

**ADFC Sachsen e.V.** • Bischofsweg 38 • 01099 Dresden •

Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Referat 21 / Planung

Bautzener Straße 19 a

01099 Dresden

Bischofsweg 38  
01099 Dresden

Telefon: 0351 – 501 391 7  
Telefax: 0351 – 501 391 6  
konrad.krause@adfc-sachsen.de  
www.adfc-sachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen  
14smwa022

## **Stellungnahme zum Entwurf der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Unterlagen zur Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014 in der Fassung vom 14. Januar 2014 haben wir erhalten. Wir begrüßen die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption und nehmen mit diesem Schreiben zu dem Entwurf Stellung.

### **Kapitel 1.2: Definition messbarer Ziele**

Die definierten Ziele im Kapitel 1.2 halten für richtig und sinnvoll. Um Erfolge bei der Umsetzung der Radverkehrskonzeption auch messen und belegen zu können, schließen wir uns der Forderung der Akteure der kreisfreien Städte nach einer zahlenmäßigen Konkretisierung der einzelnen Zielvorgaben an.

Wir schlagen folgende Zielwerte vor:

„ ... Im Einzelnen sind:

- der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr *bis zum Jahr 2025 sachsenweit auf 20%* zu erhöhen
- die Radverkehrsinfrastruktur *angebotsorientiert* auszubauen bzw. vorzuhalten (Neu- und Ausbau, Erhaltung und Instandsetzung des Infrastrukturangebots),
- die *Anzahl getöteter und schwer verletzter Radfahrer bis 2025 um 50% zu senken*
- die Vernetzung der Verkehrssysteme Fahrrad und ÖPNV/SPNV zu verbessern.

Dazu soll die Entwicklung eines landesweiten, zusammenhängenden Radverkehrsnetzes auf der Grundlage der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen unterstützt werden.“

#### **Bankverbindung**

Volksbank Leipzig  
IBAN DE 87 8609 5604 0307 8318 05  
BIC GENODEF1LVB

#### **Steuernummer**

231/140/16837 K081

## **Kapitel 1.3: Konkretisierung der Leitsätze**

### **Leitsatz 1**

In Anbetracht des in den letzten Jahren zu verzeichnenden und auch zukünftig zu erwartenden starken Anstiegs des Radverkehrs sollte dies auch im Leitsatz 1 dargelegt werden. Wir schlagen eine sinngemäße Formulierung wie folgt vor: „Dementsprechend sollte der Radverkehr besondere Berücksichtigung aufgrund seines weiter zu erwartenden Anstieges am Modal Split und seiner positiven Wirkungen auf Gesundheit und Umwelt finden“.

### **Leitsatz 3 (Verkehrssicherheit)**

ist um ein konkretes Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit zu ergänzen. Wir schlagen vor, dass der Freistaat sich zum Ziel setzt, die Zahl der getöteten und schwer verletzten Radfahrer bis 2025 um 50% zu senken.

### **Leitsatz 4 (Verknüpfung ÖPNV)**

Hier sollten konkrete Aussagen zur Verknüpfung von von Rad- und Öffentlichem Verkehr gemacht werden. Der Freistaat sollte in diesem Leitsatz formulieren, dass er die

- die Einrichtung sicherer Abstellanlagen,
- qualitativ hochwertige Möglichkeiten der Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln und
- untereinander abgestimmte ÖPNV-Produkte nach einheitlichen Maßstäben

als ein wichtiges Ziel betrachtet und die Erreichung durch Koordination, Hilfestellungen und mögliche Förderprogramme unterstützen wird.

Als besonders wichtig erachten wir das Hinzufügen eines weiteren Leitzieles, in dem die Rolle des Freistaates als Ideengeber, Lieferant von Hilfestellungen und Anleitungen klar benannt wird.

Aus unserer Erfahrung besteht ein sehr unterschiedlicher Stand des Wissens in Bezug zum Radverkehr und zur Radverkehrsförderung in den Kommunen und Landkreisen. Der Freistaat sollte hier seine Rolle als treibende und unterstützende Kraft für eine einheitliche, moderne Radverkehrsplanung in Sachsen darlegen, in dem er Standardlösungen, Musterbeispiele und Handlungsanleitungen zur Verfügung stellt, den Austausch von Erfahrungen und die Weiterbildung der Verantwortlichen aktiv unterstützt.

