweiten Fahrrad-

berichtes der Bundesregierung und der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen“ aus dem Jahr 2011 evaluiert?

18. Wurden im Zuge der Evaluation auch die Dresdner Bürgerinnen und Bürger zu ihren Meinungen und Einstellungen gegenüber der „Fahrradstaffel“ repräsentativ befragt und wenn ja, welche Ergebnisse ergaben sich aus dieser Befragung?
19. Wenn die umfassende Evaluation der Erfahrungen und Erkenntnisse der Einsatzkräfte sowie des Meinungsbildes der Dresdner Bevölkerung zur „Fahrradstaffel“ bisher noch nicht stattgefunden hat, welche Gründe kann die Staatsregierung dann hierfür angeben und wie rechtfertigt sie die Unterlassung ihrer eigenen Vorgaben aus dem „Bericht der Staatsregierung zum Stand der Umsetzung der Empfehlungen des Zweiten Fahrradberichtes der Bundesregierung und der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen“ aus dem Jahr 2011?
20. Plant die Staatsregierung die Ausweitung des Pilotprojektes „Fahrradstaffel“ in Dresden und/oder in anderen sächsischen Städten und Kommunen, wenn ja, welche konkreten Planungen und Zielvorstellungen liegen hierzu vor?
21. Wie oft wurden von anderen Polizeieinheiten als der „Fahrradstaffel“ in welchen sächsischen Städten und Kommunen Kontrollen im Bereich des Fahrradverkehrs durchgeführt und nach welchen Kriterien wurden die zu kontrollierenden örtlichen Bereiche festgelegt? (Bitte die Art der jeweiligen Kontrollmaßnahme sowie die Anzahl der eingesetzten Beamtinnen und Beamten angeben und die Ergebnisse im Bereich der Überwachung der Verkehrssicherheit des Fahrradverkehrs angeben.)
22. Welche konkreten Leistungen in den Sachbereichen „Sicherheit von Fahrradfahrern“ hat die 2006 eingerichtete Arbeitsgruppe „Radverkehr“ unter der Leitung der Landesdirektion Leipzig jeweils in den einzelnen Jahren von 2007 bis 2012 erbracht? (Bitte angeben welche Projekte und Maßnahmen initiiert und umgesetzt wurden, welche anderen Behörden oder Institutionen hieran beteiligt waren, welche Wirkungen von den jeweiligen Maßnahmen erwartet bzw. prognostiziert wurden und wie die Ex-post-Evaluationsergebnisse ausgefallen sind)
23. Sieht die Staatsregierung, vor dem Hintergrund, dass Fahrradfahrer im Straßenverkehr besonders gefährdet sind, die Notwendigkeit der Einrichtung innerhalb der Sächsischen Polizei eine Fach- und Arbeitsgruppe für Radverkehr und Radverkehrssicherheit einzurichten, die gezielt für mehr Sicherheit für Radfahrer im Freistaat sorgen soll und wenn ja, wann beabsichtigt sie diese einzurichten?
24. Welche finanziellen Mittel wurden in den letzten fünf Jahren vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und vom Innenministerium für den Bereich Verkehrssicherheit im Radverkehr und die Öffentlichkeitsarbeit hierfür ausgegeben? (Bitte differenzierte Darstellung der eingesetzten Mittel und der jeweiligen Projekte.)
25. Wie bewertet die Staatsregierung das Problem des zunehmenden Fahrens von Radfahrerinnen und Radfahrern unter Alkoholeinfluss für die Verkehrssicherheit auf den Straßen und Radfahrwegen im Freistaat Sachsen und wie beabsichtigt sie dieser Gefahrenlage Abhilfe zu verschaffen?
26. Wie viele Tempo-30-Zonen wurden zwischen 2008 und 2012 (Stand Juli 2012) in den innerstädtischen Bereichen von sächsischen Städten mit mehr als 19.000 Einwohnern eingerichtet und wie bewertet die Staatsregierung die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer?
27. Wie viele Fahrräder wurden in den vergangenen fünf Jahren im Freistaat Sachsen gestohlen; wie hoch lagen die Aufklärungsquoten jeweils? (Bitte Angaben pro Jahr und nach Polizeirevieren oder Polizeidirektionen differenzieren.)

28. Welche Bedeutung misst die Staatsregierung der Installation von Fahrradabstellanlagen, an denen Fahrräder sicher befestigt werden können, zur kontinuierlichen Absenkung der Diebstähle von Fahrrädern im Freistaat Sachsen zu und welche anderen Möglichkeiten, Maßnahmen oder Projekte verfolgt oder unterstützt die Staatsregierung hierzu konkret?
29. Wie viele diebstahl- und vandalismussichere Radabstellanlagen wurden in den letzten fünf Jahren durch den Freistaat Sachsen installiert und welche (Förder-) Mittel wurden durch die Staatsregierung hierfür zur Verfügung gestellt? (Bitte die jährlich installierte Anzahl der betreffender Radabstellanlagen angeben und tabellarisch die jeweiligen Fördermittel gegenüberstellen)
30. Welchen Einfluss nimmt die sächsische Polizei bei der Gestaltung von Fahrradabstellanlagen im Freistaat Sachsen, insbesondere beim Aus-, Um- oder Neubau von Verwaltungs- oder Behördengebäuden und beim Aus-, Um- oder Neubau von Bahnhöfen und Straßenbahnhaltstellen wahr und welche Zusammenarbeit in diesem Bereich ist hier künftig geplant?
31. Ist es durch die Staatsregierung bzw. das Innenministerium des Freistaates Sachsen geplant die sächsische Polizei durch die Förderung der Erforschung, die folgende Anschaffung und Erprobung von technischen Gerätschaften in die Lage zu versetzen Seitenüberholabstände zwischen Pkw-Fahrern und Fahrradfahrern messen zu können, wenn ja, welche und wie viele solcher technischen Geräte sollen bis wann erforscht, erprobt und angeschafft werden und welche Investitionsmittel sind hierfür vorgesehen?
32. Wenn die Förderung der Erforschung, die Erprobung und die spätere Anschaffung von technischen Geräten die Seitenüberholabstände zwischen Pkw-Fahrern und Fahrradfahrern messen können für die sächsische Polizei nicht geplant ist, wie begründet die Staatsregierung dies vor dem Hintergrund zahlreicher Verstöße bei Überholvorgängen von Pkw-Fahrern in diesem Bereich und was beabsichtigt sie dafür zu tun, dass die Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern bei Überholvorgängen erhöht wird?
33. Wie haben sich die Feinstaub- und Abgaswerte in sächsischen Städten über 19.000 Einwohner seit 2008 entwickelt und wie hoch waren die gesundheitlichen Belastungen für Fahrradfahrer und Fußgänger in den Städten jeweils und wie bewertet die Staatsregierung diese Schädigungen der Gesundheit von Fahrradnutzerinnen und Fahrradnutzern?
34. Was beabsichtigt die Staatsregierung an konkreten Maßnahmen und Projekten zu tun, um die gesundheitlichen Belastungen von Radfahrerinnen und Radfahrern, hierbei auch insbesondere von Kindern und Jugendlichen in den sächsischen Städten schnellstmöglich und zielgerichtet zu reduzieren?
35. Welche Kampagnen zur Steigerung der Sicherheit von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern und zur Förderung des gegenseitigen Miteinanders verschiedener Mobilitätsträger im Straßenverkehr hat die Staatsregierung seit 2009 mit welchen finanziellen Mitteln gefördert und wie bewertet die Staatsregierung die jeweiligen Effekte der Kampagnen auf die Sicherheit im Radverkehr?
36. Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung über den Markierungszustand der Radwege in sächsischen Städten und Kommunen über 19.000 Einwohnern vor und wie bewertet sie das Sicherheitsrisiko, dem Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern durch eine mangelhafte Markierung von Radwegen auf Straßen oder von Radwegen an Kreuzungen und Einmündungen ausgesetzt sind?
37. Mit welchen Maßnahmen und Projekten beabsichtigt die Staatsregierung die Kommunen und Städte dabei zu unterstützen, den Sicherheitsrisiken denen Fahr-

radfahrern durch mangelhafte Markierungen von Radwegen entstehen verstärkt entgegenzuwirken?

38. Welche Konzepte zur Verkehrsberuhigung, neben der Einrichtung von Tempo-30-Zonen, verfolgen und fördert die Staatsregierung gegenwärtig, welche Fördermittel stellt sie für hierfür zur Verfügung und inwieweit sind solche Konzepte bereits umgesetzt?
39. Führt die Staatsregierung in Zusammenarbeit mit den sächsischen Polizeibehörden eine Evaluation von Unfallschwerpunkten für Radfahrerinnen und Radfahrer in den Städten und Kommunen in Sachsen durch und wenn ja, wie fließen diese Ergebnisse in die Verkehrsplanungen der Staatsregierung ein?
40. Wenn nein, wie begründet die Staatsregierung, dass keine Vernetzung mit den Polizeibehörden zur Reduzierung von Unfallschwerpunkten von Radfahrern stattfindet und Erkenntnisse der Verkehrspolizei nicht in die Verkehrsplanungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit einfließen?

## V. Verwaltungshandeln / Radverkehrskonzeption

Das Fahrrad kann als Verkehrsmittel einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität, zur Verbesserung der Mobilität sowie zur verkehrlichen Gesamtsituation leisten. Die Erfolge in Paris und anderen französischen Städten mit Fahrradverleihsystemen und Fahrradstationen könnten auch Vorbild für den Freistaat Sachsen sein. Der Anteil an Arbeitspendlern, die ein Fahrrad nutzen, lässt sich durch gezielte Maßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit und ein Vorbildhandeln des Freistaates steigern. Darüber hinaus müssen der Radwegeanteil und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in Sachsen in regelmäßigen Abständen wissenschaftlich erhoben und die Verkehrsplanungen an eventuelle gesellschaftliche Veränderungen angepasst werden. Durch ein den Wünschen der Bevölkerung angepasstes Fahrradverleih- und Fahrradstationssystem lassen sich darüber hinaus Arbeitsplätze schaffen und Umweltbelastungen reduzieren. Radverkehrsbeauftragte und Pilotprojekte haben sich in anderen Bundesländern und auch in den Städten Sachsens als sinnvoll und nützlich für die Förderung des Radverkehrs und die Vernetzung der verschiedenen Akteure dieses Politikfeldes erwiesen.

1. Wie viele Investitionsmittel setzte der Freistaat seit 2009 für den Aus-, Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen ein und wie bewertet die Staatsregierung diese Zahlen im Vergleich mit den eingesetzten Investitionsmitteln in diesem Bereich in anderen Bundesländern insbesondere in Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein sowie auch im bundesdeutschen Vergleich?
2. Wie haben sich seit 2009 die Länge der mit Radwegen versehenen Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen (in km) entwickelt und welcher Anteil am Gesamtnetz der Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen im Freistaat Sachsen ist derzeit (Stand Juli 2012) mit Radverkehrsanlagen bzw. Radwegen ausgestattet?
3. Wie viel Kilometer von Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen sollen in den kommenden zwei Jahren und bis 2017 mit Radverkehrsanlagen bzw. Radwegen ausgestattet werden und welche Investitions- und Fördermittel sind von der Staatsregierung hierfür vorgesehen? (Bitte auch differenzieren nach zur Verfügung gestellten Fördermitteln und durch den Freistaat geplanten Investitionsmitteln)
4. Wie hoch waren seit 2008 die jährlichen Ausgaben, die der Freistaat Sachsen pro Einwohner für den Aus-, Um- und Neubau sowie den Unterhalt von Radverkehrs-

- anlagen bzw. Radwegen aufgewendet hat? (Bitte nach den einzelnen Jahren und den in Sachsen lebenden Menschen tabellarisch differenzieren.)
5. Nach welchen Prioritäten und Kriterien erfolgen Ausbau und Erhalt der Radverkehrsanlagen bzw. Radwegen an Staatsstraßen und Kreisstraßen im Freistaat Sachsen und hält es die Staatsregierung für notwendig und sinnvoll diese Kriterien in regelmäßigen Abständen gesellschaftlichen Entwicklungen und wirtschaftlichen Veränderungen der Städte und Kommunen im Freistaat Sachsen anzupassen?
  6. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bzw. Beamtinnen und Beamte in der sächsischen Verwaltung und den sächsischen Behörden und nachgeordneten Einrichtungen und Betrieben nutzen gegenwärtig das Fahrrad für Fahrten zur Arbeit und wie hat sich diese Zahl seit 2009 entwickelt?
  7. Ist es das Ziel der Staatsregierung die Anzahl der Fahrradnutzer in der sächsischen Verwaltung zu steigern, wenn ja in welchem konkreten Umfang und mit welchen zeitlichen Zielstellungen – welche Maßnahmen sollen hierzu von der Staatsregierung ergriffen werden?
  8. Welchen Einfluss misst die Staatsregierung dem Vorhandensein von Fahrradabstellplätzen, Dusch-, Wasch- und Umkleidegelegenheiten am Arbeitsplatz sächsischer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für deren Entscheidung für oder gegen das Pendeln mit dem Fahrrad zur Arbeit bei?
  9. Wie viele Fahrradabstellplätze, Dusch-, Wasch- und Umkleidegelegenheiten wurden seit 2009 in den verschiedenen Ministerien, Verwaltungen und nachgeordneten Behörden sowie staatlichen Betrieben und anderen staatlichen Institutionen in Sachsen (neu) geschaffen und welche Zielstellungen in Anbetracht des erwarteten Fahrrad-Nutzungsgrades staatlicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat die Staatsregierung in diesem Bereich für die kommenden Jahre? (Bitte detaillierte Zusammenstellung der einzelnen Maßnahmen und des jeweiligen Investitionsaufkommens)
  10. Beabsichtigt die Staatsregierung den Anteil an Arbeitspendlern in Sachsen, die ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurücklegen durch gezielte Maßnahmen und/oder die Zusammenarbeit mit Unternehmen oder Institutionen zu erhöhen und wenn ja, welche Ressourcen setzt sie hierfür gegenwärtig und seit 2009 ein?
  11. Wie viele Dienstfahrräder sind derzeit (Stand Juli 2012) in welchen sächsischen Behörden, Verwaltungen, Institutionen und nachgeordneten Betrieben vorhanden und wie oft und regelmäßig werden diese durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter jeweils genutzt? (Bitte nach unterschiedlichen Behörden und Nutzungsintensität aufschlüsseln)
  12. Welche Fahrleistung wird hierdurch erbracht, absolut und bezogen auf die gesamten Dienstfahrten dieser Einrichtungen?
  13. Welche Kosten verursacht die Haltung dieser Dienstfahrräder insgesamt?
  14. In welchen Behörden und Einrichtungen des Landes wurden in welchem Umfang Radkurierdienste genutzt?
  15. Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, die Nutzung von Dienstfahrrädern zu erleichtern und auszubauen?
  16. Wie viele Lastenfahrräder sind derzeit (Stand Juli 2012) in welchen sächsischen Behörden, Verwaltungen, Institutionen und nachgeordneten Betrieben vorhanden und wie oft und regelmäßig werden diese durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter jeweils genutzt? (Bitte nach unterschiedlichen Behörden und Nutzungsintensität aufschlüsseln)
  17. Wie hat die Staatsregierung – so wie im „Bericht der Staatsregierung zum Stand der Umsetzung der Empfehlungen des Zweiten Fahrradberichtes der Bundes-

regierung und der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen“ aus dem Jahr 2011 dargelegt und angekündigt – verstärkt auf die Nutzung der vorhandenen Dienstfahräder in sächsischen Behörden hingewirkt und welche konkreten Maßnahmen oder Aktionen wurden von ihr zu diesem Zwecke bisher initiiert und durchgeführt?

18. Welchen Datums ist die letzte statistische Erhebung und/oder wissenschaftliche Studie, die der Staatsregierung derzeit (Stand Juli 2012) vorliegt, die Auskunft darüber gibt, wie hoch der Verkehrsanteil des Radverkehrs an der Zahl aller zurückgelegten Wege der Bürgerinnen und Bürger im Freistaat Sachsen ist und wie hoch der Verkehrsanteil des Radverkehrs in den sächsischen Kreisen und kreisfreien Städten ist?
19. In welchen Abständen und mit welchen wissenschaftlichen Methoden wird durch die Staatsregierung bzw. ein beauftragtes Institut oder eine nachgeordnete Behörde eine Evaluation der in Sachsen mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege (Modal Split) durchgeführt und wie werden diese Ergebnisse a.) zur weiteren Radverkehrsplanung weiterverwendet und b.) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?
20. Wie begründet die Staatsregierung bzw. das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, dass in Sachsen keine regelmäßige Evaluation der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege (Modal Split) erfolgt und warum hält sie es für nicht erforderlich, solche Untersuchungen spätestens alle zwei Jahre durchzuführen bzw. durchführen zu lassen?
21. In welchen Bereichen des Radverkehrs, der Fahrradnutzung und des Fahrradtourismus in Sachsen sieht die Staatsregierung noch Forschungsbedarf und welche Ziele zur Erforschung dieser Bereiche strebt sie in den nächsten Jahren an?
22. Unter welchen Bedingungen, mit welchem Ressourceneinsatz und vor dem Hintergrund welcher allgemeiner Entwicklungen in Gesellschaft, Wirtschaft und Energie hält es die Staatsregierung für möglich, die Zahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege gegenüber heute zu steigern und langfristig zu verdoppeln?
23. Hat die Staatsregierung untersucht, wie viele (bzw. welcher Anteil) der heute mit Pkw zurückgelegten Dienstwege der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Freistaates unter günstigen Umständen auf das Fahrrad verlagert werden können und wenn ja, was ist das Ergebnis dieser Untersuchungen; wenn nein, warum wurden solche Untersuchungen bisher noch nicht durchgeführt?
24. Wie soll sich nach Ansicht der Staatsregierung der Modal-Split des Verkehrsträgers Fahrrad von 2012 bis 2025 jährlich entwickeln und welche Maßnahmen und Aktionen beabsichtigt die Staatsregierung, zu diesem Zwecke konkret zu initiieren und durchzuführen? (Landesdurchschnitt, Ballungszentren, topographisch für Radverkehr günstig ausgelegte Klein- und Mittelstädte, Ländlicher Raum, topographisch für Radverkehr erschwerte Klein- und Mittelstädte in Gebirgslagen)
25. Was hat die Staatsregierung konkret im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch über ihren ständigen Sitz im Bund-Länder-Arbeitskreis und im Bundesrat bisher unternommen, um die Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung nach 2012 zu unterstützen und welche Initiativen wurden durch die Staatsregierung hierbei eingebracht und wie weit vorangetrieben?
26. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in sächsischen Behörden und Institutionen oder staatlichen Betrieben und GmbHs sind jeweils in den Jahren von 2009 bis 2012 (Stand Juli 2012) jeweils für den Fachbereich „Radverkehr/Fahrrad“ bzw. „Fahrradfahren“ oder einen ähnlichen Fachbereich mit anderer Bezeichnung tätig gewesen und welche anderen Tätigkeiten lagen in deren Aufgabenbereich?

27. Über welche besondere Qualifikation müssen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Fachbereich „Radverkehr/Fahrrad“ eingesetzt werden in den jeweiligen Verwaltungen und Behörden verfügen und wie regelmäßig und in welchem Umfang finden Fortbildungen in diesem Bereich statt?
28. Wie bewertet die Staatsregierung die Anzahl der für den Fachbereich „Radverkehr/Fahrrad“ bzw. „Fahrradfahren“ eingesetzten Personen in sächsischen Verwaltungen und Behörden und wie viele Personen sollen nach den Personalplanungen der Staatsregierung in den kommenden zwei Jahren und bis 2017 in diesem Fachbereich eingesetzt werden?
29. In welchen sächsischen Städten und Kommunen gibt es Radverkehrsbeauftragte, welche anderen Aufgaben nehmen die Radverkehrsbeauftragten außerdem noch wahr und mit wie vielen Stunden sind diese jeweils angestellt?
30. Wie bewertet die Staatsregierung die Notwendigkeit der Einrichtung von Radverkehrsbeauftragten in den sächsischen Städten und Kommunen und wie beurteilt sie, auf Grundlage der bisherigen Erfahrungen den Erfolg dieser Fachstellen?
31. Beabsichtigt die Staatsregierung die Städte und Kommunen in Sachsen bei der Einrichtung und Ausstattung von Radverkehrsbeauftragten und der Schaffung von Fachstellen für den Radverkehr und den Radtourismus zu unterstützen, wenn ja, in welchem Umfang; wenn nein, warum nicht?
32. Wie viele Fahrradabstellanlagen sind an welchen sächsischen Hochschulen und Universitäten jeweils vorhanden und wie viele dieser Anlagen sind diebstahl- und vandalismussicher sowie überdacht?
33. Reichen die vorhandenen Fahrradabstellanlagen an sächsischen Hochschulen und Universitäten aus, um den tatsächlichen Bedarf an sicheren und geschützten Anlagen der Studentinnen und Studenten, sowie aller Hochschulmitarbeiter zu decken? Wenn nein, wie beabsichtigt die Staatsregierung die zuständigen Verwaltungen und Behörden dabei zu unterstützen eine bedarfsgerechte Ausstattung der Hochschuleinrichtungen Sachsens herzustellen?
34. Wie hoch schätzt die Staatsregierung das Potenzial ein innerhalb von fünf Jahren mit gezielter Förderung durch den Freistaat in einigen sächsischen Städten umfangreiche Fahrradverleihsysteme einzurichten und diese wirtschaftlich zu betreiben?
35. Welche positiven Auswirkungen auf Menschen, Umwelt, Verkehr und Wirtschaft würde die Staatsregierung von solchen groß angelegten Pilotprojekten im Bereich der Fahrradverleihsysteme in den sächsischen Städten erwarten und plant sie die gezielte Förderung solcher Initiativen und Projekte? Wenn ja, wie will sie diese fördern; wenn nein, warum beabsichtigt sie diese nicht zu fördern?
36. Existiert im Freistaat, nach dem Vorbild verschiedener anderer Bundesländer, eine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS)?
37. Wenn ja, wann hat diese wie oft getagt?
38. Wie wird sie durch die Staatsregierung unterstützt?
39. Wenn nein, warum gibt es derzeit keine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS)?
40. Ist geplant, eine solche einzurichten?
41. Wenn ja wann und auf welche Weise?
42. Wenn nein wie soll die Vernetzung der sächsischen Kommunen beim Thema Radverkehr von Landesseite koordiniert werden?
43. Wann hat die im Jahr 2008 ins Leben gerufene Arbeitsgemeinschaft von Radverkehrsbeauftragten zuletzt getagt, was waren ihre Beratungsgegenstände und ihre

Beschlüsse und/oder Empfehlungen, wann ist ihr nächster Tagungstermin und welche Inhalte sollen hierbei besprochen werden?

44. Wenn nein, warum nicht bzw. wann ist geplant, mit welchen finanziellen Mitteln eine solche einzurichten?
45. In welcher Form und wodurch unterstützt der Freistaat die Kommunen konsequent dabei die Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht auf ihren Radwegen umzusetzen?
46. Wie kommt es, dass die seit 2009 in der VwV-StVO enthaltene Pflicht der Straßenbaulastträger, bei Radverkehrsanlagen über Nebenstraßen Furten zu markieren, vielerorts im Freistaat Sachsen immer noch nicht umgesetzt ist und welche diesbezüglichen Kontrollen, Anordnungen und Maßnahmen haben die Oberen und die Oberste Straßenverkehrsbehörden dazu seit 2009 durchgeführt?

Der Staatsminister

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Postfach 10 03 29 | 01073 Dresden

Ihr/e Ansprechpartner/-in:

Präsidenten des Sächsischen Landtages  
Herrn Dr. Matthias Rößler  
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1  
01067 Dresden

Durchwahl  
Telefon: 0351 564-8001  
Telefax: 0351 564-8024

Ihr Zeichen

**Große Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**Drs.-Nr.: 5/9769**  
**Thema: Radverkehr in Sachsen**

Ihre Nachricht vom

Aktenzeichen  
(bitte bei Antwort angeben)

Sehr geehrter Herr Präsident,

Dresden, 26. SEP. 2012

den Fragen sind folgende Ausführungen vorangestellt:

„Radfahren ist in den vergangenen Jahren immer mehr zu einem gesellschaftlichen Trend geworden. Immer mehr Menschen in Sachsen nutzen das Fahrrad im Alltag und in der Freizeit, weil Radfahren schnelle und unkomplizierte Mobilität ermöglicht und Spaß macht. Es ist preiswert mit dem Fahrrad zu fahren, umwelt- und klimafreundlich und trägt zur Verbesserung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger im Freistaat bei, da es weder Lärm noch Schadstoffe verursacht. Außerdem trägt das Fahrradfahren zur Gesundheit und zur Krankheitsprävention der sächsischen Bevölkerung bei. Der Radverkehr ist für den Freistaat Sachsen nicht zuletzt ein Wirtschaftsfaktor und die Fahrradfreundlichkeit von Regionen hat sich zu einem wichtigen touristischen Standortfaktor entwickelt. Das Potenzial des Radverkehrs in Sachsen ist bei Weitem nicht ausgeschöpft. In vielen Regionen und Kommunen ist die Radverkehrsinfrastruktur lückenhaft, nicht qualitativ und quantitativ ausreichend, sanierungsbedürftig und die Verkehrssicherheit für Radfahrer unzureichend.“

Namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung beantworte ich die Große Anfrage wie folgt:

Fragen an die Staatsregierung:

### **I. Alltagsradverkehr**

**Auf dem Weg zur Arbeit oder in der Freizeit spielt das Fahrrad für viele Sachsen eine wichtige Rolle. Sie setzen auf eine flexible, umweltbewusste und klimaneutrale Mobilität. Dieser gesellschaftliche Wandel ist besonders bei der jüngeren Generation zu beobachten, die nicht mehr einseitig auf das Statussymbol "Auto" fixiert ihre Mobilität organisiert. In zunehmenden Maß spielt beim Mix der Verkehrsmittelwahl das Rad**

Hausanschrift:  
Sächsisches Staatsministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und  
Verkehr  
Wilhelm-Buck-Straße 2  
01097 Dresden

Außenstelle:  
Hoyerswerdaer Straße 1  
01097 Dresden

[www.smw.sachsen.de](http://www.smw.sachsen.de)

Verkehrsbindung:  
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien  
3, 7, 8  
Haltestelle Carolaplatz

Kein Zugang für elektronisch signierte  
sowie für verschlüsselte elektronische  
Dokumente.

eine immer größere Rolle. Leider fließen die verschiedenen Bedürfnisse von immer mehr Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer der Gesellschaft bisher nicht in ausreichendem Maße in die Verkehrsplanung ein.

Auch abseits der beiden größten Städte des Freistaates muss der Radverkehr in aus reichendem Maße gefördert werden. Außerdem gilt es, die sächsischen Städte und Kommunen bei ihren Radverkehrskonzeptionen und Projekten aktiv zu unterstützen und umfangreich zu fördern.

**Frage 1: Welche wissenschaftlichen Studien, Erhebungen oder Gutachten liegen der Staatsregierung zum derzeitigen und potenziellen Beitrag des Fahrradfahrens zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Krankheitsprävention der Bevölkerung im Freistaat Sachsen vor und zu welchen Ergebnissen kommen diese Studien? (Bitte jeweils nach den einzelnen Jahren und Projekten aufschlüsseln)**

**Frage 2: Wie bewertet die Staatsregierung vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Studien den derzeitigen Beitrag des Fahrradfahrens der Menschen in Sachsen zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Krankheitsprävention und was beabsichtigt sie konkret zu tun, um das Potenzial des Fahrradfahrens weiter auszuschöpfen?**

**Frage 3: Wenn der Staatsregierung keine Studien oder Gutachten zum derzeitigen und potenziellen Beitrag des Fahrradfahrens zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Krankheitsprävention der Bevölkerung im Freistaat Sachsen vorliegen, wie begründet sie dieses Defizit der Verkehrsplanung und wie und wann beabsichtigt sie entsprechende Untersuchungen und Gutachten in Auftrag zu geben?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 1 – 3:

Aktuelle wissenschaftliche Studien, Erhebungen oder Gutachten, die den Beitrag des Fahrradfahrens zum Umwelt- und Klimaschutz oder zur Gesunderhaltung der sächsischen Bevölkerung (bzw. Prävention von Krankheiten) untersucht haben, liegen der Sächsischen Staatsregierung nicht vor. Mithin können Ergebnisse derartiger Studien oder Gutachten nicht dargestellt oder bewertet werden. Es ist derzeit nicht beabsichtigt, Studien oder Gutachten in Auftrag zu geben, um den Beitrag des Radfahrens zum Umwelt- und Klimaschutz oder zur Gesundheitsförderung ermitteln zu lassen.

**Frage 4: Welche Bedeutung misst die Staatsregierung der E-Bike-Mobilität und Pedelecs im Freistaat Sachsen bei und welche Entwicklungen erwartet sie hier in den nächsten Jahren bis 2025?**

Sachsen ist seit 2009 eine von acht Modellregionen Elektromobilität des Bundesministeriums fürs Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die thematischen Schwerpunkte liegen in der Elektrifizierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), dem Flotteneinsatz von Elektrofahrzeugen und der Erforschung von Speichertechnologien. Die Freistaaten Sachsen und Bayern sind seit April 2012 gemeinsames Schaufenster Elektromobilität. Die Sächsische Energieagentur – SAENA GmbH übernimmt als Regionale Projektleitstelle und Kompetenzstelle Elektromobilität koordinierende Aufgaben im Bereich der Elektromobilität für den Freistaat. Die SAENA hat so zum Beispiel 2011

die via e-mobilia unterstützt, ein touristisches Angebot zur Erkundung der Oberlausitz mit Pedelecs.

**Frage 5: Arbeitet die Staatsregierung mit wissenschaftlichen Einrichtungen, Instituten oder Institutionen zusammen um die Potenziale der E-Bike-Mobilität im Freistaat Sachsen weiter zu erforschen und die Erforschung und Realisierung neuer Technologie in diesem Bereich gezielt zu fördern und voranzutreiben?**

Im Modellregionen-Projekt „SaxMobility“ wurden von 2009 bis 2011 unter anderem auch drei Pedelecs sowie acht E-Bikes angeschafft. Diese werden zum Beispiel vom Projektpartner DREWAG – Stadtwerke Dresden GmbH den Kunden für kostenlose Probefahrten angeboten. Ein weiterer Projektpartner, die Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden (HTW), untersuchte die Speicher von Elektrorollern. Die Ergebnisse und die daraus resultierenden Erkenntnisse wurden direkt in den Lehrbetrieb integriert. Des Weiteren kündigte die Technische Universität Chemnitz im Mai 2012 eine Studie zur Untersuchung des Nutzungsverhaltens von Pedelecs an.

**Frage 6: Welche Maßnahmen und Projekte plant die Staatsregierung um Pedelec und E-Bike-taugliche Infrastrukturen wie z. B. hochwertige Radverkehrsanlagen, besonders gesicherte und ausreichend viele Radabstellanlagen und einheitliche Ladestationen im öffentlichen Raum zu fördern und wie viele Ressourcen und Fördermittel beabsichtigt die Staatsregierung hierfür zur Verfügung zu stellen?**

Die Sächsische Energieagentur – SAENA GmbH berät und unterstützt sächsische Unternehmen und Kommunen in ihren Bestrebungen, derartige Projekte umzusetzen. Radverkehrsanlagen werden auf Grundlage bestehender Förderprogramme unter Berücksichtigung der im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel gefördert.

**Frage 7: Sind im Rahmen der Modellregion Elektromobilität Sachsen Maßnahmen und Projekte zur Förderung von E-Bikes und Pedelecs geplant, falls ja, welche konkreten Projekte und Fördermaßnahmen sind in welchen Zeithorizont geplant?**

Derzeit werden im Rahmen der Modellregion Elektromobilität Sachsen sowie im Schaulfenster ELEKTROMOBILITÄT VERBINDET Bayern Sachsen keine Projekte zur expliziten Förderung von E-Bikes und Pedelecs umgesetzt bzw. geplant. Für E-Bikes und Pedelecs existiert ein funktionierender Markt. Die Marktsituation bedarf auf Grund erschwinglicher Preise und guter Nachfrage keiner zusätzlichen Förderung.

**Frage 8: Welche innovativen Infrastrukturprojekte im Bereich des Radverkehrs plant die Staatsregierung in den nächsten Jahren und welche Ressourcen und Fördermittel stellt sie hierfür bereit?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

**Frage 9: Ist durch die Staatsregierung die Förderung von Radschnellwegen in Modellprojekten geplant und wenn ja, welche sind dies, welchen Planungsstand haben solche Anlagen und wie werden sie konkret gefördert?**

Eine derartige Förderung ist durch die Staatsregierung nicht geplant.

**Frage 10: Ist es das Ziel der Staatsregierung die Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum sowie in den Klein- und Mittelstädten voranzutreiben und wenn ja, welche konkreten Maßnahmen und Projekte sind derzeit geplant und mit welchen Fördermitteln sollen diese ausgestattet werden?**

Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs werden auf Grundlage bestehender Förderprogramme unter Berücksichtigung der im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel gefördert. Zu nennen sind beispielsweise die Fördermöglichkeiten für den Radwegebau nach RL-KStB und den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung. Dabei ist es das Ziel der Sächsischen Staatsregierung, den Radverkehr auch im ländlichen Raum sowie in den kleinen und mittleren Städten zu fördern.

**Frage 11: Wie bewertet die Staatsregierung, vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, die Notwendigkeit die Fahrradmobilität älterer Menschen in Sachsen durch gezielte Maßnahmen und Projekte sowie die Förderung kommunaler Initiativen durch den Freistaat auszubauen und zu steigern?**

**Frage 12: Wie wirkt die Staatsregierung auf die Förderung der Fahrradmobilität älterer Menschen im Freistaat Sachsen hin und welche konkreten Maßnahmen und Projekte unterstützen und fördert sie in welchem Ausmaß?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 11 – 12:

Ob ältere Menschen sich zutrauen, Fahrrad zu fahren, ist primär eine Frage der jeweiligen körperlichen Fitness. Der demographische Wandel spielt nur insofern eine Rolle, als sich mit einer wachsenden Zahl älterer Menschen potenziell die Zahl älterer, Rad fahrender Menschen erhöht. Die Förderprogramme zur Fahrradmobilität sind auf alle Altersgruppen ausgerichtet.

