

***Moderne Verkehrspolitik
für Sachsen***



Auf das Rad setzen



***Position des ADFC zur
sächsischen Verkehrspolitik***

Inhalt

Präambel

1. Sichere Radverkehrsverbindungen	4
2. Finanzen für den Radverkehr	5
3. Verbesserung der Verkehrssicherheit	6
4. Personelle Verankerung des Radverkehrs in den Behörden	7
5. Unterstützung radverkehrsfreundlicher Kommunen	7
6. Fortschreibung der Radverkehrskonzeption und des Landesverkehrsplanes	8
7. Förderung des Fahrradtourismus	9
8. Radverkehr in Verknüpfung mit ÖPNV	9
9. Radverkehrsfreundliche Landesgesetze	10
10. Fahrradfreundliche Raumordnung	11
11. Mobilitätsbildung statt Verkehrserziehung	12
12. Öffentlichkeitsarbeit und Vorbildwirkung des Freistaates	12
13. Bundespolitik – ein Handlungsfeld auch für Sachsen	13
Literatur	14
Abkürzungen	14
Foto-Nachweis	14

Impressum:

ADFC Landesverband Sachsen e.V.

Bischofsweg 38
01099 Dresden
www.adfc-sachsen.de

Dresden, März 2012

Präambel

Mit seiner verkehrspolitischen Position trägt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club, Landesverband Sachsen e. V. zur politischen Willensbildung in Sachsen bei und wirbt für eine Politik der aktiven Radverkehrsförderung. Radverkehrsförderung ist ein wesentlicher Beitrag für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und damit für die Zukunftsfähigkeit Sachsens.

Die Chancen der Radverkehrsförderung durch den Freistaat Sachsen werden bei weitem noch nicht genutzt. Ein durchgehender politischer Wille zu einer wirksamen Radverkehrsförderung, insbesondere des Alltagsradverkehrs, ist nicht erkennbar. Ein Umsteuern zugunsten einer umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung ist auch im Hinblick auf den Klimaschutz dringend notwendig.

Viele der von uns geforderten Maßnahmen werden von anderen Bundesländern bereits mit Erfolg und vergleichsweise sehr geringem Mitteleinsatz durchgeführt. Obwohl ein Großteil der Fördermaßnahmen für den Radverkehr Sache der kommunalen Politik ist, beeinflusst das Land die Rahmenbedingungen (u. a. Finanzierung, Gesetze und Beratung) an vielen wichtigen Stellen.

Pedelecs und E-Bikes (Fahrräder mit elektrisch unterstütztem Antrieb) ermöglichen den Einsatz des Fahrrades im Alltagsverkehr auch in Bereichen mit bewegter Topographie. Ein attraktives flächendeckendes Netz für den Öffentlichen Verkehr und günstige Mitnahmebedingungen für Fahrräder erleichtern den Fahrradverkehr in Städten. Beispiele wie Kopenhagen zeigen, dass Radverkehr in Großstädten westlicher Industriestaaten eine bedeutende Rolle spielen kann.

Dresden	16	Coswig/ Radebeul	22
Leipzig	14	Großenhain	21
Chemnitz	5	Potsdam	20
Münster	38	Dessau	22

Angesichts des erkennbaren und andernorts schon erschlossenen Radverkehrspotentials **hält der ADFC Landesverband Sachsen einen Radverkehrsanteil von 20 bis 25 % in Sachsens Kommunen mittelfristig für erreichbar.** Dazu bedarf es gemeinsamer Anstrengungen von Bund, Land, Kommunen und weiteren Akteuren vor Ort.

Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr in % 2008 [2], [1].



1. Sichere Radverkehrsverbindungen

An allen Abschnitten von Staats- und Bundesstraßen sind bis 2025 - soweit nach den einschlägigen technischen Richtlinien erforderlich – durchgängige und sichere Radverkehrsanlagen zu schaffen.

Bundes- und Staatsstraßen sind aufgrund der historischen Entwicklung des Straßennetzes meist die attraktivste, oft die einzige Strecke für den Radverkehr. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsmengen werden hochbelastete Straßen dem Radverkehr praktisch entzogen, wenn sie insbesondere außerorts nicht mit Radverkehrsanlagen ausgestattet sind.

Die Anteile bei den Staats- und Bundesstraßen mit Radverkehrsanlagen haben sich seit 1998 ungefähr verdreifacht. Gleichwohl ist hier immer noch erheblicher Bedarf auch in Relation zu anderen Bundesländern vorhanden. Das Bauprogramm Radwege an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen der Radverkehrskonzeption Sachsen ist anspruchsvoll, wird aber oft von Straßenbauämtern trotz Forderungen der Kommunen ignoriert.