Dazu gehört auch, die verkehrlichen, gesundheitlichen und geldwerten Vorteile eines hohen Radverkehrsanteils aktiv zu bewerben.

## **Kapitel 2.1: Statistik zur Entwicklung des Radverkehrs**

Der vorliegende Entwurf hat die Zahlen des SrV 2008 zur Grundlage. Wir halten es für wichtig darauf hinzuweisen, dass diese Zahlen in weiten Teilen bereits überholt sind. Zwischenzeitlich erhobene Zählungen deuten darauf hin, dass der Radverkehr sich in den letzten 6 Jahren weiter äußerst dynamisch entwickelt hat und auch weiterhin kein Abflachen des Wachstums des Radverkehrs zu erwarten ist. Wir gehen davon aus, dass der genannte sachsenweite Modal Split von 8% als überholt zu betrachten ist. Deshalb empfehlen wir, die Veröffentlichung der Ergebnisse des SrV 2013 abzuwarten und noch in die Radverkehrskonzeption 2014 einzuarbeiten.

## **Kapitel 2.2: Elektromobilität und Radverkehr**

Die explizite Erörterung der relativ neuen Erscheinungsform der Pedelecs begrüßen wir. Hier stellen sich insbesondere an eine sichere Radverkehrsinfrastruktur neue Herausforderungen. Wir würden es begrüßen, wenn in diesem Abschnitt auch auf die Potentiale

von Pedelecs im Waren- und Gütertransportverkehr explizit eingegangen würde. So ist schon jetzt ein Teil der Fahrradflotte der Deutschen Post AG Pedelecs, teils in Form dreirädriger Lastenräder. Die mit der (nicht nur bei der Post) zu erwartenden verstärkten Verbreitung von Transporträdern verdienen eine gesonderte Würdigung, haben sie doch großen Einfluss auf Fragen der geeigneten Radverkehrsinfrastruktur.

### **Kapitel 2.3: Aktuelle Entwicklungen**

Wir begrüßen die eingehende Betrachtung aktueller Entwicklungen und Trends, die eine verstärkte Fahrradnutzung und die Steigerung der mit dem Rad zurückgelegten Entfernungen zur Folge haben. Auch halten wir die Erwähnung von Radschnellwegen an dieser Stelle für sinnvoll, bieten sie doch besonders Aus- und Einpendlern in größere Ballungsräume die Möglichkeit, weitere Wege in kürzerer Zeit mit dem Rad zurückzulegen.

Ergänzt sollten hier auch die Möglichkeiten, die sich durch die verstärkte Nutzung von Lastenrädern ergeben.

### **Kapitel 2.5: Grundsätze der Radverkehrsplanung**

Unter dem Abschnitt „Regelwerke“ werden Regelwerke von Bedeutung für den Radverkehr zwar genannt, es wird jedoch eine Aussage vermieden, inwiefern diese Regelwerke für die Radverkehrsförderung in Sachsen einen verbindlichen Charakter erhalten sollen. Wir gehen davon aus, dass die verpflichtende Einführung von ERA 2010 und RASSt 2006, wie das in Baden-Württemberg, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt bereits geschehen ist, auch in Sachsen vorgenommen wird.

Dazu schlagen wir vor, nach dem einführenden Satz in Kapitel 2.5 folgender Satz einzufügen: „Folgende Regelwerke dienen als verbindliche Grundlage der Radverkehrsförderung in Sachsen.“

### **Kapitel 3.4: Planerische und bauliche Standards im SachsenNetzRad**

Auf Seite 24 des vorliegenden Entwurfs finden wir einen Widerspruch, den wir für folgenreich halten. Einerseits wird richtig festgestellt:

Ein einheitlich hoher Standard für die Routen des SachsenNetz Rad ist mit ausschlaggebend für die Attraktivität und damit den Erfolg einer touristischen Radroute. Dabei ist die Oberflächenbeschaffenheit ein wesentliches Merkmal. Die Fahrbahnoberfläche muss ein komfortables und sicheres Fahren bei jedem Wetter ermöglichen. Ebenheit und Rollwiderstand spielen dafür eine wichtige Rolle.

