

**Geschäftszeit**

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

Staatsministerium des Inneren  
Abteilung Landesentwicklung,  
Vermessungswesen  
Wilhelm-Buck-Straße 2-4

**01097 Dresden**

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen  
SN12SMI02om

21.03.2012

## **Stellungnahme zum Entwurf des LEP 2012**

Sehr geehrter Herr Staatsminister Ulbig,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 13. Januar 2012. Zum Entwurf des LEP 2012 nehmen wir wie folgt Stellung:

Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist ein wesentlicher Standortfaktor für jede Region. Dies gilt gleichermaßen für alle Verkehrsarten, aber gerade auch für den Radverkehr. Während im Bereich des motorisierten Individualverkehrs in den letzten 20 Jahren bundesweit etwa gleichwertige Bedingungen geschaffen worden sind, wurde dem Radverkehr im Freistaat Sachsen bei weitem nicht die Bedeutung zuerkannt, die er sonst bereits bundesweit erlangt hat. Dies hat für den Freistaat Sachsen nicht nur im Bereich des Tourismus spürbar negative Folgen.

Obwohl der Kfz-Bestand in Deutschland weiterhin noch immer leicht steigt nimmt seit ca. 10 Jahren der Kfz-Verkehr sowohl in absoluten Zahlen als auch anteilig am Gesamtverkehr bundesweit kontinuierlich ab (belegt u. a. durch SrV und MiD 2008). Im letzten Jahrzehnt nahm auch der Anteil derjenigen Haushalte, die über kein Kfz verfügen, stetig zu (siehe SrV und MiD 2008). Darüber hinaus nimmt vor allem in Ostdeutschland die Anzahl aller Wege, die jede Person pro Tag zurücklegt, kontinuierlich ab. Auch dies führt zu einem Rückgang des Kfz-Verkehrs. Im Entwurf des Landesentwicklungsplans 2012 finden diese Fakten, die nicht nur an der TU Dresden ermittelt werden, sondern unter anderem auch an unzähligen lokalen Verkehrserhebungen festgestellt werden, noch keinen Niederschlag.

Der ADFC Sachsen e. V. erwartet, dass dem Radverkehr auch in der sächsischen Landespolitik und -verwaltung die Bedeutung beigemessen wird, die er in anderen Bundesländern bereits erlangt hat. Die immer deutlicher auftretende Verkehrsverlagerung zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes bundesweit ist mit allen erdenklichen Maßnahmen zu unterstützen. Radfahren senkt die Gesundheitskosten jedes Einzelnen sowie der Allgemeinheit spürbar. Der Radverkehr produziert keinen Feinstaub. Die Feinstaubbelastung, die in zahlreichen sächsischen Städten an den oder gar jenseits der EU-Grenzwerte liegt, muss durch geeignete Maßnahmen reduziert werden. Bei markanter Förderung kann der Radverkehr einen wesentlichen Beitrag dazu leisten. Ähnliches gilt für den Lärm. Diejenigen Städte, die Lärmaktionspläne erarbeiten, integrieren den Radverkehr als wichtigen Bestandteil in den Maßnahmenkatalog gegen den Verkehrslärm. Wir erwarten, dass die Bestrebungen dieser Städte durch geeignete Maßnahmen der Staatsregierung tatkräftig unterstützt werden.

**Bankverbindung**

Volksbank Leipzig  
BLZ 860 956 04  
Kto. 307 831 805

**Steuernummer**

231/140/16837 K081

## zu Ziffer III Ziele und Grundsätze der Raumordnung

### ab Seite 37 zu G 1.5.1 verstärkt Schiene, Erhaltung bei Straßen

Der LEP steht im engen Zusammenhang mit dem Landesverkehrsplan. Der LEP macht keine Aussagen, welche quantitativen und qualitativen Ziele beim Verkehr erreicht werden sollen. Die hohe Anzahl von aufgelisteten Neu- und Ausbaumaßnahmen von Straßen halten wir angesichts des angestrebten Schuldenabbaus, der rückläufigen Bevölkerung, des schon hohen Ausbaustandards im Straßennetz und der aus Gründen des Klimaschutzes dringend notwendiger Schadstoffreduktion für nicht sinnvoll und auch nicht für realistisch. Die Straßenbaulastträger können jetzt schon kaum die Instandhaltung und einen angemessenen Winterdienst gewährleisten und die Ausweitung des Kfz-Verkehrs erscheint nicht wünschenswert. Aus unserer Sicht wäre es notwendig, klare Ziele für die Verkehrsentwicklung zu benennen, die verschiedenen Verkehrsträger integriert zu betrachten und daraus klare Prioritäten abzuleiten.