	Länge Radwege	Anteil an Gesamtlänge der Straßenkategorie
Bundesstraßen	597 km	25 %
Staatsstraßen	432 km	9 %

Länge Radwege an Sachsens Bundes- und Staatsstraßen zum 01.01.2011 [3]

Bei dem Ausbau der Straßen sind die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs, insbesondere die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern gleichrangig zu beachten.

Der Ausbau von Staats- und Bundesstraßen erfolgt bisher vorrangig unter dem Gesichtspunkt der Durchlassfähigkeit und der höheren Geschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr. Vielmehr ist eine ausgewogene Gestaltung erforderlich, die sich nicht ausschließlich an den technischen Parametern des Autoverkehrs orientiert, sondern eigene, anspruchsgerechte Radverkehrsanlagen vorsieht. Zudem müssen diese Straßen innerorts linienhaft und außerorts an allen relevanten Stellen ohne Probleme für Radfahrer und Fußgänger einschließlich Kinder sicher überquerbar sein.

Es wird umgehend ein durch Staatsregierung und Landtag kontrolliertes Programm „Alltagsradverkehr in Sachsen“ aufgelegt und umgesetzt.

Dieses muss beinhalten:

- Festlegung einer pro Straßenbaubehörde und Jahr festgelegten Länge von Bau und Planung von Radverkehrsverbindungen auf Bundes- und Staatsstraßen. Die entsprechenden Vorgaben der Radverkehrskonzeption sind dabei umzusetzen. Die zu treffenden Maßnahmen sollen den unterschiedlichen Ansprüchen von Radfahrergruppen gerecht werden.
- Festlegung eines klaren Auftrages Radverkehrsförderung und Regelung von Zuständigkeiten für das Landesamt für Straßenbau und Verkehr und seine Niederlassungen.
- Aufbau einer durchgängigen, kompatiblen Radverkehrswegweisung für ganz Sachsen sowohl auf den touristischen als auch den Alltagsverkehrsrouten.
- Aktive Förderung der Landkreise, Städte und Gemeinden in ihren diesbezüglichen Aufgaben. Das beinhaltet sowohl finanzielle Förderung, wie auch die Vermittlung der einschlägigen Kenntnisse und Informationen.
- Organisation des kommunalen Erfahrungsaustausches und Nutzung der Erfahrungen aus Bundesländern, die für den Radverkehr bereits erfolgreich tätig sind.
- Konzeption zu „Radschnellwegen“ (gut ausgebaute Routen zur Überwindung von längeren Distanzen)

Alle Radwege sind bis Juli 2013 bezüglich der gesetzlichen Anforderung an die Benutzungspflicht zu überprüfen und ggf. die Verkehrsorganisation anzupassen. Der Freistaat führt die ERA 2010 schnellstmöglich ein.



Seit der Novelle der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1997 dürfen Radwege nur unter bestimmten Voraussetzungen z. B. an die Breite, die Sicherheit und die Beschaffenheit des Radweges als benutzungspflichtige Wege beschildert werden. Der Freistaat hat entsprechend seine Fach- und Rechtsaufsicht gegenüber den nachgeordneten Verwaltungen auszuüben. Zwischenzeitlich wurden Regelungen der Verwaltungsvorschrift zur StVO durch die ERA 2010 [5] aktualisiert. Allein: Sachsen hat die ERA 2010 im Gegensatz zu anderen Bundesländern bisher nicht eingeführt. Zum Teil ist immer noch Unkenntnis über die Bestimmungen der ERA 2010 und VwV-StVO bei den Behörden vorhanden.

Zudem sollte sich der Freistaat bei neuen Verkehrsregelungen zugunsten des Radverkehrs offener zeigen. Die sehr restriktive Handhabung der Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr ist nach den seit Jahren vielerorts gesammelten guten Erfahrungen nicht haltbar. Die Öffnung in Gegenrichtung sollte stattdessen Grundsatz werden. Beim Einsatz von Grünpfeilen sind strikt die Ausschlussgründe der VwV-StVO bezüglich der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern zu beachten.

2. Finanzen für den Radverkehr

Radverkehrsinfrastruktur und begleitende Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit sind vom Freistaat entsprechend der Relation Anteil des Radverkehrs an allen Verkehrswegen zu staatlichen verkehrsbezogenen Ausgaben zu finanzieren und zu fördern. Vom Freistaat sind nur sichere Radverkehrsverbindungen zu fördern. Der Freistaat legt ein Schwerpunktprogramm Kommunalen Radverkehr auf.