**Frage 13: Welche Kommunen im Freistaat Sachsen haben Radverkehrskonzepte und welchen Stand und welche Qualität haben diese Konzepte jeweils?**

Eine Übersicht über kommunale Radverkehrskonzepte liegt der Sächsischen Staatsregierung nicht vor, da diese keinen Abstimmungs- oder Genehmigungsvorbehalten seitens der Staatsregierung unterliegen.

**Frage 14: Welche konzeptionellen Voraussetzungen müssen Kommunen im Freistaat Sachsen vorweisen, um Fördermittel speziell für Fahrradinfrastruktur zu erhalten?**

Über die Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL-KStB) wird der Bau selbstständiger oder im Zuge von kommunalen Straßen geführte wichtige Radverkehrsanlagen mit den dazugehörigen Einrichtungen gefördert. Fördervoraussetzung ist unter anderem, dass der geplante Radweg in einer Radverkehrskonzeption enthalten ist. Dazu zählen auch eigenständige kommunale Konzepte.

Im Rahmen der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW-Infra) werden touristische Infrastrukturmaßnahmen gefördert, wenn sie überwiegend von Touristen genutzt werden und unmittelbare Bedeutung für die Leistungsfähigkeit sowie wirtschaftliche Entwicklung gewerblicher Tourismusbetriebe haben. Daher sind gemäß GRW-Infra Investitionen in Radfernwege gemäß der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen förderfähig. Die konkrete Erfüllung der genannten Voraussetzungen ist vom kommunalen Antragsteller im Rahmen einer qualifizierten Begründung nachzuweisen.

**Frage 15: Wie plant die Staatsregierung die Kommunen im Freistaat Sachsen in den nächsten Jahren bis 2014 und bis 2025 bei ihren Radverkehrsplanungen und konkreten Radverkehrsförderungen (inklusive dem Aus- und Neubau von kommunaler Radwegeinfrastruktur und Marketingkonzepten) konkret zu unterstützen?**

Die Staatsregierung wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, dass künftig die erforderlichen Fördermittel zur Verfügung stehen. Die zukünftigen Ermächtigungen werden in den jeweils geltenden Haushaltsgesetzen (Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplanes des Freistaates Sachsen) veranschlagt.

**Frage 16: Liegen der Staatsregierung wissenschaftlich gesicherte Erkenntnisse dazu vor, wie das Fahrrad bzw. das Fahrradfahren im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern durch die Bürgerinnen und Bürger im Freistaat Sachsen seit 2008 wahrgenommen wurde und welche Einstellungen die Bevölkerung in Sachsen zum Thema Radverkehr und Radverkehrsförderung hat, wenn ja, was sind die Ergebnisse dieser Studien? (Bitte das Erscheinungsjahr der Studie und ihre jeweiligen Ergebnisse zusammenfassend auflisten)**

Wissenschaftlich gesicherte Erkenntnisse über die Wahrnehmung des Verkehrsmittels Fahrrad im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern durch die Bürgerinnen und Bürger des Freistaates Sachsen liegen nicht vor.

**Frage 17: Wenn der Staatsregierung keine derartigen Erkenntnisse über die Einstellungen der sächsischen Bevölkerung zum Thema Radverkehr vorliegen, auf welcher Grundlage berücksichtigt sie dann die Interessen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger in Sachsen zu diesem Themenbereich und wie lässt sie diese in ihre weiteren Radverkehrsplanungen einfließen?**

Im Rahmen der jeweiligen Anhörung zum Entwurf des Landesentwicklungsplans und des Landesverkehrsplans wurde den Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit gege-

ben, sich zur künftigen Ausrichtung der Verkehrspolitik des Freistaates Sachsen und speziell zum Thema Fahrradverkehr zu äußern. Die dabei eingegangenen Stellungnahmen wurden im Abwägungsprozess berücksichtigt.

**Frage 18: Plant die Staatsregierung wissenschaftliche Studien in Auftrag zu geben, um die Wahrnehmung des Radverkehrs und die Einstellung der Bevölkerung zum Radverkehr in Sachsen zu untersuchen, wenn ja, wann sollen die Studien in Auftrag gegeben werden?**

Es ist nicht vorgesehen, wissenschaftliche Studien zur Wahrnehmung des Radverkehrs und zur Einstellung der Bevölkerung zum Radverkehr in Auftrag zu geben.

**Frage 19: Welche Folgen für das Vorhandensein ausreichender qualitativ-hochwertiger Radabstellanlagen hatte die Novellierung der Sächsischen Bauordnung, in der die bisher existierende Möglichkeit der Kommunen, Bauherren beim Neubau von Gebäuden zum Bereitstellen von Radabstellplätzen zu verpflichten, nun u.a. für mittelgroße Wohnhäuser, gewerblich genutzte Gebäude und Versammlungsräume mit einem Fassungsvermögen unter 200 Besuchern abgeschafft wurde?**

Hinsichtlich der Folgen der Änderung des § 49 der Sächsischen Bauordnung sind bei den unteren Bauaufsichtsbehörden größtenteils entweder keine hinreichenden Erfahrungswerte vorhanden oder keine spürbaren Auswirkungen feststellbar.

**Frage 20: Hält die Staatsregierung die Aufweichung der Pflicht zur Schaffung von Radabstellanlagen für Bauherren für einen angemessenen Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität des Radfahrens, gemäß ihrer Aussage in der Radverkehrskonzeption 2005 „Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr soll gesteigert werden, Fahrradfahren soll beliebter und sicherer werden.“?**

**Frage 21: Teilt die Staatsregierung die Meinung, dass sich durch die Aufweichung der Pflicht zur Schaffung von Radabstellanlagen für Bauherren die Attraktivität des Radfahrens in Sachsen verschlechtert, insbesondere im Vergleich zu Bundesländern in denen höhere Anforderungen an die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen gelten?**

**Frage 22: Teilt die Staatsregierung die Ansicht, dass es für die Steigerung des Radverkehrsanteils in Sachsen von zentraler Bedeutung ist, eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen und demzufolge Fahrradabstellanlagen auszubauen und zu fördern, statt diese zu verhindern?**

**Frage 23: Wenn ja, ist die Staatsregierung der Auffassung, dass durch die Rückkehr zur alten Regelung in der Sächsischen Bauordnung im Paragraph 49 der Radverkehr besser gefördert werden könnte?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 20 - 23:

Von einer Beantwortung wird abgesehen.

Die Fragen sind auf eine Bewertung gerichtet. Zur Abgabe einer Bewertung ist die Staatsregierung nicht verpflichtet.

Gemäß Art. 50 der Verfassung des Freistaates Sachsen (SächsVerf) ist die Staatsregierung verpflichtet, über ihre Tätigkeit den Landtag insoweit zu informieren, als dies zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich ist. Dieser Informationspflicht der Staatsregierung nach Art. 50 SächsVerf entspricht das Frage- und Auskunftsrecht der Abgeordneten gegenüber der Staatsregierung nach Art. 51 SächsVerf. Das Fragerecht kann jedoch nicht dazu dienen, die Staatsregierung zu einer Bewertung anzuhalten, die der Abgeordnete für geboten hält, sondern nur dazu, den Abgeordneten Informationen zu verschaffen (SächsVerfGH, Urteil vom 22. April 2004, Vf. 44-I-03).

**Frage 24: Wann und wie wird die Staatsregierung eine dementsprechende Novellierung auf den Weg bringen?**

**Frage 25: Falls keine Novellierung geplant ist, welche Vorschläge hat die Staatsregierung dann um die Radinfrastruktur in Form von Radabstellanlagen zu verbessern?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 24 - 25:

Im Rahmen der geplanten Novellierung der Sächsischen Bauordnung wird geprüft, inwieweit die Entscheidung über Umfang und Modalitäten der Stellplatzpflicht insgesamt und damit auch der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in die Hand der Gemeinden gelegt werden kann.

**Frage 26: Wann werden die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) in Sachsen eingeführt und den Kommunen zur Anwendung empfohlen?**

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) geben den Stand der Technik wieder und werden in Sachsen angewendet. Eine Einführung und Empfehlung zur Anwendung ist deshalb entbehrlich.

**Frage 27: Welche Erkenntnisse und Handlungsvorschläge aus Sicht der Straßenverkehrsbehörden hat die Staatsregierung zum möglichen Konfliktpotenzial der e-pedelecs?**

Derzeit sind Konflikte im öffentlichen Verkehrsraum bei Benutzung von e-pedelecs nicht bekannt. Ein zahlenmäßiger Anstieg dieser Fahrzeuge wird allerdings – zumindest in den größeren Städten wie z.B. Dresden – beobachtet. Konfliktpotenzial besteht auf Grund folgender Punkte:

- höhere konstante Fahrgeschwindigkeit als Radfahrer
- stärkere Beschleunigung als Radfahrer
- keine akustische Wahrnehmbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer
- kaum optische Unterscheidbarkeit zwischen e-pedelecs und Radfahrern.

Die Staatsregierung wird die weitere Entwicklung verfolgen und daraus entsprechende Schlüsse ziehen.

**Frage 28: Wenn im Landesverkehrsplan Seite 62 mehr als 25 % Modal split Anteil 2025 dem Fußverkehr zugeschrieben werden, insgesamt der Modal split für 2025 von Rad- und Fußverkehr aber nur mit 31,3 % prognostiziert wird, kann der durch die Staatsregierung im Landesverkehrsplan für 2025 angenommen Modal Split maximal 6,3 % betragen. Wie kommt die Staatsregierung auf eine solche rückläufige Entwicklung?**

**Frage 29: Welche Radverkehrsanteile werden für 2025 im Freistaat Sachsen im Modal split genau erwartet?**

**Frage 30: Auf welcher Grundlage beruhen diese Annahmen?**

Zusammenfassende Antwort zu den Fragen 28 - 30:

Es wird auf die Antworten zu den Fragen der Drs. 5/9212 verwiesen.  
Die Angabe auf Seite 62 des Entwurfs Landesverkehrsplan, dass mehr als ein Viertel aller Ortsveränderungen ausschließlich zu Fuß erfolgen, bezieht sich auf das Analysejahr 2010.

**Frage 31: Welche Erkenntnisse über den Frauenanteil bei der Radnutzung im Freistaat Sachsen hat die Staatsregierung?**

**Frage 32: Welche Altersgruppen nutzen in Sachsen mit welchen Anteilen das Fahrrad als Verkehrsmittel?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 31 – 32:

Hinsichtlich der genannten Nutzergruppen liegen keine spezifischen Erkenntnisse zur Fahrradnutzung vor. Im Übrigen wird auf die Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ([www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)) und die Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“ ([www.tu-dresden.de/die\\_tu\\_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv](http://www.tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv)) verwiesen.

**Frage 33: Welche Bedeutung misst die Staatsregierung dem zunehmenden Anteil an Lastenfahrrädern bei?**

**Frage 34: Welche Konzepte und Ideen für Maßnahmen existieren, um diese zu fördern?**

**Frage 35: Plant die Staatsregierung die Förderung alternativer Mobilitätskonzepte in Bildungseinrichtungen (Kindertransport per Lastenrad)?**

**Frage 36: Wird es eine Evaluierung/Neufestlegung von Mindestbreiten/Aufstellflächen für Radverkehrsanlagen geben aufgrund erhöhter Nutzung durch mehrspurige Fahrräder bzw. Fahrräder mit Anhängern?**

**Frage 37: Wird bei Planung und Konzeption von Radabstellanlagen auch auf die veränderten Stellplatzansprüche für Transporträder eingegangen?**

**Frage 38: Welche Möglichkeiten zur Schaffung von Radabstellanlagen auf bisherigen Kfz-Stellplätzen werden in Erwägung gezogen – evtl. „künstlerische Pilotprojekte“ gefördert (analog zu Kopenhagen, vgl. <http://www.adfc.de/news/archiv-news-2010/velo-city-global-2010-von-den-daenen-lernen>)?**

**Frage 39: Sind Modellprojekte für Transporträder und deren Potenziale geplant? Wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?**

**Frage 40: Gibt es eine Potenzialeinschätzung für den Einsatz von Transporträdern in KMUs (Handwerker, Lieferdienste, etc.) wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?**

**Frage 41: Sind Förderprogramm des Freistaats im Rahmen von Klimaschutz und Energieeffizienz zur Anschaffung von Transporträdern für KMUs geplant, wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?**

Zusammenfassende Antwort zu den Fragen 33 - 41:

Grundsätzlich ist das Fahrrad auch als Transportmittel im Stadtverkehr geeignet und wird besonders für Fahrradkurierdienste sowie für die Brief- und Paketzustellung genutzt.

## II. Verknüpfung von Rad und Bahn

Nicht nur in Städten, sondern auch im ländlichen Raum, in Klein- und Mittelstädten hat das Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV ein großes Potenzial. Die Errichtung von Fahrradstationen zur besseren Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV sowie die gezielte Schaffung von mehr Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im Schienenverkehr können helfen, die Potenziale des Radverkehrs besser auszuschöpfen. Auch die Barrierefreiheit muss weiterhin als Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik durch den Freistaat gefördert werden.

**Frage 1: Welche Rolle und Bedeutung hat der Radverkehr als Zubringer zum Öffentlichen Personennahverkehr und zum Schienenpersonennahverkehr gegenwärtig, welche Entwicklungen sind in Zukunft in diesem Bereich zu erwarten und wie fließen diese Erkenntnisse in die sächsische Verkehrsplanung ein?**

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) sind Organisation, Ausgestaltung und Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs Aufgaben der kommunalen Aufgabenträger. Entwicklungen des Radverkehrs sind in deren Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen.

**Frage 2: Wie stark erhöht sich nach Meinung der Staatsregierung das Zusatzpotenzial für den SPNV durch die Erschließung mit dem Fahrrad und welche wissenschaftlichen Grundlagen liegen der Staatsregierung zu diesen "Spill-over-Effekten" der Radverkehrsförderung auf die Nutzung andere Verkehrsträger vor?**

Der Staatsregierung liegen diesbezüglich keine wissenschaftlich belastbaren Informationen vor.

**Frage 3: Wie hat sich die Zahl der Menschen, die in den sächsischen Zweckverbänden Werktags und an den Wochenenden ihr Fahrrad mitnehmen und mitnehmen möchten seit 2008 entwickelt? (Bitte jeweils Tageszeiten, Wochen und Jahresdurchschnittswerte angeben).**

**Frage 4: Wie zufrieden waren diese jeweils mit den zur Verfügung stehenden Fahrradmitnahmemöglichkeiten?**

**Frage 5: Wenn der Staatsregierung hierüber keine gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse vorliegen, wann beabsichtigt sie entsprechende Studien und Befragungen in Auftrag zu geben, um dieses Defizit zu beseitigen?**

**Frage 6: Haben die Zweckverbände ihr jeweiliges Angebot zur Fahrradmitnahme seit 2008 gesteigert und wenn ja, in welchem Umfang? (Bitte einzeln die Tarifangebote zur Radmitnahme aufführen, wie viele Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in jedem Jahr und in welchem Zweckverband jeweils bestanden haben.)**

**Frage 7: Strebt die Staatsregierung im Konsens mit den Zweckverbänden eine Mindestanzahl an Fahrradmitnahmemöglichkeiten pro SPNV-Zug für die nächsten Jahre an und wenn ja, welche konkreten Ziele hat sich die Staatsregierung hier gesetzt?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 3 - 7:

Von einer Beantwortung der Staatsregierung wird abgesehen.

Gemäß Artikel 50 der Verfassung des Freistaates Sachsen ist die Staatsregierung verpflichtet, über ihre Tätigkeit den Landtag insoweit zu informieren, als dies zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich ist. Sie ist daher nur zu solchen Angelegenheiten zur Auskunft verpflichtet, die in ihre Zuständigkeit fallen und muss nicht auf Fragen eingehen, die Vorgänge oder Umstände außerhalb ihres Verantwortungsbereiches betreffen.

Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs sind im Freistaat Sachsen Aufgaben der kommunalen Zweckverbände.

**Frage 8: Hält es die Staatsregierung für notwendig und angemessen die Zweckverbände in den nächsten Jahren bis 2025 mit zusätzlichen finanziellen Mitteln auszustatten, damit diese den Fahrgästen ein größeres Angebot an Fahrradmitnahmemöglichkeiten bieten können, wenn nein, warum nicht?**

Die sächsischen ÖPNV-Zweckverbände erhalten auf Grundlage der ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVFinVO) vom Freistaat Sachsen jährlich Finanzzuweisungen für die Ausgestaltung des ÖPNV. Die Zuweisungen bis 2014 sind gemäß aktueller ÖPNVFinVO festgeschrieben. Für den Zeitraum von 2015 bis 2020 wird die Verteilung der Mittel zurzeit im Rahmen einer Fortschreibung der ÖPNVFinVO neu bestimmt.

Sowohl in der derzeit geltenden ÖPNVFinVO als auch im Entwurf der neuen ÖPNVFinVO erfolgen die Zuweisungen an die Zweckverbände im Rahmen von Globalbudgets. Die kommunalen Aufgabenträger haben somit die Möglichkeit, diese Mittel eigenverantwortlich für die Gestaltung des ÖPNV in ihrem jeweiligen Nahverkehrsraum einzusetzen. Hierzu gehört auch die weitere Ausgestaltung der Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Verkehrsmitteln des ÖPNV. Die diesbezüglichen Prioritäten gemäß ÖPNV-Gesetz werden durch den kommunalen Aufgabenträger gesetzt.

**Frage 9: Existieren Überlegungen eines landeseigenen Fahrzeugpoolings für Züge mit erweiterten Radmitnahmekapazitäten?**

Von einer Beantwortung der Staatsregierung wird abgesehen.

Gemäß Artikel 50 der Verfassung des Freistaates Sachsen ist die Staatsregierung verpflichtet, über ihre Tätigkeit den Landtag insoweit zu informieren, als dies zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich ist. Sie ist daher nur zu solchen Angelegenheiten zur Auskunft verpflichtet, die in ihre Zuständigkeit fallen und muss nicht auf Fragen eingehen, die Vorgänge oder Umstände außerhalb ihres Verantwortungsbereiches betreffen.

Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs sind im Freistaat Sachsen Aufgaben der kommunalen Zweckverbände.

**Frage 10: Welche konkreten, d. h. mess- und evaluierbaren, Ziele hat sich die Staatsregierung zur Verbesserung der Vernetzung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen gesetzt und wie beabsichtigt sie diese Ziele bis zu welchem Zeitpunkt zu erreichen?**

Eine entsprechende Regelung ist im Entwurf des Landesentwicklungsplans 2012 unter G 3.7.5 enthalten. Darauf aufbauend wird die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen die erforderlichen Ziele zur verbesserten Vernetzung der Verkehrsmittel Rad und Öffentlicher Personenverkehr ermitteln.

**Frage 11: Wie viele Zugangsstellen im SPNV im Freistaat Sachsen (absolut sowie als Anteil an allen) weisen sichere (Anschlussmöglichkeit von Rahmen und Laufrad) und wettergeschützte (überdachte) und einfache unüberdachte Fahrradabstellmöglichkeiten auf?**

**Frage 12: Wie viele Zugangsstellen wurden seit 2008 mit qualifizierten Fahrradabstellanlagen ausgerüstet und wie viele solcher Abstellanlagen sollen in den kommenden fünf Jahren nachgerüstet bzw. ausgerüstet werden?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 11 - 12:

Von einer Beantwortung der Staatsregierung wird abgesehen.

Gemäß Artikel 50 der Verfassung des Freistaates Sachsen ist die Staatsregierung verpflichtet, über ihre Tätigkeit den Landtag insoweit zu informieren, als dies zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich ist. Sie ist daher nur zu solchen Angelegenheiten zur Auskunft verpflichtet, die in ihre Zuständigkeit fallen und muss nicht auf Fragen eingehen, die Vorgänge oder Umstände außerhalb ihres Verantwortungsbereiches betreffen.

Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs sind im Freistaat Sachsen Aufgaben der kommunalen Zweckverbände.

**Frage 13: Wie viele Zugangsstellen an den Liegenschaften des Freistaat Sachsen (absolut sowie als Anteil an allen) weisen sichere (Anschlussmöglichkeit von Rahmen und Laufrad) und wettergeschützte (überdachte) und einfache unüberdachte Fahrradabstellmöglichkeiten auf?**

**Frage 14: Wie viele Zugangsstellen an den Liegenschaften des Freistaat Sachsen wurden seit 2008 mit qualifizierten Fahrradabstellanlagen ausgerüstet und wie viele solcher Abstellanlagen sollen in den kommenden fünf Jahren nachgerüstet bzw. ausgerüstet werden?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 13 - 14:

Die Absicht der Fragestellungen ist nicht erkennbar. Der Freistaat Sachsen besitzt oder betreibt keine Zugangsstellen zum ÖPNV oder SPNV.

**Frage 15: Wie viele „Fahrradstationen“ mit weitgehenden Serviceangeboten sind derzeit an Zugangsstellen für den SPNV vorhanden, wo stehen diese, wie werden sie nachgefragt bzw. welche Auslastung haben sie jeweils und wie bewertet die Staatsregierung deren Qualität?**

**Frage 16: Wie viele weitere "Fahrradstationen" sollen in den nächsten Jahren bis 2025 nach den Planungen und Erwartungen bzw. Prognosen der Staatsregierung im Freistaat Sachsen (in welchen Städten und Kommunen) entstehen und was wird die Staatsregierung konkret unternehmen, um den Bau solcher Anlagen zu fördern?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 15 – 16:

Von einer Beantwortung der Staatsregierung wird abgesehen.

Gemäß Art. 50 der Verfassung des Freistaates Sachsen (SächsVerf) ist die Staatsregierung verpflichtet, über ihre Tätigkeit den Landtag insoweit zu informieren, als dies zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich ist. Dieser Informationspflicht entspricht das Frage- und Auskunftsrecht der Abgeordneten gegenüber der Staatsregierung nach Art. 51 SächsVerf. Die Staatsregierung ist dem Landtag und den Abgeordneten nur für ihre Amtsführung im Sinne einer Rechenschafts- und Einstandspflicht für eigenes Handeln verantwortlich. Sie ist daher nur in solchen Angelegenheiten zur Auskunft verpflichtet, die in ihre Zuständigkeit fallen und muss nicht auf Fragen eingehen, die Vorgänge oder Umstände außerhalb ihres Verantwortungsbereichs betreffen (vgl. SachsAnhVerfG, Urteil vom 17. Januar 2000, NVwZ 2000, 671).

Letzteres ist vorliegend der Fall, denn die Errichtung von Fahrradstationen an Zugangsstellen des SPNV liegt im Interesse der Kommunen und kommerzieller Betreiber.

**Frage 17: Was hat die Staatsregierung seit 2009 konkret unternommen, um die Verknüpfung und Wegweisung von touristischen Fahrradrouen und Bahnhöfen zu verbessern? (bitte die Maßnahmen einzeln auflisten)**

**Frage 18: Welche Beschilderungen von den Radfernwegen im Freistaat-Sachsen zu den Bahnhöfen und Bushaltestellen mit Fahrradmitnahmemöglichkeit bestehen derzeit? (bitte auflisten)**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 17 – 18:

Die Zuständigkeit der Fahrradwegweisung liegt bei den Landkreisen und kreisfreien Städten.

Die separate Erstausrüstung und Umstellung der Fahrradwegweisung entsprechend der geltenden Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen ist förderfähig gemäß RL-KStB. Der Bau von Radfernwegen einschließlich der dazugehörigen Beschilderung ist im Rahmen der GRW-Infra förderfähig.

Darüber hinaus stellt die Staatsregierung über die Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV) in einem erheblichen Maße finanzielle Mittel zur Förderung von Vorhaben bereit, die der Verbesserung des ÖPNV dienen.

Eine Förderung der wegweisenden Beschilderung erfolgt auch über die Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Förderung des Radverkehrs aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

**Frage 19: Wie bewertet die Staatsregierung die Notwendigkeit Bahnhaltstellen, Bahnhöfe, Straßenbahnhaltstellen und Knotenpunkte im Straßenbahn-Bus-Fahrradnetz für Familien, Radfahrer, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung barrierefrei auszugestalten?**

Die Herstellung der Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr ist ein wichtiges Anliegen der Staatsregierung.

**Frage 20: Strebt die Staatsregierung bei ihrer Förderpolitik der Kommunen das Ziel an, dass Radverkehrsanlagen so zu organisieren und zu konstruieren sind, dass sie den alltäglichen Nutzungs- und Sicherheitsbedürfnissen verschiedenster radnutzender Bevölkerungsgruppen wie Familien, Kindern, älteren Menschen sowie Menschen mit Behinderung gerecht werden und die Benutzung des Fahrrades in der Bevölkerung erleichtert und verbreitet wird?**

Die Förderpolitik der Staatsregierung ist auf eine breite Nutzung der Radverkehrsanlagen für alle Bevölkerungsgruppen ausgerichtet.

**Frage 21: Wie viele der Bahnhaltstellen und Bahnhöfe in den verschiedenen sächsischen Zweckverbänden sind derzeit (Stand Juli 2012) barrierefrei ausgestaltet?**

**Frage 22: Welche Bahnhaltstellen und Bahnhöfe im Freistaat Sachsen sollen in den nächsten Jahren durch die Zweckverbände bzw. durch die Deutsche Bahn AG und/oder eine ihrer Tochterunternehmen barrierefrei aus-, um- oder neu gebaut werden und wie beabsichtigt die Staatsregierung den Aus-, Um- oder Neubau von barrierefreien Bahnhaltstellen und Bahnhöfen mit welchen konkreten Maßnahmen und Projekten zu unterstützen oder zu fördern?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 21 – 22:

Von einer Beantwortung durch die Staatsregierung wird abgesehen.

Gemäß Artikel 50 der Verfassung des Freistaates Sachsen ist die Staatsregierung verpflichtet, über ihre Tätigkeit den Landtag insoweit zu informieren, als dies zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich ist. Sie ist daher nur zu solchen Angelegenheiten zur Auskunft verpflichtet, die in ihre Zuständigkeit fallen und muss nicht auf Fragen eingehen, die Vorgänge oder Umstände außerhalb ihres Verantwortungsbereiches betreffen.

Die gegenwärtige Ausgestaltung bzw. Ausrüstung der Haltepunkte und Bahnhöfe im Freistaat Sachsen bzw. deren konzeptionelle Weiterentwicklung sind eine ausschließliche Angelegenheit der jeweils zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie ggf. deren Eigentümer. Im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel und im Einklang mit den einschlägigen Förderrichtlinien kann eine finanzielle Unterstützung durch den Freistaat Sachsen erfolgen.

**Frage 23: Wie viele der Straßenbahnhaltestellen und Knotenpunkte im Straßenbahn-Bus-Fahrradnetz in welchen sächsischen Städten über 19.000 Einwohner sind derzeit (Stand Juli 2012) barrierefrei ausgestaltet? (Bitte detaillierte Auflistung der einzelnen Städte und der jeweiligen barrierefreien Anlagen.)**

**Frage 24: Strebt die Staatsregierung eine Steigerung der Anzahl barrierefreier Straßenbahnhaltestellen und Knotenpunkte im Straßenbahn-Bus-Fahrradnetz in welchen sächsischen Städten über 19.000 Einwohner an und wenn ja, welche zusätzlichen finanziellen Mittel beabsichtigt sie den Städten hierfür zur Verfügung zu stellen?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 23 – 24:

Bau und Ausgestaltung sowohl von Straßenbahnhaltestellen als auch von Übergangsstellen zwischen Straßenbahn, Bus und Radverkehr liegen in der Zuständigkeit der Kommunen. Statistische Erhebungen bezüglich deren barrierefreien Ausgestaltung liegen der Sächsischen Staatsregierung nicht vor.

### **III. Radtourismus**

**Das Fahrrad ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für Sachsen. Nicht nur für die Hersteller und das Zweiradgewerbe, sondern insbesondere auch für das einheimische Tourismusgewerbe, denn der Radtourismus entwickelt sich zunehmend zu einem gesellschaftlichen Trend. Die Fahrradfreundlichkeit ist ein wichtiger touristischer Standortfaktor, dies zeigen auch die Reiseanalysen des ADFC für das Jahr 2012. Sachsen hat durch seine reizvolle und abwechslungsreiche Landschaft auch abseits des Elbtals und des beliebtesten Radfernweges in Deutschland großes radtouristisches Potenzial. Um diesen Schatz zu heben, bedarf es nicht nur guter Infrastruktur, sondern auch eines gezielten Marketings und gut funktionierender Serviceleistungen für die Touristen, die unser Bundesland besuchen. Auch die optimale Vernetzung mit anderen Mobilitätsträgern wie Bus und Bahn macht Sachsen für Fahrradtouristen noch attraktiver. Sachsen hat die große Chance sich weg von einem Auto- hin zu einem Fahrradland zu entwickeln.**

**Frage 1: Wie ist der bauliche und technische Streckenzustand der touristisch genutzten Fahrradwege im Freistaat Sachsen? (Bitte aufschlüsseln nach einzelnen Radwegen und genauer Zustandsklassifizierungen für die verschiedenen Abschnitte.)**

Von einer Beantwortung der Staatsregierung wird abgesehen.

Gemäß Art. 50 der Verfassung des Freistaates Sachsen (SächsVerf) ist die Staatsregierung verpflichtet, über ihre Tätigkeit den Landtag insoweit zu informieren, als dies zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich ist. Dieser Informationspflicht entspricht das Frage- und Auskunftsrecht der Abgeordneten gegenüber der Staatsregierung nach Art. 51 SächsVerf. Die Staatsregierung ist dem Landtag und den Abgeordneten nur für ihre Amtsführung im Sinne einer Rechenschafts- und Einstandspflicht für eigenes Handeln verantwortlich. Sie ist daher nur in solchen Angelegenheiten zur Auskunft verpflichtet, die in ihre Zuständigkeit fallen und muss nicht auf Fragen eingehen, die Vorgänge oder Umstände außerhalb ihres Verantwortungsbereichs betreffen (vgl. SachsAnhVerfG, Urteil vom 17. Januar 2000, NVwZ 2000, 671).

Letzteres ist vorliegend der Fall, denn die Frage nach dem Zustand der touristisch genutzten Radwege betrifft ausschließlich Sachverhalte, die von den sächsischen Kommunen als Selbstverwaltungsaufgabe wahrgenommen werden.

**Frage 2: Welche Bedeutung misst die Staatsregierung der Zertifizierung der Fernradwege in Sachsen nach ADFC-Kriterien bei und legt sie bei der Klassifizierung der Fahrradwege die Kriterien des ADFC oder andere/eigene Maßstäbe an, wenn ja welche und warum?**

Die Zertifizierung von Fernradwegen in Sachsen nach ADFC-Kriterien kann helfen, die mit diesen Kriterien verbundene Qualität zu kommunizieren und für die Vermarktung zu nutzen. Allerdings ist z. B. der Elberadweg nicht nach ADFC-Kriterien zertifiziert und gleichwohl seit Jahren laut ADFC-Radreiseanalyse Deutschlands beliebtester und meist befahrener Radfernweg.

**Frage 3: Wie viele Fördermittel hat die Staatsregierung seit 2009 für den Aus- und Neubau sowie die Instandhaltung von Radwegen in Städten und Kommunen, die touristisch genutzt werden, jeweils jährlich zur Verfügung gestellt, und wie viele dieser Mittel wurden von welchen Kommunen/Projekten bzw. im Zuge welcher Maßnahmen seit 2009 abgerufen? (Bitte detaillierte Aufschlüsselung der Investitionsmaßnahmen, die auf den verschiedenen Streckenabschnitten seit 2009 durchgeführt wurden.)**

Eine überwiegend touristische Nutzung im Sinne der Fragestellung kann für die im Rahmen der GRW-Infra geförderten Radfernwege unterstellt werden. Dabei wurden seit 2009 insgesamt 13 kommunale Investitionsvorhaben zum Aus- und Neubau von touristischen Radfernwegen gefördert. Es wurden Investitionen in Höhe von insgesamt rund 4,8 Mio. € mit Zuschüssen in Höhe von insgesamt fast 3,6 Mio. € unterstützt. Eine detaillierte Übersicht der geförderten Vorhaben ist als Anlage beigefügt.

**Frage 4: Welche Prognosen, Studien, Befragungsergebnisse liegen der Staatsregierung über das zukünftige Fahrradverkehrs- bzw. Touristenaufkommen auf den touristisch genutzten Fahrradwegen im Freistaat Sachsen für die nächsten Jahre vor?**

Der Staatsregierung liegen über das zukünftige Fahrradverkehrs- bzw. Touristenaufkommen auf den touristisch genutzten Fahrradwegen im Freistaat Sachsen für die nächsten Jahre keine Prognosen, Studien oder Befragungsergebnisse vor.

**Frage 5: Wie bewertet die Staatsregierung den baulichen und technischen Zustand, die zu erwartende Verkehrsbelegung der Fahrradwege und den Erhaltungsbedarf der touristisch genutzten Radwege in Sachsen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage III/1 verwiesen.

**Frage 6: Welche konkreten lang- und mittelfristigen Ziele hat sich die Staatsregierung gesetzt, die festlegen, zu welchem Zeitpunkt wie viel Prozent des sächsischen Radwegenetzes saniert und in vermarktungsfähigen baulichen Zustand überführt worden sein sollen; wenn nein, wie begründet die Staatsregierung den Verzicht auf diese Zielsetzung?**

Über die eventuelle Benennung konkreter Zielstellungen im Sinne der Fragestellung wird im Rahmen der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption 2005 für den Freistaat Sachsen entschieden.