### zu G 2.3.3.10

Fahrradurlaub erfreut sich wachsender Beliebtheit. Sachsen hat großartige, zum Radurlaub sehr gut geeignete Landschaften und Kulturräume zu bieten. Nicht umsonst ist der Elbradweg seit mehreren Jahren der beliebteste Fernradweg Deutschlands. Allerdings stockt der Ausbau des Fernradweg-Netzes in Sachsen. Die Benennung von Radwegen, die meistens über größere Distanzen gehen im Kontext mit Wander-/ Reitwegen und Loipen, die doch in der Regel nur auf Tagesausflügen genutzt werden, halten wir für nicht stimmig.

Wir schlagen folgende Formulierung vor: „Das touristische Wegenetz (u. a. Wander- und Reitwege sowie Loipen und Wasserstraßen) soll qualitativ verbessert und in seiner Nutzbarkeit gesichert werden. Die Hauptradrouten des SachsenNetz Rad sind herzustellen und instandzuhalten. Investitionen sollen vorrangig dem Lückenschluss dienen.“

### Zu G 3.1

Laut 5. Regionalisierter Bevölkerungsprognose verliert Sachsen zwischen 2010 und 2025 neun bis zwölf Prozent seiner Einwohner. In Anbetracht dieser Tatsache ist die weiterhin hohe Anzahl von Neu- und Ausbauvorhaben von Straßen im LEP zu hinterfragen. Die festgelegten Trassen sind Vorranggebiete, d. h. anderweitige Nutzungen, die nicht mit dem Straßenbau vereinbar sind, sind in diesen Gebieten ausgeschlossen. Zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung und zur Formulierung des Hauptgrundsatzes zur Verkehrsentwicklung gehört unabdingbar die Förderung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs. Im Gegensatz zu Elektro-Kfz ist das Fahrrad ein Null-Emissions-Fahrzeug, braucht weniger Fläche und macht keinen Lärm. Insbesondere in kritisch belasteten städtischen Gebieten kann ein stärkerer Fahrradverkehr viele Probleme auf einmal mindern. Nicht zuletzt dient verstärkter Fahrradverkehr der Erhaltung der Gesundheit der sächsischen Bevölkerung.

Wir schlagen folgende Formulierung vor:

#### *Ergänzung des vierten Anstriches*

- durch innovative verkehrspolitische Lösungen, die Förderung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs sowie technologische Innovationen, wie die Entwicklung, energiesparender, schadstoffarmer bzw. schadstofffreier und geräuscharmer Fortbewegungsmittel, eine nachhaltige Mobilität gewährleistet,

#### *Ergänzung des achten Anstriches*

- durch Verknüpfungsstellen räumliche und zeitliche Übergangsmöglichkeiten zwi-

schen dem motorisierten Individualverkehr, dem öffentlichen Fernverkehr, dem ÖPNV und dem Fahrradverkehr erhalten und weiterentwickelt,

#### **zu G 3.7.1**

Im Alltagsradverkehr treten die größten Defizite auf. Entsprechend müssen die Handlungsschwerpunkte des Freistaates gesetzt werden.

#### **zu Z 3.7.2**

Forst- und landwirtschaftliche Wege kommen als Radverkehrsverbindungen nur außerorts in Betracht. Vorrangig sind Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen zu markieren und auszubauen. Land- und forstwirtschaftliche Wege können im Radverkehrsnetz allenfalls ergänzende Funktionen übernehmen, da diese Wege bei Nässe und Glätte meistens nicht nutzbar sind. Der größte Bedarf an sicheren Radverkehrsverbindungen besteht innerorts. Neun von zehn Fahrradunfällen passieren innerorts. Gerade in kleineren Kommunen sind die Hauptverkehrsstraßen oft die einzig möglichen Verbindungen. Dabei ist nach dem Stand der Technik nicht immer ein straßenbegleitender Radweg die passende Führungsform.

