

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

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Referat 21
Bautzner Straße 19a
01099 Dresden

Bischofsweg 38
01099 Dresden

Telefon: 0351 – 501 391 7
Telefax: 0351 – 501 391 6
konrad.krause@adfc-sachsen.de
www.adfc-sachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
SN13LASUV019OM

17. November 2013

Stellungnahme zum Entwurf der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2013

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Unterlagen zur Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2013 haben wir erhalten. Wir begrüßen die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption und nehmen mit diesem Schreiben zu dem uns zugegangenen Entwurf Stellung.

Die Definition von Zielen im Kapitel 1.1 in Form einiger Leitsätze weist in die richtige Richtung. Wir schließen uns aber der Forderung der Akteure der kreisfreien Städte nach einer Konkretisierung und besseren Messbarkeit der Zielstellungen an. Die Leitsätze besitzen zu geringe Aussagekraft, lassen wichtige Handlungsfelder nicht erkennen und bieten kaum für die Arbeit vor Ort nutzbare Hilfestellungen. Deshalb schlagen wir eine erneute, systematische Herleitung der Leitsätze und der dazugehörigen Konkretisierungen vor, sodass sie verständlicher werden und sich in ihren Aussagen nicht überschneiden. Ist dies seitens der Bearbeiter nicht möglich oder im Zeitplan nicht darstellbar, schlagen wir vor, die Leitsätze der Radverkehrskonzeption aus dem Jahr 2005 beizubehalten.

Eine gründliche Analyse des Status quo der Radverkehrsförderung in Sachsen ist für die Fortschreibung der Sächsischen Radverkehrskonzeption offensichtlich nicht erfolgt. Von den uns bekannten Hauptproblemen werden nur sehr wenige als solche identifiziert und passende Lösungen adressiert. Sollte es eine Analyse gegeben haben, so wurden wesentliche Akteure, wie z.B. der ADFC, nicht einbezogen und vorhandene Datenquellen nicht kritisch hinterfragt. So ist z.B. immer noch ein Teil der sächsischen Radrouten mit Wegweisungssystemen beschildert, die nicht den Vorgaben der Radverkehrskonzeption entsprechen (z.B. Landkreis Meißen). Die Datengrundlage für das Papier erscheint uns nicht homogen und aktuell.

Bei der Struktur von Aufgaben und Zuständigkeiten ist eine klare Orientierung am Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP) erforderlich. Dort wird zurecht der Mangel benannt,

„dass die Radverkehrsinfrastruktur in vielen Kommunen und auf Landesebene nicht das Ergebnis einer integrierten und strategischen Planung ist.“

Aus dem Entwurf der Radverkehrskonzeption wird indes nicht deutlich, ob der Freistaat eine treibende und unterstützende Rolle einnehmen wird. Insbesondere ist es notwendig, Kommunen und Kreise zu unterstützen und in die Lage zu versetzen, Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.

Bankverbindung
Volksbank Leipzig
BLZ 860 956 04
Kto. 307 831 805

Steuernummer
231/140/16837 K081

Zu folgenden weiteren Punkten möchten wir außerdem Stellung nehmen:

Kapitel 1.3 – Entwicklungstendenzen

In diesem Kapitel halten wir es für dringend erforderlich, messbare Ziele, beispielsweise für den Radverkehrsanteil im Modal Split, für Reduktionsziele bei der Anzahl der im Straßenverkehr schwer verletzten und getöteten Radfahrer oder für den touristischen Bereich den Prozentsatz von zu einem bestimmten Zeitpunkt vermarktungsfähigen touristischen Radrouten zu setzen.

Wir halten folgende Zielvorgaben für erforderlich und wichtig genug in der sächsischen Radverkehrskonzeption verankert zu werden:

- Konkrete Angaben zur erforderlichen Finanzierung der Umsetzung der Radverkehrskonzeption bis 2015 mit Angabe der Euro / Einwohner durch den Freistaat
- Schaffung der vorgeschlagenen Strukturen bis 2015
- Anpassung der sächsischen Bauordnung zur Schaffung von direkt zugänglichen Fahrradstellplätzen bis 2015
- Überarbeitung der Förderbedingungen bis 2015 entsprechend der Radverkehrskonzeption
- Ausstattung der Hauptzugangsstellen zum Schienenverkehr in den Oberzentren mit ausreichend dimensionierte Fahrradstationen bis 2020
- Ausstattung von 75% der Zugangsstellen zum SPNV mit Bike+Ride-Anlagen bis 2016, 100% bis 2020
- Sachsenweit einheitliche Regelungen bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV bis 2015
- Für die Teilnehmer / Entsender kostenlose jährliche Fortbildungen aller sächsischen Radverkehrsfachstellen und des darüber hinaus ermittelten Bedarfs ab 2015
- Umsetzung eines ersten Radschnellweges als Pilotprojekt bis 2016
- Zielbestimmung eines Anteils von Bundes- und Staatsstraßen mit straßenbegleitenden oder parallelen Radverkehrsanlagen. Bis 2015 30%, bis 2020 40% aller Bundes- und Staatsstraßen in Sachsen.