**Frage 7: Welchen Stellenwert hat der Radtourismus für den Freistaat Sachsen gemessen am Anteil am touristischen Umsatz und welche Studien, Befragungsergebnisse oder sonstige Auswertungen liegen der Staatsregierung zum gegenwärtigen und zukünftigen Stellenwert des Radtourismus für die wirtschaftliche Wertschöpfung des Landes vor?**

Der Staatsregierung liegen keine diesbezüglichen Zahlen vor.

**Frage 8: Welchen Stellenwert misst die Staatsregierung im Rahmen eines ganzheitlichen Tourismuskonzeptes für den Freistaat Sachsen dem Radverkehrstourismus in Sachsen bei?**

Im Handlungsfeld Tourismusmarketing der Tourismusstrategie Sachsen 2020 ist der Radtourismus wichtiger Bestandteil des Kernthemas Aktivurlaub. Den größten Stellenwert haben Kultur- und Städtereisen. Laut der Studie „Destination Brand 10 – Themenkompetenz deutscher Urlaubsziele“ des Instituts für Management und Tourismus der FH Westküste liegt für die Urlaubsaktivität „Rad fahren“ ein in etwa halb so hohes Interesse wie für Städtereisen vor.

Die Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH (TMGS) vermarktet gemeinsam mit den touristischen Destinationen ausgewählte touristische Angebote für Radwanderer im Freistaat Sachsen im Rahmen der Produktlinie Aktivurlaub über ein consequentes Themenmarketing. Die Tourismusstrategie Sachsen 2020 geht davon aus, dass es künftig einer Konzentration der Mittel und Ressourcen beim Erhalt und Ausbau des bestehenden Radwanderwegenetzes sowie überregional vermarktbarer Angebote von hoher Qualität und Attraktivität bedarf.

**Frage 9: Plant die Staatsregierung in den nächsten Jahren die Aufstockung der (Förder-) Mittel für die Förderung des touristischen Fahrradverkehrs im Bereich des Marketings, des Aus- und Neubaus oder der Instandhaltung von touristisch genutzten Radwegen, wenn ja wie wird dies begründet, wenn nein, warum nicht?**

Die Staatsregierung setzt sich weiterhin dafür ein, dass auch künftig die erforderlichen Fördermittel zur Verfügung stehen. Die dafür erforderlichen Ermächtigungen werden in den jeweils geltenden Haushaltsgesetzen (Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplanes des Freistaates Sachsen) veranschlagt.

**Frage 10: Welche konkreten Maßnahmen wurden seit 2005, mit welchem Personal und Ressourceneinsatz, wurden seit 2005 unternommen bzw. wie weit vorangetrieben um – so wie in der Radverkehrskonzeption 2005 als Ziel formuliert ist – in jedem Jahr eine weitere Hauptradroute des „SachsenNetz Rad“ der Vermarktungsfähigkeit zuzuführen?**

Die Realisierung der Radrouten des SachsenNetz Rad liegt in der Verantwortung der Gemeinden, Landkreise und kreisfreien Städte.

**Frage 11: Verfolgt die Staatsregierung das Ziel alle Regionen Sachsens zu sogenannten „Fahrradregionen“ nach den Kriterien des Staatsministeriums der Wirtschaft, Arbeit und des Verkehrs zu machen, falls ja, welche konkreten Maßnahmen und Projekte wurden diesbezüglich bisher umgesetzt; falls nein, wie wird dies begründet?**

**Frage 12: Welche Defizite identifiziert die Staatsregierung gegenwärtig in den verschiedenen potenziellen Fahrradregionen des Freistaates Sachsen und durch welche konkreten Maßnahmen, Investitionen und/oder Projekte beabsichtigt sie diese Defizite bis zu welchen Zeitpunkten zu beseitigen? (Bitte tabellarisch aufschlüsseln)**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 11 – 12:

Bislang liegt dem Freistaat Sachsen kein Antrag auf Bezeichnung als „Radfahrregion“ im Sinne der Radverkehrskonzeption vor. Über den künftigen Umgang im Hinblick auf den Zertifizierungsprozess von Radfahrregionen wird im Rahmen der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption entschieden.

**Frage 13: Welche konkreten Maßnahmen hat die Staatsregierung (neben der Bereitstellung von Fördermitteln und der Einrichtung von Netzwerken sowie Internetseiten) ergriffen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Fahrradtourismus in der Region des Erzgebirges zu steigern und wieweit ist deren Umsetzung bereits fortgeschritten?**

Die Ausgestaltung konkreter Maßnahmen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Fahrradtourismus in der Region Erzgebirge liegt in der Zuständigkeit der regionalen Akteure.

#### 1. Marketing

So wurde u.a. im Jahr 2009 vom Tourismusverband Erzgebirge e.V. ein veränderter Nachdruck der Radbroschüre „Radfahren im Erzgebirge“ und die Erstauflage der Broschüre „Mountainbike im Erzgebirge“ veröffentlicht. Diese beiden Printprodukte wurden mit Mitteln aus dem Förderplan Tourismus finanziert und maximal zu 50 % vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr gefördert. Der Tourismus-

verband Erzgebirge e.V. hat aufgrund einer hohen Nachfrage im Jahr 2012 eine kombinierte Rad- & Mountainbikebroschüre veröffentlicht, die Rad- bzw. Mountainbiketourenvorschläge (auch grenzüberschreitend) und Pauschalangebote zum Thema Radfahren enthält. Auch das Thema E-Bike wurde in dieser Broschüre aufgegriffen und erläutert. Diese Broschüre wurde ebenfalls über den Förderplan Tourismus finanziert.

## 2. Infrastruktur

Die notwendigen baulichen Maßnahmen zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption Sachsen 2005 im Erzgebirgskreis wurden in den letzten Jahren vor allem durch die Wirtschaftsförderung Erzgebirge GmbH und die Kommunen selbst realisiert. Dabei wurden in unterschiedlichster Form Fördermittel des Freistaates Sachsen, Eigenmittel des Landkreises und der Kommunen sowie private Mittel verwendet.

Dies waren bzw. sind (unter anderem) besonderes folgende Projekte:

- Beschilderung und teilweiser Ausbau der Regionalen Hauptradroute "Preßnitztalradweg" II-57 (25km)
- Beschilderung und teilweiser Ausbau des Radfernweges "Zschopautalradweg" I-5 (Abschnitt Kurort Oberwiesenthal-Flöha ca.82 km)
- Beschilderung der Regionalen Hauptradroute "Würschnitztalradweg" II-52 und "Route 6" (gesamt ca. 27 km)
- Ausbau des Radfernweges "Mulderadweg" I-2 zwischen Eibenstock und Aue (derzeit noch in Umsetzung)
- teilweiser Ausbau und Beschilderung des Wilishradweges (ca.12 km)
- Beschilderte Mountainbikerouten im sächsisch-böhmischen Erzgebirge "Bikerevier Erzgebirge" (<http://www.bikerevier-erzgebirge.de/>)
- Beschilderte Mountainbikerouten im sächsischen Erzgebirge "Miriquidi-bike-trails" (<http://www.miriquidi-bike-trails.de/> Privatinitiative)
- weitere Mountainbiketouren unter: <http://www.absolut-gps.com/> (Privatinitiative)
- Mountainbiketouren im Bereich Kurort Oberwiesenthal unter: [http://www.misstreeded.de/home/mountainbike-erzgebirge-uebersicht\\_touren.mountain-bike](http://www.misstreeded.de/home/mountainbike-erzgebirge-uebersicht_touren.mountain-bike) und unter: <http://www.k1-sporthotel.de/biketouren-othal.html>

## 3. Weitere Maßnahmen

Es wurde ein grenzübergreifendes Ziel 3-Projekt „Radregion Erzgebirge - Vernetzung der überregionalen Radrouten im böhmisch-deutschen Erzgebirge“ gemeinsam mit dem Bezirksamt Usti nad Labem beantragt. Inhalt des Projektes ist die Entwicklung und Beschilderung des Radfernweges „Sächsische Mittelgebirge“ I-6 von Eibenstock bis an den Radfernweg „Elberadweg“ I-1 (Schmilka) und die Schaffung von beschilderten „Verknüpfungsrouten“ zur parallel verlaufenden „Erzgebirgsradmagistrale“ in Tschechien.

**Frage 14: Welche konkreten Maßnahmen hat die Staatsregierung (neben der Bereitstellung von Fördermitteln und der Einrichtung von Netzwerken sowie Internetseiten) ergriffen, um die veralteten Beschilderungen der touristisch genutzten Radwege in den Landkreisen Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und Nordsachsen zu erneuern und welche dieser Maßnahmen sind bisher realisiert worden?**

Die Verantwortlichkeit für die Beschilderung der touristisch genutzten Radwege liegt bei den Kommunen und Landkreisen.

Insbesondere wurde unter Federführung des Tourismusverbands Sächsische Schweiz e.V. der Bedarf am überregionalen Elberadweg erkannt. Da bisher nur im Landkreis Meißen eine Erneuerung der Beschilderung erfolgte, erklärte sich das Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge bereit, die Koordinierung für eine einheitliche Beschilderung nach dem Vorbild von Sachsen-Anhalt und Niedersachsen mit den betroffenen Kommunen am sächsischen Elberadweg vorzunehmen. Ziel ist ein gemeinsamer Förderantrag.

Im Landkreis Nordsachsen wurde 2011/2012 die Beschilderung des Mulderadweges (Radfernweg), des Elsterradweges (Radfernweg) erneuert und eine Neubeschilderung der Radroute KOHLE/DAMPF/LICHT (Regionale Hauptradroute) vorgenommen.

**Frage 15: Wie schätzt die Staatsregierung die bundesweite Wahrnehmung Sachsens als Fahrradreiseland ein und welche Chancen und Erfordernisse zur Steigerung der Wahrnehmung Sachsens als Fahrradreiseland bestehen aus Sicht der Staatsregierung?**

Nach der Studie „Destination Brand 10 – Themenkompetenz deutscher Urlaubsziele“ spricht die deutsche Bevölkerung Sachsen angebotsseitig die größte Eignung bei den Themen „Städtereise“ (46 %) und „Kulturreise/ Kultururlaub“ (43 %) zu. Auf mittlerem Niveau liegt die Eignungsbeurteilung Sachsens hinsichtlich der Urlaubsart „Rad fahren“ (32 %).

Sachsens Städte und Kultur stellen herausragende Stärken dar. Auf diese wird im touristischen Marketing für das Reiseziel Sachsen insbesondere gesetzt. Eines der Ziele in der Tourismusstrategie Sachsen 2020 ist daher die Festigung der Position Sachsens als Kulturreiseziel Nr. 1. Es wird die Chance gesehen, Radtourismus als Teil des Kernthemas Aktivurlaub im Tourismusmarketing mit diesen Stärken zu verknüpfen und so von ihnen zu profitieren.

**Frage 16: Welche finanziellen und personellen Mittel hat die Staatsregierung seit 2009 jährlich, für welche konkreten Maßnahmen, Projekte, Institutionen und nachgeordneten Behörden im Bereich des Fahrradtourismus sowie für die Öffentlichkeitsarbeit in diesem Ressort und ein deutschlandweites Fahrradtourismusmarketing eingesetzt?**

Für die Förderung des touristischen Marketings der sächsischen Regionen im Rahmen des Förderplans Tourismus sind für die Jahre 2013/2014 auf Basis des Haushaltsentwurfs pro Jahr rund 2 Mio. EUR eingeplant. Dabei kommen für eine Förderung grundsätzlich auch Marketingmaßnahmen im Bereich Radtourismus in Betracht. Für das Jahr 2012 wurden im Rahmen des Förderplans Tourismus Zuschüsse von rund 1,2 Mio. EUR gewährt.

Die Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH (TMGS) ist durch den Freistaat Sachsen mit der touristischen Vermarktung des Reiselandes Sachsen beauftragt. In diesem Rahmen hat die Staatsregierung hinsichtlich der Themen Radtourismus/ Mountainbiking seit 2009 nachfolgende Marketingmaßnahmen finanziell unterstützt:

<b>Marketingmaßnahmen: Radtourismus, Mountainbiking</b>	<b>Haushalts- mittel in EUR</b>
<b>2009</b>	<b>47.377,47</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Messen/ Promotion: ADFC-Messen Bonn, Hamburg, Frankfurt; TransGermany</li> <li>▪ Anzeigen in Tambiente, Radwelt, Apotheken-Umschau/</li> <li>▪ Aktualisierung Internetauftritt</li> <li>▪ Radanalyse Trendscape</li> <li>▪ Organisation/ Begleitung Journalistenreise</li> <li>▪ AG-Betreuung</li> <li>▪ Broschüre Sax Tracks – Mountainbiken in Sachsen</li> </ul>	
<b>2010</b>	<b>44.836,82</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ aktualisierter Nachdruck Radbroschüre Sachsen</li> <li>▪ Messen/ Promotion: ADFC-Messen Berlin, Bonn, Hamburg; Bike Expo München; Via-Urlaubsservice</li> <li>▪ Anzeigen in Tambiente und Apotheken-Umschau</li> <li>▪ Mailing an Fahrradhändler in Deutschland, Österreich und der Schweiz, Organisation/ Begleitung Journalistenreise</li> <li>▪ Fachveranstaltung</li> <li>▪ Kooperation mit Spinning Wheelz</li> <li>▪ Integration neuer Tools für Internetauftritt</li> <li>▪ Fotokauf</li> <li>▪ Google Adwords (Bewerbung Themenseite über Suchbegriffe)</li> </ul>	
<b>2011</b>	<b>44.689,26</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Messen/ Promotion: ADFC-Messe Hamburg; Fahrradmarkt Zukunft Berlin; Bike Expo München; Via Urlaubsservice</li> <li>▪ Anzeigen in Fachmagazin Radtouren, Apotheken-Umschau,</li> <li>▪ Pressereise BVA,</li> <li>▪ Mailing an Fahrradhändler</li> <li>▪ Fotokauf</li> <li>▪ aktualisierte Neuauflage Broschüre Sax Tracks – Mountainbiken in Sachsen</li> <li>▪ Kooperation mit Spinning Wheelz</li> </ul>	
<b>2012 (hier: Kernthema Aktiv; Segmente Radtourismus, Mountainbiking sind integriert)</b>	<b>115.787,00</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Messen: TourNatur/ Velo Berlin/ Deutscher Wandertag</li> <li>▪ Anzeigen/ Kooperationen/ Produktschulungen Aktiv-Reiseveranstalter</li> <li>▪ Konzept/ Vorbereitung der Aktiv-Broschüre</li> <li>▪ Filmkonzept</li> <li>▪ Erstellung und Druck Aktiv-Magazin</li> <li>▪ Erstellung und Druck Maxicard oder Postkarte als Streuprodukt für Vertriebsmaßnahmen</li> <li>▪ Spots Instore TV - Schaltung Karstadt Sport</li> <li>▪ Crossmarketing: Spinning Wheelz</li> <li>▪ Journalistenreise</li> <li>▪ Road Concept Kooperation</li> </ul>	

Die Marketingmaßnahmen zum „Elberadweg“ wurden über die Projektstelle beim Tourismusverband „Sächsische Schweiz“ im Rahmen des Förderplanes Tourismus aus Landesmitteln mit

- 2009 mit 65.000,00 Euro
- 2010 mit 27.786,00 Euro
- 2011 mit 34.185,04 Euro
- 2012 mit 35.000,00 Euro

gefördert.

Bei den anderen touristischen Regionalverbänden sind Radprojekte Bestandteil von Marketingmaßnahmen im Rahmen des Aktivtourismus, wo eine trennscharfe Datenbereitstellung nur zum Radtourismus nicht möglich ist.

**Frage 17: Welche finanziellen und personellen Mittel und Ressourcen beabsichtigt die Staatsregierung bis 2017 im Bereich des Fahrradtourismus, für die Öffentlichkeitsarbeit in diesem Ressort sowie ein deutschlandweites Fahrradtourismusmarketing einzusetzen?**

Die Staatsregierung beabsichtigt, in Abhängigkeit der durch den Sächsischen Landtag bereitgestellten Mittel, die Marketingmaßnahmen zu Radtourismus/ Mountainbiking im in der Beantwortung der Frage III/16 dargestellten Rahmen fortzusetzen. Dabei wird gegebenenfalls nach der Evaluierung der Tourismusstrategie Sachsen 2020 im Jahr 2016 eine Anpassung erfolgen.

**Frage 18: Beabsichtigt die Staatsregierung die Einrichtung einer Projektgruppe Radverkehrsförderung und wenn ja, welche konkreten Zielstellungen sind für dafür vorgesehen, wie soll sie sich zusammensetzen und mit welchen personellen und finanziellen Ressourcen soll sie ausgestattet werden?**

Die Einrichtung einer Projektgruppe Radverkehrsförderung ist nicht geplant.

**Frage 19: Welchen Stellenwert misst die Staatsregierung im Rahmen eines ganzheitlichen Tourismuskonzeptes für den Freistaat Sachsen dem Mountainbiking in Sachsen bei?**

Das Thema „Mountainbike fahren“ hat im Vergleich zu anderen Urlaubsthemen für Sachsen Entwicklungspotential. Gemäß der Studie „Destination Brand 10 – Themenkompetenz deutscher Urlaubsziele“ des Instituts für Management und Tourismus der FH Westküste interessieren sich 14 % der deutschen Bevölkerung in Sachsen für dieses Segment. Mountainbiking ist ein Segment im Kernthema Aktivurlaub und wird als solches durch die Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH sowie den Tourismusverband Erzgebirge e.V., den Tourismusverband Vogtland e.V., den Tourismusverband Sächsische Schweiz e.V. und der Marketing-Gesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien mbH vermarktet.

Insbesondere in traditionell vom Wintertourismus geprägten Mittelgebirgslagen können attraktive Angebote für Mountainbiker zu einer saisonalen Unabhängigkeit und Erweiterung der touristischen Angebotspalette beitragen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage III/8 verwiesen.

**Frage 20: Welches Konfliktpotenzial mit anderen Radnutzern wird gesehen?**

**Frage 21: Welche Maßnahmen werden zukünftig ergriffen, um dieses Konfliktpotenzial zu minimieren?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 20 und 21:

Die Staatsregierung sieht kein Konfliktpotenzial mit anderen Radnutzern.

**Frage 22: Sind der Staatsregierung in Sachsen Projektideen bekannt, an den Standorten mit Skiliften einen Sommerbetrieb dieser Lifte mit der Möglichkeit Mountainbikes zu transportieren, einzurichten? Wenn ja welche?**

**Frage 23: Welchen Erkenntnisgewinn konnte die Staatsregierung aus dem Modellprojekt eines flächendeckenden Netzes von movelo E-Bike Verleih- und Akkuladestationen, im Landkreis Vogtland ziehen?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 22 und 23:

Hierzu liegen der Sächsischen Staatsregierung keine Erkenntnisse vor.

**Frage 24: Sind Übertragungen dieses Modellprojektes auf andere touristische Destinationen Sachsens geplant? Wenn ja welche?**

**Frage 25: Wenn nein, warum nicht?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 24 und 25:

Nach Informationen des Tourismusverbandes Vogtland basiert das Modellprojekt auf privatwirtschaftlichen Verträgen der Partner mit der movelo GmbH, so dass eine Übertragung auf andere Regionen von den dortigen Partnern abhängt. Weiter Informationen dazu liegen nicht vor.

**Frage 26: Wie viele Radtouristen und Tagesausflügler nutzten die Radfernwege des Freistaates Sachsen jeweils? (Bitte Angaben jeweils für die Jahre seit 2008 aufführen und nach Streckenzählungen, Ankünften und nach Zahl der Übernachtungen differenzieren.)**

Kontinuierliche und flächendeckende spezifische Erhebungen bzw. Statistiken über die Nutzung der Radfernwege des Freistaates Sachsen durch Radtouristen und Tagesausflügler stehen nicht zur Verfügung.

**Frage 27: Auf der Grundlage welcher Erkenntnisse und Prognosen erwartet die Staatsregierung bis 2017 welche Entwicklungen bei der Nutzung der Fernradwege des Freistaates Sachsen durch Radtouristen und Tagesausflügler?**

Es wird auf die Beantwortung der Frage III/4 verwiesen.

**Frage 28: Wie schätzt die Staatsregierung das aktuelle Angebot fahrradfreundlicher Gastbetriebe in Sachsen im Vergleich zu anderen Bundesländern ein?**

In Sachsen haben sich 171 Hotels, Pensionen, Jugendherbergen oder Campingplätze als fahrradfreundlicher Bett & Bike-Betrieb vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) zertifizieren lassen (Quelle: ADFC). Im bundesweiten Vergleich der Länder liegt Sachsen an zehnter Stelle.

Darüber hinaus gibt es 154 Betriebe mit der regionalen Zertifizierung „Radfreundliche Unterkunft am Elberadweg“ (Quelle: Tourismusverband Sächsische Schweiz 2012) und 36 Betriebe mit dem regionalen Qualitätssiegel „Oberlausitz per Rad“ (Quelle: Qualitätsbericht Tourismus 2007, Hrsg. Landestourismusverband Sachsen e. V.). Angesichts der wachsenden radtouristischen Nachfrage ist von einer Ausdehnung des Angebots fahrradfreundlicher Gastbetriebe auszugehen.

**Frage 29: Wie viele Bett & Bike-Betriebe haben sich im Freistaat Sachsen seit 2008 etabliert und welche Auslastung" (inklusive Verweildauer der Gäste) konnten diese jeweils jährlich verzeichnen?**

Hinsichtlich der Anzahl der Bett & Bike-Betriebe wird auf die Antwort zu Frage III/28 verwiesen. Zu Auslastung und Verweildauer liegen keine Daten vor.

**Frage 30: Welche mittel- und langfristigen Ziele hat sich die Staatsregierung für die Weiterentwicklung und den Ausbau des touristischen Radwegesetzes und des Fahrradtourismus in Sachsen und damit für die fahrradfreundlichkeit des Freistaates gesetzt und mit welchen Maßnahmen, Projekten oder Aktionen beabsichtigt sie auf die Realisierung dieser Ziele hinzuwirken?**

Es wird auf die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005 verwiesen.

**Frage 31: Welche Zusammenarbeit der Staatsregierung bzw. eingerichteter Projekt- oder Arbeitsgruppen mit anderen Bundesländern und mit den Nachbarstaaten Sachsens für den grenzüberschreitenden Fahrradtourismus gibt es seit 2009 und welche Projekte, Bau-, Öffentlichkeits- und Marketingmaßnahmen sowie andere Aktionen in diesem Bereich wurden in den letzten Jahren durch die Staatsregierung initiiert und verwirklicht?**

Es besteht keine Zusammenarbeit der Staatsregierung bzw. eingerichteter Projekt- oder Arbeitsgruppen mit anderen Bundesländern und mit den Nachbarstaaten Sachsens für den grenzüberschreitenden Fahrradtourismus. Es liegt nicht im Aufgabenbe-

reich der Staatsregierung, Projekte, Bau-, Öffentlichkeits- und Marketingmaßnahmen sowie andere Aktionen für den grenzüberschreitenden Fahrradtourismus zu initiieren und durchzuführen.

**Frage 32: Welche Zielstellungen für den überregionalen und grenzüberschreitenden Fahrradtourismus inklusive des Streckenausbaus hat sich die Staatsregierung für die nächsten Jahre gestellt und wie beabsichtigt sie ihre Ziele in Zusammenarbeit mit welchen potenziellen Partnern zu finanzieren, und in welchem zeitlichen Rahmen zu realisieren?**

Es wird auf die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005 verwiesen.

**Frage 33: Welchen Stellenwert für den Radtourismus im Freistaat misst die Staatsregierung der Erreichbarkeit Sachsens mit dem Fahrrad durch Mitnahmemöglichkeiten im Schienenverkehr bei?**

**Frage 34: Welche konkreten Maßnahmen unternimmt die Staatsregierung um die Erreichbarkeit des Freistaates Sachsen und seiner Tourismusregionen mit dem Fahrrad auch durch den Schienenverkehr zu erhöhen, und die Reisezeiten zu verringern?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 33 – 34:

Gemäß der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie im Jahr 2009 herausgegebenen Grundlagenuntersuchung „Fahrradtourismus in Deutschland“ beginnt Fahrradurlaub in Deutschland zu 85 % mit dem Pkw oder dem Wohnmobil. Mit der Bahn reisen 7 % der Fahrradurlauber an, dabei nehmen sie jedoch nicht notwendigerweise das eigene Fahrrad mit, sondern greifen vermutlich in stärkerem Umfang auf Leihfahrräder am Urlaubsort zurück.

Die Erreichbarkeit Sachsens mit dem Fahrrad durch Mitnahmemöglichkeiten im Schienenverkehr ist für die Entwicklung des Radtourismus im Freistaat grundsätzlich ein erstrebenswertes Ziel.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zur Frage II/1 verwiesen.

**Frage 35: In welchen sächsischen Zweckverbänden und welchen städtischen Verkehrsbetrieben können Fahrräder unter welchen Bedingungen kostenlos mitgenommen werden und was muss jeweils für die Fahrradmitnahme bezahlt werden, wenn dies nicht kostenlos möglich ist?**

**Frage 36: Sieht die Staatsregierung die Notwendigkeit die Zweckverbände und die städtischen Verkehrsbetriebe mit zusätzlichen finanziellen Mitteln auszustatten um eine kostenlose Fahrradmitnahme in den Bahnen (und Bussen) in Sachsen zu gewährleisten und so den Freistaat für Fahrradtouristen attraktiver zu gestalten?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 35 – 36:

Es wird auf die Antworten zu den Fragen II/3 bis II/9 verwiesen.

**Frage 37: Was hält die Staatsregierung von der Organisation und Ausrichtung eines touristischen Themenjahres „Mit dem Rad durch Sachsen“ in Zusammenarbeit mit verschiedenen Organisationen, Vereinen, Verbänden und Institutionen und ggf. in Kooperation mit einer Fahrradregion Sachsens um den touristischen Radverkehr im Freistaat gezielt zu fördern?**

Die Tourismusstrategie Sachsen 2020 hat sich in Abstimmung mit den touristischen Destinationen klar zur Fortführung des erfolgreichen Themenmarketings bekannt.

Aus Sicht der Staatsregierung ist ein kontinuierliches, nachhaltiges Marketing zum Kernthema Aktivurlaub / Teil Radtourismus zweckmäßig. Dieses wird durch die Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH in Zusammenarbeit mit Partnern aus den touristischen Regionen Sachsens geleistet und findet Ausdruck in diversen abgestimmten Marketingmaßnahmen.

Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Frage III/15 verwiesen.

**Frage 38: Strebt die Staatsregierung zur weiteren Förderung des gesellschaftlichen Trends hin zum Fahrrad und zur Unterstützung der touristischen und gewerblichen Fahrradbranche in Sachsen eine Imagekampagne an und wenn ja, wie soll diese konzipiert und finanziell ausgestattet sein, wenn nein, warum hält die Staatsregierung diese nicht für notwendig?**

Gegenwärtig nicht. Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Fragen III/15 und III/37 verwiesen.

**Frage 39: Wie viele sächsische Städte, Projekte und Persönlichkeiten aus Sachsen haben seit 2002 nach Kenntnis der Staatsregierung bisher am Wettbewerb des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „Der deutsche Fahrradpreis best for bike“ teilgenommen, welche Erfolge konnten hierbei erreicht werden und wie hat die Staatsregierung die Teilnehmer des Wettbewerbs dabei unterstützt?**

Der bundesweite Wettbewerb „Der deutsche Fahrradpreis – best for bike“ ist ein Gemeinschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) und dem Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP). Erkenntnisse über die Beteiligung sächsischer Städte, Projekte und Persönlichkeiten liegen der Staatsregierung nicht vor.

**Frage 40: Wie viele Städte und Gemeinden im Freistaat Sachsen haben zwischen 2008 und 2012 am „Stadtradeln“ teilgenommen, welche positiven Ergebnisse (Klimaschutz bzw. CO2-Einsparung, innovative kommunale Projekte und Gesundheitsprävention) wurden hierbei erzielt und wie bewertet die Staatsregierung diese und wie wird sie die sächsischen Städte und Gemeinden bei solchen und ähnlichen Projekten unterstützen?**

Die Kampagne „Stadtradeln“ ist eine Initiative des „Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder e.V.“ und wird gefördert vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Erkenntnisse über die Beteiligung sächsischer Kommunen liegen der Staatsregierung nicht vor.

**Frage 41: Warum hat die Staatsregierung ihre Radverkehrspolitik und das radtouristische Angebot in Sachsen nicht auf dem 2. Nationalen Radverkehrskongress (Mai 2011 in Nürnberg) präsentiert, obwohl dazu die Möglichkeit bestand und von vielen anderen Bundesländern genutzt wurde?**

Eine Teilnahme war aus terminlichen Gründen nicht möglich.

**Frage 42: Ist ein internetgestützter Radroutenplaner für Sachsen geplant (vgl. andere Bundesländer wie Thüringen und Hessen) und wenn ja, wann soll dieser Radtouristen online vollständig zur Verfügung stehen, wenn nein, warum nicht?**

Es ist nicht Aufgabe der Staatsregierung einen internetgestützten Radroutenplaner für Sachsen zu entwickeln. Es existieren auf dem Markt eine Vielzahl guter Angebote internetgestützter Navigationsgeräte für Fahrradfahrer die Routenplanerhinweise enthalten. Es wird auch auf die Angebote der Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH (TMGS), des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club e. V. (ADFC) und des Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) verwiesen.

**Frage 43: Hält die Staatsregierung die Einsetzung eines Landesradwegewarts für sinnvoll, um eine gleichbleibende Qualität der Strecken und Wegweisungen des SachsenNetz Rad durch regelmäßige Befahrungen und Reparaturen zu gewährleisten, wenn ja, wann plant die Staatsregierung die Einrichtung einer solchen Stelle; nein, warum hält es die Staatsregierung nicht für sinnvoll und notwendig eine solche Stelle einzurichten?**

Die Strecken und Wegweisungen für die Radrouten des SachsenNetz Rad liegen in der Zuständigkeit der Landkreise und Kommunen. Es ist daher zielführend, auch die laufenden Qualitätskontrollen im Verantwortungsbereich der Kommunalebene zu belassen. Hier leisten die Kreisradwegewarte eine wichtige Aufgabe.

**Frage 44: Welche Lücken existieren noch zwischen den einzelnen touristischen Radwegen in Sachsen? (z. B. zwischen Zschopau- und Muldenradweg)**

Der Umsetzungsstand der Radrouten des SachsenNetz Rad wird im Rahmen der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption ermittelt. Hinsichtlich des Umsetzungsstandes anderer touristischer Radrouten, beispielsweise im Zusammenhang mit kommunalen Radwegekonzepten, kann keine Aussage getroffen werden.

**Frage 45: Durch welche Maßnahmen sollen zukünftig die touristischen Radwege in Sachsen untereinander besser verknüpft werden? (bitte einzeln auflisten)**

Zusätzlicher Bedarf zur Verknüpfung touristischer Radwege über die bestehende Radverkehrskonzeption 2005 hinaus ist derzeit nicht bekannt.

**Frage 46: Inwiefern hat sich nach Auffassung der Landesregierung die Situation der Radwege-Beschilderung seit Herausgabe der Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen 2005 verbessert?**

**Frage 47: Welche Kommunen (Landkreise und Gemeinden) halten sich nicht an die Hinweise?**

**Frage 48: Sieht die Staatsregierung die Notwendigkeit, die Vereinheitlichung der Radwegbeschilderung voranzutreiben? Wenn ja, wann und wodurch?**

Zusammenfassende Antwort zu den Fragen 46 – 48:

Die Richtlinie zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen hat sowohl die Qualität als auch die landesweite Einheitlichkeit und damit die Wiedererkennbarkeit der wegweisenden Beschilderung der sächsischen Radrouten verbessert. Da nur solche Beschilderungskonzepte durch den Freistaat Sachsen förderfähig sind, die mit der genannten Richtlinie übereinstimmen, ist die Akzeptanz seitens der Landkreise und kreisfreien Städte entsprechend hoch. Dies wird auch weiterhin als geeignetes Instrumentarium angesehen, die Radwegbeschilderung einheitlich zu gestalten.

**Frage 49 Warum sind die sächsischen Radfernwege im Gegensatz zu Straßen, Luft- und Schienenverkehr in den Karten des Landesentwicklungsplangentwurfes Sachsen 2012 nicht in Verlauf, der Planungsstand und dargestellt?**

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) sind Ziele der Raumordnung verbindliche Vorgaben in Form von textlichen oder zeichnerischen Festlegungen. Die Radfernwege wurden im Entwurf Landesentwicklungsplan (LEP) 2012, Z 3.7.7 konkret benannt. Fachplanerische Grundlage für die Aufnahme der Radfernwege bildet die Radverkehrskonzeption Sachsen 2005, welche bereits Eingang in die Regionalpläne gefunden hat. In den bestehenden Regionalplänen sind die Radfernwege und regionalen Hauptradrouten (im Regionalplan Westsachsen: Karte 17, Erholung und Tourismus, im Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien: Karte Freizeit, Erholung und Tourismus, im Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge: Karte 3, Tourismus und Erholung, im Regionalplan Südwestsachsen: Karte 4 Tourismus, im Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge: Karte 8 Freizeit, Erholung und Tourismus) zeichnerisch dargestellt. Eine zeichnerische Darstellung im Entwurf LEP 2012 ist auch unter diesem Aspekt entbehrlich.