Für den Radverkehr und den Bau von Radverkehrsanlagen stehen im sächsischen Haushalt 2011 4 Mio Euro und 2012 4,5 Mio Euro zur Verfügung. Der Straßenbauetat beträgt allein 2011 271 Mio Euro, 2012 255 Mio Euro. Für den Radverkehr werden also nur 1,5 bis 1,8 % aufgewandt, während der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen 9 % beträgt. Die Finanzierung und Förderung von Radverkehrsanlagen in Sachsen ist unangemessen niedrig.

Für die Förderung von Radverkehrsanlagen stehen mehrere Förderprogramme zur Verfügung [4]. Im Gegensatz zu anderen Bundesländern erfahren folgende Maßnahmen in Sachsen, außer in speziellen Bereichen wie zum Beispiel Sanierungsgebieten, keine Förderung: Netzplanungen, Radverkehrsanlagen an Nebenstraßen innerorts, Bestandsverbesserung, Betrieb/Unterhaltung, selbständige nicht-touristische Radwege außerorts, Radwanderwege, Abstellanlagen. Zuwendungen zu speziellen Radverkehrsmaßnahmen an die Kommunen aus Mitteln des Finanzausgleichsgesetzes fehlen ebenfalls. Landesmittel werden in Sachsen, wie in fast allen Bundesländern, für Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrssicherheitsarbeit zur Verfügung gestellt. Obwohl der Freistaat Sachsen durchaus mit Schwerpunktprogrammen arbeitet (z. B. für Brücken) fehlt bisher ein Schwerpunktprogramm kommunaler Radverkehr bzw. ein entsprechendes Modellprogramm. Dabei ist auch die Problematik zu bearbeiten, dass die Ausreichung von Fördermitteln als Zuschuss ihre Grenzen dort hat, wo Kommunen keine oder nur geringe Eigenmittel aufwenden können.

Straßenbau-Fördermittel sollen nur ausgereicht werden, wenn bei der entsprechenden Maßnahme auch die Bedingungen für den Radverkehr verbessert oder bei Vorhandensein guter Bedingungen nicht verschlechtert werden.

3. Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer ist als wichtiger Bestandteil der sächsischen Verkehrssicherheitsarbeit auszubauen. Ziel ist die relative Verringerung der Zahl der verletzten Radfahrer und Fußgänger von 2010 zu 2020 um 50 % und die Senkung der Zahl der getöteten Radfahrer und Fußgänger auf Null (Vision Zero).

Insbesondere sind die in der Radverkehrskonzeption Sachsen benannten Maßnahmen zur Verkehrssicherheit umzusetzen. Auch in den Kommunen sind die Belange des Kfz-Verkehrs der Sicherheit des Rad- oder Fußverkehrs unterzuordnen. Dies betrifft die verfügbaren Verkehrsflächen ebenso wie die Häufigkeit und Dauer von

Grünzeiten an Lichtsignalanlagen. Die Straßenverkehrsordnung gibt eindeutig vor: Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs (VwV-StVO zu §§ 39 bis 43 I. 2. S. 2).

Die sächsische Polizei und die Kommunen sollen verstärkt Geschwindigkeitskontrollen und andere für die Verkehrssicherheit von Radfahrern relevante Kontrollen durchführen. Der Einsatz von Polizeistreifen per Rad ist in Sachsen auszuweiten. Über die Ergebnisse ist transparent gegenüber der Öffentlichkeit zu berichten.



Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit sowohl innerorts als auch außerorts muss durch die Polizei konsequent durchgesetzt werden, um Radfahrer und Fußgänger besser vor Unfällen zu schützen. Zudem muss die sächsische Polizei auch anderes Fehlverhalten, wie z. B. zu enges Überholen von Radfahrern durch Autofahrer, verfolgen. Damit Polizisten sich besser in die Lage von Radfahrern versetzen können, und um ein offeneres, kontaktfreundlicheres Verhältnis zur Bevölkerung im jeweiligen Quartier zu erreichen,

sollte viel stärker von der Möglichkeit des Streifendienstes per Fahrrad Gebrauch gemacht werden.

4. Personelle Verankerung des Radverkehrs in den Behörden

Im Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, im Landesamt für Straßenbau und Verkehr sowie in den Niederlassungen des Landesamtes ist schnellstmöglich jeweils eine Stelle eines Radverkehrsverantwortlichen einzurichten und zu besetzen.

