

„Neue Fahrradkultur in Sachsen“

Positionspapier zum 2. Sächsischen Radverkehrskongress
(Chemnitz, 7. Dezember 2013)



Radverkehrspolitik auf Bundesebene

„Wir wollen den Anteil des Fahrradverkehrs als umweltfreundliche Mobilitätsalternative weiter steigern. Ausgerichtet an den Zielen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 werden wir den breiten gesellschaftlichen Dialog über neue Wege und Umsetzungsstrategien zur Radverkehrsförderung intensivieren. Das Radwegenetz an Bundesverkehrswegen werden wir weiter ausbauen und die gesetzliche Grundlage für den Radwegebau an Betriebswegen unserer Bundeswasserstraßen schaffen. Um die Verkehrssicherheit im Radverkehr zu stärken, wollen wir an Bundesfernstraßen durch eine optimierte Infrastrukturplanung der Bildung von Unfallschwerpunkten vorbeugen und bestehende beseitigen. Zukunftsweisende Projekte an der Schnittstelle ÖPNV/Carsharing/Fahrrad werden wir weiter fördern. Wir wollen darauf hinwirken, dass deutlich mehr Fahrradfahrer Helm tragen.“

Quelle: „Deutschlands Zukunft gestalten“, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 18.

Legislaturperiode Kapitel "In Deutschlands Zukunft investieren: Infrastruktur", Fahrradverkehr, Seite 45

Leider verbergen sich in den üblichen Formulierungen allgemeine Absichtserklärungen. Es klingt stark nach einer Fortschreibung der bisherigen Politik. Wirklich Neues ist nicht zu entdecken.

Angesichts drängender Probleme und überfälliger beherzter und konsequenter Schritte fehlt es an einer klaren Richtungsentscheidung für Radverkehr. Wenn anstelle konkreter Zielvorgaben für den Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten täglichen Wege am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) oder konkreter Ausbauziele für die Radverkehrsinfrastruktur, die Erhöhung des Helmanteils benannt wird, sind wohl für den Radverkehr auf Bundesebene vier Jahre Stillstand vorprogrammiert.

Mobilitätspolitik in Sachsen

Im aktuellen 'Bundesländerindex Mobilität' der Allianz Pro Schiene rangiert Sachsen nur noch auf dem 14. Platz. Lediglich Bayern und Brandenburg reihen sich hinter dem Freistaat ein. In der Studie werden neben Umweltauswirkungen, Bezahlbarkeit und Sicherheit des Verkehrs auch politische Zielstellungen sowie deren Umsetzung berücksichtigt. Momentan gibt die Staatsregierung nur 14,6 Prozent der Bundesmittel für die kommunale Verkehrsinfrastruktur für Bus und Bahn aus. Der Radverkehr wird mit diesen Geldern überhaupt nicht gefördert. Hier ist Sachsen leider sogar bundesweit Schlusslicht. Im von der Staatsregierung 2012 verabschiedeten Landesverkehrsplan 2025 wird mit zweifelhaften Analysen und Prognosen gearbeitet. Darin geht die Staatsregierung bei der Verkehrsmittelwahl von einem insgesamt steigenden Autoanteil (bis 60 Prozent) bei stagnierendem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (9 bzw. 10 Prozent) und einem sinkenden Anteil von Rad- und Fußverkehr (gemeinsam nur noch 31 Prozent) aus. Der nicht motorisierte Verkehr (NMV) wurde in den Modellrechnungen nicht gesondert in Radverkehr und Fußgängerkehr differenziert, Da die Staatsregierung völlig unfachlich keine eigenen Zahlen für den Radverkehr erhebt, lässt sich mit der Feststellung, der zusammengefasste Rad- und Fußverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen würde sinken, wenig anfangen. Angesichts der

bekannteren Untersuchungen der TU Dresden (SRV) zur Verkehrsentwicklung in Sachsen, in denen deutlich steigende Radverkehrszahlen ermittelt wurden, sind die Grundlagen des Sächsischen Landesverkehrsplanes weder nachvollziehbar noch erklärbar.

