

Wussten Sie ...

... dass im Koalitionsvertrag der Radverkehr breiten Raum einnimmt?

Es wurden zwölf konkrete Verbesserungen vereinbart: Ausbau des Radtourismus, Verknüpfung der Verkehrsträger (Fahrradstationen), einheitliche Tarifregelungen für die Fahrradmitnahme, Erhöhung des Radverkehrsanteils insgesamt, Aufstockung der Mittel, Radverkehrsanlagen bei Baumaßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen als Regelfall, Nutzung stillgelegter Bahntrassen, Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden, Verbesserung der Verkehrssicherheit und Unfallverhütung, Mobilitätserziehung in Bildungseinrichtungen, umfassendes Mobilitätskonzept, Förderung von Modellprojekten für den Fußgänger- und Radverkehr.

Quelle: https://www.staatsregierung.sachsen.de/downloads/AKTUELL_Koalitionsvertrag_CDU_SPD_2014-2019.pdf

... dass die Mittel für den Radverkehr stark aufgestockt wurden?

Kommunale Förderung: Titel „Förderung Radverkehr einschließlich SachsenNetzRad“: 2009: 5 Mio., 2010: 5 Mio., 2011: 2 Mio., 2012: 2 Mio., 2013: 2,5 Mio., 2014: 2,5 Mio., 2015: 4 Mio., 2016: 8 Mio., 2017: 8 Mio., 2018: 8 Mio.

Radwegbau durch den Freistaat: Titel „Bau von Radwegen“: 2007: 1 Mio., 2008: 1 Mio., 2009: 1 Mio., 2010: 1 Mio., 2011: 2 Mio., 2012: 2,5 Mio., 2013: 1 Mio., 2014: 1 Mio., 2015: 4 Mio., 2016: 4 Mio., 2017: 4 Mio., 2018: 4 Mio. (zzgl. ca. 3,6 Mio. p.a. EFRE-Fördermittel und zzgl. Bundesmittel für den Radwegbau an Bundesstraßen)

Wegweisung und Gründung einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft: Titel „... Erstausrüstung ... Wegweisung und Förderung der interkommunalen Zusammenarbeit im Radverkehr“: 2015 1 Mio., 2016 1 Mio., 2017 1,5 Mio., 2018 1,5 Mio.

Quelle: Titel 07 06 883 17, 07 06 785 75 und 07 06 883 18 der jeweiligen Doppelhaushalte Band 7 sowie 07 20 891 01 (EFRE-Förderung)

... dass aber der Radwegbau durch den Freistaat stark abnimmt?

Radwege an Bundes- und Staatsstraßen außerorts baut der Freistaat selbst. Zwischen 1992 und 2005 wurden ca. **50 km** pro Jahr fertiggestellt, von 2006 bis 2015 ca. **30 km** pro Jahr. 2016 waren es **14 km**, 2017 3,4 km (Stand Mitte 2017).

Quellen: [Drs 6/10157](#) Antwort auf Kleine Anfrage „Bau und Planung von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen in Sachsen seit 2014“ und Webseite SMWA http://www.radverkehr.sachsen.de/img/radverkehr/Radweglaengen_2017_Diagramm_rdax_1024x724.png

... dass der Radwegbau einen hohen Planungsaufwand erfordert?

Verkehrsminister Jurk, Mai 2008: „Naturschutzfachliche Konflikte, damit verbundene hohe Anforderungen an den Planungs- und Bauaufwand, der Finanzierungsaufwand der zuständigen Kommunen, (...) können die Zielstellung der Radverkehrskonzeption (...) gefährden.“

Verkehrsminister Morlok, November 2014: „Einwendungen und Klagen auf Grund notwendiger Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligungen führen zu Verzögerungen bei der Erlangung des Baurechts. Weiterhin sind im Ergebnis von Planfeststellungen die Maßnahmen oft anders zu realisieren als ursprünglich geplant. Auch nicht gesicherte Finanzierungen von Dritten bei Gemeinschaftsmaßnahmen sind zusätzliche Gründe, die zur Verschiebung von Maßnahmen führen können. (...)“