Zielorientierte Radverkehrsförderung bedarf eines entsprechenden Wissens und Ansprechpartners. Hierzu ist es unerlässlich, dass in den genannten Institutionen jeweils ein Radverkehrsverantwortlicher dauerhaft angestellt ist.

5. Unterstützung radverkehrsfreundlicher Kommunen

Der Freistaat wirkt unverzüglich auf die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen hin und unterstützt die Kommunen mit einem entsprechenden Förderprogramm inhaltlich und finanziell.

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen soll folgende Aufgaben übernehmen:

1. Sie dient als Ansprechpartner, Ideengeber und Experte zum Thema Radverkehr.
2. Sie ist Informations- und Kommunikationsschnittstelle zwischen Mitgliedsstädten und -kommunen und führt den Dialog mit Politikern, Interessenverbänden und Vereinen.
3. Die AGFK veröffentlicht fahrradbezogene Werbung und Informationen. Durch die Bündelung für viele Kommunen werden Finanzen effektiv eingesetzt.

Der Freistaat sollte die Mitgliedskommunen der AGFK wie in Nordrhein-Westfalen mit einem speziellen Förderprogramm unterstützen. Das Programm hat dort deutliche Verbesserungen der Radverkehrssituation bewirkt und zu vielen innovativen, wegweisenden Lösungen geführt. Inzwischen wurden auch in Thüringen, Bayern und Baden-Württemberg Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundlicher Kommunen gegründet. Die vom Freistaat Sachsen 2008 gegründete Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Radverkehrsbeauftragten sollte dem Informationsaustausch dienen und hat seit 2009 nicht mehr getagt.

In einem aufzulegenden Programm „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Sachsen“ soll durch eine Schwerpunktförderung die beschleunigte und flächendeckende Umsetzung kommunaler Radverkehrskonzepte erreicht werden. Das Programm soll denjenigen Kommunen offen stehen, die durch konzeptionelle Vorarbeiten erste Schritte zur fahrradfreundlichen Kommunen vollzogen haben. Die Umsetzung der kommunalen Radverkehrskonzepte soll regelmäßig evaluiert werden.

6. Fortschreibung der Radverkehrskonzeption und des Landesentwicklungsplanes

Die unterschiedlichen Belange des Radverkehrs sind im Landesentwicklungsplan angemessen darzustellen und als Zielmenge ein Radverkehrsanteil von 20 % im Jahr 2025 festzulegen. Die Radverkehrskonzeption ist entsprechend fortzuschreiben.

Aktuell erfolgt die Neuerstellung des Sächsischen Landesentwicklungsplans (LEP). Das SachsenNetz Rad der Radverkehrskonzeption ist als Fachplan explizit aufzunehmen. Konkrete Ziele für die Verbesserung der Verkehrsmittelwahl in Richtung ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sind zu verankern. Für den Radverkehr ist die Zielmenge von 20 % Anteil im modal split im Jahr 2025 festzulegen.

Die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen wurde 2005 von der Landesregierung verabschiedet. Inzwischen besteht Fortschreibungsbedarf. Nicht zuletzt

durch die Verbreitung von Pedelecs haben sich die Reiseweiten für Fahrräder verlängert. Das touristische SachsenNetz Rad ist durch ein Alltagsradnetz zur Verbindung Zentraler Orte zu ergänzen. Auch die Themen Leihradsysteme und Rad-schnellwege sind in einer Fortschreibung der Konzeption zu betrachten. Ferner ist auch der Einsatz von Pedelecs als umweltfreundliches Verkehrsmittel und Baustein der angestrebten Schaufenster-Region Elektromobilität näher zu untersuchen, z. B. der Einsatz von Lastenrädern in der innerstädtischen Belieferung.

7. Förderung des Fahrradtourismus

Die Fahrradroutes des SachsenNetz Rad sind entsprechend der in der Sächsischen Radverkehrskonzeption enthaltenen Priorisierung mit entsprechender Landesförderung bis 2020 zur Vermarktungsfähigkeit zu führen. Bei der Wegweisung ist durch den Landesfördermittelgeber strikt darauf zu achten, dass die Standards für die Wegweisung eingehalten werden.