Weiter wird ausgeführt, dass mit Asphalt befestigte Wege auch keine Ökologischen Nachteile gegenüber wassergebundenen Bauweisen haben. Wenig später wird jedoch ausgeführt, dass in Waldgebieten „grundsätzlich wassergebundene Bauweisen gewählt werden“ sollen. Dieser redaktionelle Fehler ist zu beseitigen.

### **Kapitel 3.6: Realisierung des SachsenNetzRad**

Wir halten es für unverzichtbar, dass im Kapitel 3.6 eine Tabelle eingefügt wird mit konkreten Zielstellungen zur Vermarktungsfähigkeit der Radfernwege in Sachsen, ähnlich der Tabelle in der Sächsischen Radverkehrskonzeption 2005 in Kapitel 3.1.6.

### **Kapitel 5.2.2 und 5.2.3: Verkehrssicherheit**

Wir begrüßen den weit gefächerten Fokus in diesem Kapitel und unterstützen die Aussage, dass eine bedeutende Voraussetzung für sicheren Radverkehr eine gut ausgebaute und verkehrssicher gestaltete Infrastruktur ist.

Neben der Betrachtung des Risikofaktors Mensch bei der Präventionsarbeit begrüßen wir auch, dass hier ausdrücklich auf die Rolle sicherer Radverkehrsinfrastruktur, auf die Ver-

kehrssicherungspflicht der Baulastträger, auf Verkehrsschauen und die Unfalluntersuchung nach VwV-StVO hingewiesen wird.

Die Verkehrssicherheitsarbeit sollte sich hierbei auf die Hauptursachen für Unfälle mit Radfahrern besonders konzentrieren. Wir halten es für sinnvoll diese Unfallarten und Hauptunfallverursacher auch in der Konzeption zu benennen.

Die alleinige Erwähnung von Sicherheitsaudits wird diesem wichtigen Mittel der Verkehrssicherheitsarbeit nicht gerecht. Wir halten es vielmehr für sinnvoll, dass Verkehrssicherheitsaudits als wirksamste Maßnahme gegen Fehler bei der Radverkehrsplanung verpflichtend eingeführt werden.

Wir halten es nicht für sinnvoll, die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf einen Träger zu konzentrieren. Hier sollte die Formulierung allgemeiner gehalten werden, um auch andere Akteure einbinden zu können und so auch einen Wettbewerb um bestmögliche Ideen und Vorgehensweisen zu ermöglichen.

### **Kapitel 5.3: Radverkehr und öffentliche Verkehrsmittel**

In der Radverkehrskonzeption sollten konkretere Aussagen zu Abstellanlagen, zu Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV und zur Tarifgestaltung gemacht werden.

Hier sollte der Freistaat eine anleitende, moderierende und unterstützende Rolle spielen und Akteure, Strategien und Zeiträume zu benennen. Damit es in Sachsen gelingt, einheitliche Mitnahmeregelungen im ÖPNV/SPNV bis 2025 zu erreichen.

### **Kapitel 5.4.2: Standards der Radwegweisung**

Wir teilen die Aussage, dass sich für die Radverkehrswegweisung ein bundesweiter Standard etabliert hat. Diesem sollte hier auch konsequent gefolgt werden. Das Sachsen-Wappen auf Radverkehrswegweisern halten wir für irritierend, nicht nur weil auf den Wegweisern ja durchaus Ziele außerhalb des Freistaats gekennzeichnet werden, sondern auch weil der Wegweiser durch das zusätzliche Symbol unübersichtlicher wird. Die Einbindung eines Wappens bietet für den Nutzer keinen erkennbaren Mehrwert.

Wir begrüßen ausdrücklich die Einführung von Knotenpunktnummern im Wegweisungssystem. Diese haben sich in anderen Bundesländern und außerhalb Deutschlands als ein erfolgreiches Mittel der Radverkehrswegweisung bewährt.