Die GRÜNE Landtagsfraktion tourt aktuell mit einer Veranstaltungsreihe zum Radverkehr durch sächsische Klein- und Mittelstädte. Das Ergebnis ist eindeutig: Bereits seit einigen Jahren nimmt der Radverkehr überall in Sachsen kontinuierlich zu. In einigen Städten wird bereits jeder fünfte oder vierte Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt (z.B. Coswig, Radebeul, Großenhain, Eilenburg, Delitzsch, Torgau). Damit sind die Radanteile im Freistaat deutlich höher als die Annahmen der Regierung. Der wachsende Radverkehr stellt neue Anforderungen an sächsische Städte und Gemeinden, eine neue Aufteilung des Straßenraums und eine andere Organisation des Verkehrs insbesondere an Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln (Bahnhöfe, Haltestellen, etc.). Auf diesen Wandel müsste die Politik eigentlich eine Antwort und damit verbunden, einen gestalterischen Anspruch haben.

Radverkehrspolitik ist gerade auf kommunaler Ebene wesentliche Stadtentwicklungspolitik. Auf Bundes- wie auch auf Länderebene müssen die richtigen Rahmenbedingungen und rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, die eine weitere Zunahme des Radverkehrs als klimaneutrale und günstige Verkehrsart fördern.

Aus GRÜNER Sicht wäre es Aufgabe der sächsischen Staatsregierung, diese Veränderungsprozesse gestaltend zu begleiten. 'Begleitend' deshalb, weil die Gesellschaft bereit ist und von unten diesen Wandel ermöglicht hat. Radfahrer haben sich auch in Sachsen die Innenstädte zurückerobert, obwohl die Infrastrukturgestaltung des Radverkehrs gegenüber dem Autoverkehr nicht gleichberechtigt ist. Sächsische Städte wie Dresden, Leipzig, Delitzsch, Eilenburg, Radebeul oder Großenhain verzeichnen zwischen 15 und 20 Prozent Radverkehrsanteil bezüglich der zurückgelegten Wege, obwohl Radverkehrsförderung nur mit minimaler finanzieller Ausstattung erfolgt. In Sachsen sind diese Tatsachen nicht angekommen. Neben vereinzelt isolierten kleinen Schritten hat die sächsische Staatsregierung unter CDU und FDP in dieser Legislaturperiode vor allem den Status Quo im Verkehr sichern wollen: die Vorrangstellung des motorisierten Verkehrs. Die Lebensqualität in Städten und Ballungsräumen wird dem motorisierten Personen- und Güterverkehr untergeordnet, die Infrastruktur einseitig an den Erfordernissen des Autoverkehrs ausgerichtet.

Das spüren auch die Radfahrenden in Sachsen: Insgesamt 3000 Personen aus Sachsen haben am bundesweiten ADFC-Klimatest 2012 teilgenommen. Dabei galt es, die Zufriedenheit mit der eigenen Kommune in Sachen Radfahren in 27 Unterpunkten zu bewerten. In Sachsen wurde die Mindestbeteiligung von mindestens 50 Radfahrenden je Kommune in zwölf Städten erreicht. Während keine dieser Städte im bundesweiten Vergleich Spitzenwerte erreichten, "glänzen" sächsische Städte mit deutlich abgeschlagenen Platzierungen: Zwickau und Freiberg landeten bei den Kommunen mit weniger als 100.000 Einwohnern im deutschlandweiten Vergleich auf Platz 251 und 245 von insgesamt 252 Kommunen.

Im deutschen Vergleich befindet sich Sachsen im letzten Drittel. Unter den sechzehn Bundesländern landet der Freistaat mit einer Landesdurchschnittsnote 3,99 auf Platz zwölf. Durchgängig erhielt Sachsen bei den Themen

Winterdienst auf Radwegen (Note 4,90), Wegeführung an Baustellen (Note 4,69) und Werbung fürs Radfahren (Note 4,62) ernüchternde Bewertungen.