#### **IV. Verkehrssicherheit im Radverkehr**

**Obwohl der Radverkehr in den letzten Jahren erfreulich zu genommen hat, ist das Risiko mit dem Fahrrad im Straßenverkehr zu verunglücken im Schnitt zwei- bis dreimal so hoch, wie es dem Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen (Modal Split) entspricht. Besonders gefährdet sind Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen, die mit dem Fahrrad im Straßenverkehr unterwegs sind. Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer gelten in den meisten sächsischen Städten und Gemeinden daher als besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer. Bei der in-**

dividuellen Entscheidung für oder gegen die Benutzung des Fahrrads als Mobilitätsträger spielt der Sicherheitsaspekt für viele Menschen daher eine entscheidende Rolle. Das Ziel einer intelligenten und nachhaltigen Verkehrspolitik muss es also sein, die Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer stetig zu erhöhen, damit sich in Zukunft noch mehr Menschen bewusst für eine umweltschonende und gesundheitsbewusste Mobilität, wie das Radfahren, entscheiden. Voraussetzung dafür ist eine gut ausgebaute sichere Infrastruktur für den Radverkehr, denn ein einwandfreier Zustand von Radwegen und Angebotsstreifen erhöht die Akzeptanz und die Sicherheit. Eine wichtige Rolle zur Verwirklichung von mehr Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr kommt ferner der sächsischen Polizei zu. Sie muss aktiv und auf vielfältige Weise Verhaltensregeln an die Verkehrsteilnehmer vermitteln und gegen Fehlverhalten von Rad- und Kraftfahrern präventiv vorgehen oder dieses ahnden. Erfreulich war hierbei die Einrichtung einer Fahrradstaffel der Dresdner Polizei im Jahre 2009. Umso erstaunlicher ist es, dass in der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen der Aspekt der Sicherheit nur am Rande vorkommt und daher offensichtlich von der Staatsregierung nicht als prioritär eingestuft wird. Auch im „Bericht der Staatsregierung zum Stand der Umsetzung der Empfehlungen des Zweiten Fahrradberichtes der Bundesregierung und der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen“ aus dem Jahr 2011 stehen zum Bereich „Verkehrssicherheit“ nur wage und unkonkrete Absichtserklärungen.

**Frage 1: Wie viele Radfahrerinnen und Radfahrer, welcher Altersgruppen wurden seit 2008 jährlich bei Verkehrsunfällen in Sachsen verletzt, schwer verletzt und getötet und wie beurteilt die Staatsregierung diese Zahlen im langfristigen und bundesdeutschen Vergleich? (Bitte, differenzieren nach Kindern, Jugendlichen, Erwachsenen, Personen über 50 Jahren und Personen über 70 Jahren. Außerdem bitte jeweils auch Tages-, Wochen- und Jahresdurchschnittswerte angeben.)**

Hinsichtlich der Entwicklung der Anzahl der verunglückten Fahrerinnen und Fahrer von Fahrrädern seit 2008 wird auf die als Anlagen beigefügten Statistiken verwiesen. Insgesamt war bis zum Jahr 2010 eine rückläufige Entwicklung festzustellen. Entgegen diesem langfristigen – auch bundesweiten – Trend war im Jahr 2011 erstmals wieder ein Anstieg zu verzeichnen. Die Verkehrsteilnahme und damit auch die Unfallhäufigkeit sind insbesondere bei Fahrradfahrern wesentlich von saisonalen, aber auch von topografischen Einflussfaktoren abhängig. Aufgrund der besseren Witterungsverhältnisse liegen die sogenannten Schwerpunktmonate mit höheren Unfallzahlen regelmäßig im Sommerhalbjahr. Ein bundesweiter Vergleich ist nicht möglich, da das Unfallrisiko von Fahrradfahrern immer von einer Vielzahl örtlicher Faktoren abhängig ist. Darüber hinaus liegen detaillierte statistische Auswertungen anderer Bundesländer hier nicht vor.

**Frage 2: Wie beurteilt die Staatsregierung die derzeitige Sicherheits- und Gefährdungssituation von Radfahrerinnen und Radfahrern in den sächsischen Städten und Kommunen sowie der Fahrradtouristen im Freistaat Sachsen und welche Konsequenzen leitet sie hieraus ab?**

Aus der Unfallstatistik für das Jahr 2011 geht hervor, dass der Anteil von Fahrradfahrern an allen bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen (Verletzte und Getötete) in Sachsen 21,8 % betrug. Bei den im Straßenverkehr getöteten Personen hatten Fahr-

radfahrer 2011 einen Anteil von 12,9 %. Die Relationen zu den anderen Verkehrsteilnehmerarten sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Verunglückte 2011 nach Art der Verkehrsbeteiligung in Sachsen

Art der Beteiligung	Verunglückte 2011 (Verletzte und Getötete)	Anteil an Verunglückten	Getötete 2011	Anteil an Getöteten
alle Arten	17.710	100 %	194	100 %
darunter:				
PKW-Benutzer	9.438	53,3 %	87	44,8 %
Motorradbenutzer <sup>1</sup>	1.847	10,4 %	34	17,5 %
Fahrradfahrer	3.857	21,8 %	25	12,9 %
Fußgänger	1.552	8,8 %	32	16,5 %

<sup>1</sup> Als Motorradbenutzer wurden die Fahrer und Mitfahrer von Mofas, Mopeds, Mokicks und Motorzweirädern (mit amtlichen Kennzeichen) zusammengefasst.

Im langfristigen Zehn-Jahres-Vergleich (siehe nachfolgende Tabelle) bleibt festzustellen, dass trotz eines Anstieges der Getöteten- und Verletztenzahlen vom Jahr 2010 zum Jahr 2011 die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Fahrradfahrer rückläufig und die der Verletzten nahezu gleichbleibend sind.

Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern bei Straßenverkehrsunfällen in Sachsen ab 2001

Jahr	Verunglückte			
	insgesamt	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2001	3.549	37	952	2.560
2002	3.664	46	990	2.628
2003	3.813	36	959	2.818
2004	3.557	27	884	2.646
2005	3.985	45	1.027	2.913
2006	3.968	32	932	3.004
2007	4.040	23	989	3.028
2008	3.943	29	958	2.956
2009	3.703	25	941	2.737
2010	3.091	22	771	2.298
2011	3.857	25	955	2.877

Fahrradfahrer werden als Risikogruppe mit einem erhöhten Verletzungsrisiko im Straßenverkehr in der Verkehrssicherheitsarbeit seit geraumer Zeit besonders berücksichtigt. Die Verkehrssicherheitsarbeit setzt sich aus den Elementen „Education“ (Verkehrserziehung), „Engineering“ (straßenbauliche Maßnahmen), „Enforcement“ (Verkehrsüberwachung) sowie der dazugehörigen Öffentlichkeitsarbeit zusammen. In allen aufgeführten Elementen finden die Belange des Radverkehrs Berücksichtigung.

Die Sicherheits- und Gefährdungssituation der Fahrradfahrer variiert regional stark und ist von vielen örtlichen Gegebenheiten abhängig, beispielsweise vom Anteil der Fahrradfahrer am Verkehrsaufkommen, der Ausbaustufe des Radwegenetzes, der Frequentierung der Radwege, der Zusammensetzung und der Altersstufen der Radfahrer. Insofern kann eine einheitliche Aussage zur Gefährdungssituation für den Freistaat nicht getroffen werden, sondern muss für jede Kommune bzw. Gemeinde gesondert analysiert werden.

**Frage 3: Welche konkreten kurz- und mittelfristigen Zielvorstellungen hat die Staatsregierung um die Sicherheit von Radfahrern im Freistaat Sachsen in den nächsten Jahren bis 2025 zu verbessern und durch welche Maßnahmen und Projekte beabsichtigt sie die aktuellen Gefährdungspotenziale für Fahrradnutzer schnellstmöglich zu reduzieren?**

Ein herausragendes Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit im Freistaat Sachsen ist es, die Zahl der Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten im Straßenverkehr kontinuierlich zu senken. Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr schließt sich hierbei dem Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an, das bis 2020 eine Reduktion der Getötetenzahlen im Straßenverkehr um 40% in Deutschland anstrebt.

Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr fördert dabei Verkehrssicherheitsprojekte und Maßnahmen der Landesverkehrswacht zur Reduzierung aktueller Gefahrenpotenziale, indem auch Angebote für Radfahrer mit eingebunden werden. Schwerpunkte bilden dabei die Projekte „Verkehrserziehung im Vorschulbereich“, „Verkehrserziehung im Freizeitbereich der Grundschulen“ und „Aktion Junge Fahrer“. Darüber hinaus werden bei dem diesjährigen, durch den Lenkungsausschuss Verkehrssicherheit und dem Landkreis Zwickau organisierten 14. Sächsischen Verkehrssicherheitstag auf dem Sachsenring, besondere Programmpunkte der Radverkehrssicherheit unter dem Thema „Sicherer Schulweg“ angeboten.

Die in den Landkreisen, Kreisfreien Städten und Großen Kreisstädten wirkenden Verkehrsunfallkommissionen, in denen die Straßenverkehrsbehörden, die Straßenbaubehörden und die Polizei eng zusammen arbeiten, haben die ständige Aufgabe, für unfallauffällige Bereiche Abhilfeschläge zu finden, entsprechende Maßnahmen zu beschließen und ihre Wirksamkeit zu überprüfen. Die Maßnahmen zur Entschärfung von Unfallhäufungsstellen reichen von Änderungen der Beschilderung bis hin zu umfangreichen baulichen Veränderungen.

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit orientiert sich an der Bekämpfung der Hauptunfallursachen und der Arbeit mit Risikogruppen im Straßenverkehr. Verkehrssicherheitskonzeptionen der Polizeidienststellen gehen insbesondere auf erkannte, örtliche Schwerpunkte ein.

Die schulische Verkehrserziehung erfolgt zum einen auf der Grundlage der Lehrpläne Grundschule Sachunterricht und Lehrplan Schule zur Lernförderung Deutschlandkunde Sachunterricht und zum anderen gemäß den Lehrplänen der weiterführenden Schulen im Rahmen des fachübergreifenden und insbesondere im Rahmen des fächerverbindenden Unterrichts. Dabei bildet die Verkehrssicherheit besonders bei der Radfahrausbildung in der Primarstufe einen deutlichen Schwerpunkt. Die Realisierung

an den weiterführenden Schulen findet im Rahmen des fächerverbindenden Unterrichts statt. Die Schulen entwickeln ein entsprechendes Konzept. Bezugspunkte für die Themenfindung sind dabei Perspektiven wie „Raum und Zeit“, „Sprache und Denken“, „Individualität und Sozialität“, „Natur und Kultur“ und thematische Bereiche wie „Verkehr“, „Umwelt“, „Gesundheit“ etc. Fächerverbindender Unterricht soll pro Schuljahr mindestens im Umfang von zwei Wochen stattfinden.

Damit leistet die Schule einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit der Rad fahrenden Schülerinnen und Schüler.

**Frage 4: Verfolgt die Staatsregierung gegenwärtig konkrete Maßnahmen und/oder Projekte, welche die Verkehrssicherheit von Rad- und Kraftfahrern gleichermaßen fördern sollen?**

Das Sächsische Staatsministerium des Innern unterstützt mit Fördermitteln die Landesverkehrswacht Sachsen e. V. (LVW), welche landesweite Maßnahmen und Projekte zur Hebung der Verkehrssicherheit von Radfahrern und Kraftfahrern durchführt. Im Jahr 2012 werden der LVW vom Sächsischen Staatsministerium des Innern 60.000 € für Projekte, hauptsächlich für Maßnahmen und Projekte im Bereich der Radfahr- und Schulwegsicherheit sowie zur Durchführung landesweiter und regionaler öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen der Landesverkehrswacht sowie der Orts-, Kreis und Gebietsverkehrswachten, zur Verfügung gestellt.

Zusätzlich erfolgt die Förderung von Jugendverkehrsschulen durch das Sächsische Staatsministerium des Innern im Wege der Anteilsfinanzierung, im Jahr 2012 mit einem Gesamtvolumen von 70.000 €.

Die Durchführung der im Lehrplan der 4. Klassen verankerten schulischen Radfahr- ausbildung entsprechend der Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus und des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über den Einsatz von Jugendverkehrsschulen in der schulischen Verkehrserziehung (VwV Jugendverkehrsschulen) vom 17. März 1999 bildet einen Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrserziehung und -aufklärung im schulischen Bereich.

Im Übrigen setzen die Polizeidirektionen landesweite und regionale Präventionsprojekte zur Hebung der Verkehrssicherheit um. Zielgruppen sind u. a. Vor- und Grundschüler, Schüler der Sekundarstufe, Berufsschüler, Lehrer und Eltern, bestimmte Berufsgruppen (Berufskraftfahrer) und Senioren. Zudem bilden Verkehrsüberwachungsmaßnahmen einen Schwerpunkt der polizeilichen Tätigkeit.

**Frage 5: Wenn ja, welche Zeit- und Finanzplanungen liegen diesen Maßnahmen und/oder Projekten zugrunde und aus dem Haushalt welchen Ministeriums werden diese jeweils finanziert?**

Die Förderung von Jugendverkehrsschulen und Verkehrsprojekten erfolgt im jeweils laufenden Haushaltsjahr entsprechend der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über die Förderung von Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung zur Hebung der Verkehrssicherheit (FördRLVEA) vom 13. Juni 2008. Dementsprechend sind die Projekte auf das Haushaltsjahr ausgerichtet.

Die Haushaltsmittel stammen aus dem Haushalt des Sächsischen Staatsministeriums des Innern, Kapitel 0320, aus dem Titel 685 80 „Zuwendung für Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung“ (Projektförderung) sowie aus dem Titel 894 80 „Zuwendung für Einrichtungen, Errichtung von Jugend- und Kindergartenverkehrsschulen“. Zudem steht ein Titel (547 80) mit einem Gesamtvolumen von 70.000 € für „Allgemeine Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit“ zur Verfügung, aus dem landesweite Verkehrssicherheitsaktionen der sächsischen Polizei finanziert und regionale Verkehrssicherheitsaktivitäten der Polizeidirektionen, beispielsweise die Vorausscheide zur Bestenermittlung der Radfahrausbildung, unterstützt werden.

**Frage 6: Wie hat sich die Zahl der Polizeistunden, die zur Geschwindigkeitsüberwachung im Straßenverkehr genutzt wurden, in den letzten fünf Jahren entwickelt?**

Jahr	2007	2008	2009	2010	2011
Anzahl Kontrollstunden	67.420	67.157	53.395	46.023	44.605

In dieser Übersicht sind lediglich die Kontrollstunden des Polizeivollzugsdienstes dargestellt. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung werden auch von den Verwaltungsbehörden durchgeführt.

**Frage 7: Wie viel Prozent der Schülerinnen und Schüler in Sachsen legen eine Fahrradprüfung ab, wie hat sich diese Zahl seit 2008 entwickelt und wie bewertet die Staatsregierung diese Entwicklung für die allgemeine Verkehrssicherheit und insbesondere für die Radverkehrssicherheit von jungen Menschen im Freistaat Sachsen?**

Die schulische Radfahrausbildung wird als bedeutendes Element der Verkehrssicherheitsarbeit gesehen. Seit Einführung der schulischen Radfahrausbildung ist die Anzahl der verunglückten Kinder als Radfahrer deutlich zurückgegangen. Dem Einüben automatisierter Verhaltensweisen im Hinblick auf die Beachtung der Verkehrsregeln wird hierbei besonderes Augenmerk geschenkt. Kinder verunglücken oftmals, weil sie den komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs nicht gewachsen sind. Es ist zu erwarten, dass Kinder, die an den Verkehrserziehungsmaßnahmen teilnehmen, ihre erworbenen Fähigkeiten im Straßenverkehr umsetzen werden. Dadurch wird insgesamt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beigetragen. Die frühzeitige Anerziehung einer verantwortungsvollen Verkehrsteilnahme wirkt sich positiv auf das spätere Verhalten als erwachsene Verkehrsteilnehmer aus. In diesem Zusammenhang muss jedoch auch die besondere Verantwortung der Eltern betont werden, von denen die Kinder durch entsprechendes Vorbildverhalten im Alltag in erster Linie das sichere Verhalten im Straßenverkehr lernen müssen.

Gemäß der Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus und des Sächsischen Staatsministeriums des Inneren über den Einsatz von Jugendverkehrsschulen in der schulischen Verkehrserziehung (VwV Jugendverkehrsschulen) vom 17. März 1999 erfolgt im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung in der Primarstufe die Durchführung der theoretischen und praktischen Radfahrausbildung lehrplanmäßig für alle Schüler der Grund- und Förderschulen. Vor diesem Hinter-

grund kann davon ausgegangen werden, dass fast alle Schüler, bis auf wenige Ausnahmen, die Ausbildung absolvieren. Den Höhepunkt der praktischen Radfahrausbildung bildet die Abschlussfahrt, die von einem Polizeibeamten abgenommen wird.

Detaillierte Schülerzahlen liegen nicht vor.

**Frage 8: Wie viele Polizistinnen und Polizisten werden gegenwärtig (Stand Juli 2012) insgesamt zur Durchführung von Verkehrserziehungsmaßnahmen in verschiedenen Schultypen und Jahrgangsstufen eingesetzt und an welchen Maßnahmen und Projekten sind die Beamtinnen und Beamten über welchen Zeitraum hinweg konkret und wie regelmäßig beteiligt?**

In der sächsischen Polizei werden gegenwärtig insgesamt 105 Beamtinnen und Beamte zur Durchführung von Verkehrserziehungsmaßnahmen in verschiedenen Schultypen und Jahrgangsstufen eingesetzt. Diese sind an einer Vielzahl von Maßnahmen und Projekten beteiligt. Detaillierte umfassende Auflistungen dazu liegen nicht vor. Beispielsweise seien die praktische Radfahrausbildung (Frage IV/7) mit der Aktion „Superfahrer“, die Aktionen „Sicherer Schulweg“, „Ohne Bremse, ohne Licht – mit mir nicht“, „Blitz für Kids“, „Junge Fahrer“ und Veranstaltungen mit der pädagogischen Poldi-Puppe, wie „Vorsicht Bus“, die mit einem landesweit einheitlichen Konzept durchgeführt werden, erwähnt. Neben landesweiten Aktionen werden auf Anfragen und Anforderungen eine Vielzahl von regionalen Verkehrspräventionsveranstaltungen mit dem Schwerpunkt der Altersgruppen Kinder und junge Fahrer realisiert.

**Frage 9: Wie viele Polizisten sollen nach den Planungen und Zielvorgaben der Staatsregierung nach der Realisierung der „Polizeireform 2020“ noch Verkehrserziehungsmaßnahmen in welchen verschiedenen Schultypen und Jahrgangsstufen wie regelmäßig und über welche Zeiträume hinweg durchführen?**

Die konzeptionellen Überlegungen dazu sind noch nicht abgeschlossen. Insofern sind genaue Angaben zur Anzahl der perspektivisch mit verkehrserzieherischen Aufgaben befassten Polizeibeamten zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich. Verkehrserziehung wird neben expliziten Veranstaltungen für bestimmte Zielgruppen bzw. Multiplikatoren praktisch durch jeden Polizeibeamten in Zusammenhang mit der Feststellung und Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten praktiziert, indem der Betroffene, unabhängig von seinem Alter und der Art der Verkehrsbeteiligung, im Gespräch auf sein Fehlverhalten und mögliche gefährliche Folgen hingewiesen wird.

**Frage 10: Wie konkret hat die Staatsregierung bzw. das Staatsministerium des Inneren bisher die Einrichtung von Jugendverkehrsschulen mit welchen Mitteln und Maßnahmen gefördert?**

Die Beschaffung der ersten Jugendverkehrsschulen für die Verkehrswachten im Freistaat Sachsen erfolgte Anfang der 90er Jahre, teilweise zunächst als gebrauchte Fahrzeuge in Form von Spenden durch Verkehrswachten der alten Bundesländer. Derzeit bestehen in Sachsen nach Auskunft der Landesverkehrswacht Sachsen e. V. mehr als 50 mobile Jugendverkehrsschulen, stationäre Jugendverkehrsschulen sowie Kindergarten-Verkehrsschulen. Die Förderung durch das Sächsische Staatsministerium des In-

nen setzte ebenfalls Anfang der 90er Jahre ein. Die konkrete Förderung durch das Sächsische Staatsministerium des Innern ließ sich in der zur Verfügung stehenden Zeit bis zum Jahr 2004 zurückverfolgen (siehe Antwort auf Frage IV/11).

Seit 2010 erfolgt die Förderung der Jugendverkehrsschulen nach der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über die Förderung von Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung zur Hebung der Verkehrssicherheit, über die Geschäftsstelle des Landespräventionsrates im Sächsischen Staatsministerium des Innern.

**Frage 11: Wie viele Jugendverkehrsschulen wurden aufgrund der Förderung, an welchen Orten und über welchen Zeitraum hinweg mit welchen Ressourcen im Freistaat Sachsen eingerichtet?**

Seit dem Jahr 2004 wurden folgende Jugendverkehrsschulen durch das Sächsische Staatsministerium des Innern mit folgenden Beträgen gefördert:

2004

mobile Jugendverkehrsschule (JVS) Verkehrswacht Plauen: 16.503,41 €  
Kindergarten (Kiga) -Verkehrsschule Messestadt Verkehrswacht Leipzig: 8.320 €  
Kiga-Verkehrsschule Verkehrswacht Niederschlesien-Oberlausitz (NOL): 9.190,85 €  
Kiga-Verkehrsschule Verkehrswacht Zwickau: 9.800 €

2005

mobile JVS Kreisverkehrswacht Meißen: 14.979,62 €  
Ausrüstung Kreisverkehrswacht Bautzen: 727,09 €  
Ausrüstung Verkehrswacht Hoyerswerda: 206,04 €

2006

Antrag der Kreisverkehrswacht Weißeritzkreis wegen fehlender Eigenmittel zurückgezogen

2007

mobile JVS Messestadt Verkehrswacht Leipzig: 26.000 €  
mobile JVS Kreisverkehrswacht Mittlerer Erzgebirgskreis: 8.000 €  
Kiga-Verkehrsschule Kreisverkehrswacht Annaberg: 18.400 €  
Kiga-Verkehrsschule Kreisverkehrswacht Zwickauer Land: 18.000 €

2008

mobile Jugendverkehrsschule (JVS) Verkehrswacht Aue-Schwarzenberg: 25.000 €  
mobile JVS Verkehrswacht Vogtland: 24.479,90 €  
Kiga-Verkehrsschule Verkehrswacht Bautzen: 20.000 €

2009

stationäre JVS Gebietsverkehrswacht Weißeritzkreis: 40.380 Euro  
Ausrüstung JVS GVW Stollberg-Erzgebirge: 3.620 Euro  
mobile JVS Verkehrswacht Zwickau: 26.000 Euro.

### 2010

mobile JVS Kreisverkehrswacht Vogtland: 21.900 €  
mobile JVS Verkehrswacht Chemnitz: 23.000 €  
mobile JVS Verkehrswacht Leipzig: 23.000 €

### 2011

mobile JVS Verkehrswacht Sächsische Schweiz: 28.600 €  
mobile JVS Verkehrswacht Muldental: 22.001,67 €  
mobile JVS Gebietsverkehrswacht Weißeritz: 18.400 €

### 2012

mobile JVS Verkehrswacht Hoyerswerda: 23.200 €  
mobile JVS Verkehrswacht Görlitz: 19.994,05 €  
mobile JVS Gebietsverkehrswacht Chemnitzer Land: 26.671,95 €

**Frage 12: Welche konkreten Maßnahmen wurden von der Staatsregierung unternommen, um auf die Förderung von Jugendverkehrsschulen auch medial und in der Öffentlichkeit bzw. bei den potenziellen Antragsstellern aufmerksam zu machen und welche Dauer und welchen Finanzrahmen hatten die realisierten Maßnahmen?**

Der Landesverkehrswacht Sachsen e. V. werden im Rahmen der Förderung Mittel für die Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung gestellt. Die Richtlinie zur Förderung von Jugendverkehrsschulen und die nötigen Antragsformulare wurden im Bürgerservice-Portal „Amt 24“ der Staatsregierung eingestellt und sind damit öffentlich zugänglich.

Im Jahr 2012 wird die offizielle Übergabe von drei mobilen Jugendverkehrsschulen im Rahmen einer öffentlichkeitswirksamen Veranstaltung vorgenommen.

Zudem wird im Rahmen der Bewilligungsbescheide als Nebenbestimmung darauf hingewiesen, dass mobile Jugendverkehrsschulen als solche eindeutig durch eine entsprechende Aufschrift erkennbar sein müssen. Außerdem soll in geeigneter Form an der mobilen Jugendverkehrsschule darauf hingewiesen werden, dass eine Förderung der Einrichtung durch das Sächsische Staatsministerium des Innern erfolgte.

**Frage 13: Inwieweit erachtet es die Staatsregierung als notwendig und dem Ziel des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Gesundheit der Menschen in Sachsen zuträglich die Schülerinnen und Schüler des Freistaates Sachsen während ihrer Verkehrserziehung auch über ein klimaneutrales und gesundheitsbewusstes Mobilitätsverhalten zu unterrichten und umfassend zu informieren und inwiefern fließt dieser Aspekt bereits in welchem Umfang in die aktuelle Verkehrserziehung ein?**

Es wird auf die Antwort zu Frage IV/3 sowie auf die aktualisierte „Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“ (Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012) verwiesen, an deren Überarbeitung der Freistaat Sachsen beteiligt war (Anlage).

**Frage 14: Welche Fortbildungsmöglichkeiten für Lehrerinnen und Lehrer welcher Schulformen gibt es in Bereich der Mobilitätserziehung, wie viele solcher Kursangebote wurden seit 2008 bisher durchgeführt und wie viele Lehrer nahmen an solchen Kursen jeweils teil?**

Für Fachberater sowie Schulleitungen aller Schularten wurden seit 2008 insgesamt acht zentrale Fortbildungsveranstaltungen zur Thematik „Gesundheit, Gesundheitsmanagement“ durchgeführt, die den Bereich der Mobilitäts- und Verkehrserziehung“ einschlossen. Daran nahmen insgesamt 83 Lehrkräfte teil.

Regional fanden seit 2008 die nachfolgend aufgeführten Fortbildungen statt, an denen jeweils etwa 30 Personen teilnahmen:

- Neue Anregungen für die Radfahrausbildung in den Klassen 3 und 4:  
Individualisierendes, eigenaktives Lernen als Ausgangspunkt  
Das Kind als aktiver Radfahrer  
Vorstellen neuer Unterrichtsmaterialien und Erläuterung anhand praktischer Beispiele  
Konkrete Hilfen für die Durchführung des Unterrichts
- Erwerb von Mobilitätskompetenz in den Sekundarstufen 1 und 2:  
Umwelt und Verkehr, Vorstellen der Lernsoftware „Wohin geht die Fahrt?“  
Verkehrsplanung und moderne Mobilitätsbildung  
Verkehrsökologie  
Nachhaltige Verhaltensweisen im Bereich Verkehr

**Frage 15: Wieviele Stunden wurde die Staffel jeweils in den Jahren 2009 bis 2011 und im Jahre 2012 (Stand Juli) eingesetzt?**

Geleistete Mannstunden der Fahrradgruppe:

Jahr	2009	2010	2011	2012
Einsatzstunden	216,5	263	255	514

**Frage 16: Wie beurteilt die Staatsregierung das Kosten-Nutzen-Verhältnis bzw. den allgemeinen Erfolg der 2009 eingerichteten „Fahrradstaffel“ in Dresden?**

Berechnungen in Bezug auf ein Kosten-Nutzen-Verhältnis werden von der Polizei nicht durchgeführt. Die Evaluation ist noch nicht abgeschlossen (Antwort zu Frage IV/19). Nach den ersten Bewertungen wird jedoch eingeschätzt, dass sich der Einsatz der Fahrradgruppe bewährt hat.

**Frage 17: Welche besonderen Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Einsatz der „Fahrradstaffel“ in Dresden hat die Staatsregierung bisher, so wie im „Bericht der Staatsregierung zum Stand der Umsetzung der Empfehlungen des Zweiten Fahrradberichtes der Bundesregierung und der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen“ aus dem Jahr 2011 evaluiert?**

Radfahrer gehören zu der Gruppe von Verkehrsteilnehmern, die am ehesten Regeln ignorieren. Neben den Kontrollen des Radverkehrs durch andere Polizeibeamte ist es mit der Fahrradgruppe möglich, gezielter und effektiver dieser Problematik zu begegnen.

**Frage 18: Wurden im Zuge der Evaluation auch die Dresdner Bürgerinnen und Bürger zu ihren Meinungen und Einstellungen gegenüber der „Fahrradstaffel“ repräsentativ befragt und wenn ja, welche Ergebnisse ergaben sich aus dieser Befragung?**

Eine repräsentative Befragung von Bürgerinnen und Bürgern erfolgte durch die Polizeidirektion Dresden nicht. Im Übrigen gehört es auch nicht zu den Aufgaben der Polizei, Meinungsbilder der Bevölkerung zu erheben.

Die Resonanz der Bevölkerung gegenüber den Mitgliedern der Fahrradgruppe kann als überwiegend positiv bezeichnet werden. Diese Erkenntnisse basieren auf Einzelgesprächen der Beamten mit Bürgern.

**Frage 19: Wenn die umfassende Evaluation der Erfahrungen und Erkenntnisse der Einsatzkräfte sowie des Meinungsbildes der Dresdner Bevölkerung zur „Fahrradstaffel“ bisher noch nicht stattgefunden hat, welche Gründe kann die Staatsregierung dann hierfür angeben und wie rechtfertigt sie die Unterlassung ihrer eigenen Vorgaben aus dem „Bericht der Staatsregierung zum Stand der Umsetzung der Empfehlungen des Zweiten Fahrradberichtes der Bundesregierung und der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen“ aus dem Jahr 2011?**

Entsprechend dem zitierten Bericht wurde das Pilotprojekt „Fahrradstaffel“ der Polizeidirektion Dresden bis Ende 2011 umgesetzt. Die Erfahrungen und Erkenntnisse zu dem Einsatz sind demnach mittelfristig zu evaluieren. Der Abschlussbericht zum Pilotprojekt liegt vor und wird gegenwärtig geprüft. Die Evaluation ist noch nicht abgeschlossen.

**Frage 20: Plant die Staatsregierung die Ausweitung des Pilotprojektes „Fahrradstaffel“ in Dresden und/oder in anderen sächsischen Städten und Kommunen, wenn ja, welche konkreten Planungen und Zielvorstellungen liegen hierzu vor?**

Gegenwärtig ist vorgesehen, das Projekt in der Polizeidirektion Dresden fortzuführen. Anderen sächsischen Polizeidienststellen steht es frei, bei Erfordernis und lagebezogen ähnliche Projekte durchzuführen. Konkrete Planungen liegen nicht vor.

**Frage 21: Wie oft wurden von anderen Polizeieinheiten als der „Fahrradstaffel“ in welchen sächsischen Städten und Kommunen Kontrollen im Bereich des Fahrradverkehrs durchgeführt und nach welchen Kriterien wurden die zu kontrollierenden örtlichen Bereiche festgelegt? (Bitte die Art der jeweiligen Kontrollmaßnahme sowie die Anzahl der eingesetzten Beamtinnen und Beamten angeben und die Ergebnisse im Bereich der Überwachung der Verkehrssicherheit des Fahrradverkehrs angeben.)**

Verkehrsüberwachung ist eine ständige Aufgabe sowohl spezialisierter Einsatzkräfte als auch der Polizeivollzugsbeamten des Streifendienstes. Insofern werden durch Polizeibeamte regelmäßig auch Kontrollen im Bereich des Fahrradverkehrs durchgeführt. Ungeachtet dessen wird im Verkehrskalender des Sächsischen Staatsministeriums des Innern ein Schwerpunktmonat „Radfahrer“ jährlich zu Beginn der Radfahrersaison festgelegt, um durch gezielte Polizeikontrollen Kraftfahrzeug- und Fahrradfahrer zu verkehrsgerechtem und sicheren Verhalten unter besonderer Beachtung des Radverkehrs zu sensibilisieren. Gesonderte Statistiken über Kontrollen von Radfahrern werden nicht erhoben.

**Frage 22: Welche konkreten Leistungen in den Sachbereichen „Sicherheit von Fahrradfahrern“ hat die 2006 eingerichtete Arbeitsgruppe „Radverkehr“ unter der Leitung der Landesdirektion Leipzig jeweils in den einzelnen Jahren von 2007 bis 2012 erbracht? (Bitte angeben welche Projekte und Maßnahmen initiiert und umgesetzt wurden, welche anderen Behörden oder Institutionen hieran beteiligt waren, welche Wirkungen von den jeweiligen Maßnahmen erwartet bzw. prognostiziert wurden und wie die Ex-post-Evaluationsergebnisse ausgefallen sind)**

Der Lenkungsausschuss Verkehrssicherheit und somit die Arbeitsgruppe Radverkehr sind seit 2009 Teil des Landespräventionsrates. Bis zur Umstrukturierung waren alle drei Landesdirektionen in der Arbeitsgruppe vertreten, weiterhin die Technische Universität Dresden, der ADFC (Geschäftsstellen Leipzig und Dresden), die Zentralstelle Prävention des Landeskriminalamtes, und das Sächsische Staatsministerium für Kultur. Neben regelmäßigem Informationsaustausch und der Auswertung der Unfallstatistik Radverkehr wurden eine Reihe von Vorschlägen und Ideen möglicher Präventionsmaßnahmen und -materialien ausgetauscht und erörtert. Dabei reicht die Bandbreite von einem Verkehrssicherheitstag an Schulen, über Radschulwegpläne bis hin zu Plakat- und Postkartenaktionen. Entsprechend einer der Hauptunfallursachen im Radverkehr, dem Kreuzen von abbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrern, wurde die Umsetzung einer Präventionsfaltkarte realisiert. Unter Mitwirkung der TU Dresden, Fakultät für Verkehrswissenschaften und in enger Zusammenarbeit mit dem ADFC wird das Informationsmedium Radverkehrssicherheit über den Landespräventionsrat im August 2012 fertig gestellt und anlässlich des Tages der Verkehrssicherheit 2012 auf dem Sachsenring erstmals über die Mitglieder des Lenkungsausschusses ausgereicht.