Wir schlagen folgende Formulierung vor: „In die Radverkehrsnetze sind vorrangig Wege und Straßen mit geringer Verkehrsstärke einzubeziehen. Verlaufen Radverkehrsverbindungen auf Hauptverkehrsstraßen, so sind Radverkehrsanlagen mit jeweils passender Führungsform vorzusehen.“

#### **Zu Z 3.7.3**

Fahradfahrer sind an Straßen mit hoher Kfz-Belegung ebenfalls von Querungsproblemen betroffen und benötigen ebenso wie Fußgänger Querungshilfen. Dabei werden Querungshilfen nicht nur an Straßen mit besonders hohen Verkehrsstärken, sondern bereits mit hohen Verkehrsstärken benötigt (siehe Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen RASt 06). Wir schlagen folgende Formulierung des 2. Satzes vor: „An Straßen mit hohen Verkehrsstärken sind bei Bedarf zur sicheren Gewährleistung querender Fußgänger- und Fahrradbeziehungen entsprechende bauliche Anlagen zu errichten.“

#### **Zu Z 3.7.4**

Behinderte und mobilitätseingeschränkte Personen wollen den öffentlichen Verkehrsraum nicht nur erreichen, sondern sich dort bewegen. Wir schlagen folgende Formulierung vor: „Zur Integration behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen ist zu gewährleisten, dass sie die öffentlichen Verkehrsräume und Verkehrsmittel weitgehend ohne fremde Hilfe nutzen können.“

#### **Zu G 3.7.5**

Die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in den Nahverkehrszügen sind spürbar auszubauen. In zahlreichen Zügen hat noch nicht einmal eine Familie Möglichkeit ihre Fahrräder mitzunehmen und sicher abzustellen. Die Tarife nicht nur für die Fahrradmitnahme im SPNV sind landesweit zu vereinheitlichen. Der Freistaat soll bei der Entwicklung neuer SPNV-Fahrzeuge mitwirken, so dass Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen und Radfahrer an sämtlichen Haltepunkten bequeme Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten und ausreichende Kapazitäten in den Zügen vorfinden.

Unverständlich ist, warum die Sicherheitsbedürfnisse aller Fahrgäste für die Fahrradmitnahmemöglichkeit relevant sind. Wir plädieren dafür, bei diesem Punkt „unter Berücksichtigung der Sicherheitsbedürfnisse aller Fahrgäste“ zu streichen.

### **Zu G 3.7.6**

Die gewählte Formulierung entspricht nicht dem fachlichen Terminus. Ein Radverkehrsnetz besteht je nach örtlichen Rahmenbedingungen aus unterschiedlichen Führungsformen (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, gemeinsame Geh- und Radwege, Fahrradstraßen, Straßen in Tempo-30-Zonen etc.) und nicht nur aus Radwegen. Nutzbar für den Radverkehr werden Straßen – wenn sie nicht ohnehin wie Straßen in Tempo-30-Zonen per se für den Radverkehr problemarm nutzbar sind – durch Bau oder Markierung von Radverkehrsanlagen bzw. durch Beschilderung (z. B. Freigabe von Einbahnstraßen in der Gegenrichtung). Elektromobilität im Fahrradverkehr ist insbesondere in Regionen mit größerer Reliefenergie ein interessantes Themenfeld. Wir halten es allerdings für den Bau und die Ausweisung von Radverkehrsanlagen für wenig relevant. Auch muskelbetriebene Fahrräder mit Anhängern benötigen mehr Platz als ein einzelnes Fahrrad. Wir schlagen statt Satz 1 folgende Formulierung vor: „Im Freistaat sollen durch Anlage und Beschilderung von vernetzten Radverkehrsverbindungen insbesondere die Bedingungen für den Alltags- und Schülerradverkehr verbessert werden.“

Im Übrigen ist dieser Punkt als Ziel der Raumordnung mit „Z“ zu kennzeichnen.

### **Zu Z 3.7.7 und G 3.7.1**

In der Radverkehrskonzeption Sachsen ist das SachsenNetz Rad, das die touristischen Radfernwege und die Hauptradrouten abbildet, definiert. Eine Ergänzung durch ein Alltagsradnetz, welches auch für den Schülerverkehr komfortabel und sicher nutzbar ist, bedarf einer Fortschreibung der Radverkehrskonzeption. Leider sind nicht einmal die Radfernwege (z. T. europäische Radfernwege wie der Elbradweg) im Gegensatz zu Straßen, Luft- und Schienenverkehr in einer Karte eingetragen. Wir plädieren nachdrücklich dafür, dass in die Karte 4 Verkehrsinfrastruktur die Radfernwege aufgenommen werden oder in einer zusätzlichen Karte des LEP das SachsenNetzRad komplett dargestellt wird. Der LEP hat den Anspruch, wesentliche Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Freistaates zu tätigen. Für Straßen sind en detail der Verlauf, der Planungsstand und mögliche Konflikte dargestellt. Auch Radfernwege sind in der Karte darzustellen. Aus ihr soll hervorgehen, welche Routenabschnitte bereits geplant, welche bereits realisiert, und welche auch als Radfernweg ausgeschildert sind.

Mit freundlichen Grüßen

Olaf Matthies  
Vorsitzender ADFC Sachsen e. V.