Offensichtlich haben sehr wenige Radfahrende in Sachsen das Gefühl, dass die Kommunen für den Radverkehr offensiv werben würden. Eine Einschätzung, die sich leider 1 zu 1 auf die sächsische Staatsregierung übertragen lässt. Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur des Freistaats (Haushaltstitel 07 06 785 75 'Bau von Radwegen' und 07 06 883 17 'Förderung Radverkehr einschließlich SachsenNetzRad') in einer Gesamthöhe von 3,5 Millionen Euro für 2013 (88 Cent für jeden sächsischen Einwohner) sind nicht nur ein Bruchteil dessen was dem Autoverkehr zur Verfügung gestellt. Es ist auch ein Eingeständnis der CDU geführten Regierung über den Stellenwert, den der Radverkehr für sie hat. Die aktuell vorhandene Radverkehrsinfrastruktur in Sachsen ist nicht das Ergebnis einer integrierten und strategischen landesweiten Planung. Radfahrfreundliche engagierte sächsische Kommunen werden schlicht und ergreifend allein gelassen.

Aktueller Entwurf der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014

Sachsen verfügt zwar seit 2005 über eine Radverkehrskonzeption (RVK). Besonderes Engagement im zuständigen Ministerium hat sich daraus aber nicht abgeleitet. Aktuell wird diese Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen fortgeschrieben. Der vorliegende Entwurf der RVK 2014 benennt allerdings keine konkreten Ziele für den Radverkehrsanteil an den gesamten zurückgelegten Wegen (Modal Split). Die Radverkehrskonzeption stellt keine Verpflichtung zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln dar. Unverbindliche Willensbekundungen sind das Resultat. Eine gründliche Analyse des Status quo der Radverkehrsförderung in Sachsen ist für die Fortschreibung der Sächsischen Radverkehrskonzeption offensichtlich nicht erfolgt. Problemlagen werden kaum benannt, Lösungsvorschläge sind Mangelware adressiert. Sollte es eine Analyse gegeben haben, so wurden wesentliche Akteure, wie z.B. der ADFC Sachsen und die Kommunen nicht bzw. nicht rechtzeitig einbezogen bzw. deren Stellungnahmen im Wesentlichen ignoriert.

Reduktionsziele bei der Anzahl der im Straßenverkehr schwer verletzten und getöteten Radfahrer werden nicht genannt. Konkrete abrechenbare Ausbauziele für vermarktungsfähige touristische Radrouten sind Fehlanzeige. Maßnahmen zur Verbesserung und zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sind ebenso nicht konkret benannt.

Faktoren/Stellschrauben einer echten Fahrradkultur in Sachsen

Risiken für Radfahrende senken

Fahrräder gehören auf die Fahrbahn. Die sicherste und kostengünstigste Lösung sind markierte Radstreifen. Auf Radwegen mit Bordsteinen kommt es dagegen deutlich häufiger zu schweren Unfällen, weil abbiegende Autos die Radfahrerinnen und Radfahrer übersehen. Hier müssen die Kommunen in der Stadt- und Verkehrsplanung umdenken. Das Land muss dazu allerdings auch die nötigen Handreichungen für die Kommunen erstellen.

Unfälle vermeiden mit Tempo 30

Tödliche Unfälle treffen vor allem die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Fast die Hälfte der

tödlich verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer ist älter als 65 Jahre, jedes sechste Opfer eines Fahrradunfalls ist ein Kind. Tempo 30 senkt das Risiko schwerer Unfälle deutlich. Statistiken belegen, dass dadurch besonders die Unfälle mit Kindern zurückgehen. Andere Verkehrsteilnehmer können Radfahrer bei niedrigen Geschwindigkeiten besser wahrnehmen, viele Unfälle lassen sich so vermeiden. Wir GRÜNEN wollen es sächsischen Kommunen erleichtern, innerorts Tempo 30 auszuweisen.