In der Radverkehrskonzeption 2005 ist das SachsenNetz Rad, bestehend aus 10 Radfernwegen, 56 Regionalen Hauptradrouten und sonstigen Strecken festgelegt. Die Förderung von touristischen Radwegen seit 1991 hat zu beachtlichen Erfolgen geführt (Elberadweg, Mulderadweg etc.). Die oft schon durchgängigen und zum Teil ausgeschilderten Routen bringen Einwohnern und Touristen die sächsischen Landschaften und Kulturattraktionen nahe. Diese Entwicklung soll weitergehen.



Die Förderung des Fahrradtourismus im Freistaat Sachsen ist mindestens auf dem jetzigen Niveau beizubehalten. Neben dem Ausbau des touristischen Radfernweges-netzes müssen verstärkt Anstrengungen für das Marketing gemacht werden. So könnte z. B. jährlich eine Übersicht öffentlichkeitswirksam präsentiert werden, die zeigt, welche Wegeabschnitte fertiggestellt wurden. Zudem sollte in die Förderung, dem erfolgreichen Beispiel der Schweiz

folgend, in größeren Städten der Ausbau der Wegstrecke vom Radfernweg zum Bahnhof einbezogen werden, denn Ferntouristen beginnen oder beenden ihre Tour oft dort. Das SachsenNetz Rad ist bis 2020 fertigzustellen. Für die touristischen Radrouten sind im Internet ein Radtourenplaner und eine Mängelmeldeplattform unter Einbeziehung der Kommunen zu installieren. Es ist darauf zu achten, dass bei der Förderung von Radwegen die Wegweisungsrichtlinie durchgehend umgesetzt wird.

8. Radverkehr in Verknüpfung mit ÖPNV

Die Zuschüsse des Freistaates für den ÖPNV sind wieder mindestens auf das Niveau von 2009 aufzustocken. Bei den Schienenverkehrsunternehmen soll sich der Freistaat dafür einsetzen, dass bei allen Nah- und Fernverkehrsverbindungen bedarfsgerechte Fahrradmitnahmemöglichkeiten und auf der Sachsen-Franken-Magistrale wieder Fernverkehr angeboten werden. Der Freistaat hat ein spezielles Förderprogramm zur Schaffung von Fahrradstationen aufzulegen.

Die Bahnanbindung von Sachsen ist seit 2 Jahrzehnten eher negativ. Auf wichtigen Strecken haben sich die Fahrzeiten verlängert statt verkürzt und liegen heute weit über den Zeiten die in den 1930er Jahren erzielt wurden. Sachsen wurde weitgehend vom Fernverkehr, insbesondere von Fernverkehrsangeboten mit Fahrradmitnahme abgehängt. So verkehren auf der Sachsen-Franken-Magistrale nur noch Nahverkehrszüge, teilweise ohne Fahrradmitnahmemöglichkeit. Durch die Mittelkürzung an die Verkehrsverbünde im Jahr 2010 für die folgenden Jahre mussten und müssen Leistungen auf eben sanierten Strecken abbestellt werden. Abbestellungen erfolgen zudem teilweise nicht dort, wo am ehesten sinnvoll, sondern dort wo es vertraglich am ehesten machbar ist.



Im Sächsischen ÖPNV-Gesetz wird der Radverkehr nicht erwähnt. In den ÖPNV-Gesetzen anderer Bundesländer ist dies durchaus der Fall, um auf das große und meist noch zu erschließende Potential des ÖPNV-Zubringers Fahrrad hinzuweisen und eine Verknüpfung der Verkehrsträger zu fordern. Die Verkehrsverbünde haben inzwischen Schnittstellenprogramme zur Sanierung der Übergangsstellen zwischen Bahn, Bus und Fahrrad aufgestellt und

auch eine Vielzahl von Übergangsstellen realisiert. Sie sind aber alle in Form von Abstellanlagen realisiert, lediglich in Leipzig existiert bisher eine Fahrradstation.

Die Fahrradmitnahme in fast allen Verkehrsmitteln ist als Standard in die Nahverkehrspläne und das sächsische ÖPNV-Gesetz zu integrieren. Insbesondere ist vom Freistaat darauf hinzuwirken, dass die Tarifprobleme bei den Grenzen bzw. Lücken der Verkehrsverbünde – auch was die Fahrradmitnahme betrifft - gelöst werden.

Öffentliche Leihradssysteme sind mit Beratung und Anschubfinanzierung zu unterstützen.

Öffentliche Leihräder bieten die Chance, die „letzte Meile“ umweltfreundlich und zu allen Tageszeiten zurückzulegen. Der Freistaat soll diese Systeme insbesondere durch Beratung der Kommunen und ggf. durch eine kleine Anschubfinanzierung unterstützen.