**Frage 23: Sieht die Staatsregierung, vor dem Hintergrund, dass Fahrradfahrer im Straßenverkehr besonders gefährdet sind, die Notwendigkeit der Einrichtung innerhalb der Sächsischen Polizei eine Fach- und Arbeitsgruppe für Radverkehr und Radverkehrssicherheit einzurichten, die gezielt für mehr Sicherheit für Radfahrer im Freistaat sorgen soll und wenn ja, wann beabsichtigt sie diese einzurichten?**

Eine solche Notwendigkeit wird nicht gesehen.

**Frage 24: Welche finanziellen Mittel wurden in den letzten fünf Jahren vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und vom Innenministerium für den Bereich Verkehrssicherheit im Radver-**

**kehr und die Öffentlichkeitsarbeit hierfür ausgegeben? (Bitte differenzierte Darstellung der eingesetzten Mittel und der jeweiligen Projekte.)**

Die Landesverkehrswacht Sachsen e. V. (LVW) wurde im Jahr 2008 vom Sächsischen Staatsministerium des Innern mit 75.000 € für Projekte gefördert, davon 6.000 € ausschließlich für den Radverkehr (Landeswettbewerb zur Ermittlung des besten Radfahrers) und 20.465 € für Öffentliche Aktionen/Öffentlichkeitsarbeit.

Im Jahr 2009 betrug die Projektförderung für die LVW 57.000 €, davon 6.000 € ausschließlich für den Radverkehr (Landeswettbewerb zur Ermittlung des besten Radfahrers) und 16.400 € für Öffentliche Aktionen/Öffentlichkeitsarbeit.

In den Jahren 2010 und 2011 wurde die LVW vom Sächsischen Staatsministerium des Innern mit jeweils 53.000 Euro gefördert. Für die Radfahrausbildung und damit den Bereich Verkehrssicherheit im Radverkehr wurden davon 2010 5.850 € (Landeswettbewerb zur Ermittlung des besten Radfahrers) und 2011 8.350 € (Landeswettbewerb zur Ermittlung des besten Radfahrers; Lernzielkontrollbögen/Fahrradausbildung) verwendet. Für Öffentliche Aktionen/Öffentlichkeitsarbeit wurden im Jahr 2010 14.500 € und im Jahr 2011 19.500 € verwendet.

Im Jahr 2012 wird die LVW mit 60.000 € gefördert, davon sind 6.050 € für die Bestenermittlung in der Radfahrausbildung, 2.700 € für die Beschaffung und Verteilung von Lernzielkontrollbögen sowie 5.000 € für die Beschaffung von Lehrheften zur Radfahrausbildung vorgesehen. Für Öffentliche Aktionen/Öffentlichkeitsarbeit sind 32.000 € vorgesehen.

Jeweils ein Drittel der für die Öffentlichkeitsarbeit der Landesverkehrswacht ausgereichten Mittel wird nach Angaben der LVW für den Bereich Verkehrssicherheit im Radverkehr verwendet.

Die vom Sächsischen Staatsministerium des Innern aufgewendeten Mittel für die Erstellung und den Druck der Präventionspostkarte Radverkehrssicherheit betragen ca. 1.000 Euro.

Zur Förderung von Jugendverkehrsschulen in den letzten fünf Jahren aus Haushaltsmitteln des Sächsischen Staatsministeriums des Innern wird auf die Antwort zu Frage IV/11 verwiesen. Für polizeiliche Maßnahmen und Projekte zur Hebung der Verkehrssicherheit wurden jährlich 70.000 € aufgewendet (siehe auch Antwort zu Frage IV/5).

Vom Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr wurden in den letzten fünf Jahren für Verkehrssicherheitsprojekte im Bereich wiederkehrende Grundaufgaben der Verkehrssicherheit, die auch Angebote und Veranstaltung zum Thema „Radverkehrssicherheit“ beinhalten, ausgegeben:

- 2008: 28.814,27 €
- 2009: 69.429,49 €
- 2010: 46.613,32 €
- 2011: 17.876,51 €
- 2012: 71.171,70 €.

**Frage 25: Wie bewertet die Staatsregierung das Problem des zunehmenden Fahrens von Radfahrerinnen und Radfahrern unter Alkoholeinfluss für die Verkehrssicherheit auf den Straßen und Radfahrwegen im Freistaat Sachsen und wie beabsichtigt sie dieser Gefahrenlage Abhilfe zu verschaffen?**

Das Fahren unter Alkoholeinfluss von Radfahrern stellt eine Gefahr für die Verkehrssicherheit dar. Die vorliegenden Erkenntnisse zum Fahren unter Alkoholeinfluss von Radfahrern basieren ausschließlich aus den Erkenntnissen der Unfallstatistik (Anlage). Aus der Unfallbeteiligung von Radfahrern unter Alkoholeinfluss ergibt sich gegenwärtig kein Schwerpunkt für die Verkehrssicherheitsarbeit in Sachsen. Gesonderte Statistiken zu folgenlosen Alkoholfahrten von Fahrradfahrern liegen nicht vor. Die folgenlosen Trunkenheitsfahrten von Radfahrern sind in der Gesamtstatistik der folgenlosen Trunkenheitsfahrten mit enthalten.

**Frage 26: Wie viele Tempo-30-Zonen wurden zwischen 2008 und 2012 (Stand Juli 2012) in den innerstädtischen Bereichen von sächsischen Städten mit mehr als 19.000 Einwohnern eingerichtet und wie bewertet die Staatsregierung die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer?**

Nach Angabe der Unteren Straßenverkehrsbehörden wurden zwischen 2008 und 2012 (Stand Juli 2012) in den innerstädtischen Bereichen von sächsischen Städten mit mehr als 19.000 Einwohnern ca. 140 Tempo-30-Zonen eingerichtet.

Die von Tempo-30-Zonen ausgehende Verkehrsberuhigung wirkt sich grundsätzlich positiv auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer aus. Bisher konnte auch keine Unfallauffälligkeit von Radfahrern in Tempo-30-Zonen festgestellt werden.

**Frage 27: Wie viele Fahrräder wurden in den vergangenen fünf Jahren im Freistaat Sachsen gestohlen; wie hoch lagen die Aufklärungsquoten jeweils? (Bitte Angaben pro Jahr und nach Polizeirevieren oder Polizeidirektionen differenzieren.)**

Zur Beantwortung der Frage wurden Zahlen aus der Polizeilichen Kriminalstatistik Sachsen (PKS) genutzt.

Über die Anzahl der gestohlenen Fahrräder im Freistaat Sachsen können aus der PKS keine Angaben gemacht werden. Die PKS erfasst lediglich die angezeigten Fälle. Danach kann beispielsweise ein Fall den Diebstahl von mehreren Fahrrädern umfassen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die vollendeten Fälle und die Aufklärungsquoten des Diebstahls von Fahrrädern, einschließlich unbefugten Gebrauchs, nach Polizeidirektionen für die Jahre 2007 bis 2011 dargestellt.

Dienstbereich	Jahr	Diebstahl von Fahrrädern einschließlich unbefugter Gebrauch	
		vollendete Fälle insgesamt	Aufklärungsquote in %
Polizeidirektion Chemnitz-Erzgebirge	2007	1.386	16,2
	2008	1.167	15,9
	2009	1.286	16,9
	2010	1.265	18,7
	2011	1.228	20,6
Polizeidirektion Dresden	2007	2.311	8,9
	2008	1.876	7,2
	2009	2.214	5,3
	2010	2.669	6,8
	2011	3.311	8,0
Polizeidirektion Leipzig	2007	4.522	6,2
	2008	4.257	4,8
	2009	3.973	7,4
	2010	4.061	5,6
	2011	4.539	5,9
Polizeidirektion Oberes Elbtal-Osterzgebirge	2007	1.369	20,3
	2008	1.224	16,8
	2009	918	18,3
	2010	1.061	16,7
	2011	1.127	22,0
Polizeidirektion Oberlausitz-Niederschlesien	2007	2.516	14,5
	2008	2.654	12,0
	2009	2.484	10,6
	2010	2.266	11,2
	2011	2.422	10,8
Polizeidirektion Südwestsachsen	2007	578	17,2
	2008	539	17,5
	2009	503	14,1
	2010	712	14,6
	2011	809	19,1

Polizeidirektion Westsachsen	2007	2.450	17,6
	2008	2.196	15,9
	2009	1.720	10,7
	2010	1.689	11,4
	2011	1.642	11,8
Freistaat Sachsen	2007	15.134	12,4
	2008	13.914	10,7
	2009	13.098	10,0
	2010	13.726	10,
	2011	15.080	10,9

**Frage 28: Welche Bedeutung misst die Staatsregierung der Installation von Fahrradabstellanlagen, an denen Fahrräder sicher befestigt werden können, zur kontinuierlichen Absenkung der Diebstähle von Fahrrädern im Freistaat Sachsen zu und welche anderen Möglichkeiten, Maßnahmen oder Projekte verfolgt oder unterstützt die Staatsregierung hierzu konkret?**

Die Installation von Fahrradabstellanlagen, an denen Fahrräder sicher befestigt werden, kann zur kontinuierlichen Absenkung der Diebstähle von Fahrrädern im Freistaat Sachsen beitragen. Konkrete Erfahrungen und statistische Erhebungen liegen hierzu nicht vor.

Durch die sächsische Polizei wird kontinuierlich des Themenpaket „Fahrrad-Sicherheit“ mit dem Faltblatt „Guter Rat ist nicht teuer. Und der Verlust Ihres Rades?“ sowie Fahrradpass und Aufkleber eingesetzt. Regelmäßige Beratungen zur Fahrrad-Sicherheit sind Bestandteil der Beratungspraxis der Polizeilichen Beratungsstellen.

Die Fahrradcodierung als spezieller Bereich der Wertsachencodierung ist ebenfalls Bestandteil der polizeilichen Empfehlungspraxis. Sie wird jedoch nicht mehr durch die Polizei angeboten, sondern durch externe Partner wie ADFC, Verkehrswacht u. a. durchgeführt.

**Frage 29: Wie viele diebstahl- und vandalismussichere Radabstellanlagen wurden in den letzten fünf Jahren durch den Freistaat Sachsen installiert und welche (Förder-) Mittel wurden durch die Staatsregierung hierfür zur Verfügung gestellt? (Bitte die jährlich installierte Anzahl der betreffenden Radabstellanlagen angeben und tabellarisch die jeweiligen Fördermittel gegenüberstellen)**

Der Freistaat Sachsen installiert grundsätzlich keine Radabstellanlagen. Dies obliegt den örtlich zuständigen Aufgaben- bzw. Baulasträgern.

Der Freistaat Sachsen stellt im Rahmen seiner Förderprogramme entsprechende Mittel zur Verfügung und unterstützt damit die Errichtung solcher Anlagen.

Im Rahmen der ÖPNV-Förderung wurden sowohl eigenständige Bike & Ride-Anlagen an ÖPNV-Haltestellen als auch Fahrradabstellanlagen im Zuge der Errichtung bzw. des Ausbaues von ÖPNV-Übergangsstellen gefördert. Folgende ÖPNV-Fördermittel wurden in diesem Zusammenhang von 2007 bis 2011 für die Errichtung von Radabstellanlagen ausgereicht:

- 2007: 284.000 € für zehn Anlagen
- 2008: 441.000 € für elf Anlagen
- 2009: 212.000 € für neun Anlagen
- 2010: 506.000 € für zwölf Anlagen
- 2011: 540.000 € für zwölf Anlagen.

**Frage 30: Welchen Einfluss nimmt die-sächsische Polizei bei der Gestaltung von Fahrradabstellanlagen im Freistaat Sachsen, insbesondere beim Aus-, Um- oder Neubau von Verwaltungs- oder Behördengebäuden und beim Aus-, Um- oder Neubau von Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen wahr und welche Zusammenarbeit in diesem Bereich ist hier künftig geplant?**

Gemäß Baugesetzbuch bzw. Verwaltungsverfahrensgesetz werden die Behörden und Träger öffentlicher Belange – so auch die Polizei – zu bestimmten Bauvorhaben angehört. Sie haben hier die Gelegenheit, Bedenken, Kritiken oder Vorschläge einzubringen. Es besteht die Möglichkeit, in Zusammenhang mit Bauvorhaben geplante Radverkehrsanlagen zu beurteilen. Dies geschieht nicht nur hinsichtlich verkehrlicher Belange, sondern auch unter kriminalpräventiven Aspekten.

Im Rahmen von Verkehrsschauen ist die Polizei an der Begutachtung des Zustandes öffentlicher Wege, Plätze und Verkehrsanlagen beteiligt. Auch hierbei wird die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen bzw. deren bestehender Zustand und Qualität überprüft.

Ferner nutzt die sächsische Polizei die Materialien des Programms „Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes (ProPK)“, Leitfäden „Städtebau und Kriminalprävention“ für die polizeiliche und die planerische Praxis. Hier werden Empfehlungen zur Planung von sicheren Abstellmöglichkeiten für Zweiräder, einschließlich von Fahrrädern, in öffentlichen Bereichen ausgesprochen.

Beim Aus-, Um- oder Neubau von Verwaltungs- oder Behördengebäuden und Bildungseinrichtungen werden baulich-technische Sicherheitsempfehlungen in Einzelfällen, u. a. auch zur Absicherung von Fahrradabstellplätzen und Fahrradräumen, gegeben. Die Beratungsangebote bei größeren Bauvorhaben werden u. a. von den Polizeilichen Beratungsstellen der Polizeidirektionen angeboten.

**Frage 31: Ist es durch die Staatsregierung bzw. das Innenministerium des Freistaates Sachsen geplant die sächsische Polizei durch die Förderung der Erforschung, die folgende Anschaffung und Erprobung von technischen Gerätschaften in die Lage zu versetzen Seitenüberholabstän-**

**de zwischen Pkw-Fahrern und Fahrradfahrern messen zu können, wenn ja, welche und wie viele solcher technischen Geräte sollen bis wann erforscht, erprobt und angeschafft werden und welche Investitionsmittel sind hierfür vorgesehen?**

Es ist gegenwärtig nicht vorgesehen, derartige technische Geräte durch die sächsische Polizei zu erproben bzw. einzusetzen.

**Frage 32: Wenn die Förderung der Erforschung, die Erprobung und die spätere Anschaffung von technischen Geräten die Seitenüberholabstände zwischen Pkw-Fahrern und Fahrradfahrern messen können für die sächsische Polizei nicht geplant ist, wie begründet die Staatsregierung dies vor dem Hintergrund zahlreicher Verstöße bei Überholvorgängen von Pkw-Fahrern in diesem Bereich und was beabsichtigt sie dafür zu tun, dass die Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern bei Überholvorgängen erhöht wird?**

Verstöße in Zusammenhang mit zu geringem Seitenabstand bei Überholvorgängen gehen aus der Verkehrsunfallstatistik nicht als Hauptunfallursache bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Fahrradfahrern hervor.

**Frage 33: Wie haben sich die Feinstaub- und Abgaswerte in sächsischen Städten über 19.000 Einwohner seit 2008 entwickelt und wie hoch waren die gesundheitlichen Belastungen für Fahrradfahrer und Fußgänger in den Städten jeweils und wie bewertet die Staatsregierung diese Schädigungen der Gesundheit von Fahrradnutzerinnen und Fahrradnutzern?**

Vorbemerkung: Unter „Abgaswerte“ werden neben PM 10 die verkehrsrelevanten Luftschadstoffe NO<sub>2</sub> und Benzol verstanden.

Die Luftqualität wird mit automatischen Luftmessstationen kontinuierlich überwacht. Die Entwicklung der Feinstaub- und Abgaswerte geht aus der beigefügten Anlage hervor. Bei Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe wird davon ausgegangen, dass keine gesundheitliche Belastung gegeben ist.

**Frage 34: Was beabsichtigt die Staatsregierung an konkreten Maßnahmen und Projekten zu tun, um die gesundheitlichen Belastungen von Radfahrerinnen und Radfahrern, hierbei auch insbesondere von Kindern und Jugendlichen in den sächsischen Städten schnellstmöglich und zielgerichtet zu reduzieren?**

Es sind derzeit keine derartigen Maßnahmen und Projekte beabsichtigt.

**Frage 35: Welche Kampagnen zur Steigerung der Sicherheit von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern und zur Förderung des gegenseitigen Miteinanders verschiedener Mobilitätsträger im Straßenverkehr hat die Staatsregierung seit 2009 mit welchen finanziellen Mitteln gefördert und wie bewertet die Staatsregierung die jeweiligen Effekte der Kampagnen auf die Sicherheit im Radverkehr?**

Es wird auf die Antworten zu Frage IV/3 und Frage IV/24 verwiesen. Die dabei genannten Projekte und Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer sind Maßnahmen die auf eine längerfristige Nachhaltigkeit hinzielen.

**Frage 36: Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung über den Markierungszustand der Radwege in sächsischen Städten und Kommunen über 19.000 Einwohnern vor und wie bewertet sie das Sicherheitsrisiko, dem Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern durch eine mangelhafte Markierung von Radwegen auf Straßen oder von Radwegen an Kreuzungen und Einmündungen ausgesetzt sind?**

Der Markierungszustand der Radwege in Sachsen wird grundsätzlich als gut eingeschätzt. Den Städten und Kommunen sind Defizite im Einzelnen bekannt. Die Städte und Kommunen sind bemüht, Erneuerungen und Verbesserungen schnellstmöglich durchzuführen.

An mangelhaft markierten Radwegen an Kreuzungen und Einmündungen besteht ein Sicherheitsrisiko, da es hier zu Missverständnissen und vermeintlichen Vorfahrtsrechten von Kraftfahrern kommen kann. Eine Unfallauffälligkeit wegen Markierungsmängeln ist nicht bekannt.

**Frage 37: Mit welchen Maßnahmen und Projekten beabsichtigt die Staatsregierung die Kommunen und Städte dabei zu unterstützen, den Sicherheitsrisiken denen Fahrradfahrern durch mangelhafte Markierungen von Radwegen entstehen verstärkt entgegenzuwirken?**

Über die RL-KStB kann der Bau selbstständiger oder im Zuge von kommunalen Straßen geführte wichtige Radverkehrsanlagen gefördert werden. Fördervoraussetzung ist unter anderem, dass die Radverkehrsanlagen – einschließlich deren Markierung – bau- und verkehrstechnisch einwandfrei geplant sind. Grundlage bilden die geltenden Planungsrichtlinien und Vorschriften.

**Frage 38: Welche Konzepte zur Verkehrsberuhigung, neben der Einrichtung von Tempo-30-Zonen, verfolgen und fördert die Staatsregierung gegenwärtig, welche Fördermittel stellt sie für hierfür zur Verfügung und inwieweit sind solche Konzepte bereits umgesetzt?**

Der Staatsregierung liegen keine Konzepte zur Verkehrsberuhigung, die im Allgemeinen der Verdrängung des quartierfremden und der Verlangsamung des verbleibenden motorisierten Verkehrs dienen, vor. Entsprechende Maßnahmen werden durch die jeweiligen Kommunen vor allem im Nebenstraßennetz mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Wohn- und Aufenthaltsqualität ergriffen.

**Frage 39: Führt die Staatsregierung in Zusammenarbeit mit den sächsischen Polizeibehörden eine Evaluation von Unfallschwerpunkten für Radfahrerinnen und Radfahrer in den Städten und Kommunen in Sachsen durch und wenn ja, wie fließen diese Ergebnisse in die Verkehrsplanungen der Staatsregierung ein?**

**Frage 40: Wenn nein, wie begründet die Staatsregierung, dass keine Vernetzung mit den Polizeibehörden zur Reduzierung von Unfallschwerpunkten von Radfahrern stattfindet und Erkenntnisse der Verkehrspolizei nicht in die Verkehrsplanungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit einfließen?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 39 – 40:

Es wird auf die Beantwortung der Frage IV/3 verwiesen.

## **V. Verwaltungshandeln / Radverkehrskonzeption**

Das Fahrrad kann als Verkehrsmittel einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität, zur Verbesserung der Mobilität sowie zur verkehrlichen Gesamtsituation leisten. Die Erfolge in Paris und anderen französischen Städten mit Fahrradverleihsystemen und Fahrradstationen könnten auch Vorbild für den Freistaat Sachsen sein. Der Anteil an Arbeitspendlern, die ein Fahrrad nutzen, lässt sich durch gezielte Maßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit und ein Vorbildhandeln des Freistaates steigern. Darüber hinaus müssen der Radwegeanteil und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in Sachsen in regelmäßigen Abständen wissenschaftlich erhoben und die Verkehrsplanungen an eventuelle gesellschaftliche Veränderungen angepasst werden. Durch ein den Wünschen der Bevölkerung angepasstes Fahrradverleih- und Fahrradstationssystem lassen sich darüber hinaus Arbeitsplätze schaffen und Umweltbelastungen reduzieren. Radverkehrsbeauftragte und Pilotprojekte haben sich in anderen Bundesländern und auch in den Städten Sachsens als sinnvoll und nützlich für die Förderung des Radverkehrs und die Vernetzung der verschiedenen Akteure dieses Politikfeldes erwiesen.

**Frage 1: Wie viele Investitionsmittel setzte der Freistaat seit 2009 für den Aus-, Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen ein und wie bewertet die Staatsregierung diese Zahlen im Vergleich mit den eingesetzten Investitionsmitteln in diesem Bereich in anderen Bundesländern insbesondere in Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein sowie auch im bundesdeutschen Vergleich?**

In den Jahren 2009 bis 2011 investierte der Freistaat Sachsen für den Aus-, Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen ca. 20,6 Mio. €.

Ein Vergleich mit anderen Bundesländern sowie ein bundesdeutscher Vergleich ist nicht möglich, da über die Höhe der investierten Mittel in Radverkehrsanlagen der anderen Bundesländer keine Informationen vorliegen.

**Frage 2: Wie haben sich seit 2009 die Länge der mit Radwegen versehenen Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen (in km) entwickelt und welcher Anteil am Gesamtnetz der Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen im Freistaat Sachsen ist derzeit (Stand Juli 2012) mit Radverkehrsanlagen bzw. Radwegen ausgestattet?**

Es waren zum 1. Januar 2009 547 km Bundesstraßen und 402 km Staatsstraßen sowie zum 1. Januar 2012 606 km Bundesstraßen und 452 km Staatsstraßen mit einer Radverkehrsanlage ausgestattet. Das entspricht derzeit einem Anteil von 25 % der Bundesstraßen und 10 % der Staatsstraßen. Die statistische Erfassung von Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen erfolgt nicht.

**Frage 3: Wie viel Kilometer von Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen sollen in den kommenden zwei Jahren und bis 2017 mit Radverkehrsanlagen bzw. Radwegen ausgestattet werden und welche Investitions- und Fördermittel sind von der Staatsregierung hierfür vorgesehen? (Bitte auch differenzieren nach zur Verfügung gestellten Fördermitteln und durch den Freistaat geplanten Investitionsmitteln)**

Für den nachträglichen Anbau von Radwegen an Bundesstraßen sind 2013 3,71 Mio. € vorgesehen. Für die Jahre ab 2014 liegen der Staatsregierung keine Angaben der vom Bund geplanten Investitionen vor. Im Jahr 2013 sollen ca. 30 km Radwege an Bundesstraßen entstehen.

2013 und 2014 sind über einen gesonderten Haushaltstitel jeweils 1,0 Mio. € für den nachträglichen Anbau Radwegen an Staatsstraßen vorgesehen, damit können jeweils ca. 10 km Radwege entstehen. Für die Jahre ab 2015 ist die Planung noch nicht abgeschlossen.

Weitere Radwege an Bundes- und Staatsstraßen werden im Zuge des Um- und Ausbaus angelegt. Die Entscheidung über die Anlage von Radwegen an Kreisstraßen treffen die Landkreise.

**Frage 4: Wie hoch waren seit 2008 die jährlichen Ausgaben, die der Freistaat Sachsen pro Einwohner für den Aus-, Um- und Neubau sowie den Unterhalt von Radverkehrsanlagen bzw. Radwegen aufgewendet hat? (Bitte nach den einzelnen Jahren und den in Sachsen lebenden Menschen tabellarisch differenzieren.)**

	2008	2009	2010	2011
Ausgaben für Aus-, Um- und Neubau sowie Unterhalt von Radverkehrsanlagen in T€	5.400,3	11.229,0	11.481,8	9.533,3
Einwohnerzahl*	4.192.801	4.168.732	4.149.477	4.137.330
Ausgaben je Einwohner in €	1,29	2,69	2,77	2,30

\* Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen

**Frage 5: Nach welchen Prioritäten und Kriterien erfolgen Ausbau und Erhalt der Radverkehrsanlagen bzw. Radwegen an Staatsstraßen und Kreisstraßen im Freistaat Sachsen und hält es die Staatsregierung für notwendig und sinnvoll diese Kriterien in regelmäßigen Abständen gesellschaftlichen Entwicklungen und wirtschaftlichen Veränderungen der Städte und Kommunen im Freistaat Sachsen anzupassen?**

Prioritär für den Erhalt der Radverkehrsanlagen an Staatsstraßen ist die Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht.

Grundlage für die Entscheidung zum Ausbau der Radverkehrsanlagen an Staatsstraßen ist neben der Rahmengesetzgebung im Verkehrsrecht (StVO) und dem technischen Richtlinienwerk, die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen. Die gesetzlichen und technischen Grundlagen werden in regelmäßigen Abständen nach neuem Entwicklungsstand angepasst.

Der Ausbau und Erhalt des Radverkehrsnetzes an Kreisstraßen liegt in der Zuständigkeit der Landkreise.

**Frage 6: Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bzw. Beamtinnen und Beamte in der sächsischen Verwaltung und den sächsischen Behörden und nachgeordneten Einrichtungen und Betrieben nutzen gegenwärtig das Fahrrad für Fahrten zur Arbeit und wie hat sich diese Zahl seit 2009 entwickelt?**

Zur Wahl des Verkehrsmittels für den Weg zur Arbeit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der sächsischen Verwaltung und den sächsischen Behörden und nachgeordneten Einrichtungen und Betrieben liegen der Staatsregierung keine Erkenntnisse vor.

**Frage 7: Ist es das Ziel der Staatsregierung die Anzahl der Fahrradnutzer in der sächsischen Verwaltung zu steigern, wenn ja in welchem konkreten Umfang und mit welchen zeitlichen Zielstellungen - welche Maßnahmen sollen hierzu von der Staatsregierung ergriffen werden?**

Entsprechend der Leitlinien der Politik der Sächsischen Staatsregierung ist der Schutz der Gesundheit der Bürger und der Umwelt durch Reduzierung der Emissionen des Fahrzeugverkehrs ein wichtiges Anliegen. Die Nutzung des Fahrrades durch Mitarbeiter des Freistaates und Besucher freistaatlicher Einrichtungen wird u. a. durch das Bereithalten von Fahrradabstellplätzen entsprechend unterstützt.

**Frage 8: Welchen Einfluss misst die Staatsregierung dem Vorhandensein von Fahrradabstellplätzen, Dusch-, Wasch- und Umkleidegelegenheiten am Arbeitsplatz sächsischer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für deren Entscheidung für oder gegen das Pendeln mit dem Fahrrad zur Arbeit bei?**

Der Einfluss des Vorhandenseins von Fahrradabstellplätzen, Dusch-, Wasch- und Umkleidegelegenheiten am Arbeitsplatz sächsischer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für deren Entscheidung für oder gegen das Pendeln mit dem Fahrrad zur Arbeit kann seitens der Staatsregierung nicht eingeschätzt werden.

**Frage 9: Wie viele Fahrradabstellplätze, Dusch-, Wasch- und Umkleidegelegenheiten wurden seit 2009 in den verschiedenen Ministerien, Verwaltungen und nachgeordneten Behörden sowie staatlichen Betrieben und anderen staatlichen Institutionen in Sachsen (neu) geschaffen und welche Zielstellungen in Anbetracht des erwarteten Fahrrad-**

**Nutzungsgrades staatlicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat die Staatsregierung in diesem Bereich für die kommenden Jahre? (Bitte detaillierte Zusammenstellung der einzelnen Maßnahmen und des jeweiligen Investitionsaufkommens)**

Die abgefragten Daten werden nicht erfasst und liegen deshalb nicht flächendeckend vor. Die Erfassung dieser Daten ist für die in der Verwaltung des Staatsbetriebes Sächsisches Immobilien- und Baumanagement (SIB) befindlichen ca. 2.900 Gebäude mit Verwaltungsnutzung aufgrund des damit verbundenen personellen und organisatorischen Aufwandes nicht zu leisten.

Generell gilt:

Es wird auf die Antwort zu Frage V/7 verwiesen.

Bei Bauvorhaben in Liegenschaften des Freistaates Sachsen werden die Vorgaben zu Fahrradabstellplätzen durch die Einhaltung der Richtzahlen nach Ziff. 49.1.2 der Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern zur Sächsischen Bauordnung vom 18. März 2005 (SächsABl. SDr. Jg 2005 Bl.-Nr. 2 S.59, ber. S.363, geändert am 2. März 2012) unter Beachtung der möglichen Reduzierung der Stellplatzzahl (Berücksichtigung des ÖPNV) nach Ziff. 49.1.5 strikt eingehalten.

Eine Stichprobe der Ministerialgebäude im Regierungsviertel in Dresden belegt diese Aussage:

MINISTRIAL -GEBÄUDE	ADRESSE	HNF [m <sup>2</sup> ]	FAHRRADSTÄNDER				Summe	Plätze je /m <sup>2</sup> HNF
			im Freien	über- dacht	geschloss. Raum			
SMI/ SMJus/ SIB	Wilhelm- Buck-Str. 4	4.430	64	0	15	79	0,018	
SMJus	Hospital- straße 7	4.200	12	24	0	36	0,009	
SMS	Albertstr. 10	6.300	41	20	0	61	0,010	
SMF/ SMK	Carolaplatz 1	15.400	56	0	130	186	0,012	
MGC (SMI/ SMWA/ SMUL)	Wilhelm- Buck-Str. 2	22.370	100	0	119	219	0,010	
SK	Archivstr. 1	14.720	100	0	0	100	0,007	
<b>Summe</b>		<b>67.420</b>				<b>681</b>	<b>0,010</b>	

Alle Fahrradständer, meist als Stahlbügel ausgeführt, sind stabil und als vandalismussicher einzustufen.

Dusch-, Wasch- und Umkleegelegenheiten speziell nur für Fahrradfahrer werden nach geltender Rechtslage grundsätzlich nicht zusätzlich errichtet. Sie werden aus wirtschaftlichen Gründen (Investitions- und Betriebskosten) nur bei entsprechender dienstlicher Anforderung (z. B. Dienstsport der Polizei, Tragen spezieller Arbeits- und

Dienstkleidung u. ä.) im Rahmen von Baumaßnahmen nach der Arbeitsstätten-Richtlinie durch den Staatsbetrieb SIB geschaffen. Eine Mitnutzung der Dusch-, Wasch- und Umkleidegelegenheiten durch Fahrradfahrer obliegt der Organisation der jeweiligen Behörde.

**Frage 10: Beabsichtigt die Staatsregierung den Anteil an Arbeitspendlern in Sachsen, die ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurücklegen durch gezielte Maßnahmen und/oder die Zusammenarbeit mit Unternehmen oder Institutionen zu erhöhen und wenn ja, welche Ressourcen setzt sie hierfür gegenwärtig und seit 2009 ein?**

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind keine gezielten Maßnahmen, mit dem Ziel der Erhöhung des Anteils an Arbeitspendlern in Sachsen, die ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurücklegen, geplant. Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage V/7 verwiesen.

**Frage 11: Wie viele Dienstfahrräder sind derzeit (Stand Juli 2012) in welchen sächsischen Behörden, Verwaltungen, Institutionen und nachgeordneten Betrieben vorhanden und wie oft und regelmäßig werden diese durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter jeweils genutzt? (Bitte nach unterschiedlichen Behörden und Nutzungsintensität aufschlüsseln)**

**Frage 12: Welche Fahrleistung wird hierdurch erbracht, absolut und bezogen auf die gesamten Dienstfahrten dieser Einrichtungen?**

**Frage 13: Welche Kosten verursachte die Haltung dieser Dienstfahrräder insgesamt?**

**Frage 14: In welchen Behörden und Einrichtungen des Landes wurden in welchem Umfang Radkurierdienste genutzt?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 11 – 14:

Es wird auf die Übersicht in der Anlage verwiesen. In Abhängigkeit von der Entfernung zum Zielort, des Umfangs des Personenkreises und der zu transportierenden Unterlagen wird das Dienstfahrrad bzw. auch die Radkurierdienste als gute Alternative zu anderen Transportmitteln genutzt.

**Frage 15: Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, die Nutzung von Dienstfahrrädern zu erleichtern und auszubauen?**

Die geltenden Verwaltungsvorschriften und die bestehende Organisation des Dienstfahrzeugwesens sind bereits darauf ausgerichtet, die Bediensteten zur Nutzung von Dienstfahrrädern anzuhalten. Gemäß Nr. 5.1 der Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums der Finanzen über die Benutzung von Dienstkraftfahrzeugen in der Sächsischen Landesverwaltung (VwV-DKfz) dürfen Dienstkraftfahrzeuge für Dienstfahrten und Dienstgänge nur eingesetzt werden, wenn der Zielort mit regelmäßigen Verkehrsmitteln nicht oder nur schlecht zu erreichen ist oder die gegenüber einer Benutzung anderer Verkehrsmittel entstehenden Mehrkosten in einem vertretbaren Verhältnis zur Dringlichkeit des Dienstgeschäfts oder zur Zeitersparnis stehen. Die Benutzung von Dienstkraftfahrzeugen für Dienstreisen bedarf der vorherigen schriftlichen

Zustimmung des Dienststellenleiters oder eines Beauftragten; bei Dienstgängen mit Fahrrädern genügt die mündliche Zustimmung. Durch diese Bestimmungen werden sowohl der Dienstreisende als auch der Anordnungsbefugte angehalten, in jedem Einzelfall unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit zu prüfen, ob der Nutzung des Dienstfahrrades gegenüber dem Dienstkraftfahrzeug der Vorzug zu geben ist. Im Falle einer Dienstreise mit Fahrrad ist auch gewährleistet, dass die Bediensteten einfachen Zugang zu den vorhandenen Dienstfahrrädern erhalten. Dienstfahrräder sind dezentral an den Dienststellen verfügbar und der Schlüssel für das Fahrradschloss wird durch die jeweilige Geschäftsleitung oder den Pfortendienst ausgehändigt.