Mit dem Fahrrad im Zug

Die bisherigen Verbindungen und Umsteigezeiten im Bahnverkehr stellen ein Hemmnis für den Fahrradtourismus in Sachsen dar. Daher setzen wir GRÜNE auf einen landesweiten integralen Taktverkehr – vom Fernverkehr, der die Städte miteinander verbindet bis hin zur Regionalbahn und dem Regionalbus, der die Fläche erschließt. Bei Umsetzung des Konzeptes des Sachsentaktes 21, würden sich auch die Reise- und Anschlusszeiten auf den Bahnstrecken an attraktiven sächsischen Fernradwegen wie dem Mulde-, Spree- und Oder-Radweg spürbar verkürzen. Der Radverkehr sollte aus GRÜNER Sicht mit anderen Verkehrsmitteln vernetzt sein. Wer sein Fahrrad im Zug oder Bus mitnehmen möchte, stößt schnell an Grenzen. Wir Grüne wollen erreichen, dass das in allen Zügen ohne Einschränkungen möglich ist, auch in den viel zu wenigen sächsischen ICEs und im internationalen Verkehr. Im Nahverkehr sollen bundeseinheitliche Regelungen den bestehenden Tarifdschungel ersetzen und den Fahrradtransport erleichtern.

Gut aufgehoben

Wer ein gutes Fahrrad besitzt, möchte es sicher verwahrt wissen. Fahrradparkhäuser und Radstationen, die Sicherheit und Wetterschutz bieten und zusätzlich mit Dienstleistungen rund ums Fahrrad aufwarten, sind aber noch die Ausnahme. Wir GRÜNEN wollen Kommunen unterstützen, moderne Fahrradabstellanlagen an Knotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs einzurichten. An zentralen ÖPNV-Haltestellen von Bus und Bahn sollten sie zum Standard werden. Gute Abstellanlagen müssen dabei bequem und einfach benutzbar sein, das Fahrrad gegen Beschädigungen schützen, das Anschließen des Rahmens sowie des Vorder- oder Hinterrades mit einem kurzen Schloss ermöglichen sowie einen ausreichenden Abstand zwischen den abgestellten Fahrrädern gewährleisten. Im Jahr 2012 wurden mehr als 15.000 Räder in Sachsen als gestohlen angezeigt – die Dunkelziffer liegt weit darüber. In den letzten Jahren ist überall in Sachsen eine starke Zunahme der Fahrraddiebstähle zu verzeichnen.

Fahrräder gemeinsam nutzen

Leihfahrräder, die man „rund um die Uhr“ an öffentlichen Stationen mieten kann, erfreuen sich in vielen Städten zunehmender Beliebtheit. Wir wollen mit Modellprojekten in deutschen Städten eine neue Qualität des „Bike Sharing“ in Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr unterstützen. Der vermehrte Einsatz von Diensträdern schont öffentliche Kassen!

Lastenräder ersetzen Autos

Viele Transporte lassen sich mit dem Fahrrad bewältigen. Lastenräder sind dazu gut geeignet. Sie sind vielseitig, flexibel und im Stadtverkehr oft schneller als Autos. Sie brauchen keinen Parkplatz, dürfen auf Busspuren fahren und

können für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraßen nutzen. Die Anschaffungskosten sind zudem gering. Durch die Förderung von Pilotversuchen mit „Cargo-Bikes“ wollen wir GRÜNEN Kommunen helfen, innerstädtische Kleintransporte auf das umweltfreundliche Fahrrad zu verlagern.

GRÜNE parlamentarischen Forderungen

Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen endlich mit konkreten und messbaren Zielen qualifizieren

Der Anteil der in Sachsen mit dem Fahrrad zurückgelegten täglichen Wege aller Personen (Modal Split) ist ab sofort in regelmäßigen Abständen zu evaluieren. Die derzeitige gleichzeitige Darstellung von Rad- und Fußverkehr verkennt Bedürfnisse und sorgt bei Experten nur für Kopfschütteln. Der Umweltverbund ist aus ÖPNV, Rad und Fuß muss vernetzt sein. Gerade weil sich die drei Fortbewegungsarten aber so gut ergänzen, müssen sie individuell geplant werden. Den Anteil der in Sachsen mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege wollen wir GRÜNEN bis zum Jahr 2020 landesweit auf 20 Prozent sowie in den sächsischen Groß- und Mittelstädten auf mindestens 25 Prozent erhöhen. Leitsätze müssen mit konkreten Zielstellungen quantifiziert werden, um die Weiterentwicklung der Radverkehrskonzeption zu messen. Die Weiterentwicklung des Radverkehrs erfordert auch ein quantitativ und qualitativ angemessenes Verwaltungssystem (u.a. mit einer landesweiten Datenbank).

