

# Fahrradland 2030

## Eckpunkte des ADFC Sachsen für die Förderung des Radverkehrs auf Landes- und Kommunalebene für den Zeitraum 2020 – 2030

### 1. Sicherheit an erster Stelle: Vision Zero für Sachsen

Jahr für Jahr kommen in Sachsen zwischen 150 und 200 Menschen im Straßenverkehr ums Leben, zwischen 20 und 30 davon auf dem Fahrrad. Hinzu kommen jedes Jahr etwa 4.000 Menschen, die auf ihrem Weg mit dem Rad bei Verkehrsunfällen schwer- oder leicht verletzt werden. Seit Jahren verharrt die Zahl der im Straßenverkehr Verletzten und Getöteten in Sachsen auf einem hohen Niveau.<sup>1</sup> Auch 2018 verspricht keine Besserung: Zwischen Januar und November 2018 kamen auf Sachsens Straßen 31 Radfahrende ums Leben, eine Steigerung um 34 % zum Vorjahreszeitraum.<sup>2</sup>

Der ADFC Sachsen fordert daher, dass sich die verkehrspolitischen Akteure in Sachsen der **Vision Zero** verpflichten. Alle Straßen müssen so konzipiert sein, dass sie dem Planungsprinzip der „fehlertoleranten Infrastruktur“ folgen. Nur wenn die Sicherheit im Zentrum von Verkehrspolitik- und Planung steht, können Todesfälle im Straßenverkehr dauerhaft verhindert werden.

Für den Straßenbestand fordern wir ein Investitionsprogramm zur Senkung der schwerverletzten und getöteten nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer in Höhe von 25 Mio. Euro pro Jahr. Bereits identifizierte Unfallschwerpunkte müssen unverzüglich entschärft werden. Neben der Sächsischen Staatsregierung steht hier auch die kommunale Ebene in der Verantwortung. Die Personalausstattung der Verkehrspolizei muss erhöht werden. Des Weiteren müssen alle von öffentlicher Hand neu zu beschaffenden Lkw über einen Abbiegeassistenten verfügen.

### 2. Radwege für die Hälfte aller Bundes- und Staatsstraßen

Nur 28 % der Bundesstraßen in Sachsen verfügen bisher über einen Radweg. Bundesweit liegt dieser Wert bei knapp 50 %.<sup>3</sup> An Staatsstraßen in Sachsen beträgt der Ausstattungsgrad sogar nur 11 %.<sup>4</sup>

Mobilität mit dem Rad muss überall, nicht nur in Großstädten, eine ernsthafte Option sein. Nicht nur für das wachsende Segment des Radtourismus ist ein lückenloses Radverkehrsnetz von großer Bedeutung, sondern auch für alle Menschen die hier leben und ihre alltäglichen Wege sicher mit dem Rad zurücklegen wollen. Damit das funktioniert, fordert der ADFC Sachsen die Sächsische Staatsregierung dazu auf, **50 % der Bundes- und Staatsstraßen bis zum Jahr 2030 mit einem Radweg** auszustatten.

### 3. Mehr Investitionen und Personal für das Fahrrad

Eine engagierte Förderung des Radverkehrs darf nicht an Geldmangel scheitern. Jeder Kilometer, der vom Autoverkehr auf den Radverkehr verlagert wird, spart der Allgemeinheit Investitionen in teure Infrastruktur. Der ADFC Sachsen fordert Investitionen des Freistaats Sachsen zur Förderung des Radverkehrs in Höhe von **10 Euro pro Einwohner und Jahr**. Das entspricht etwa 40 Mio. Euro jährlich. Momentan sind im sächsischen Landeshaushalt weniger als 3 Euro pro Einwohner eingestellt.<sup>5</sup> Für die kommunale Radverkehrsförderung hält der ADFC Sachsen jährliche Investitionen in Höhe von **25 Euro pro Einwohner** für geboten.

Damit die aufgestockten Finanzmittel für den Radverkehr auch investiert werden, fordert der ADFC Sachsen die Sächsische Staatsregierung dazu auf, die zur Planung sicherer Rad- und Fußweginfrastruktur erforderlichen Planerstellen zu schaffen und bessere Fortbildungen zu organisieren. Das Erreichte muss besser vermarktet werden. Um Transparenz bei der Förderung des Radverkehrs im Freistaat zu schaffen, ist der Öffentlichkeit ein jährlicher Bericht zum Radverkehr in Sachsen vorzulegen.