Zur Erhöhung der Nutzungsintensität der Dienstfahrräder werden diese im Rahmen von Gesundheitsmanagements beworben sowie auf deren Angebot bei der Kfz- und Fahrkartenausgabe hingewiesen.

**Frage 16: Wie viele Lastenfahrräder sind derzeit (Stand Juli 2012) in welchen sächsischen Behörden, Verwaltungen, Institutionen und nachgeordneten Betrieben vorhanden und wie oft und regelmäßig werden diese durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter jeweils genutzt? (Bitte nach unterschiedlichen Behörden und Nutzungsintensität aufschlüsseln)**

Es wird auf die Anlage verwiesen.

**Frage 17: Wie hat die Staatsregierung - so wie im „Bericht der Staatsregierung zum Stand der Umsetzung der Empfehlungen des Zweiten Fahrradberichtes der Bundesregierung und der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen“ aus dem Jahr 2011 dargelegt und angekündigt - verstärkt auf die Nutzung der vorhandenen Dienstfahrräder in sächsischen Behörden hingewirkt und welche konkreten Maßnahmen oder Aktionen wurden von ihr zu diesem Zwecke bisher initiiert und durchgeführt?**

Es wird auf die Antwort zu Frage V/15 verwiesen.

**Frage 18: Welchen Datums ist die letzte statistische Erhebung und/oder wissenschaftliche Studie, die der Staatsregierung derzeit (Stand Juli 2012) vorliegt, die Auskunft darüber gibt, wie hoch der Verkehrsanteil des Radverkehrs an der Zahl aller zurückgelegten Wege der Bürgerinnen und Bürger im Freistaat Sachsen ist und wie hoch der Verkehrsanteil des Radverkehrs in den sächsischen Kreisen und kreisfreien Städten ist?**

Entsprechend der Ergebnisse der Landesverkehrsprognose Sachsen 2025 lag der Anteil des Nichtmotorisierten Verkehrs (also Fußwege- und Radverkehr) im Analysejahr 2010 bei insgesamt 34,1 %. Eine gesonderte disaggregierte Modellierung des Radverkehrs ist nicht erfolgt. Dazu wird auf die Antwort zur Drs.5/9212 verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen I/31 und I/32 verwiesen.

**Frage 19: In welchen Abständen und mit welchen wissenschaftlichen Methoden wird durch die Staatsregierung bzw. ein beauftragtes Institut oder eine**

**nachgeordnete Behörde eine Evaluation der in Sachsen mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege (Modal Split) durchgeführt und wie werden diese Ergebnisse a.) zur weiteren Radverkehrsplanung weiterverwendet und b.) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?**

Eine solche Evaluation wird durch die Staatsregierung nicht durchgeführt.

**Frage 20: Wie begründet die Staatsregierung bzw. das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, dass in Sachsen keine regelmäßige Evaluation der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege (Modal Split) erfolgt und warum hält sie es für nicht erforderlich, solche Untersuchungen spätestens alle zwei Jahre durchzuführen bzw. durchführen zu lassen?**

Die Ausgestaltung des Radverkehrs ist insbesondere Aufgabe der Kommunalebene. Der Freistaat Sachsen fördert in diesem Zusammenhang die einzelnen Maßnahmen im Rahmen der geltenden Förderrichtlinien.

**Frage 21: In welchen Bereichen des Radverkehrs, der Fahrradnutzung und des Fahrradtourismus in Sachsen sieht die Staatsregierung noch Forschungsbedarf und welche Ziele zur Erforschung dieser Bereiche strebt sie in den nächsten Jahren an?**

Gegenwärtig wird für den Tourismus in Sachsen auf Basis der Tourismusstrategie Sachsen 2020 eine systematische Marktforschung aufgebaut. Im Ergebnis soll das Reiseverhalten der Deutschen in seiner Bedeutung für Sachsen und die sächsischen Tourismusregionen transparenter gemacht und in seiner Entwicklung beschrieben werden. Außerdem sollen die touristischen Markenwerte und Themenkompetenzen ermittelt werden.

Die Studie „Destination Brand 10 – Themenkompetenz deutscher Urlaubsziele“ ist Teil dieser Marktforschung und macht bereits Aussagen zu Radtourismus/ Mountainbiking (Antworten zu den Fragen III/15, III/19, III/37, III/38).

Darüber hinaus wird seitens der Staatsregierung kein Forschungsbedarf in Bereichen des Radverkehrs und der Fahrradnutzung gesehen.

**Frage 22: Unter welchen Bedingungen, mit welchem Ressourceneinsatz und vor dem Hintergrund welcher allgemeiner Entwicklungen in Gesellschaft, Wirtschaft und Energie hält es die Staatsregierung für möglich, die Zahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege gegenüber heute zu steigern und langfristig zu verdoppeln?**

Die Zielstellungen des Freistaates Sachsen zur umfassenden Förderung des Radverkehrs im Alltag und in der Freizeit im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik enthält die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005, die derzeit fortgeschrieben wird.

**Frage 23: Hat die Staatsregierung untersucht, wie viele (bzw. welcher Anteil) der heute mit Pkw zurückgelegten Dienstwege der Mitarbeiterinnen und**

**Mitarbeiter des Freistaates unter günstigen Umständen auf das Fahrrad verlagert werden können und wenn ja, was ist das Ergebnis dieser Untersuchungen; wenn nein, warum wurden solche Untersuchungen bisher noch nicht durchgeführt?**

Es wird auf die Antwort zu Frage VI/ 15 verwiesen.

**Frage 24: Wie soll sich nach Ansicht der Staatsregierung der Modal-Split des Verkehrsträgers Fahrrad von 2012 bis 2025 jährlich entwickeln und welche Maßnahmen und Aktionen beabsichtigt die Staatsregierung, zu diesem Zwecke konkret zu initiieren und durchzuführen? (Landesdurchschnitt, Ballungszentren, topographisch für Radverkehr günstig ausgelegte Klein- und Mittelstädte, Ländlicher Raum, topographisch für Radverkehr erschwerte Klein- und Mittelstädte in Gebirgslagen)**

Dazu wird auf die Antwort zur Drs.5/9212 verwiesen.

**Frage 25: Was hat die Staatsregierung konkret im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch über ihren ständigen Sitz im Bund-Länder-Arbeitskreis und im Bundesrat bisher unternommen, um die Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung nach 2012 zu unterstützen und welche Initiativen wurden durch die Staatsregierung hierbei eingebracht und wie weit vorangetrieben?**

Die Staatsregierung hat die im Rahmen der Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans gegebenen Möglichkeiten der Beteiligung genutzt.

**Frage 26: Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in sächsischen Behörden und Institutionen oder staatlichen Betrieben und GmbHs sind jeweils in den Jahren von 2009 bis 2012 (Stand Juli 2012) jeweils für den Fachbereich "Radverkehr/Fahrrad" bzw. "Fahrradfahren" oder einen ähnlichen Fachbereich mit anderer Bezeichnung tätig gewesen und welche anderen Tätigkeiten lagen in deren Aufgabenbereich?**

**Frage 27: Über welche besondere Qualifikation müssen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Fachbereich „Radverkehr/Fahrrad“ eingesetzt werden in den jeweiligen Verwaltungen und Behörden verfügen und wie regelmäßig und in welchem Umfang finden Fortbildungen in diesem Bereich statt?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 26 – 27:

Angaben sind nur im Geschäftsbereich der Staatsregierung möglich.

Derzeit sind 18 Mitarbeiter (Stand Juli 2012) für den Fachbereich Radverkehr im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sowie dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr tätig. Diese Mitarbeiter beschäftigen sich nicht ausschließlich mit der Thematik Radverkehr. Der Anteil der Arbeitszeit, der für Belange des Radver-

kehr aufgewendet wird, wird auf 10 – 30 % geschätzt. Die im Bereich „Radverkehr/Fahrrad“ eingesetzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verfügen in der Mehrzahl über eine Ausbildung zum Dipl.-Ing. Bauingenieurwesen (Universität oder Fachhochschule) oder auch Diplom Verwaltungswirt.

Im Geschäftsbereich des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus gibt es in allen fünf Regionalstellen der Sächsischen Bildungsagentur sowie im Sächsischen Staatsministerium für Kultus je eine Mitarbeiterin/einen Mitarbeiter mit der Querschnittsaufgabe „schulische Verkehrserziehung“. Die weiteren Tätigkeiten dieser Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Sächsischen Bildungsagentur umfassen u. a. die Dienst- und Fachaufsicht über die zugewiesenen Schulen, die Beratung der Schulen, die Betreuung der Fachberater. Im Sächsischen Staatsministerium für Kultus gehören Landeselternrat, Landesschülerrat, Schulfahrten und Sächsischer Schulgartenwettbewerb zu den weiteren Aufgaben der Mitarbeiterin. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ausgebildete Pädagogen.

Im Geschäftsbereich des Sächsischen Staatsministeriums des Innern sind insgesamt noch drei Mitarbeiter (Landesdirektion Sachsen) mit Förderfragen befasst.

Die Mitarbeiter nahmen bei Bedarf an Fortbildungen, Kolloquien und Workshops teil.

Da der Radverkehr als Querschnittsaufgabe zu betrachten ist, gibt es darüber hinaus weitere Mitarbeiter, die im Einzelfall im Bereich des Radverkehrs tätig sind, deren Anteil an der jeweiligen Gesamtarbeitszeit allerdings nicht angegeben werden kann.

**Frage 28: Wie bewertet die Staatsregierung die Anzahl der für den Fachbereich „Radverkehr/Fahrrad“ bzw. „Fahrradfahren“ eingesetzten Personen in sächsischen Verwaltungen und Behörden und wie viele Personen sollen nach den Personalplanungen der Staatsregierung in den kommenden zwei Jahren und bis 2017 in diesem Fachbereich eingesetzt werden?**

Die Anzahl der eingesetzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird als ausreichend eingeschätzt. Grundsätzlich richtet sich die Anzahl der eingesetzten Personen an den anstehenden Aufgaben aus und wird in den kommenden zwei Jahren und bis 2017 so bemessen, dass die Aufgabenerfüllung gewährleistet ist.

Darüber hinaus liegen für die Personalplanungen bis 2017 keine Erkenntnisse vor.

**Frage 29: In welchen sächsischen Städten und Kommunen gibt es Radverkehrsbeauftragte, welche anderen Aufgaben nehmen die Radverkehrsbeauftragten außerdem noch wahr und mit wie vielen Stunden sind diese jeweils angestellt?**

**Frage 30: Wie bewertet die Staatsregierung die Notwendigkeit der Einrichtung von Radverkehrsbeauftragten in den sächsischen Städten und Kommunen und wie beurteilt sie, auf Grundlage der bisherigen Erfahrungen den Erfolg dieser Fachstellen?**

**Frage 31: Beabsichtigt die Staatsregierung die Städte und Kommunen in Sachsen bei der Einrichtung und Ausstattung von Radverkehrsbeauftragten und der Schaffung von Fachstellen für den Radverkehr und den Radtourismus zu unterstützen, wenn ja, in welchem Umfang; wenn nein, warum nicht?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 29 – 31:

Von einer Beantwortung der Staatsregierung wird abgesehen.

Gemäß Art. 50 der Verfassung des Freistaates Sachsen (SächsVerf) ist die Staatsregierung verpflichtet, über ihre Tätigkeit den Landtag insoweit zu informieren, als dies zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich ist. Dieser Informationspflicht entspricht das Frage- und Auskunftsrecht der Abgeordneten gegenüber der Staatsregierung nach Art. 51 SächsVerf. Die Staatsregierung ist dem Landtag und den Abgeordneten nur für ihre Amtsführung im Sinne einer Rechenschafts- und Einstandspflicht für eigenes Handeln verantwortlich. Sie ist daher nur in solchen Angelegenheiten zur Auskunft verpflichtet, die in ihre Zuständigkeit fallen und muss nicht auf Fragen eingehen, die Vorgänge oder Umstände außerhalb ihres Verantwortungsbereichs betreffen (vgl. SachsAnhVerfG, Urteil vom 17. Januar 2000, NVwZ 2000, 671).

Letzteres ist vorliegend der Fall, denn die Frage nach kommunalen Radverkehrsbeauftragten betrifft ausschließlich Sachverhalte, die von den jeweiligen Kommunen als Selbstverwaltungsaufgabe wahrgenommen werden.

**Frage 32: Wie viele Fahrradabstellanlagen sind an welchen sächsischen Hochschulen und Universitäten jeweils vorhanden und wie viele dieser Anlagen sind diebstahl- und vandalismussicher sowie überdacht?**

Die abgefragten Daten liegen nicht flächendeckend vor. Die Erfassung dieser Daten ist für die in der Verwaltung des SIB befindlichen ca. 950 Gebäude der Sächsischen Hochschulen und Universitäten aufgrund des damit verbundenen personellen und organisatorischen Aufwandes nicht zu leisten.

Generell gelten die Ausführungen zu Frage V/9 sinngemäß auch für die Frage V/32. Die Ausführung der Fahrradabstellanlagen erfolgt durch den Staatsbetrieb SIB entsprechend der Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern zur SächsBO, den Anforderungen der Nutzer, der Lage des Objektes und dessen örtlichen Gefährdungspotenzials. Die überwiegend robusten Fahrradabstellanlagen sind teilweise überdacht und als diebstahl- und vandalismussicher einzustufen.

**Frage 33: Reichen die vorhandenen Fahrradabstellanlagen an sächsischen Hochschulen und Universitäten aus, um den tatsächlichen Bedarf an sicheren und geschützten Anlagen der Studentinnen und Studenten, sowie aller Hochschulmitarbeiter zu decken? Wenn nein, wie beabsichtigt die Staatsregierung die zuständigen Verwaltungen und Behörden dabei zu unterstützen eine bedarfsgerechte Ausstattung der Hochschuleinrichtungen Sachsens herzustellen?**

Bei Bauvorhaben in Liegenschaften des Freistaates Sachsen werden die Vorgaben zu Fahrradstellplätzen durch die Einhaltung der Richtzahlen nach Ziff. 49.1.2 der Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Inneren zur Sächsischen Bauordnung vom 18.03.2005 (geändert am 02.03.2012) unter Beachtung der möglichen Reduzierung der Stellplatzzahl nach Ziffer 49.1.5 strikt beachtet. Darüber hinaus werden bei Bedarf zusätzliche Fahrradabstellanlagen errichtet. Die Staatsregierung geht deshalb davon aus, dass die Anzahl der Fahrradabstellanlagen grundsätzlich angemessen und ausreichend ist.

**Frage 34: Wie hoch schätzt die Staatsregierung das Potenzial ein innerhalb von fünf Jahren mit gezielter Förderung durch den Freistaat in einigen sächsischen Städten umfangreiche Fahrradverleihsysteme einzurichten und diese wirtschaftlich zu betreiben?**

**Frage 35: Welche positiven Auswirkungen auf Menschen, Umwelt, Verkehr und Wirtschaft würde die Staatsregierung von solchen groß angelegten Pilotprojekten im Bereich der Fahrradverleihsysteme in den sächsischen Städten erwarten und plant sie die gezielte Förderung solcher Initiativen und Projekte? Wenn ja, wie will sie diese fördern; wenn nein, warum beabsichtigt sie diese nicht zu fördern?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 34 – 35:

Mit öffentlichen und leicht zugänglichen Fahrradverleihsystemen kann insbesondere in größeren Städten ein Mobilitätsangebot für kurze Wege geschaffen werden. Diese entstehen üblicherweise in Kooperation von Kommunen und kommerziellen Betreibern. Die aktuelle Marktsituation bedarf keiner zusätzlichen Förderung.

**Frage 36: Existiert im Freistaat, nach dem Vorbild verschiedener anderer Bundesländer, eine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS)?**

**Frage 37: Wenn ja, wann hat diese wie oft getagt?**

**Frage 38: Wie wird sie durch die Staatsregierung unterstützt?**

**Frage 39: Wenn nein, warum gibt es derzeit keine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS)?**

**Frage 40: Ist geplant, eine solche einzurichten?**

**Frage 41: Wenn ja wann und auf welche Weise?**

**Frage 42: Wenn nein wie soll die Vernetzung der sächsischen Kommunen beim Thema Radverkehr von Landesseite koordiniert werden?**

**Frage 43: Wann hat die im Jahr 2008 ins Leben gerufene Arbeitsgemeinschaft von Radverkehrsbeauftragten zuletzt getagt, was waren ihre Beratungsgegenstände und ihre Beschlüsse und/oder Empfehlungen, wann ist ihr nächster Tagungstermin und welche Inhalte sollen hierbei besprochen werden?**

**Frage 44: Wenn nein, warum nicht bzw. wann ist geplant, mit welchen finanziellen Mitteln eine solche einzurichten?**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 36 – 44:

Es wird auf die Drs. 5/3757 und 5/6243 verwiesen.

**Frage 45: In welcher Form und wodurch unterstützt der Freistaat die Kommunen konsequent dabei die Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht auf ihren Radwegen umzusetzen?**

Die Radwegbenutzungspflicht wurde in den vergangenen Jahren von der höheren Straßenverkehrsbehörde (bis 29. Februar 2012 die Landesdirektionen Dresden, Leipzig und Dresden, seit 1. März 2012 das Landesamt für Straßenbau und Verkehr) bei Dienstbesprechungen mit den unteren Straßenverkehrsbehörden mehrfach behandelt, da u.a. richtungsweisende Urteile zum Thema benutzungspflichtige Radwege ergangen sind. Im Jahr 2010 wurde eine Schulung speziell zur Einführung der neuen StVO mit Schwerpunkt Radverkehr mit den unteren Straßenverkehrsbehörden durchgeführt.

**Frage 46: Wie kommt es, dass die seit 2009 in der VwV-StVO enthaltene Pflicht der Straßenbaulastträger, bei Radverkehrsanlagen über Nebenstraßen Furten zu markieren, vielerorts im Freistaat Sachsen immer noch nicht umgesetzt ist und welche diesbezüglichen Kontrollen, Anordnungen und Maßnahmen haben die Oberen und die Oberste Straßenverkehrsbehörden dazu seit 2009 durchgeführt?**

Die Pflicht zur Markierung von Furten über Nebenstraßen bei Radverkehrsanlagen war bereits vor 2009 in der VwV-StVO festgeschrieben. Insofern kann die Aussage, dass vielerorts diese Pflicht noch nicht umgesetzt sei, nicht bestätigt werden. Werden bei Verkehrsschauen Mängel festgestellt, werden diese schnellstmöglich korrigiert. Die derzeit noch andauernde Rechtsunsicherheit bei der Umsetzung der StVO führt teilweise dazu, dass erforderliche Maßnahmen verschoben werden.

Nach der VwV-StVO besteht eine Verpflichtung für die Straßenverkehrsbehörden, regelmäßig Verkehrsschauen durchzuführen. Die Straßenverkehrsbehörden wurden darüber hinaus angeregt, spezielle Radverkehrsschauen durchzuführen.

Mit freundlichen Grüßen



Sven Morlok

Anlagen

SMWA, Abt.3  
Nur für den Dienstgebrauch

## Einzelmaßnahmen der GA-/EFRE-Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur

Diese Auswertung wurde für folgende Bedingungen erstellt:

Regierungsbezirk: Alle  
Kreis: Alle  
Gemeinde: Alle  
Bewilligt von: 01.01.2009 bis: 30.06.2012  
Bearbeitungsstatus bewilligt begonnen beendet  
Verwendungsnachweis

Vorhabensarten:  
FV: Radwege

Projektnr.	Vorhaben	Zuschuss (T€)	Investitionen gesamt (T€)	Investitionen förderfähig (T€)
<b>Kreis Mittelsachsen</b>				
<b>Gemeinde Lunzenau</b>				
39143354	Stadt Lunzenau Ausbau des Muldentalradwanderweges in der Stadt Lunzenau, Gemarkung Göhren auf einer Länge von 770 m bis zur Einmündung S 242	76	96	84
40143354	Stadt Lunzenau Anbindung der gewerblichen Fremdenverkehrsbetriebe und touristischen Besichtigungsschwerpunkte Rochsburgs an den Muldentalradwanderweg durch Neubau einer Hängebrücke über die Zwickauer Mulde	682	939	853
<b>Summen für</b>	<b>Lunzenau</b>	<b>Anzahl: 2</b>	<b>758</b>	<b>1.035</b>
		<b>je Einwohner (€):</b>	<b>157</b>	<b>215</b>
<b>Gemeinde Niederstrieigis</b>				
39143360	Gemeinde Niederstrieigis Ausbau Muldentalradwanderweg in der Gemarkung Hohenlauff, Flurstück- Nr. 52/1 bis 59 (988 m)	201	232	224
<b>Summen für</b>	<b>Niederstrieigis</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>201</b>	<b>232</b>
		<b>je Einwohner (€):</b>	<b>164</b>	<b>188</b>
<b>Summen für</b>	<b>Mittelsachsen</b>	<b>Anzahl: 3</b>	<b>959</b>	<b>1.267</b>
<b>Kreis Vogtlandkreis</b>				
<b>Gemeinde Plauen</b>				
41143354	Landkreis Vogtlandkreis Ausbau Elsterradweg, Teilabschnitt Straßberg	214	252	238
<b>Summen für</b>	<b>Plauen</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>214</b>	<b>238</b>
		<b>je Einwohner (€):</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>Gemeinde Weischlitz</b>				
40143357	Landkreis Vogtlandkreis Ausbau des Elsterradweges, 1. BA Kürbitz- Straßberg	266	365	295
<b>Summen für</b>	<b>Weischlitz</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>266</b>	<b>295</b>
		<b>je Einwohner (€):</b>	<b>50</b>	<b>68</b>
<b>Summen für</b>	<b>Vogtlandkreis</b>	<b>Anzahl: 2</b>	<b>480</b>	<b>617</b>
<b>Kreis LK Bautzen</b>				
<b>Gemeinde Großpostwitz/O.L.</b>				
41146684	Gemeinde Großpostwitz Ersatzneubau der Spreebrücke als Bestandteil des Radfernweges Spreeadweg einschließlich 140m Radweganbindung im OT Eulowitz	136	196	185
31.07.2012	GA-/EFRE-Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur	Seite 1 von 3		

Projektnr.	Vorhaben	Zuschuss (T€)	Investitionen gesamt (T€)	Investitionen förderfähig (T€)	
<b>Summen für</b>	<b>Großpostwitz/O.L.</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>136</b>	<b>196</b>	<b>185</b>
		<b>je Einwohner (€):</b>	<b>47</b>	<b>68</b>	<b>64</b>
<b>Summen für</b>	<b>LK Bautzen</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>136</b>	<b>196</b>	<b>185</b>
<b>Kreis</b>	<b>LK Görlitz</b>				
<b>Gemeinde</b>	<b>Zittau</b>				
39146674	Große Kreisstadt Zittau Lückenschluss Oder-Neiße-Radweg im Bereich Ringallee/Weinapark in Zittau, Achs 100		50	57	56
<b>Summen für</b>	<b>Zittau</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>50</b>	<b>57</b>	<b>56</b>
		<b>je Einwohner (€):</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Summen für</b>	<b>LK Görlitz</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>50</b>	<b>57</b>	<b>56</b>
<b>Kreis</b>	<b>LK Meißen</b>				
<b>Gemeinde</b>	<b>Coswig</b>				
39146690	Stadt Coswig Neubau der Brücke über die Lockwitz im Verlauf des Fernradweges Elbradweg		123	150	136
<b>Summen für</b>	<b>Coswig</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>123</b>	<b>150</b>	<b>136</b>
		<b>je Einwohner (€):</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
<b>Gemeinde</b>	<b>Riesa</b>				
39146693	Große Kreisstadt Riesa Wiederaufbau der Fußgänger- u. Radwegbrücke über den Hafen in Riesa, als Bestandteil des Radfernweges Elberadweg, Schloßbrücke Gröba		1.063	1.435	1.268
<b>Summen für</b>	<b>Riesa</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>1.063</b>	<b>1.435</b>	<b>1.268</b>
		<b>je Einwohner (€):</b>	<b>31</b>	<b>42</b>	<b>37</b>
<b>Summen für</b>	<b>LK Meißen</b>	<b>Anzahl: 2</b>	<b>1.185</b>	<b>1.585</b>	<b>1.405</b>
<b>Kreis</b>	<b>Sächs. Schweiz-Osterzgebirge</b>				
<b>Gemeinde</b>	<b>Freital</b>				
42146672	Stadt Freital Radweg Potschappel, Neubau zwischen Platz der Jugend u. Dresdner Str. einschl. Brückenneubau über die Weißeritz, 1. BA		320	479	427
<b>Summen für</b>	<b>Freital</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>320</b>	<b>479</b>	<b>427</b>
		<b>je Einwohner (€):</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>11</b>
<b>Gemeinde</b>	<b>Königstein</b>				
41146699	Stadt Königstein Hangsicherung am Elbradweg zwischen Königstein und Strand		71	95	95
<b>Summen für</b>	<b>Königstein</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>71</b>	<b>95</b>	<b>95</b>
		<b>je Einwohner (€):</b>	<b>31</b>	<b>41</b>	<b>41</b>
<b>Summen für</b>	<b>Sächs. Schweiz-Osterzgebirge</b>	<b>Anzahl: 2</b>	<b>391</b>	<b>573</b>	<b>521</b>
<b>Kreis</b>	<b>Leipzig, Stadt</b>				
40140009	Stadt Leipzig Ausbau des Elsterradweges im Stadtgebiet Leipzig, 3. BA auf dem Luppedeich zwischen Bauende 2. BA und Kommunal		262	368	347
<b>Summen für</b>	<b>Leipzig, Stadt</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>262</b>	<b>368</b>	<b>347</b>
<b>Kreis</b>	<b>LK Leipzig</b>				

Projektnr.	Vorhaben	Zuschuss (T€)	Investitionen gesamt (T€)	Investitionen förderfähig (T€)
<b>Gemeinde Trebsen/Mulde</b>				
40140010	Stadt Trebsen Sanierung der Brücke über den Schlossgraben in Trebsen im Verlauf des Mulderadweges	126	148	138
<b>Summen für</b>	<b>Trebsen/Mulde</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>126</b>	<b>148</b>
		<b>je Einwohner (€):</b>	<b>31</b>	<b>36</b>
<b>Summen für</b>	<b>LK Leipzig</b>	<b>Anzahl: 1</b>	<b>126</b>	<b>138</b>
<b>Gesamtsummen der Liste</b>		<b>Anzahl: 13</b>	<b>3.590</b>	<b>4.810</b>



	Juli			August			September			Oktober			November			Dezember		
	Verunglückte		Leicht- verletzte	Verunglückte		Schwer- verletzte	Verunglückte		Schwer- verletzte	Verunglückte		Schwer- verletzte	Verunglückte		Schwer- verletzte	Verunglückte		Schwer- verletzte
	Gedöte	insgesamt		Gedöte	insgesamt		Gedöte	insgesamt		Gedöte	insgesamt		Gedöte	insgesamt		Gedöte	insgesamt	
<b>2008</b>																		
unter 15 Jahre	-	35	34	-	40	22	-	3	15	19	-	5	14	10	-	8	8	
15 bis unter 18 Jahre	-	3	17	-	25	18	-	3	15	15	-	6	9	-	8	8		
18 bis unter 21 Jahre	-	7	25	31	-	33	26	-	6	27	20	-	1	10	16	-	3	13
21 bis unter 25 Jahre	-	7	40	31	-	33	33	-	6	27	20	-	2	18	14	-	2	12
25 bis unter 35 Jahre	-	14	56	72	-	53	46	-	10	43	46	-	6	40	25	-	2	23
35 bis unter 45 Jahre	-	19	50	65	-	44	35	-	13	43	25	-	2	23	20	-	3	17
45 bis unter 55 Jahre	1	14	41	69	1	44	55	-	11	44	40	1	11	28	31	1	10	20
55 bis unter 65 Jahre	1	14	27	33	1	33	23	1	9	23	17	1	4	13	19	1	3	16
65 bis unter 75 Jahre	2	17	30	48	2	34	22	2	14	18	14	1	11	19	22	1	4	18
75 Jahre und mehr	-	4	13	17	-	18	16	-	7	25	12	-	4	8	12	-	4	8
Alter unbekannt	-	-	2	2	-	2	2	-	1	1	0	-	-	0	-	-	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>3</b>	<b>108</b>	<b>440</b>	<b>6</b>	<b>366</b>	<b>352</b>	<b>2</b>	<b>92</b>	<b>258</b>	<b>236</b>	<b>2</b>	<b>52</b>	<b>162</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>143</b>		
<b>2009</b>																		
unter 15 Jahre	-	8	28	58	-	54	23	-	6	17	15	-	2	13	10	-	2	8
15 bis unter 18 Jahre	-	4	12	27	-	23	17	-	1	6	9	-	3	9	7	-	9	12
18 bis unter 21 Jahre	-	5	23	28	-	23	23	-	2	9	9	-	2	10	10	-	2	10
21 bis unter 25 Jahre	-	9	38	49	-	33	21	-	1	6	9	-	2	10	10	-	2	11
25 bis unter 35 Jahre	-	17	60	97	-	74	62	-	6	28	37	-	5	32	19	-	2	17
35 bis unter 45 Jahre	-	9	56	75	-	65	48	-	12	35	30	-	7	25	28	-	6	22
45 bis unter 55 Jahre	1	19	29	54	-	41	48	-	17	48	40	-	5	25	29	-	7	22
55 bis unter 65 Jahre	1	16	31	53	-	33	27	-	12	33	31	1	8	22	23	-	7	16
65 bis unter 75 Jahre	-	7	16	28	-	17	20	-	10	22	26	-	14	12	21	1	7	13
75 Jahre und mehr	-	1	6	6	-	0	0	-	9	10	12	-	5	6	5	-	5	5
Alter unbekannt	-	-	1	1	-	0	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>2</b>	<b>103</b>	<b>323</b>	<b>2</b>	<b>458</b>	<b>291</b>	<b>4</b>	<b>65</b>	<b>222</b>	<b>220</b>	<b>2</b>	<b>51</b>	<b>167</b>	<b>1</b>	<b>34</b>	<b>130</b>		
<b>2010</b>																		
unter 15 Jahre	-	9	24	50	-	39	23	-	5	18	15	-	5	10	0	-	-	-
15 bis unter 18 Jahre	-	3	13	9	-	10	14	-	5	9	6	-	2	4	1	-	1	-
18 bis unter 21 Jahre	-	5	14	26	-	24	12	-	4	3	13	-	2	4	1	-	1	-
21 bis unter 25 Jahre	-	5	43	41	-	32	26	-	5	24	23	-	1	22	3	-	1	2
25 bis unter 35 Jahre	-	19	66	61	-	49	64	-	7	37	53	-	8	46	2	-	2	2
35 bis unter 45 Jahre	-	20	48	54	-	54	44	-	6	28	31	-	6	25	2	-	1	1
45 bis unter 55 Jahre	-	18	43	51	-	43	42	-	9	34	34	-	9	25	4	-	4	4
55 bis unter 65 Jahre	-	17	35	44	-	36	58	-	12	31	32	-	8	13	3	-	2	2
65 bis unter 75 Jahre	3	14	41	38	-	25	36	-	11	25	19	-	10	9	2	-	1	1
75 Jahre und mehr	-	13	11	13	-	15	16	-	7	9	11	-	6	5	0	-	1	-
Alter unbekannt	-	-	3	3	-	10	3	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>3</b>	<b>123</b>	<b>339</b>	<b>4</b>	<b>348</b>	<b>270</b>	<b>3</b>	<b>80</b>	<b>187</b>	<b>226</b>	<b>2</b>	<b>57</b>	<b>169</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>13</b>		
<b>2011</b>																		
unter 15 Jahre	1	12	42	55	-	37	68	1	20	47	31	-	5	21	18	1	5	12
15 bis unter 18 Jahre	-	4	13	17	-	5	29	-	6	23	13	-	3	8	4	-	3	3
18 bis unter 21 Jahre	-	1	13	14	-	4	13	-	3	11	23	-	5	18	7	-	1	6
21 bis unter 25 Jahre	-	5	34	39	-	26	38	-	8	30	25	-	4	14	11	-	5	40
25 bis unter 35 Jahre	-	10	48	58	-	58	82	-	13	68	78	-	8	50	45	-	5	5
35 bis unter 45 Jahre	-	15	32	47	-	40	68	-	19	59	58	-	7	38	16	-	2	14
45 bis unter 55 Jahre	-	17	30	47	-	34	74	-	14	54	31	-	8	23	45	-	8	22
55 bis unter 65 Jahre	1	13	31	45	3	17	38	1	19	54	34	-	9	25	28	-	6	6
65 bis unter 75 Jahre	1	9	28	36	-	14	25	-	15	36	35	-	10	18	17	-	5	14
75 Jahre und mehr	-	6	12	18	-	7	27	-	22	29	31	-	10	19	19	-	4	5
Alter unbekannt	-	2	2	2	-	1	1	-	5	9	14	-	7	7	9	-	4	2
<b>Insgesamt</b>	<b>3</b>	<b>92</b>	<b>283</b>	<b>378</b>	<b>4</b>	<b>105</b>	<b>316</b>	<b>3</b>	<b>131</b>	<b>371</b>	<b>312</b>	<b>1</b>	<b>88</b>	<b>223</b>	<b>2</b>	<b>32</b>	<b>143</b>	

Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern 2008 monatlich nach Lichtverhältnissen, Straßenzustand und Ortslage

	Januar				Februar				März				April				Mai				Juni				Juli			
	innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften	
	Verunglückte	Leichtverletzte																										
<b>Lichtverhältnisse</b>																												
Tageslicht	109	81	114	30	84	23	109	183	51	1	51	183	318	82	3	113	353	469	3	3	113	353	353	3	3	76		
Dämmerung	15	14	13	1	12	4	4	4	1	1	4	9	9	13	1	3	10	10	14	-	-	4	10	15	-	3		
Dunkelheit	54	16	45	9	36	1	25	15	5	15	5	31	31	51	2	18	31	31	20	2	17	18	35	-	11			
Zusammen	178	45	172	40	132	33	138	207	60	2	60	207	358	464	3	103	358	358	518	3	134	381	403	3	90			
<b>Straßenzustand</b>																												
Trocken	115	24	141	33	108	1	107	164	47	-	47	164	348	447	3	96	348	484	2	2	124	358	366	3	81			
Näß, Feucht, Schlüpfig	52	16	31	7	24	3	31	43	13	2	13	43	10	17	-	7	10	34	1	1	10	23	37	-	9			
(Öl, Laub, usw.)	11	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Winterglatt	178	45	172	40	132	33	138	207	60	2	60	207	358	464	3	103	358	358	518	3	134	381	403	3	90			
Zusammen																												
<b>Lichtverhältnisse</b>																												
Tageslicht	6	2	10	4	6	6	2	5	3	8	3	5	22	41	1	18	30	48	-	-	18	30	36	-	15			
Dämmerung	1	1	3	1	1	1	1	1	-	-	-	1	1	1	-	-	1	2	1	-	-	2	4	-	1			
Dunkelheit	4	2	5	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	4	-	3	3	6	6	-	3	3	4	-	2			
Zusammen	11	4	18	8	9	8	4	4	4	9	4	5	24	46	1	21	35	56	-	-	21	35	44	-	18			
<b>Straßenzustand</b>																												
Trocken	8	3	12	5	7	7	1	1	3	8	3	5	24	46	1	21	34	55	-	-	21	34	43	-	18			
Näß, Feucht, Schlüpfig	3	1	6	1	3	1	3	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-			
(Öl, Laub, usw.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Winterglatt	11	4	18	8	9	8	4	4	4	9	4	5	24	46	1	21	35	56	-	-	21	35	44	-	18			
Zusammen																												
<b>Lichtverhältnisse</b>																												
Tageslicht	115	85	124	34	90	29	111	188	54	1	54	188	340	441	1	100	340	517	3	3	131	383	389	3	91			
Dämmerung	16	15	16	2	13	1	5	9	4	1	4	9	10	14	1	3	10	16	16	-	4	12	19	-	4			
Dunkelheit	58	18	50	12	38	1	26	15	6	21	6	32	32	55	2	21	21	41	41	-	20	21	39	-	13			
Zusammen	189	49	190	48	141	41	142	212	64	2	64	212	382	510	4	124	416	574	3	3	155	416	447	3	108			
<b>Straßenzustand</b>																												
Trocken	123	27	153	38	115	1	108	169	50	-	50	169	372	493	4	117	372	539	2	2	145	392	409	3	99			
Näß, Feucht, Schlüpfig	55	17	37	10	26	4	34	43	14	2	14	43	10	17	-	7	10	35	1	1	10	24	38	-	9			
(Öl, Laub, usw.)	11	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Winterglatt	189	49	190	48	141	41	142	212	64	2	64	212	382	510	4	124	416	574	3	3	155	416	447	3	108			
Zusammen																												

Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern 2008 monatlich nach Lichtverhältnissen, Straßenzustand und Ortslage

	August			September			Oktober			November			Dezember			Jahr								
	Leicht- verletzte	innerhalb von Ortschaften Verunglückte Gefährte	außerhalb von Ortschaften Verunglückte Gefährte	Leicht- verletzte	innerhalb von Ortschaften Verunglückte Gefährte	außerhalb von Ortschaften Verunglückte Gefährte	Leicht- verletzte	innerhalb von Ortschaften Verunglückte Gefährte	außerhalb von Ortschaften Verunglückte Gefährte	Leicht- verletzte	innerhalb von Ortschaften Verunglückte Gefährte	außerhalb von Ortschaften Verunglückte Gefährte	Leicht- verletzte	innerhalb von Ortschaften Verunglückte Gefährte	außerhalb von Ortschaften Verunglückte Gefährte	Leicht- verletzte	innerhalb von Ortschaften Verunglückte Gefährte	außerhalb von Ortschaften Verunglückte Gefährte						
<b>Lichtverhältnisse</b>																								
Tageslicht	274	3	85	264	4	48	235	228	1	52	175	137	-	32	105	90	-	16	74	2.906	15	636	2.255	
Dämmerung	12	11	6	5	1	7	20	28	1	7	14	19	-	5	14	10	-	8	176	4	38	134		
Dunkelheit	24	42	15	27	-	7	25	62	-	17	45	71	1	15	55	62	-	8	54	545	4	148	393	
Zusammen	310	405	3	106	296	5	57	277	318	2	76	240	227	1	52	174	162	0	26	136	3.627	23	822	2.782
<b>Straßenzustand</b>																								
Trocken	282	372	3	93	276	5	53	235	206	1	50	155	158	1	32	125	86	-	16	70	3.017	19	679	2.319
Naß, Feucht, Schlipfing	28	33	-	13	20	-	4	42	112	1	26	85	66	-	19	47	69	-	10	59	569	4	137	448
(Öl, Laub, usw.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	1	2	7	-	-	-	21	0	6	15
Winterglatt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	0	6	15
Zusammen	310	405	3	106	296	5	57	277	318	2	76	240	227	1	52	174	162	0	26	136	3.627	23	822	2.782
<b>Lichtverhältnisse</b>																								
Tageslicht	21	27	1	12	14	1	11	11	19	-	8	11	6	1	-	5	7	-	4	3	239	4	101	134
Dämmerung	3	2	-	1	1	-	1	-	1	-	-	-	1	-	-	1	1	-	-	-	18	2	4	12
Dunkelheit	2	6	-	3	3	-	2	1	15	-	8	7	2	-	-	2	7	-	3	4	59	0	31	28
Zusammen	26	35	1	16	18	1	13	13	34	-	16	18	9	1	0	8	15	1	7	7	316	6	136	174
<b>Straßenzustand</b>																								
Trocken	25	33	1	15	17	1	11	11	26	-	13	13	6	-	-	6	8	-	4	4	276	3	121	152
Naß, Feucht, Schlipfing	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(Öl, Laub, usw.)	1	2	-	1	1	-	2	2	8	-	3	5	3	1	-	2	7	1	3	3	40	3	15	22
Winterglatt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0
Zusammen	26	35	1	16	18	1	13	13	34	-	16	18	9	1	-	8	15	1	7	7	316	6	136	174
<b>Straßenzustand</b>																								
Trocken	295	379	4	97	278	5	59	246	247	1	60	186	143	1	32	110	97	0	20	77	3.145	19	737	2.389
Naß, Feucht, Schlipfing	15	13	-	7	6	1	2	18	28	1	7	20	20	0	5	15	11	1	2	8	194	6	42	146
(Öl, Laub, usw.)	28	48	-	18	30	-	9	28	77	-	25	52	73	1	15	57	69	0	11	58	604	4	179	421
Zusammen	336	440	4	122	314	6	70	290	352	2	92	258	236	2	52	182	177	1	33	143	3.943	29	958	2.956
<b>Straßenzustand</b>																								
Trocken	307	405	4	108	293	6	64	246	232	1	63	168	164	1	32	131	94	0	20	74	3.293	22	800	2.471
Naß, Feucht, Schlipfing	29	35	-	14	21	-	6	44	120	1	29	90	69	1	19	49	76	1	13	62	629	7	152	470
(Öl, Laub, usw.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	1	2	7	0	0	7	21	0	6	15
Winterglatt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zusammen	336	440	4	122	314	6	70	290	352	2	92	258	236	2	52	182	177	1	33	143	3.943	29	958	2.956

Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern 2009 monatlich nach Lichtverhältnissen, Straßenzustand und Ortslage

	Januar		Februar		März		April		Mai		Juni		Juli		
	innerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		
	Verunglückte	Leichtverletzte													
<b>Lichtverhältnisse</b>															
Tageslicht	45	18	27	42	142	34	108	349	2	94	253	3	82	274	
Dämmerung	4	-	3	3	6	1	6	7	-	3	6	9	-	1	8
Dunkelheit	17	5	12	17	20	10	10	38	-	14	24	20	-	8	9
Zusammen	66	23	43	62	170	45	125	394	2	109	283	386	3	91	294
<b>Straßenzustand</b>															
Trocken	25	8	17	37	114	22	92	382	2	106	274	349	3	86	260
Naß, Feucht, Schlüpfung (Öl, Laub, usw.)	25	7	18	20	54	22	32	12	-	3	9	39	-	5	34
Winterglatt	16	8	8	5	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Zusammen	66	23	43	62	170	45	125	394	2	109	283	388	3	91	294
	außerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		
Verunglückte	2	2	3	2	9	1	5	27	-	14	13	34	1	18	15
Leichtverletzte	0	-	0	-	1	-	1	0	-	-	-	1	-	-	-
Dämmerung	2	1	1	1	2	-	2	2	-	1	1	4	-	2	2
Dunkelheit	4	1	2	3	12	4	7	29	-	15	14	39	1	20	18
Zusammen	1	1	2	3	6	1	3	27	-	13	14	35	1	18	16
<b>Straßenzustand</b>															
Trocken	1	-	-	1	6	1	3	27	-	2	2	4	-	2	2
Naß, Feucht, Schlüpfung (Öl, Laub, usw.)	1	-	1	1	6	-	4	2	-	2	-	4	-	2	2
Winterglatt	2	-	1	1	12	-	7	29	-	15	14	39	1	20	18
Zusammen	4	1	2	3	12	1	4	29	-	15	14	39	1	20	18
	innerhalb und außerhalb von Ortschaften		innerhalb und außerhalb von Ortschaften		innerhalb und außerhalb von Ortschaften		innerhalb und außerhalb von Ortschaften		innerhalb und außerhalb von Ortschaften		innerhalb und außerhalb von Ortschaften		innerhalb und außerhalb von Ortschaften		
Verunglückte	47	18	29	44	151	37	113	376	2	108	266	383	4	100	289
Leichtverletzte	4	-	4	3	9	2	7	7	-	1	6	10	-	3	7
Dämmerung	19	1	6	12	22	10	12	40	-	15	25	24	-	8	16
Dunkelheit	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	297	427	4	111	312
Zusammen	29	1	8	17	45	-	7	45	-	7	38	120	1	24	95
<b>Straßenzustand</b>															
Trocken	26	7	19	21	60	24	36	14	-	5	9	43	-	7	38
Naß, Feucht, Schlüpfung (Öl, Laub, usw.)	18	9	9	6	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterglatt	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	287	427	4	111	312
Zusammen	47	18	29	44	151	37	113	376	2	108	266	383	4	100	289
Leichtverletzte	4	-	4	3	9	2	7	7	-	1	6	10	-	3	7
Dämmerung	19	1	6	12	22	10	12	40	-	15	25	24	-	8	16
Dunkelheit	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	297	427	4	111	312
Zusammen	29	1	8	17	45	-	7	45	-	7	38	120	1	24	95
<b>Straßenzustand</b>															
Trocken	26	7	19	21	60	24	36	14	-	5	9	43	-	7	38
Naß, Feucht, Schlüpfung (Öl, Laub, usw.)	18	9	9	6	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterglatt	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	287	427	4	111	312
Zusammen	47	18	29	44	151	37	113	376	2	108	266	383	4	100	289
Leichtverletzte	4	-	4	3	9	2	7	7	-	1	6	10	-	3	7
Dämmerung	19	1	6	12	22	10	12	40	-	15	25	24	-	8	16
Dunkelheit	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	297	427	4	111	312
Zusammen	29	1	8	17	45	-	7	45	-	7	38	120	1	24	95
<b>Straßenzustand</b>															
Trocken	26	7	19	21	60	24	36	14	-	5	9	43	-	7	38
Naß, Feucht, Schlüpfung (Öl, Laub, usw.)	18	9	9	6	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterglatt	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	287	427	4	111	312
Zusammen	47	18	29	44	151	37	113	376	2	108	266	383	4	100	289
Leichtverletzte	4	-	4	3	9	2	7	7	-	1	6	10	-	3	7
Dämmerung	19	1	6	12	22	10	12	40	-	15	25	24	-	8	16
Dunkelheit	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	297	427	4	111	312
Zusammen	29	1	8	17	45	-	7	45	-	7	38	120	1	24	95
<b>Straßenzustand</b>															
Trocken	26	7	19	21	60	24	36	14	-	5	9	43	-	7	38
Naß, Feucht, Schlüpfung (Öl, Laub, usw.)	18	9	9	6	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterglatt	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	287	427	4	111	312
Zusammen	47	18	29	44	151	37	113	376	2	108	266	383	4	100	289
Leichtverletzte	4	-	4	3	9	2	7	7	-	1	6	10	-	3	7
Dämmerung	19	1	6	12	22	10	12	40	-	15	25	24	-	8	16
Dunkelheit	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	297	427	4	111	312
Zusammen	29	1	8	17	45	-	7	45	-	7	38	120	1	24	95
<b>Straßenzustand</b>															
Trocken	26	7	19	21	60	24	36	14	-	5	9	43	-	7	38
Naß, Feucht, Schlüpfung (Öl, Laub, usw.)	18	9	9	6	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterglatt	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	287	427	4	111	312
Zusammen	47	18	29	44	151	37	113	376	2	108	266	383	4	100	289
Leichtverletzte	4	-	4	3	9	2	7	7	-	1	6	10	-	3	7
Dämmerung	19	1	6	12	22	10	12	40	-	15	25	24	-	8	16
Dunkelheit	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	297	427	4	111	312
Zusammen	29	1	8	17	45	-	7	45	-	7	38	120	1	24	95
<b>Straßenzustand</b>															
Trocken	26	7	19	21	60	24	36	14	-	5	9	43	-	7	38
Naß, Feucht, Schlüpfung (Öl, Laub, usw.)	18	9	9	6	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterglatt	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	287	427	4	111	312
Zusammen	47	18	29	44	151	37	113	376	2	108	266	383	4	100	289
Leichtverletzte	4	-	4	3	9	2	7	7	-	1	6	10	-	3	7
Dämmerung	19	1	6	12	22	10	12	40	-	15	25	24	-	8	16
Dunkelheit	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	297	427	4	111	312
Zusammen	29	1	8	17	45	-	7	45	-	7	38	120	1	24	95
<b>Straßenzustand</b>															
Trocken	26	7	19	21	60	24	36	14	-	5	9	43	-	7	38
Naß, Feucht, Schlüpfung (Öl, Laub, usw.)	18	9	9	6	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterglatt	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	287	427	4	111	312
Zusammen	47	18	29	44	151	37	113	376	2	108	266	383	4	100	289
Leichtverletzte	4	-	4	3	9	2	7	7	-	1	6	10	-	3	7
Dämmerung	19	1	6	12	22	10	12	40	-	15	25	24	-	8	16
Dunkelheit	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	297	427	4	111	312
Zusammen	29	1	8	17	45	-	7	45	-	7	38	120	1	24	95
<b>Straßenzustand</b>															
Trocken	26	7	19	21	60	24	36	14	-	5	9	43	-	7	38
Naß, Feucht, Schlüpfung (Öl, Laub, usw.)	18	9	9	6	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterglatt	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	287	427	4	111	312
Zusammen	47	18	29	44	151	37	113	376	2	108	266	383	4	100	289
Leichtverletzte	4	-	4	3	9	2	7	7	-	1	6	10	-	3	7
Dämmerung	19	1	6	12	22	10	12	40	-	15	25	24	-	8	16
Dunkelheit	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	297	427	4	111	312
Zusammen	29	1	8	17	45	-	7	45	-	7	38	120	1	24	95
<b>Straßenzustand</b>															
Trocken	26	7	19	21	60	24	36	14	-	5	9	43	-	7	38
Naß, Feucht, Schlüpfung (Öl, Laub, usw.)	18	9	9	6	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterglatt	70	1	24	45	182	1	49	423	2	124	287	427	4	111	312
Zusammen	47	18	29	44	151	37	113	376	2	108	266	383	4	100	289
Leichtverletzte	4	-	4	3	9	2	7	7	-	1	6	10	-	3	7

Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern 2009 monatlich nach Lichtverhältnissen, Straßenzustand und Ortslage

Lichtverhältnisse	August			September			Oktober			November			Dezember			Jahr						
	Leicht- verletzte	innerhalb von Ortschaften Verunglückte Getötete Schwer- verletzte																				
<b>Lichtverhältnisse</b>																						
Tageslicht	281	431	1	87	282	171	1	39	131	114	1	27	86	70	-	15	55	2.798	11	643	2.145	
Dämmerung	7	22	-	9	11	23	-	4	19	21	-	3	18	22	-	5	17	162	0	41	121	
Dunkelheit	14	33	-	15	28	60	1	15	64	70	1	12	57	63	-	10	53	455	4	132	319	
Zusammen	302	486	1	111	319	274	2	58	214	205	2	42	161	155	-	30	125	3.416	15	816	2.585	
<b>Straßenzustand</b>																						
Trocken	262	453	1	97	283	167	1	36	130	128	1	26	101	54	-	10	44	2.756	12	653	2.091	
Naß, Feucht, Schlüpfing (OI, Laub, usw.)	40	33	-	14	36	107	1	22	84	77	1	16	60	82	-	17	65	613	3	146	464	
Winterglatt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47	0	17	30
Zusammen	302	486	1	111	319	274	2	58	214	205	2	42	161	155	-	30	125	3.416	15	816	2.585	
<b>Straßenzustand</b>																						
Trocken	18	45	-	4	15	10	1	4	5	3	-	1	2	3	1	-	2	219	7	91	121	
Naß, Feucht, Schlüpfing (OI, Laub, usw.)	-	2	-	1	2	3	-	1	2	1	-	-	1	1	-	-	1	12	1	4	7	
Winterglatt	3	10	-	2	2	4	-	3	1	11	-	8	3	6	-	4	2	56	2	30	24	
Zusammen	21	57	-	7	19	17	2	7	8	15	-	9	6	10	1	4	5	287	10	125	152	
<b>Straßenzustand</b>																						
Trocken	20	55	-	6	17	11	2	4	5	11	-	7	4	2	-	1	1	232	9	99	124	
Naß, Feucht, Schlüpfing (OI, Laub, usw.)	1	2	-	1	2	6	-	3	3	4	-	2	2	7	-	3	4	51	0	25	26	
Winterglatt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	1	2	
Zusammen	21	57	-	7	19	17	2	7	8	15	-	9	6	10	1	4	5	287	10	125	152	
<b>Straßen</b>																						
Leicht- verletzte		innerhalb und außerhalb von Ortschaften Verunglückte Getötete Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	innerhalb und außerhalb von Ortschaften Verunglückte Getötete Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	innerhalb und außerhalb von Ortschaften Verunglückte Getötete Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	innerhalb und außerhalb von Ortschaften Verunglückte Getötete Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	innerhalb und außerhalb von Ortschaften Verunglückte Getötete Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	innerhalb und außerhalb von Ortschaften Verunglückte Getötete Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	innerhalb und außerhalb von Ortschaften Verunglückte Getötete Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	innerhalb und außerhalb von Ortschaften Verunglückte Getötete Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	innerhalb und außerhalb von Ortschaften Verunglückte Getötete Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	innerhalb und außerhalb von Ortschaften Verunglückte Getötete Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	innerhalb und außerhalb von Ortschaften Verunglückte Getötete Schwer- verletzte
299	478	1	102	373	390	2	91	287	181	117	1	28	88	73	1	15	57	3.018	18	734	2.266	
7	24	-	9	15	23	-	10	13	29	22	-	3	19	23	-	5	18	174	1	45	128	
17	43	-	18	25	45	-	17	28	84	81	1	20	60	69	-	14	55	511	6	162	343	
323	543	1	129	413	458	2	118	338	291	220	2	51	167	165	1	34	130	3.703	25	941	2.737	
<b>Straßenzustand</b>																						
Trocken	282	508	1	117	390	405	2	103	300	199	1	33	105	56	-	11	45	2.988	21	752	2.215	
Naß, Feucht, Schlüpfing (OI, Laub, usw.)	41	35	-	12	23	53	-	15	38	81	1	18	62	89	-	20	69	664	3	171	480	
Winterglatt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51	1	16	32	
Zusammen	323	543	1	129	413	458	2	118	338	220	2	51	167	165	1	34	130	3.703	25	941	2.737	

Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern 2010 monatlich nach Lichtverhältnissen, Straßenzustand und Ortslage

	Januar				Februar				März				April				Mai				Juni				Juli												
	innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften										
	Verunglückte	Leichtverletzte																																			
<b>Lichtverhältnisse</b>																																					
Tageslicht	12	4	8	30	141	2	37	102	260	59	201	271	1	64	206	387	4	72	311	367	2	90															
Dämmerung	2	2	3	13	13	-	13	8	8	1	7	10	-	1	9	5	5	-	1	4	12	-	5														
Dunkelheit	19	3	16	7	15	-	5	14	19	5	14	25	-	9	16	26	26	-	8	18	37	-	10														
Zusammen	33	7	26	40	169	2	42	125	287	65	222	306	1	74	231	418	4	81	333	416	3	105															
<b>Straßenzustand</b>																																					
Trocken	12	3	9	16	143	2	33	108	260	55	205	236	1	59	176	399	4	77	318	388	3	98															
Näß, Feucht, Schlüpfig	12	2	10	17	23	-	8	15	27	10	17	70	-	15	55	19	-	4	15	28	-	7															
(Öl, Laub, usw.)	9	2	7	4	3	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-															
Winterglatt	33	7	26	40	169	2	42	125	287	65	222	306	1	74	231	418	4	81	333	416	3	105															
Zusammen																																					
<b>Lichtverhältnisse</b>																																					
Tageslicht	1	-	1	3	6	1	-	5	15	5	10	27	1	14	12	32	1	10	21	43	-	15															
Dämmerung	1	-	-	-	0	-	-	-	1	-	1	1	-	1	4	7	-	-	2	6	-	-															
Dunkelheit	2	-	1	3	8	1	1	6	19	7	12	32	1	15	16	39	1	15	23	49	-	18															
Zusammen	4	1	2	6	21	2	2	11	35	12	22	60	2	30	32	70	2	25	46	92	-	33															
<b>Straßenzustand</b>																																					
Trocken	1	-	1	1	7	1	1	5	19	7	12	29	1	13	15	36	1	13	22	45	-	17															
Näß, Feucht, Schlüpfig	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	3	-	2	1	3	-	-	1	4	-	1															
(Öl, Laub, usw.)	1	-	1	1	8	1	1	6	19	7	12	32	1	15	16	39	1	15	23	49	-	18															
Winterglatt	2	-	2	3	10	2	2	11	35	12	22	60	2	30	32	70	2	25	46	92	-	33															
Zusammen	4	1	2	6	21	2	2	11	35	12	22	60	2	30	32	70	2	25	46	92	-	33															
<b>Lichtverhältnisse</b>																																					
Tageslicht	13	4	9	33	147	3	37	107	275	64	211	298	2	78	218	419	5	82	332	410	2	105															
Dämmerung	2	-	2	3	13	-	13	9	9	1	8	11	-	2	9	5	-	1	4	12	-	5															
Dunkelheit	20	3	17	7	17	-	6	11	22	7	15	29	-	9	20	33	-	13	20	43	1	13															
Zusammen	35	7	28	43	177	3	43	131	306	72	234	338	2	89	247	457	5	96	356	465	3	123															
<b>Straßenzustand</b>																																					
Trocken	13	3	10	17	150	3	34	113	279	62	217	265	2	72	191	435	5	90	340	433	3	115															
Näß, Feucht, Schlüpfig	12	2	10	19	24	-	8	16	27	10	17	73	-	17	56	22	-	6	16	32	-	8															
(Öl, Laub, usw.)	10	-	2	7	3	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-															
Winterglatt	35	7	28	43	177	3	43	131	306	72	234	338	2	89	247	457	5	96	356	465	3	123															
Zusammen																																					

Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern 2010 monatlich nach Lichtverhältnissen, Straßenzustand und Ortslage

Lichtverhältnisse	August			September			Oktober			November			Dezember			Jahr		
	Verunglückte	innerhalb von Ortschaften	Leicht- verletzete	Verunglückte	innerhalb von Ortschaften	Leicht- verletzete	Verunglückte	innerhalb von Ortschaften	Leicht- verletzete	Verunglückte	innerhalb von Ortschaften	Leicht- verletzete	Verunglückte	innerhalb von Ortschaften	Leicht- verletzete	Verunglückte	innerhalb von Ortschaften	Leicht- verletzete
<b>Lichtverhältnisse</b>																		
Tageslicht	275	2	66	256	202	128	79	28	3	5	14	1.803	14	540	1.803			
Dämmerung	7	3	2	17	17	5	20	8	20	1	131	102	0	29	102			
Dunkelheit	26	33	15	18	14	38	63	16	63	8	364	257	1	106	257			
Zusammen	308	366	83	281	244	178	162	52	162	17	2.852	2.162	15	675	2.162			
<b>Straßenzustand</b>																		
Trocken	287	2	66	221	203	161	88	29	88	-	2.361	1.792	15	554	1.792			
Nass, Feucht, Schlüpfrig (Öl, Laub, usw.)	21	77	17	60	41	17	70	21	70	3	448	340	0	108	340			
Winterglatt	-	-	-	-	-	-	-	2	4	14	43	30	0	13	30			
Zusammen	308	366	83	281	244	178	162	52	162	17	2.852	2.162	15	675	2.162			
<b>Lichtverhältnisse</b>																		
Tageslicht	28	19	2	8	12	7	3	3	3	-	188	111	6	71	111			
Dämmerung	-	-	-	1	1	-	-	-	-	0	5	2	1	2	2			
Dunkelheit	3	5	1	4	3	2	4	2	4	2	46	23	0	23	23			
Zusammen	31	24	2	9	13	9	7	5	7	2	239	136	7	96	136			
<b>Straßenzustand</b>																		
Trocken	28	21	2	8	11	9	4	4	4	-	210	119	6	85	119			
Nass, Feucht, Schlüpfrig (Öl, Laub, usw.)	3	3	-	1	2	-	2	1	2	0	24	14	1	9	14			
Winterglatt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	5	3	0	2	3			
Zusammen	31	24	2	9	13	9	7	5	7	2	239	136	7	96	136			
<b>Straßen</b>																		
Leicht- verletzete	303	343	4	74	214	135	82	31	82	113	8	1.914	20	611	1.914			
Dämmerung	7	9	2	7	18	12	20	8	20	28	1	104	1	31	104			
Dunkelheit	29	38	-	16	22	40	67	18	67	85	10	280	1	129	280			
Zusammen	339	390	4	92	294	187	169	57	169	226	19	2.296	22	771	2.296			
<b>Straßenzustand</b>																		
Trocken	315	310	4	74	232	170	92	33	92	125	-	1.911	21	639	1.911			
Nass, Feucht, Schlüpfrig (Öl, Laub, usw.)	24	80	-	18	62	17	72	22	72	94	3	354	1	117	354			
Winterglatt	-	-	-	-	-	-	5	2	5	7	16	33	0	15	33			
Zusammen	339	390	4	92	294	187	169	57	169	226	19	2.296	22	771	2.296			

Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern 2011 monatlich nach Lichtverhältnissen, Straßenzustand und Ortslage

	Januar				Februar				März				April				Mai				Juni				Juli			
	innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften		innerhalb von Ortschaften		außerhalb von Ortschaften	
	Verunglückte	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Verunglückte	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Verunglückte	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Verunglückte	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Verunglückte	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Verunglückte	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Verunglückte	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
<b>Lichtverhältnisse</b>																												
Tageslicht	50	-	17	33	57	-	9	48	194	1	48	145	280	2	61	217	400	1	85	314	443	2	93	348	327	2	73	
Dämmerung	9	-	5	4	6	-	1	5	16	-	3	13	11	-	2	9	10	-	2	8	10	-	4	6	5	-	3	
Dunkelheit	23	1	7	15	24	-	7	17	30	-	11	19	30	-	9	19	29	-	10	19	36	-	14	22	19	-	6	
Zusammen	82	1	29	52	87	-	17	70	240	1	62	177	321	4	72	245	439	1	97	341	489	2	111	376	351	3	82	
<b>Straßenzustand</b>																												
Trocken	29	-	8	21	67	-	11	56	214	1	52	161	301	4	70	227	415	1	89	325	446	2	100	344	312	3	69	
Naß, Feucht, Schlüpfig	37	1	14	22	13	-	2	11	25	-	10	15	20	-	2	18	24	-	8	16	43	-	11	32	39	-	13	
(Öl, Laub, usw.)	16	-	7	9	7	-	4	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Winterglatt	82	1	29	52	87	-	17	70	240	1	62	177	321	4	72	245	439	1	97	341	489	2	111	376	351	3	82	
Zusammen																												
<b>Lichtverhältnisse</b>																												
Tageslicht	1	-	-	1	2	-	1	1	8	-	2	6	17	-	4	13	26	-	13	13	37	-	24	13	27	-	10	
Dämmerung	1	-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	2	-	2	1	1	-	1	-	-	-	-	
Dunkelheit	2	-	1	1	5	-	1	4	2	-	1	1	4	-	2	1	2	-	1	1	3	-	2	1	-	-	-	
Zusammen	4	-	1	3	7	-	1	5	10	-	3	7	22	1	7	14	30	-	16	14	41	-	27	14	27	-	10	
<b>Straßenzustand</b>																												
Trocken	1	-	-	1	5	1	1	3	9	-	3	6	21	1	7	13	27	-	15	12	39	-	26	13	25	-	9	
Naß, Feucht, Schlüpfig	1	-	-	1	2	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	3	-	1	1	2	-	1	1	2	-	1	
(Öl, Laub, usw.)	2	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Winterglatt	4	-	1	3	7	-	1	5	10	-	3	7	22	1	7	14	30	-	16	14	41	-	27	14	27	-	10	
Zusammen																												
<b>Lichtverhältnisse</b>																												
Tageslicht	541	-	17	34	59	-	10	12	202	1	50	151	297	2	65	230	426	1	98	327	480	2	117	361	354	2	83	
Dämmerung	123	-	5	5	6	-	1	13	16	-	3	13	12	-	3	9	12	-	4	8	11	-	5	6	5	-	3	
Dunkelheit	341	1	8	16	29	1	7	34	32	-	12	20	34	3	11	20	31	-	11	20	39	-	16	23	19	1	6	
Zusammen	1 005	1	30	55	94	1	18	250	250	1	65	184	343	5	79	259	469	1	113	355	530	2	138	390	378	3	92	
<b>Straßenzustand</b>																												
Trocken	192	-	8	22	72	1	12	223	1	55	167	322	5	77	240	442	1	104	337	485	2	126	357	337	3	78		
Naß, Feucht, Schlüpfig	426	1	14	23	15	-	2	26	26	-	10	16	21	-	2	19	27	-	9	18	45	-	12	33	41	-	14	
(Öl, Laub, usw.)	387	-	8	10	7	-	4	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Winterglatt	1 005	1	30	55	94	1	18	250	250	1	65	184	343	5	79	259	469	1	113	355	530	2	138	390	378	3	92	
Zusammen																												

Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern 2011 monatlich nach Lichtverhältnissen, Straßenzustand und Ortslage

	August		September		Oktober		November		Dezember		Jahr														
	Leicht- verletzte	innerhalb von Ortschaften Verunglückte Getötete Schwer- verletzte																							
<b>Lichtverhältnisse</b>																									
Tageslicht	252	355	2	81	272	386	1	96	299	205	-	55	150	170	1	40	129	85	1	13	71	2.962	13	671	2.278
Dämmerung	2	16	-	3	13	27	-	4	23	28	-	3	25	30	-	3	27	20	-	6	14	188	0	39	149
Dunkelheit	12	32	1	14	17	46	-	15	31	59	-	19	40	68	-	11	56	64	-	10	54	460	6	133	321
Zusammen	266	403	3	98	302	469	1	115	353	292	-	77	215	268	2	54	212	169	1	29	139	3.610	19	843	2.748
<b>Straßenzustand</b>																									
Trocken	240	367	3	81	283	432	1	105	326	248	-	66	182	242	1	49	192	86	1	13	72	3.159	17	713	2.429
Naß, Feucht, Schlüpfig (Öl, Laub, usw.)	26	36	-	17	19	37	-	10	27	43	-	11	32	22	1	5	16	73	-	12	61	412	2	115	295
Wintereisglatt	-	-	-	-	-	1	-	-	-	4	-	-	1	4	-	-	4	10	-	-	6	39	0	15	24
Zusammen	266	403	3	98	302	469	1	115	353	292	-	77	215	268	2	54	212	169	1	29	139	3.610	19	843	2.748
<b>Lichtverhältnisse</b>																									
Tageslicht	17	19	1	6	12	28	1	15	12	15	-	8	7	12	-	5	7	3	-	1	2	195	2	89	104
Dämmerung	-	2	-	-	2	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	1	11	0	7	4
Dunkelheit	-	1	-	1	-	7	-	-	6	4	1	2	1	8	-	4	4	3	-	2	1	41	4	16	21
Zusammen	17	22	1	7	14	36	2	16	18	20	1	11	8	21	-	10	11	7	-	3	4	247	6	112	129
<b>Straßenzustand</b>																									
Trocken	16	20	1	6	13	33	2	15	16	18	1	10	7	20	-	9	11	2	-	1	1	220	6	102	112
Naß, Feucht, Schlüpfig (Öl, Laub, usw.)	1	2	-	1	1	3	-	1	2	2	-	1	1	-	-	-	-	5	-	2	3	24	0	8	16
Wintereisglatt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3	0	2	1
Zusammen	17	22	1	7	14	36	2	16	18	20	1	11	8	21	-	10	11	7	-	3	4	247	6	112	129
<b>Lichtverhältnisse</b>																									
Tageslicht	269	374	3	87	284	424	2	111	311	220	-	63	157	182	1	45	136	88	1	14	73	3.157	15	760	2.382
Dämmerung	2	18	-	3	15	28	-	5	23	29	-	4	25	31	-	4	27	21	-	6	15	199	0	46	153
Dunkelheit	12	33	1	15	17	53	1	15	37	63	1	21	41	76	1	15	60	67	-	12	55	501	10	149	342
Zusammen	283	425	4	105	316	505	3	131	371	312	1	88	223	289	2	64	223	176	1	32	143	3.887	25	955	2.877
<b>Straßenzustand</b>																									
Trocken	256	387	4	87	296	465	3	120	342	266	1	76	189	262	1	58	203	88	1	14	73	3.379	23	815	2.541
Naß, Feucht, Schlüpfig (Öl, Laub, usw.)	27	38	-	18	20	40	-	11	29	45	-	12	33	22	1	5	16	78	-	14	64	436	2	123	311
Wintereisglatt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	5	-	1	4	10	-	4	6	42	0	17	25
Zusammen	283	425	4	105	316	505	3	131	371	312	1	88	223	289	2	64	223	176	1	32	143	3.887	25	955	2.877

## Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern 2008 bis 2011 nach Alter und Geschlecht

	2008				insgesamt	Verunglückte Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
	männlich	weiblich	Geschlecht ohne Angabe	insgesamt				
unter 15 Jahre	241	110	0	351	1	56	17	
15 bis unter 18 Jahre	150	70	0	220	-	31	10	
18 bis unter 21 Jahre	177	104	0	281	1	36	16	
21 bis unter 25 Jahre	208	144	0	352	1	40	18	
25 bis unter 35 Jahre	435	200	0	635	-	89	29	
35 bis unter 45 Jahre	392	177	0	569	3	83	43	
45 bis unter 55 Jahre	319	235	1	555	1	88	64	
55 bis unter 65 Jahre	228	164	0	392	5	69	48	
65 bis unter 75 Jahre	214	182	0	396	8	78	68	
75 Jahre und mehr	106	77	0	183	4	41	33	
Alter unbekannt	6	2	0	8	-	-	-	
<b>Insgesamt</b>	<b>3.943</b>	<b>2.958</b>	<b>29</b>	<b>6.930</b>	<b>29</b>	<b>958</b>	<b>2.956</b>	

## Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern 2008 bis 2011 nach Alter und Geschlecht

	2009				insgesamt	Verunglückte Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
	männlich	weiblich	Geschlecht ohne Angabe	insgesamt				
unter 15 Jahre	184	93	0	277	249	57	28	
15 bis unter 18 Jahre	119	60	0	179	105	28	1	
18 bis unter 21 Jahre	140	88	0	228	102	21	81	
21 bis unter 25 Jahre	167	126	0	293	63	7	56	
25 bis unter 35 Jahre	346	171	0	517	0	-	-	
35 bis unter 45 Jahre	306	134	0	440	114	1	24	
45 bis unter 55 Jahre	230	167	0	397	70	15	55	
55 bis unter 65 Jahre	154	115	0	269	0	-	-	
65 bis unter 75 Jahre	128	114	0	242	196	32	163	
75 Jahre und mehr	61	44	0	105	134	21	113	
Alter unbekannt	6	2	0	8	0	-	-	
<b>Insgesamt</b>	<b>2.956</b>	<b>2.958</b>	<b>29</b>	<b>5.943</b>	<b>3.703</b>	<b>25</b>	<b>941</b>	

## Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern 2008 bis 2011 nach Alter und Geschlecht

	2010				Leicht- verletzte
	insgesamt	Getötete	Verunglückte Schwer-	Verunglückte Schwer-	
unter 15 Jahre	207	2	2	51	28
15 bis unter 18 Jahre	107	-	-	23	7
18 bis unter 21 Jahre	0	-	-	18	7
21 bis unter 25 Jahre	73	-	-	31	16
25 bis unter 35 Jahre	34	-	-	76	24
35 bis unter 45 Jahre	0	-	-	54	26
45 bis unter 55 Jahre	82	-	-	74	45
55 bis unter 65 Jahre	65	-	-	67	45
65 bis unter 75 Jahre	0	-	-	76	43
75 Jahre und mehr	172	3	6	44	33
Alter unbekannt	123	-	-	5	27
Insgesamt	374	22	22	771	3091
	197	-	-	24	114
	0	-	-	26	114
	271	3	3	54	267
	114	-	-	26	172
	0	-	-	74	184
	267	4	4	45	146
	172	2	2	67	0
	0	-	-	45	204
	184	-	-	76	138
	146	-	-	43	80
	0	-	-	44	71
	204	6	6	33	0
	138	1	1	27	0
	80	3	3	5	5
	71	1	1	4	4
	0	-	-	1	1
	5	-	-	1	1
	4	-	-	1	1
	1	-	-	1	1
	3091	22	22	771	3091

## Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern 2008 bis 2011 nach Alter und Geschlecht

	2011				Leicht- verletzte
	insgesamt	Getötete	Verunglückte Schwer-	Verunglückte Schwer-	
unter 15 Jahre	295	2	2	67	34
15 bis unter 18 Jahre	136	1	1	27	9
18 bis unter 21 Jahre	0	-	-	17	12
21 bis unter 25 Jahre	112	-	-	41	15
25 bis unter 35 Jahre	53	-	-	15	15
35 bis unter 45 Jahre	0	-	-	89	37
45 bis unter 55 Jahre	99	-	-	78	21
55 bis unter 65 Jahre	63	-	-	96	56
65 bis unter 75 Jahre	0	-	-	82	61
75 Jahre und mehr	204	4	5	68	75
Alter unbekannt	125	4	4	32	38
Insgesamt	479	2	2	955	2877
	240	-	-	37	203
	0	-	-	21	125
	332	-	-	96	228
	146	-	-	56	177
	0	-	-	21	125
	327	3	3	96	228
	234	1	1	56	177
	0	-	-	82	158
	245	5	5	61	120
	181	-	-	68	145
	0	-	-	75	103
	218	5	5	32	67
	178	-	-	38	38
	100	1	1	0	0
	77	1	1	6	6
	0	-	-	3	3
	6	-	-	4	4
	3	-	-	4	4
	4	-	-	4	4
	3857	25	25	955	2877

Sekretariat der Ständigen Konferenz  
der Kultusminister der Länder  
in der Bundesrepublik Deutschland

**Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule**

---

**(Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012)**

## **Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule (Beschluss der KMK vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012)**

### **0. Vorbemerkung**

Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe der Schule. Sie umfasst Aspekte von Sicherheitserziehung und Sozialerziehung sowie von Umweltbildung und Gesundheitsförderung für eine verantwortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr. Sie setzt sich zudem mit Fragen einer zukunftsfähigen Mobilität als Teil einer Bildung für nachhaltige Entwicklung auseinander.

Die Kultusministerkonferenz entwickelt hiermit ihre Empfehlung von 1994 zur „Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“ fort.

### **1. Ziele und allgemeine Grundsätze**

#### **1.1 Ziele**

Mobilitäts- und Verkehrserziehung befähigt Schülerinnen und Schüler, sich mit den Anforderungen des heutigen Verkehrs, seinen Auswirkungen auf die Menschen und die Umwelt sowie mit der Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität auseinanderzusetzen.

Sie orientiert sich am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung, die ökologische Belastbarkeit der Erde nicht zu überfordern, den Klimaschutz zu verstärken und negative Auswirkungen des Verkehrs auf das Leben der Menschen zu reduzieren.

**Zukunftsfähige  
Mobilität**

Mobilitäts- und Verkehrserziehung leistet durch die Förderung der selbstständigen Mobilität der Schülerinnen und Schüler einen Beitrag zu ihrer Persönlichkeitsentwicklung und befähigt sie, ihre soziale Rolle im Verkehr eigenständig und kompetent wahrzunehmen. Schülerinnen und Schüler beteiligen sich zunehmend selbstständig zu Fuß und mit dem Fahrrad am Verkehr, lernen, sich in den öffentlichen Verkehrsmitteln und Verbundsystemen zurechtzufinden, und erweitern dadurch ihren Aktionsradius. Sie entwickeln Kompetenzen für eine verantwortungsvolle Teilnahme am motorisierten Verkehr.

**Selbstständige  
Mobilität**

Die Mobilitäts- und Verkehrserziehung unterstützt die Schülerinnen und Schüler beim Aufbau von Kompetenzen, um sich am Straßenverkehr vielseitig und sicher zu

**Sicheres Verhalten im  
Verkehr**

beteiligen. Schülerinnen und Schüler lernen, sich als Fußgänger, Radfahrer, Fahrer und Mitfahrer von motorisierten Fahrzeugen und als Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel umsichtig und sicherheits- und gefahrenbewusst zu verhalten. Sie erwerben Regelwissen, verkehrsspezifische und verkehrsrechtliche Kenntnisse. Sie erweitern ihre motorischen Fertigkeiten, ihr Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen und bauen ein flexibles, situationsbezogenes Verhalten und die Fähigkeit zur Antizipation von Risiken im Straßenverkehr und zur Vermeidung von Gefahren aus.

Schülerinnen und Schüler setzen sich mit der Verkehrswirklichkeit auseinander und lernen den Verkehr als ein soziales System kennen, das besonderen Regeln und Normen der sozialen Interaktion unterworfen ist. Sie bauen Kompetenzen auf, um in Verkehrssituationen sozial angemessen handeln zu können. Sie lernen sich flexibel und verantwortungsbewusst zu verhalten, Rücksicht zu nehmen und sich in die Rolle der anderen Verkehrsteilnehmer hineinzusetzen, deren Verhalten zu antizipieren und das eigene Verhalten darauf einzustellen.

### **Sozialkompetenz im Verkehr**

Schülerinnen und Schüler erwerben grundlegende Kenntnisse über die Auswirkungen des Verkehrs auf Gesundheit, Umwelt und Klima. Sie setzen sich mit Motiven der Verkehrsmittelwahl und des Mobilitätsverhaltens sowie ihrer eigenen Motivation zum Einstieg in die Motorisierung auseinander und erproben unterschiedliche Verkehrsmittel. Sie bauen Kompetenzen auf für eine verantwortungsvolle, umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl sowie für ein gesundheitsbewusstes Verhalten.

### **Umweltbewusstes und gesundheitsbewusstes Verhalten im Verkehr**

Schülerinnen und Schüler erwerben Grundlagen, um an der Gestaltung einer Verkehrsumwelt mitzuwirken, die zur Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer, zu besseren Lebensbedingungen und einer zukunftsfähigen Mobilität beiträgt. Sie erwerben Wissen über die städtebaulichen und wirtschaftlichen Aspekte heutiger Verkehrswirklichkeit und ihrer Folgen.

### **Verkehrsraumgestaltung**

Sie werden angeregt, sich an Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr zu beteiligen und solche zu initiieren.

## 1.2 Allgemeine Grundsätze

Der Unterricht im Rahmen der Mobilitäts- und Verkehrserziehung geht von der Lebenssituation und den Erfahrungen der Schülerinnen und Schüler im Verkehr sowie von ihren Mobilitätsbedürfnissen aus. Er knüpft an die Rolle der Heranwachsenden als Fußgänger, Radfahrer und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel sowie Mitfahrer im Auto und Benutzer motorisierter Fahrzeuge an.

### **Erfahrungsorientierung**

Der Unterricht ermöglicht, dass Schülerinnen und Schüler sich handlungsorientiert Wissen aneignen, Kompetenzen aufbauen und Einstellungen erwerben. Durch Realbegegnungen in der Verkehrsumwelt werden Praxisfelder eröffnet, in denen Schülerinnen und Schüler erkunden, beobachten und befragen, Verhalten erproben und einüben.

### **Handlungsorientierung**

Lern- und Handlungsorte sind die unmittelbaren Erfahrungsräume der Schülerinnen und Schüler: ihr Stadtteil, ihre Wohn- und Schulumgebung und ihr wachsender Aktionsradius. Die Kinder und Jugendlichen erwerben Kenntnisse über die Verkehrswirklichkeit und die Verkehrsplanung und beteiligen sich an der Gestaltung von Verkehrssituationen vor Ort.

### **Umgebungsorientierung**

Der Unterricht in der Mobilitäts- und Verkehrserziehung ermöglicht durch individuelle Schwerpunktsetzungen eine intensive Auseinandersetzung mit der Thematik. Die individuelle Förderung berücksichtigt die Heterogenität der Schülerinnen und Schüler. Dabei werden geschlechtsspezifische, interkulturelle, soziale Unterschiede und sich aus der Inklusion ergebende Anforderungen einbezogen.

### **Individualisierung und Inklusion**

Die Mobilitäts- und Verkehrserziehung wird fächerübergreifend oder in Projektform umgesetzt. Der fächerübergreifende Unterricht ermöglicht den Schülerinnen und Schülern, sich insbesondere unter Einbeziehung von Natur-, Gesellschaftswissenschaften und Sport mit Fragen der Mobilität auseinanderzusetzen.

### **Fächerübergreifender Unterricht**

## 2. Maßnahmen der Bildungsverwaltung

Die Gestaltung der Lehr- und Bildungspläne und der schulorganisatorischen Regelungen durch die Länder sowie die Konzeptionen zur Lehrerbildung und Lehrerfortbildung berücksichtigen die Ziele und Grundsätze dieser KMK-Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung.

## 3. Umsetzung in der Schule

### Jahrgangsstufen 1 - 4

### Primarbereich<sup>1</sup>

Der Unterricht geht von der Rolle der Kinder als Verkehrsteilnehmer aus. Schülerinnen und Schüler der Jahrgänge 1 und 2 nehmen vor allem als Fußgänger und Mitfahrer im Auto und Bus oder Bahn am Straßenverkehr teil. Schülerinnen und Schüler der Jahrgänge 3 und 4 erweitern ihren Aktionsradius und benutzen das Fahrrad, Busse und Bahnen. Diesen Rollen entsprechend sind den Jahrgängen unterschiedliche Themen zugeordnet.

Im Mittelpunkt der Jahrgangsstufen 1 – 4 stehen das Schulwegtraining und die Radfahrausbildung. Die Schulen können weitere thematische Schwerpunkte setzen.

#### Themen:

- Schulwegtraining: Der sichere Schulweg
- Verkehr in der Schul- und Wohnumgebung
- Vorteile des Zu-Fuß-Gehens
- Übungen zur Motorik und zur Wahrnehmung
- Radfahrausbildung
- Verkehrsregeln und soziales Verhalten im Verkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Mitfahren im Auto
- Mitfahren in Bus und Bahn
- Umweltfreundliche Verkehrsmittel

### Jahrgangsstufen 5 - 10

### Sekundarbereich I

Schülerinnen und Schüler der Jahrgänge 5 bis 10 erweitern ihren Aktionsradius und benutzen vorwiegend das Fahrrad, Busse und Bahnen. Diesen Rollen entsprechend sind den Jahrgängen unterschiedliche Themen zugeordnet. Die

<sup>1</sup> Der Begriff „Primarbereich“ meint im vorliegenden Papier die Jahrgangsstufen 1 – 4 (auch für BE und BB, wo die Primarstufe die Jahrgangsstufen 1 – 6 umfasst).

Schulen können weitere thematische Schwerpunkte setzen.

**Themen:**

- Der sichere Schulweg
- Fahrrad und Umwelt, Fahrrad und Verkehrsgestaltung
- Selbstständige Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs
- Kennenlernen des Personenfernverkehrs
- Einstieg in den motorisierten Verkehr (Mofa, Elektrorad)
- Mobilität und Sozialverhalten
- Verkehr und Recht
- Alkohol und Drogen im Straßenverkehr
- Verkehr, Umwelt und Klima
- Alternative Antriebstechniken und Fahrzeuge
- Formen der Mobilität
- Ökologische Klassenfahrten

**Jahrgangsstufen 11 - 13**

Die Schülerinnen und Schüler der Jahrgänge 11 bis 13 benutzen neben dem Fahrrad, Bussen und Bahnen teilweise auch ein motorisiertes Fahrzeug. Diesen Rollen entsprechend sind den Jahrgängen unterschiedliche Themen zugeordnet. Die Schülerinnen und Schüler setzen sich differenziert mit der Thematik Mobilität und Verkehr auseinander und vertiefen ihre bisher aufgebauten Kompetenzen. Die Schulen können entsprechend ihrer fachlichen Ausrichtung weitere thematische Schwerpunkte setzen.

**Sekundarbereich II  
Allgemeinbildender und  
Berufsbildender Bereich**

**Themen:**

- Mobilität und Sozialverhalten
- Motorisierter Individualverkehr, Begleitetes Fahren
- Alkohol und Drogen im Straßenverkehr
- Ökonomische und ökologische Aspekte der Mobilität
- Entwicklung und Gestaltung des Verkehrs für eine zukunftsfähige Mobilität
- Tourismus, Verkehr und Wirtschaft
- Chancen und Grenzen der Mobilität
- Alternative Antriebstechniken und Fahrzeuge, Fahrzeugtechnik

#### **4. Unterstützungssysteme**

Die verbindliche Umsetzung der Ziele der Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule wird durch vielfältige Maßnahmen unterstützt. Solche sind u.a.

- Handreichungen und Materialien
- Qualifizierung und Beratung der Lehrkräfte.

#### **5. Zusammenarbeit mit außerschulischen Partnern**

Die Zusammenarbeit mit außerschulischen Partnern und Einrichtungen<sup>2</sup> findet auf verschiedenen Ebenen statt. Themenbezogen kooperieren die zuständigen Ministerien, Behörden und Ämter. Die Schule arbeitet eng mit Eltern, der Polizei, mit Behörden sowie mit Verkehrsunternehmen, Verbänden, Vereinen, Institutionen, politischen Gremien, Initiativen u.a. zusammen und bezieht sie in den Unterricht mit ein.

---

<sup>2</sup> Siehe Anlage.

## KMK-Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule

**Anlage: Zusammenarbeit mit außerschulischen Partnern**

(Stand: 10.05.2012)

ACE – Auto Club Europa e. V.
ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Zentrale mit 18 ADAC-Regionalclubs
Autostadt GmbH
BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen
BUND – Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V.
Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V.
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. mit regionalen Landesverbänden
Continental AG
DB Bahn – Deutsche Bahn AG
DGUV – Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung mit den regionalen Unfallkassen
Die Akademie Bruderhilfe-Familienfürsorge GmbH
DUH – Deutsche Umwelthilfe e.V.
DNR – Deutscher Naturschutzring
DVR – Deutscher Verkehrssicherheitsrat
DVW – Deutsche Verkehrswacht e.V. mit Landesverkehrswachten
DEKRA – Deutscher Kraftfahrzeugsüberwachungsverein e.V.
FUSS e. V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland mit Regionalgruppen
GDV – Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft
Greenpeace e.V.
IFEU-Institut Heidelberg
Klimabündnis e.V.
NABU – Naturschutzbund Deutschland e. V.
Naturfreundejugend Deutschland e.V.
Robin Wood e.V.
TÜV – Technischer Überwachungsverein (TÜV-Nord AG, TÜV Hessen GmbH, TÜV Rheinland AG, TÜV Rheinland Berlin Brandenburg Pfalz e.V., TÜV-Süd AG)
VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
ÖPNV-Verbände in den Ländern
VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V.
Partner und Sponsoren aus der Wirtschaft

## Sachsen

## Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen 2008

Alkoholisierter Beteiligte nach Altersgruppen und Ortslage										
Art der Verkehrsbeteiligung	Ins- gesamt 1)	Darunter: Im Alter von ... bis unter ... Jahren								
		15 - 18	18 - 21	21 - 25	25 - 35	35 - 45	45 - 55	55 - 65	65 - 75	75 und mehr
bei Unfällen mit Personenschaden Innerhalb und außerhalb von Ortschaften										
Beteiligte insgesamt										
Fahrer von:										
Fahrrädern .....	4 274	240	298	388	682	602	591	406	406	185
alkoholisierte Beteiligte										
Fahrer von:										
Fahrrädern .....	333	5	29	31	71	76	63	38	16	3
von je 1 000 Beteiligten insgesamt waren alkoholisiert										
Fahrer von:										
Fahrrädern .....	78	21	97	80	104	126	107	94	39	16
darunter: Innerhalb von Ortschaften										
Beteiligte insgesamt										
Fahrer von:										
Fahrrädern .....	3 944	214	276	372	651	539	535	370	366	167
alkoholisierte Beteiligte										
Fahrer von:										
Fahrrädern .....	291	4	25	27	63	66	54	34	14	3
Fußgänger .....	90	4	10	7	14	19	25	4	5	1
von je 1 000 Beteiligten insgesamt waren alkoholisiert										
Fahrer von:										
Fahrrädern .....	74	19	91	73	97	122	101	92	38	18

1) Einschl. ohne Angabe des Alters.

2) Einschl. sonstige Beteiligte.

## Sachsen

## Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen 2009

Alkoholisierter Beteiligte nach Altersgruppen und Ortslage										
Art der Verkehrsbeteiligung	Ins- gesamt 1)	Darunter: Im Alter von ... bis unter ... Jahren								
		15 - 18	18 - 21	21 - 25	25 - 35	35 - 45	45 - 55	55 - 65	65 - 75	75 und mehr
bei Unfällen mit Personenschaden Innerhalb und außerhalb von Ortschaften Beteiligte insgesamt										
Fahrer von: Fahrrädern .....	4 015	177	199	359	661	541	555	423	424	185
alkoholisierte Beteiligte										
Fahrer von: Fahrrädern .....	280	10	12	30	66	40	60	46	13	2
von je 1 000 Beteiligten insgesamt waren alkoholisiert										
Fahrer von: Fahrrädern .....	70	56	60	84	100	74	108	109	31	11
darunter: Innerhalb von Ortschaften Beteiligte insgesamt										
Fahrer von: Fahrrädern .....	3 703	162	186	341	621	487	500	383	387	174
alkoholisierte Beteiligte										
Fahrer von: Fahrrädern .....	247	8	10	28	61	35	48	41	13	2
von je 1 000 Beteiligten insgesamt waren alkoholisiert										
Fahrer von: Fahrrädern .....	67	49	54	82	98	72	96	107	34	11

1) Einschl. ohne Angabe des Alters.

2) Einschl. sonstige Beteiligte.

## Sachsen

## Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen 2010

Alkoholisierter Beteiligte nach Altersgruppen und Ortslage										
Art der Verkehrsbeteiligung	Insgesamt 1)	Darunter: Im Alter von ... bis unter ... Jahren								
		15 - 18	18 - 21	21 - 25	25 - 35	35 - 45	45 - 55	55 - 65	65 - 75	75 und mehr
bei Unfällen mit Personenschaden Innerhalb und außerhalb von Ortschaften Beteiligte insgesamt										
Fahrer von: Fahrrädern .....	3 338	115	159	313	622	412	467	345	348	155
alkoholisierte Beteiligte										
Fahrer von: Fahrrädern .....	211	3	9	27	48	36	42	30	15	1
von je 1 000 Beteiligten insgesamt waren alkoholisiert										
Fahrer von: Fahrrädern .....	63	26	57	86	77	87	90	87	43	6
darunter: Innerhalb von Ortschaften Beteiligte insgesamt										
Fahrer von: Fahrrädern .....	3 087	109	146	303	594	375	411	314	313	141
alkoholisierte Beteiligte										
Fahrer von: Fahrrädern .....	187	3	8	25	45	31	35	26	13	1
von je 1 000 Beteiligten insgesamt waren alkoholisiert										
Fahrer von: Fahrrädern .....	61	28	55	83	76	83	85	83	42	7

1) Einschl. ohne Angabe des Alters.

2) Einschl. sonstige Beteiligte.

## Sachsen

## Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen 2011

## Alkoholisierete Beteiligte nach Altersgruppen und Ortslage

Art der Verkehrsbeteiligung	Ins- gesamt 1)	Darunter: Im Alter von ... bis unter ... Jahren								
		15 - 18	18 - 21	21 - 25	25 - 35	35 - 45	45 - 55	55 - 65	65 - 75	75 und mehr
bei Unfällen mit Personenschaden Innerhalb und außerhalb von Ortschaften Beteiligte insgesamt										
Fahrer von: Fahrrädern .....	4 164	180	174	358	775	508	583	434	410	179
alkoholisierete Beteiligte										
Fahrer von: Fahrrädern .....	240	3	9	28	63	37	40	42	17	-
von je 1 000 Beteiligten insgesamt waren alkoholisierete										
Fahrer von: Fahrrädern .....	58	17	52	78	81	73	69	97	41	-
darunter: Innerhalb von Ortschaften Beteiligte insgesamt										
Fahrer von: Fahrrädern .....	3 901	171	169	344	737	470	537	403	369	165
alkoholisierete Beteiligte										
Fahrer von: Fahrrädern .....	214	3	9	25	59	32	32	37	16	-
von je 1 000 Beteiligten insgesamt waren alkoholisierete										
Fahrer von: Fahrrädern .....	55	18	53	73	80	68	60	92	43	-

1) Einschl. ohne Angabe des Alters.

2) Einschl. sonstige Beteiligte.

**Messergebnisse aus dem stationären Luftmessnetz**

Stadt	Anzahl Einwohner	Station	NO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]			PM <sub>10</sub> -Jahresmittelwert [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]			Anzahl Überschreit. des PM <sub>10</sub> -24-h-GW			Benzol [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]						
			2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011				
Dresden	530 000	Dresden-Nord	39	39	39	39	33	30	30	29	35	37	37	42	1,4	1,7	1,7	1,8
		Dresden-Bergstraße	51	54	50	50	29	31	31	31	21	42	40	46	-	-	-	-
		Dresden-Winckelmannstraße*	-	24	23	24	-	26	22	22	-	21	18	29	-	-	-	-
Leipzig	532 000	Leipzig-Mitte***	46	43	48	48	34	26	32	35	39	25	41	63	2	1,6	1,9	2,1
		Leipzig-Lützner Straße	45	46	45	40	31	33	33	34	32	51	49	69	-	-	-	-
		Leipzig-West	19	20	21	20	19	23	21	22	7	14	23	24	-	-	-	-
Chemnitz	243 000	Chemnitz-Nord	33	32	32	-	22	28	25	-	6	32	25	-	1,7	1,8	1,5	-
		Chemnitz-Leipziger Straße	50	47	45	46	28	29	29	29	19	32	34	39	-	-	-	-
		Chemnitz-Mitte	26	27	27	27	19	21	21	22	2	13	13	23	-	-	-	1,3
Plauen	66 000	Plauen-Süd	31	28	30	29	23	22	24	6	20	20	29	-	-	-	-	
Zwickau	93 000	Zwickau-Werdauer Straße	32	35	33	32	23	27	28	10	30	39	53	-	-	-	-	
Glauchau	24 000	Glauchau	23	24	26	25	22	28	25	4	30	27	23	-	-	-	-	
Borna	20 000	Borna	27	29	29	28	24	25	26	10	26	28	32	-	-	-	-	
Delitzsch	26 000	Delitzsch**	21	21	22	-	20	23	25	5	8	26	-	-	-	-	-	
Annaberg-Buchholz	22 000	Annaberg-Buchholz	24	25	26	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Freiberg	41 000	Freiberg	26	28	27	29	22	25	24	5	21	23	28	-	-	-	-	
Radebeul	34 000	Radebeul-Wahnsdorf	16	16	17	17	21	22	21	4	17	15	26	-	-	-	-	
Görlitz	55 000	Görlitz	27	28	29	27	29	29	33	21	36	48	46	1,7	2,1	2,3	1,6	
Zittau	28 000	Zittau-Ost	15	15	16	16	22	25	29	11	30	41	32	-	-	-	-	
Bautzen	40 000	Bautzen	20	20	22	22	21	28	26	5	35	31	23	-	-	-	-	
Hoyerswerda	37 000	Hoyerswerda**	16	15	-	-	21	23	25	6	19	29	-	-	-	-	-	

\*Beginn der Messung Juni 2008

\*\*Einstellung der Messungen

\*\*\* Station auf Grund eines Verkehrsunfalls im Nov. 2008 zerstört, 2009 Ersatzstation (teilweise erst ab März Messungen)

- keine Messung

**Ergebnis der Sondermessung in Riesa 2008/2009 (Messung 09/2008 bis 08/2009)**

Riesa	33 000	Fr.-Ebert-Platz	19	24	18
-------	--------	-----------------	----	----	----

## Dienstfahräder – Stand August 2012

Behörde	Anzahl Dienstfahräder	Nutzungsintensität hoch/mittel/gering	Fahrleistung Dienstfahräder	Kosten	Nutzung Radkurierdienste ja / nein	Anzahl Lastenfahräder	Nutzungsintensität hoch/mittel/gering
SIB	28	mittel	2012: ca. 800 km/Monat	2011: ca. 0,1 T€/ Monat	Nein	0	-
Staatsbetrieb Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen (SBG)	33	hoch	2012: ca. 4000 km	2011: ca. 0,1 T€/ Monat	Nein	0	-
SMF	0	-	-	-	Nein	0	-
Landesamt für Steuern und Finanzen	0	-	-	-	Nein	0	-
Landesrechnungszentrum Steuern (LRZS)	0	-	-	-	Nein	0	-
Landesamt für Verfassungsschutz	2	nicht erfasst	nicht erfasst	Beschaffung 1995 921,00 €	Nein	0	-
Polizeidirektion Chemnitz-Erzgebirge	9						
Polizeidirektion Dresden	6						
Polizeidirektion Leipzig	13						
Polizeidirektion Oberes Elbtal-Ostergebirge	40						
Polizeidirektion Oberlausitz-Niederschlesien	3						
Polizeidirektion Südwestsachsen	13	hoch	nicht erfasst	nicht einheitlich erfasst	Nein	0	-
Polizeidirektion Westsachsen	4						
Landeskriminalamt Sachsen	26						

Behörde	Anzahl Dienstfahräder	Nutzungsintensität hoch/mittel/gering	Fahrleistung Dienstfahräder	Kosten	Nutzung Radkurierdienste ja / nein	Anzahl Lastenfahrräder	Nutzungsintensität hoch/mittel/gering
Landespolizeidirektion Zentrale Dienste Sachsen	6	hoch	nicht erfasst	nicht einheitlich erfasst	Nein	0	-
	9						
	34						
Hochschule der Sächsischen Polizei (FH)	0						
Aus- und Fortbildungsinstitut der sächsischen Polizei	0						
Präsidium der Bereitschaftspolizei Sachsen	0						
LDS	0	-	-	-	-	0	-
SMJUS	2	gering	2010: ca. 80 km 2011: ca.236 km 1.Hj. 12: ca.97km	59,98 €/ Jahr			
Leitstelle für Informationstechnologie der Justiz (LIT)	3	gering	2010: 254 km 2011: 415 km	2011: 96,00€			
Oberlandesgericht Dresden	1	gering	seit März 2011 ca. 30 km	k.A.			
Landgericht Dresden	1	gering	k.A.	25,00€/ Jahr			
Amtsgericht Meißen	1	k.A.	k.A.	k.A.		0	-
Amtsgericht Dresden	1	gering	k.A.	k.A.			
Landgericht Bautzen	1	nicht genutzt	k.A.	k.A.			
Amtsgericht Freiberg	2	hoch	k.A.	2011: 20,00€			
Amtsgericht Eilenburg	1	mittel	k.A.	k.A.	Nein	0	-

Behörde	Anzahl Dienstfahrräder	Nutzungsinten- sität hoch/ mittel/gering	Fahrleistung Dienstfahrräder	Kosten	Nutzung Rad- kurierdienste ja / nein	Anzahl Lasten- fahrräder	Nutzungsinten- sität hoch/ mittel/gering
Amtsgericht Torgau	1	gering	k.A.	k.A.			
JVA Görlitz	1	gering	5 km	k.A.			
JVA Leipzig mit Kranken- haus	5	hoch	954 km	k.A.			
SMK (Landesgymnasium für Musik Dresden)	3	hoch	1 – 4 km/ Fahrt	k.A.	Nein	0	-
SMS	2	hoch	400 km/ Rad und Jahr	11.105 €/ Jahr	Nein	0	-
Sächsische Krankenhäuser	88						
LfULG	64	gering	2011: ca. 18.950 km				
Sächsischer Staatsbetrieb Sachsenforst	18	mittel	2011: ca. 3.600 km	2011: 2.704,00 €.	Nein	0	-
SMUL/ SMI	6	mittel	k.A. möglich				
SMWA	4	k.A.	k.A.	2012: 1.965 €	Ja	0	-
SK	1	0	k.A.	k.A.	Nein	0	-
Landesvertretung Berlin	2	hoch	k.A.	2008-2010: 98 € 2011: 1.068 €	Nein	0	-
SMWK	0	-	-	-	Nein	0	-

Anlage zu den Fragen V/11 – V/14 und Frage V/16

Behörde	Anzahl Dienstfahrräder	Nutzungsintensität hoch/mittel/gering	Fahrleistung Dienstfahrräder	Kosten	Nutzung Radkurierdienste ja / nein	Anzahl Lastenfahrräder	Nutzungsintensität hoch/mittel/gering
Hochschule für Musik Carl Maria von Weber Dresden,	2					0	-
Hochschule für Musik und Theater Leipzig	1					0	-
Hochschule Zittau/Görlitz	5					2	hoch
Palucca Hochschule für Tanz Dresden	1					0	-
Studentenwerk Leipzig	5					0	-
TU Bergakademie Freiberg	3			1.900 €	Ja	0	-
Technische Universität Dresden	37	hoch	k.A.			6	hoch
Universität Leipzig	23					0	-
Universitätsklinikum Leipzig	18					1	hoch
Universitätsklinikum Carl Gustav Carus Dresden	189					19	hoch