Halbierung der Finanzmittel beim Radverkehr zurücknehmen – kurzfristig: 15 Millionen, mittelfristig 40 Millionen jährlich für Radverkehr einstellen!

2013 betragen die Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur des Freistaates (Haushaltstitel 07 06 785 75 'Bau von Radwegen' und 07 06 883 17 'Förderung Radverkehr einschließlich SachsenNetzRad') nur noch 3,5 Millionen Euro (jährliche Pro-Kopf-Förderung für den Radverkehr in Sachsen 88 Cent). Im Vergleich zu 2009 (6,5 Millionen Euro) ist das fast eine Halbierung. Wir fordern, jährlich insgesamt mindestens 15 Mio. Euro im Haushalt für Radverkehrsförderung zulasten des Straßenneubaus in den Haushalt einzustellen. Mittelfristig will die GRÜNE Landtagsfraktion jährlich insgesamt 10 Euro pro Kopf in Sachsen (40 Millionen Euro gesamt) für den Fahrradverkehr investieren. Die 2013 erfolgte Halbierung der Pro-Kopf-Förderung bei steigenden Radverkehrsanteilen ist zurückzunehmen.

Radschnellwege fördern

Auf vielbefahrenen Routen sind Radschnellwege eine echte Alternative zum Auto. Die breiten, gut ausgebauten Radwege kommen ohne Kreuzungen oder sonstige Verkehrshindernisse aus. Sie ermöglichen vor allem Pendlern im Alltagsverkehr, längere Strecken zügig und sicher durchzufahren. Zuverlässige Reinigung und Winterdienst sorgen für ungehindertes Fortkommen.

Solche Radschnellwege machen in den Niederlanden bereits Schule, auch in Sachsen könnten sie den öffentlichen Nahverkehr entlasten. Wir wollen die sächsischen Gemeinden durch Modellprojekte beim Bau von Radschnellwegen in Ballungsgebieten unterstützen. In NRW werden aktuell 230 Kilometer überörtliche

Radschnellwege in Ballungszentren geplant und gebaut. Radschnellwegverbindungen können erst ab einer bestimmten Länge Potenziale voll ausschöpfen. Daher müssen Planungen Orts-, gegebenenfalls auch Ländergrenzen überschreiten. Die GRÜNE Landtagsfraktion schlägt in Zusammenarbeit mit Sachsen-Anhalt die Planung eines ersten Radschnellweges zwischen Leipzig und Halle als Modellprojekt vor.

Von Bayern lernen – Anteil straßenbegleitender Radwege an Bundes- und Staatsstraßen verdoppeln!

In Sachsen verfügen nur 15 Prozent der Bundes- und Staatsstraßen über einen straßenbegleitenden Radweg – in Bayern ist der Anteil knapp dreimal so hoch. An Kreisstraßen sieht es nicht besser aus: Deutschlandweit ist der Anteil der Kreisstraßen mit begleitenden Radwegen nur in Rheinland-Pfalz geringer. Wir GRÜNEN fordern mittelfristig den Ausbau von Radwegen auf 30 Prozent der sächsischen Bundes- und Staatsstraßen. Dazu muss aber zuallererst die aktuelle Handhabung der Anmeldung von Radwegen geändert werden. Um heute die eventuelle Notwendigkeit von Radwegen entlang von Bundes- oder Staatsstraßen nachzuweisen, wird nur gezählt, wie viel Radfahrende momentan ohne Radweg auf der Strecke unterwegs sind. Wenn aber heute auf einer Bundesstraße wegen starken Lkw-Verkehrs nur wenige Radfahrer und Radfahrerinnen auftauchen, dann argumentieren die Behörden, dass ja offensichtlich kein Bedarf vorhanden sei. Für den Radtourismus gilt: Straßenbegleitenden Radwegen sind aufgrund ihres Erlebniswerts nur überbrückend, aber nicht vorrangig erfolgsorientiert.