9. Radverkehrsfreundliche Landesgesetze

In der Sächsischen Bauordnung ist die Pflicht zur Schaffung von Fahrradstellplätzen für alle Gebäude mit Radverkehrsaufkommen wieder aufzunehmen und den Kommunen die Möglichkeit zu geben, an die lokale Situation angepasste Stellplatz-Satzungen zu erlassen. In der Bauordnung und im Straßengesetz sind die Voraussetzungen für den Bau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum zu vereinfachen.

Die Sächsische Bauordnung bestimmte bis September 2011, dass bei Neu- und Umbauten von Gebäuden Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Anzahl, Größe und Beschaffenheit hergestellt werden müssen. Aufgrund der Änderung der Bauordnung 2011 besteht die Pflicht zu Fahrradabstellanlagen nur noch für Wohngebäude mit mehr als 6 Wohnungen und Sonderbauten (z. B. Einzelhandel mit mehr als 800 qm Verkaufsfläche).

Fahrradstellplätze gehören in und an jedes Haus. In die Bauordnung ist wieder die Pflicht zur Schaffung von Fahrradabstellanlagen aufzunehmen. Die Richtzählliste zur Anzahl von Stellplätzen, z. B. bei Kindertagesstätten ist zu überarbeiten. Zudem muss gewährleistet werden, dass die zu errichtenden Fahrradständer dem Stand der Technik entsprechen. Fahrradräume sollen gut erreichbar sein. Dies sollte so präzisiert werden, dass man diese Räume barrierefrei erreichen kann.

Wenn Stellplätze für Autos nicht errichtet werden können, so sind vom Bauherrn Ablösegeelder zu zahlen. Die Sächsische Bauordnung ermöglicht die Verwendung dieser Ablösegeelder auch für investive Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Fahrradverkehrs im näheren Umfeld des Grundstückes. In der Bauordnung sind bei der Verwendung von Stellplatzablösemitteln Maßnahmen der Radverkehrsförderung wieder explizit aufzunehmen.

Die bisherigen Regelungen der Bauordnung haben zur Errichtung einer großen Zahl von Abstellanlagen für Fahrräder geführt und die Situation des Fahrradparkens in den sächsischen Städten deutlich verbessert. Stellenweise haben mangelnde Kontrollen bzw. fehlende Auflagen die Einhaltung der Bestimmungen verhindert. Die Pflicht zur Schaffung der Fahrradstellplätze ist genau so wie die Kfz-Stellplatzpflicht bauordnungsrechtlich zu sanktionieren. Den Kommunen ist in der Bauordnung die Möglichkeit einzuräumen, eine an den örtlichen Bedürfnissen ausgerichtete Richtzählliste mittels eigener Satzungen zu erlassen.

Nach wie vor ungelöst ist das Problem der Nachrüstung im Bestand. Da Fahrradstellplätze auf privaten Grundstücken häufig nicht möglich sind, ist die Errichtung von Fahrradsammelanlagen im öffentlichen Raum zu erleichtern.

Die Pflicht zum Räumen der Radverkehrsverbindungen im Winterdienst und die Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und Radfahrern sind in das Sächsische Straßengesetz aufzunehmen.

Das Straßengesetz zählt die Radwege zum Straßenkörper. Bei der Erwähnung der Aufgaben des Straßenbaulastträgers werden explizit die „sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes“ erwähnt. Eine spezielle Aufforderung be-

zöglich der nichtmotorisierten Verkehrsarten, wie in den Straßengesetzen anderer Bundesländer, erfolgt nicht. Das Straßengesetz sollte deutlicher als heute auf den Radverkehr und auf den Fußverkehr als förderungswürdige Verkehrsarten hinweisen und die Verpflichtung enthalten, bei allen Straßenbaumaßnahmen deren Situation zu verbessern. Die Aufenthaltsfunktion vieler Straßen muss stärker betont und auf die Notwendigkeit von Verkehrsberuhigung hingewiesen werden.



Die Pflicht zum Straßenwinterdienst wird den Gemeinden „nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit“ übertragen. Dabei erfolgt eine extra Erwähnung des Streuens und Räumens der Gehwege, nicht aber der Radverkehrsanlagen. Die Fragen der Unterhaltung von Radverkehrsanlagen und der Winterdienst sind so zu regeln, dass im Ergebnis diese Anlagen auch wirklich durchweg in einem benutzbaren Zustand sind.