Verkehrsminister Dulig, September 2017: „[Es] zeigt sich das Dilemma des Radwegebaus: Die notwendigen Planungen werden immer komplexer und langwieriger. Einen Radweg zu bauen, ist weder einfacher noch von der Planungszeit her schneller zu bewerkstelligen, als der Bau einer Straße.“

Quellen: [Drs. 4/11614](#) Antwort auf Große Anfrage „Radverkehr in Sachsen“, [Drs. 6/26](#) Antwort auf Kleine Anfrage „Neubau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen in Sachsen 2013 und 2014“, Pressemitteilung: [Radwege in Sachsen: 40 Kilometer im Bau und 367 Kilometer in Planung](#)

... dass es viel zu wenig Personal für Radverkehr in Sachsen gibt?

Im SMWA arbeiten im Verkehrsbereich ca. 60 Personen. Davon beschäftigen sich ca. 5 Personen mit insgesamt 0,75 VZÄ (Arbeitsanteil zwischen 0,05 und 0,3 VZÄ) mit Radverkehr. In den fünf LASuV-Niederlassungen arbeiten ca. 92 Personen pro Niederlassung. Hier planen verschiedene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit durchschnittlich insgesamt 6,3 VZÄ für den Radverkehr. Im Bereich des SMWA sind also ungefähr 1% des Personals mit Radwegbau und Radverkehrspolitik befasst.

Der Radverkehrsanteil an allen zurückgelegten Wegen (Modal Split) in Sachsen beträgt aber ca. 10%. Im letzten Jahr wurden 60 neue Stellen für den Verkehrsbereich im SMWA bewilligt (ca. 10% Aufstockung). Davon ist **keine einzige** Stelle für den Radverkehr vorgesehen. Es gibt keine klaren Zuständigkeiten und Ansprechpartner. In zahlreichen anderen Bundesländern gibt es mittlerweile eigenständige Struktureinheiten für Radverkehr oder Nahmobilität (Bayern, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt usw.).

Quellen: [Drs 6/6309](#) Antwort auf Kleine Anfrage „Anzahl und Stellenumfang der mit Radverkehrsplanung, Alltagsradverkehr und Fahrradtourismus im Freistaat Sachsen beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“ und [Drs 6/6962](#) Antwort auf Kleine Anfrage „Personalsituation in den LASuV-Niederlassungen“

... dass die kommunale Radförderung ein Allzeit-Tief erreicht hat?

2009/10 wurden an die Kommunen noch 13,5 Mio. Euro Fördermittel ausgereicht. 2015/16 waren es nur 3,5 Mio. Anfang 2017 steht eine Rekordsumme von 13,3 Mio. Euro zur Verfügung (Haushalt plus Vorjahresüberhang). Trotzdem werden kaum Fördermittel vergeben: Leipzig bekommt im März 2017 mitgeteilt, dass die Mittel ausgeschöpft seien und erhält 2016 und 2017 keinen Cent. Auerbach im Vogtland beantragt nach ähnlicher Auskunft Mittel beim Bund, weil vom Freistaat nichts zu erwarten ist. Zahlreiche kleine und große Kommunen klagen über die Fördermittelpraxis für den Radverkehr.

Die wenigen bewilligten Projekte sind fast ausschließlich touristischer Natur. Der Alltagsradverkehr oder die Verbesserung der Verkehrssicherheit werden kaum gefördert.

Als „Fördergegenstand“ wird in der maßgeblichen „Richtlinie Kommunaler Straßen- und Brückenbau“ RL-KStB angegeben: „(...) **Radverkehrsanlagen im Sinne des Sächsischen Straßengesetzes**“ Der Begriff „Radverkehrsanlagen“ taucht jedoch im gesamten Sächsischen Straßengesetz an keiner Stelle auf. Viele weitere Regelungen sind schlecht formuliert und missverständlich.