#### 42 **4. Bahn & Rad clever kombinieren**

43 Bahn und Rad sind in der kombinierten Nutzung ein unschlagbares Team. Während längere Strecken  
44 komfortabel und ohne Staus auf der Schiene zurückgelegt werden können, ist der Bahnhof oft gut mit  
45 dem Rad zu erreichen. Eine Voraussetzung dafür ist aber, dass das Fahrrad vor Wetter, Vandalismus  
46 und Diebstahl geschützt am Bahnhof abgestellt werden kann.

47 Die meisten der über 500 sächsischen Bahnhöfe verfügen bisher jedoch nicht über ausreichend sichere  
48 Abstellanlagen oder eine Radstation. Das macht die kombinierte Nutzung von Rad und Bahn oft  
49 unattraktiv.

50 Damit sich die Situation für Pendler mit Rad und Bahn verbessert, fordert der ADFC Sachsen die  
51 Sächsische Staatsregierung auf, ein Ausbauprogramm für alle Bahnhöfe vorzulegen, mit dem vom  
52 kleinen Haltepunkt bis zum großen Fernbahnhof jede Bahnstation über **sichere Fahrradabstellanlagen**  
53 verfügt. Darüber hinaus sollen die 25 wichtigsten Bahnhöfe in Sachsen bis zum Jahr 2030 mit einer  
54 **Fahrradstation** ausgestattet werden.

55 Zu einer guten Kombination der Verkehrsmittel Bahn und Rad gehört auch, dass die Fahrradmitnahme  
56 in Zügen einfach und unkompliziert möglich ist. Der ADFC Sachsen begrüßt die Pläne des Freistaat  
57 Sachsen, eine Landesnahverkehrsgesellschaft zu gründen. Momentan ist die Tarifgestaltung der fünf  
58 Verkehrsverbünde zur Fahrradmitnahme für viele Nutzer nicht zu durchschauen. Der ADFC Sachsen  
59 setzt sich daher dafür ein, dass die Mitnahmereglungen, Tarife und Verantwortlichkeiten zur Fahrrad-  
60 mitnahme **einheitlich und übersichtlich** gelöst werden.

#### 61 **5. Sachsen wird Premium-Radtourismusregion**

62 Anfang 2019 hat Sachsens Wirtschaftsminister Martin Dulig verkündet, den Freistaat zu einer der  
63 führenden Radtourismus- und Mountainbike-Destinationen entwickeln zu wollen.<sup>6</sup> Dieses Bekenntnis  
64 begrüßen wir sehr.

65 Der Ankündigung müssen aber auch Taten folgen. Der Tourismus ist schon heute ein wichtiger Wirt-  
66 schaftsfaktor im Freistaat. Doch abseits des Elberadweges kann das radtouristische Potential Sachsens  
67 noch wesentlich besser ausgenutzt werden. Eine **Weiterentwicklung anderer touristischer Routen**  
68 böte die Möglichkeit, mehr Gäste in verschiedene Regionen Sachsens zu locken. Auch die Lausitz muss  
69 besser an das touristische Wegenetz angebunden werden. Dazu zählt auch der Bau eines touristischen  
70 Radweges, der den Elberadweg mit dem Oder-Neiße-Radweg verbindet.

71 Sachsen könnte vom enormen wirtschaftlichen Potential des Radtourismus stärker profitieren, wenn  
72 die **Erreichbarkeit radtouristischer Destinationen mit dem Eisenbahn-Fernverkehr** verbessert wird.  
73 Der ADFC fordert die Sächsische Staatsregierung dazu auf, sich bei der Deutschen Bahn für eine  
74 Anbindung von Mulderadweg (Freiberg, Zwickau), Spreeradweg (Bautzen) und Oder-Neiße-Radweg  
75 (Görlitz, Zittau) an den Eisenbahnfernverkehr einzusetzen.

---

<sup>1</sup> Vgl. Statistisches Landesamt (2019): Straßenverkehrsunfälle: Unfälle mit Personenschaden.

<sup>2</sup> Vgl. Statistisches Landesamt (2019): Straßenverkehrsunfälle im Freistaat Sachsen - November 2018.

<sup>3</sup> Vgl. BMVI (2018): Deutschlands Radverkehr boomt. Hintergrund.

<sup>4</sup> Vgl. SMWA (2017): Radverkehr. Karten und Statistik.

<sup>5</sup> Vgl. Freistaat Sachsen (2018): Haushaltsplan 2019/2020. Gesamtplan.

<sup>6</sup> Vgl. SMWA (2019): Medieninformation: Wirtschaftsministerium präsentiert neue Tourismusstrategie Sachsen