Ein Vorgabe und Zeitrahmen zur Ablösung der in der Vergangenheit nach dem *Leitfaden des Staatsbetriebes Sachsenforst für Informations-, Leit- und Orientierungssysteme der Erholung und Besucherlenkung* durchgeführten Wegweisung durch die FGSV-konforme sollte unbedingt aufgenommen werden.

### **Kapitel 6.1.1: Koordinierung/Vorbemerkungen**

Wir begrüßen sehr, dass der Freistaat die zentrale Koordinierung als bedeutenden Baustein für eine erfolgreiche Umsetzung des SachsenNetzRad benennt. Dafür ist eine Koordinierungsstelle SachsenNetzRad beim SMWA unverzichtbar, die sowohl die verschiedenen Akteure einbindet, als auch landkreisübergreifende Planungen anstößt und begleitet.

Bei dieser Koordinierungsstelle sollte ein Landesradwegewart angesiedelt sein, der auch als Ansprechpartner für die Nutzer zur Verfügung steht. Wir schließen uns der dahingehenden Forderung des Landestourismusverbandes an.

Wir empfehlen zu prüfen, ob die Wege des SachsenNetzRad nicht grundsätzlich in den Zuständigkeitsbereich des Freistaats gelegt werden sollten. So würde der Koordinierungsaufwand minimiert und einheitliche Standards und Qualität könnten sichergestellt werden. Diese Prüfung kann in der Radverkehrskonzeption als Auftrag formuliert werden.

### **Kapitel 6.1.3: Koordinierung**

Wir halten es für unverzichtbar, dass die Nutzerverbände ADFC und VCD als Mitglied der Landesarbeitsgemeinschaft Radverkehr in der Radverkehrskonzeption in diesem Kapitel explizit genannt werden.

Auch in die Regionalen Arbeitsgemeinschaften zum Radverkehr sollten die jeweiligen regionalen bzw. örtlichen ADFC-Gliederungen eingebunden werden.

Im Zusammenhang mit der Neufassung der StVO und den damit verbundenen Neuerungen für die Radverkehrsplanung halten wir auch einen Ausbau des Angebots von Schulungen im Freistaat, beispielsweise im Rahmen der Fahrradakademie des NRVP für unverzichtbar.

### **Anlagen 3-6**

Im vorliegenden Entwurf sind leider die Anlagen 3-6 nicht enthalten. Insbesondere Anlage 5 - *Bauprogramm Radwege an Bundes- und Staatsstraßen, Bedarfsmeldungen Radwege an Kreisstraßen* – halten wir für einen wesentlichen Bestandteil der Radverkehrskonzeption, den wir in unsere Stellungnahme mit einfließen lassen wollen. Wir bitten Sie deshalb, uns Anlage 5 noch zuzusenden.

Wir halten eine klare Darstellung des Finanzbedarfs für unverzichtbar, schon allein um den Mitgliedern des Sächsischen Landtags (die regelmäßig über den Landeshaushalt beschließen) transparent zu machen, welcher Finanzbedarf besteht, um die Ziele der Sächsischen Radverkehrskonzeption zu erreichen. Eine solche Finanzplanung sollte unbedingt ergänzt werden.

Wir schlagen vor, unter Beteiligung aller Akteure eine Schwachpunktanalyse nachzuholen. Dabei sind vorhandene Aussagen kritisch zu hinterfragen und Statistiken sinnvoll auszuwerten. Eine Untersuchung durch einen unabhängigen, verwaltungsexternen und im Radverkehr erfahrenen Gutachter halten wir für sinnvoll. Die daraufhin fortgeführte Fortschreibung der Radverkehrskonzeption sollte von einer solchen Stelle fachlich begleitet werden. Für alle Schritte wäre ein Prozess zur Beteiligung aller relevanten Akteure, vom Verkehrsverband über die Polizei bis zu den Landkreisen und Kommunen zu etablieren.

Mit freundlichen Grüßen,

Olaf Matthies

Landesvorsitzender des ADFC Sachsen e.V.