10. Fahrradfreundliche Raumordnung

Die staatlichen Behörden achten in Anbetracht der stark rückläufigen Bevölkerung bei der Siedlungsentwicklung strikt darauf, dass die Innenbereiche gestärkt, der Außenbereich nicht weiter zersiedelt und damit Nahmobilität gefördert wird.

In den Jahren seit 1990 sind in ganz Sachsen sehr viele Einkaufsparks, Wohn- und Gewerbegebiete sowie Freizeiteinrichtungen außerhalb der bisherigen Siedlungsgebiete auf der „grünen Wiese“ entstanden bzw. entstehen trotz stagnierender Kaufkraft und rückläufiger Einwohnerzahl immer noch. In den Regional- und Landesplänen wird auf ein Punkt-Achsen-System der Raumnutzung orientiert, welches Naturräume von Bebauung freihalten soll. Die Praxis folgt diesen Planungen jedoch bislang kaum.

In den 1990er Jahren war ein starker Abwanderungsprozess der Bevölkerung aus den Städten in das Umland zu verzeichnen. Es entstanden Siedlungsstrukturen, in denen aufgrund der geringen Siedlungsdichte öffentliche Verkehrsmittel kaum ökonomisch vertretbar betrieben werden können und viele Alltagswege lang und damit wenig attraktiv für Fuß- und Radverkehr sind. Dieser Trend ist seit der Jahrtausendwende teilweise gebrochen. Es findet wieder Zuzug in die Städte und insbesondere in die verdichteten, gut erschlossenen Bereiche statt.

Die Zersiedelung der Landschaft muss wirksam bekämpft werden, Ausnahmen von den in der Landesplanung hierzu festgelegten Grundsätzen und Zielen dürfen nicht gemacht werden. Neue Anreize, eventuell auch finanzieller Art, sollen der vorrangigen Entwicklung von Wohnformen dienen, welche weniger als heute vom Autoverkehr abhängig sind, verkehrssparend konzipiert sind, freie Bewegungsmöglichkeiten für Kinder im Wohnumfeld und für den Radverkehr günstige Bedingungen bieten.

Der Nutzung vorhandener Flächen in den Städten kommt dabei Vorrang vor neuen Baugebieten zu. Auch in den prosperierenden Großstädten Leipzig und Dresden sind vorrangig die Baupotentiale im Kernbereich zu nutzen.

11. Mobilitätsbildung statt Verkehrserziehung

In die sächsischen Lehrpläne sind in allen Schularten und Klassenstufen Themen einer umfassenden Mobilitätsbildung aufzunehmen. Die Fahrradschulbildung soll bereits in der 1. und 2. Klasse beginnen und in der 4. Klasse im realen Verkehrsraum beendet werden.

Die Einschränkung der Bewegungsmöglichkeiten und der Bewegungsfähigkeit der Kinder verschlechtert ihren Gesundheitszustand heute und in der Zukunft. Die Verkehrsausbildung an den Schulen muss sich stärker mit der realen Verkehrssituation der Schüler auseinandersetzen. Die bisherige Rad-Ausbildung in der 4. Klasse beginnt zu spät, da die Kinder in diesem Alter i. d. R. schon lange Fahrrad fahren. Auch in der Sekundarstufe muss Mobilitätserziehung stattfinden.

12. Öffentlichkeitsarbeit und Vorbildwirkung des Freistaates

Der Freistaat soll für das Radfahren werben und dafür zielgruppenspezifische Medien entwickeln und einsetzen.

Der Radverkehr wird in offiziellen Broschüren des Freistaates Sachsen oft vergessen oder an letzter Stelle genannt. Damit das Fahrrad häufiger benutzt wird, bedarf es neben der Infrastruktur, auch eines Anstoßes zur Verhaltensänderung. Öffentlichkeitsarbeit kann hier eine bedeutende Rolle übernehmen und wichtige Informationen transportieren. Neben der Herausgabe von Broschüren und Informationsblättern, z. B. zur StVO, zählen dazu auch öffentlichkeitswirksame Aktionen. Notwendig ist die finanzielle Unterstützung der radverkehrsbezogenen Öffentlichkeitsarbeit der Kommunen durch den Freistaat, wie sie in anderen Bundesländern erfolgt. Wichtig ist die Einbeziehung der Radfahrer bzw. ihrer Vertreter in die Planung und in die Öffentlichkeitsarbeit sowie in die Umsetzung der StVO-Novelle. Der Freistaat selbst muss stärker für das sächsische Radfernwegenetz werben und die eigenen, noch auszuweidenden Aktivitäten im Internet entsprechend präsentieren und kommunizieren. Die bisher zum Radfahren erschienenen Broschüren sollten zudem aktualisiert werden. Für Sachsen ist analog dem Vorbild anderer Bundesländer ein Routenplaner Sachsen zu implementieren.