Bessere Vernetzung zwischen Fahrrad und ÖPNV bzw. Bahn:

Wir GRÜNEN wollen sächsische Kommunen unterstützen, moderne Fahrradabstellanlagen an Knotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs einzurichten. An zentralen ÖPNV-Haltestellen von Bus und Bahn sollten sie zum Standard werden. An SPNV-Bahnhöfen sollen bis 2015 75 Prozent mit einer ausreichenden Anzahl an Abstellanlagen versehen werden. Bis 2020 ist die Vervollständigung anzustreben. Für Abstellanlagen, Serviceangebote und öffentliche Fahrradverleihsysteme, Fahrradmitnahme und Umsteigemöglichkeiten für Radfahrerinnen und Radfahrer an Schnittstellen wie Bahnhöfen und Haltepunkten des Eisenbahnfernverkehrs (Art. 73 Abs. 1 Nr. 6a GG), sollen jährlich eine Mio. Euro bereitstehen. Sie sind wettergeschützt zu errichten.

Der Freistaat als Vorbild - Radabstellanlagen fördern

Die GRÜNE Landtagsfraktion fordert an allen vom Freistaat genutzten Liegenschaften, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr von Fahrrädern zu erwarten ist, Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl, Dimension und Qualität zu schaffen. Dabei sind die Kriterien des ADFC in Bezug auf Aufstellung, Anordnung, Wartung, Sicherheit und Benutzbarkeit der Abstellanlagen sowie die Richtlinie „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswege zu berücksichtigen.

Regelmäßiger Wissensaustausch als Antrieb erfolgreicher Radverkehrspolitik

Jährlich insgesamt 0,5 Mio Euro im Haushalt ab 2013/14 für nichtinvestive Maßnahmen der Kommunen zur Radförderung für Öffentlichkeitsarbeit, Fortbildung, Modellprojekte, Prüfverfahren der

Straßenverkehrsbehörden und Einrichtung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte Gemeinden und Kreise in Sachsen e.V. (AGFS) einzustellen. Eine Vernetzung der sächsischen Kommunen mit anderen radfreundlichen Vorreitern ist möglich, daher fordert die GRÜNE Landtagsfraktion die Koordinierung und Einrichtung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte (AGFS) durch das sächsische Wirtschaftsministerium nach dem Vorbild Nordrhein-Westfalens. Es ist Aufgabe des Freistaates, endlich Kommunen und Kreise bei der Förderung des Radverkehrs zu unterstützen und in die Lage zu versetzen, Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.

Elektromobilität jenseits des Autos fördern

Die sächsische Staatsregierung dekoriert ihr politisches Schaufenster mit Elektromobilität. Aber: Sie versteht sie nicht - die beste Form der Elektromobilität sind neben elektrischen Bahnfahrzeugen, Straßenbahnen und O-Bussen auch Fahrräder mit Elektromotor-Unterstützung, sogenannte Pedelecs. Die GRÜNE Landtagsfraktion fordert, dass künftig im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) finanzierten Programms "Modellregionen Elektromobilität" bei der bayerisch-sächsischen Schaufensterinitiative auch Pedelecs gefördert werden.