Wir halten es darüber hinaus für erforderlich, dass Verkehrssicherheitsaudits als wirksamste Maßnahme gegen Fehler bei der Radverkehrsplanung verpflichtend eingeführt werden.

Kapitel 1.2 "Grundsätze, Begriffe, Methodik"

Der Begriff "Radfahrregion" sollte in der RVK untersetzt und gestärkt werden. Bundesweit ist das ein stark genutztes Vermarktungsinstrument, demnächst wird der ADFC auch eine Zertifizierung für Radfahrregionen geben ähnlich der Radwegzertifizierung, um diese Vermarktungsform zu unterstützen.

Kapitel 2.12 – Wegweisung im SachsenNetzRad

Ohne eine nach FGSV-Standard erarbeitete Wegweisung kann der Ausbau des SachsenNetzRad nicht den erwünschten Nutzen und wirtschaftliche Effekte im Radtourismus bringen. Deshalb schlagen wir vor, nach Inkraftsetzung der Radverkehrskonzeption ein Konzept zur Beschilderung des SachsenNetzRad zu erstellen, in dem neben den Bedingungen der Beschilderung auch Aussagen zu einem Zeitplan und der nötigen finanziellen Untersetzung enthalten sind.

Kapitel 3.1 – Verbindliche Einführung von Regelwerken

Unter dem Abschnitt „Regelwerke“ werden Regelwerke von Bedeutung für den Radverkehr zwar genannt, es wird jedoch eine Aussage vermieden, inwiefern diese Regelwerke für die Radverkehrsförderung in Sachsen einen verbindlichen Charakter erhalten sollen. Wir fordern die verpflichtende Einführung von ERA 2010 und RAS 2006, wie das in Baden-Württemberg, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt bereits geschehen ist.

Kapitel 5.1 - Entwicklung und Grundsätze Verkehrssicherheit

Im Text wird die Förderung der Landesverkehrswacht und deren Projekte festgeschrieben. Damit wird dieser Anbieter einseitig bevorzugt, mögliche alternative Anbieter benachteiligt. Diese Vorgehensweise widerspricht marktwirtschaftlichen Grundprinzipien und verhindert einen Wettbewerb um die besten Ideen. Es sollte kein Akteur per Definition schwerpunktmäßig bevorzugt werden!

Kapitel 5.2 – Umsetzung der StVO-Novelle

Besonders für die vor Ort immer wieder strittigen und sehr inkonsistent gehandhabten Bereiche wie die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht, die Öffnung von Einbahnstraßen und die Anwendung von Schutzstreifen trägt der vorliegende Entwurf der Radverkehrskonzeption nicht hinreichend zur Klärung bei.

Den Verweis auf die „größeren Handlungsspielräume hinsichtlich der Förderung und Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs“ halten wir für nicht zielführend. Die Behörden in den Landkreisen und kreisfreien Städten benötigen hier konkretere Hinweise zum Stand der Technik, die die derzeit oft vorherrschenden subjektiven Meinungen und Ängste ersetzen können.

Im Zusammenhang mit der Neufassung der StVO und den damit verbundenen Neuerungen für die Radverkehrsplanung halten wir auch einen Ausbau des Angebots von Schulungen im Freistaat, beispielsweise im Rahmen der Fahrradakademie des NRVP für unverzichtbar.

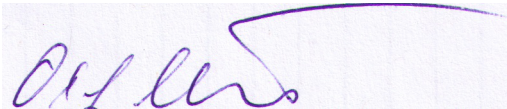
Kapitel 7.1.2 – Zuständigkeiten und Akteure

Wir empfehlen zu prüfen, ob die Wege des SachennetzRad nicht grundsätzlich in den Zuständigkeitsbereich des Freistaats gelegt werden sollten. So würde der Koordinierungsaufwand minimiert und einheitliche Standards und Qualität könnten sichergestellt werden. Diese Prüfung kann in der Radverkehrskonzeption als Auftrag formuliert werden.

Wir empfehlen dringend, bei der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption die nötige Zeit zur Beteiligung von Fachleuten und relevanten Akteuren einzuplanen. Wir halten die starke Einbindung der Landkreise und kreisfreien Städte als äußerst wichtig für den Erfolg bei der Umsetzung der Radverkehrskonzeption.

Wir schlagen vor, unter Beteiligung aller Akteure eine Schwachpunktanalyse nachzuholen. Dabei sind vorhandene Aussagen kritisch zu hinterfragen und Statistiken sinnvoll auszuwerten. Eine Untersuchung durch einen unabhängigen, verwaltungsexternen und im Radverkehr erfahrenen Gutachter halten wir für sinnvoll. Die daraufhin fortgeführte Fortschreibung der Radverkehrskonzeption sollte von einer solchen Stelle fachlich begleitet werden. Für alle Schritte wäre ein Prozess zur Beteiligung aller relevanten Akteure, vom Verkehrsverband über die Polizei bis zu den Landkreisen und Kommunen zu etablieren.

Mit freundlichen Grüßen,



Olaf Matthies

Landesvorsitzender des ADFC Sachsen e.V.