Der Freistaat soll in seinem Verwaltungshandeln mit positivem Beispiel vorangehen und mehr Dienstfahrräder einsetzen und den Gebrauch privater Fahrräder mindestens in gleicher Höhe wie bei privaten Kfz vergüten.

Vor vielen Gebäuden des Freistaates (Ministerien, Landesfachämter, Hochschulen, Gerichte, kulturelle Einrichtungen) stehen Fahrradabstellanlagen, die nicht dem Stand der Technik entsprechen, oder sie fehlen ganz. In Sachsen werden insgesamt 686 Fahrräder und 35 Lastenfahrräder in den Landesdienststellen eingesetzt. Die Nutzung dieser Fahrräder scheint allerdings eher selten zu geschehen. Es scheint an behördeninternen Regelungen zugunsten einer stärkeren Fahrradnutzung (z. B. durch Mobilitätsmanagement) zu fehlen. Für die Nutzung des privaten Fahrrades werden 5 Cent, für die Nutzung des privaten Kfz für Dienstfahrten werden zwischen 15 und 30 Cent pro km vergütet.

Arbeitgeber können die Fahrradbenutzung ihrer Angestellten durch Bereitstellen der Infrastruktur (Fahrradabstellplätze bzw. Fahrradräume, Duschen, Dienstfahrräder auf neuestem technischen Stand etc.) und durch weitere Anreizsysteme fördern. Zu letzteren zählen Beratungsangebote für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und kleine Wettbewerbe. Der Freistaat als Arbeitgeber kann von diesen Aktivitäten durch eine Verringerung des Krankenstandes profitieren, wie die Niederlande gezeigt haben. Zudem müssen Anreize für die stärkere Nutzung des Fahrrades statt des Dienstwagens entwickelt werden.

13. Bundespolitik – ein Handlungsfeld auch für Sachsen

Der Freistaat soll sich im Bundesrat und bei den Bundesministerien für eine fahrradfreundliche Politik auf Bundesebene einsetzen.

Der Freistaat hat sich im Bundesrat dafür einzusetzen, dass die StVO fahrradfreundlich geändert wird bzw. die Fahrrad-Novelle 2009 in Kraft tritt bzw. nicht zuungunsten des Radverkehrs verändert wird. Sachsen soll sich beim Bund dafür einsetzen, dass dieser auf die DB AG einwirkt, dass Fahrräder im Fernverkehr, insbesondere im ICE mitgenommen werden können. Bei der Straßenverkehrszulassungsordnung sind Maßnahmen zum Schutz nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer verbindlich vorzuschreiben (Außenairbag, Abbiegeassistenten, Spiegel zur Einsicht in den Toten Winkel). Sachsen soll sich auch für Förderprogramme für spezielle Radverkehrsmaßnahmen über die Programme des Nationalen Radverkehrsplans hinaus einsetzen und somit ein Finanzierungsinstrument für den Radverkehr schaffen.

Das Radfahren in Alltag und Freizeit muss viel stärker als bisher gefördert werden. Die Möglichkeiten dazu sind vielfältig und der Freistaat Sachsen muss seine Einflussmöglichkeiten nutzen. Die Radverkehrskonzeption von 2005 ist zu aktualisieren und mit entsprechenden Fördermitteln versehen zügig umzusetzen.

Der ADFC ist gern bereit, die hier angesprochenen Themen vertiefend zu diskutieren und an der Umsetzung mitzuwirken.

Literatur

- [1] Technische Universität Dresden, Mobilität in Dresden und Umland, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung SrV 2008, Dresden 2010.
- [2] <http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/haushaltsbefragung-verkehrsverhalten2007.html>, 31.01.2012
- [3] Bericht der Staatsregierung zum Stand der Umsetzung der Empfehlungen des Zweiten Fahrradberichtes der Bundesregierung und der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Sächsischer Landtag, Drucksache 5/ 7152
- [4] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Förderfibel, siehe <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel> 31.01.2012
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010, Köln 2010.

Abkürzungen

AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
TÜV	Technischer Überwachungs-Verein
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

Foto-Nachweis

Titel, Kapitel 8 und 9	ADFC, Jens Lehmkuhler
Präambel, Kapitel 1 und 3	M. Haase
Kapitel 7	ADFC S. Wieland