In vielen Bundesländern ist hingegen die technische Richtlinie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA 2010“ verbindliche Grundlage jeglicher Straßenbauförderung.

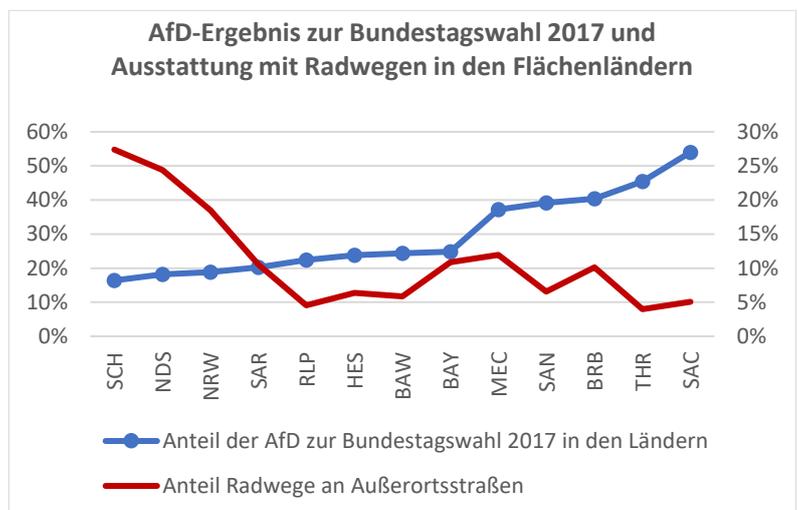
Quellen: [Drs 5/7152](#) „Radverkehrsbericht 2011“, Antwort auf Kleine Anfrage [Drs 6/3286](#) „Förderung und Stand kommunaler Radverkehrskonzeptionen und Radnetzplanungen der Landkreise, kreisfreien Städte und Gemeinden durch den Freistaat Sachsen“ und Antwort auf Kleine Anfrage [Drs 6/8714](#) „Ausgereichte Fördermittel im Haushaltstitel 07 06 883 17 Förderung Radverkehr einschließlich SachsenNetzRad im Jahr 2016“

... dass der Radverkehr ein guter Indikator für die Alltagszufriedenheit der Bevölkerung ist?

Die sächsische Bevölkerung ist überdurchschnittlich unzufrieden mit der Förderung des Radverkehrs im Freistaat. Nur 3% bewerten die Sächsische Staatsregierung als „sehr fahrradfreundlich“, beim vom BMVI geförderten Fahrradklima-Test belegte der Freistaat den vorletzten Platz der 13 Flächenländer.

Die Ergebnisse der AfD zur Bundestagswahl in den Flächenländern korrelieren mit dem Anteil der Radwege am überörtlichen Straßennetz (siehe Grafik).

Selbstverständlich hängt das Abschneiden der AfD nicht allein vom Radwegenetz ab. Wir möchten jedoch zu bedenken geben, dass ein hoher Anteil der Wähler ihre Stimme der AfD nicht aus politischer Überzeugung gegeben hat, sondern aus dem frustrierenden Gefühl heraus, abgehängt zu sein. Besonders außerhalb der Großstädte sind durchgängige Radwege ein Faktor dafür, ob eine Region mit dem Rest des Landes gut vernetzt und eben nicht abgehängt ist. In Münster erreichte die AfD mit einem Anteil von 4,8% ihr bundesweit schlechtestes Ergebnis. Das CDU-regierte Münster ist seit Jahren Gewinnerstadt des ADFC-Fahrradklima-Tests. Reiner Zufall?



Quellen: Sinus-Fahrradmonitor 2017, Fahrradklima-Test 2016, www.adfc-sachsen.de/581, eigene Berechnungen.