Sachsens Staatsregierung versteht unter Elektromobilität weiterhin nur elektrisch betriebene Autos. Sie macht damit deutlich, dass sie zur Lösung der drängenden Verkehrsprobleme in den Städten keinen ernsthaften Beitrag leisten will. Notwendig ist die Verlagerung gerade kurzer Wege und des innerstädtischen Verkehrs auf den Umweltverbund, also Fahrrad, Zu-Fuß-Gehen und öffentlichen Verkehr. Fast die Hälfte aller Autofahrten ist unter fünf Kilometer lang. Diese Fahrten gehören nicht in Elektroautos, sondern auf das Fahrrad. Mit elektrischer Unterstützung lassen sich sogar noch deutlich längere Strecken mühelos auf dem Fahrradsattel zurücklegen. Die Umstellung von Autos mit Verbrennungsmotoren auf Elektroautos wird die Platz-, Park-, Sicherheits- und Lärmprobleme in den Städten nicht lösen. Mit dem Pedelec, dem elektrisch unterstützten Fahrrad, gibt es aber im Bereich der Elektromobilität eine viel bessere Lösung für den städtischen Raum. Dank des eingebauten, lautlosen Elektromotors erweitern Pedelecs den Aktionsradius des Fahrrads enorm und erschließen neue Zielgruppen.

Weiterbildung und Vernetzung auch in den sächsischen Ministerien

Im sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr beschäftigt sich kein Mitarbeiter mehr als ein Drittel seiner Zeit mit dem Radverkehr. Neben der Aufstockung derartiger Stellen fordern wir GRÜNE regelmäßige fachliche Weiterbildungen. Dazu muss im für Verkehrsplanung zuständigen Ministerium unter Einbeziehung der anderen Fachressorts eine Projektgruppe Radverkehrsförderung eingerichtet werden, deren Mitglieder die Vorgaben und Handreichungen für folgende Ziele entwickeln sollen:

- a) ressortübergreifende Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr,
- b) Überprüfung verwaltungsinterner Planungen auf Radverkehrstauglichkeit insbesondere für alle Planungen des Landesamtes für Straßenbau
- c) fachliche Empfehlungen für Radverkehr im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren,
- d) fachliche Weiterbildung von Verwaltungsmitarbeitern zum Bereich Radverkehr

Planungsgrundlagen verbessern

Beim konkreten Entwurf von Radverkehrsanlagen müssen viele Dinge beachtet werden:

Radverkehrsanlagen sind so zu organisieren, dass sie den alltäglichen Nutzungs- und Sicherheitsbedürfnissen verschiedenster radnutzender Bevölkerungsgruppen wie Familien, Kinder und ältere Menschen gerecht werden und die Benutzung des Rades in der Bevölkerung erleichtert und verbreitert wird. Eine gegenüber dem motorisierten Verkehr umwegfreie Führung des Radverkehrs ist zu fördern. Der vorhandene Rechtsrahmen zur Öffnung von Sackgassen und Einbahnstraßen bzw. deren Beschilderung durch die Straßenverkehrsbehörden ist möglichst weit auszuschöpfen. Die Richtlinien zum Bau von Radverkehrsanlage, ERA und RASt, sind auch von Sachsen verbindlich anzuerkennen, so wie in Baden-Württemberg, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt bereits geschehen.

Bei der Radwegzertifizierung in Sachsen sind die Standards des Bundesfachausschusses Tourismus des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) anzuwenden. Eine befriedigende technische Ausgestaltung wurde jahrelang vernachlässigt. Viele Radwege, die in den 90ern angelegt wurden, wären heute gar nicht mehr als Radweg zulässig. Sie sind aufgrund einer Breite unter 1,50 m als unzumutbar eingeschätzt worden. Bei touristischen Radrouten sind Oberflächenbeschaffenheit, Breite, Steigungseigenschaften unter besonders naturschützender Sicht notwendig.

Überregionale und internationale Zusammenarbeit endlich starten

Wir GRÜNEN fordern, die Tschechische Republik und Polen als angrenzende Nachbarländer und die dort für den Radverkehr zuständigen Institutionen in die Umsetzung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen einzubinden. Die Zusammenarbeit mit den an Sachsen angrenzenden Bundesländern Brandenburg, Thüringen und Sachsen-Anhalt muss dringend verbessert werden. Allein im Hinblick auf die touristischen Radwege und deren Vermarktung ist eine länderübergreifende Zusammenarbeit zwingend notwendig und muss entsprechend untersetzt sein.