

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

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Referat G12 Invalidenstraße 44 D  
Stichwort "BVWP 2030"  
10115 Berlin

Bischofsweg 38  
01099 Dresden

Telefon: 0351 – 501 391 7  
Mobil: 0176 – 317 318 08  
konrad.krause@adfc-sachsen.de  
www.adfc-sachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen  
16 son 013

29. April 2016

## **Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 möchte ich namens des ADFC Sachsen e.V. wie folgt Stellung nehmen.

Der Entwurf des BVWP 2030 behandelt die verschiedenen Verkehrsträger nicht diskriminierungsfrei, da der Schwerpunkt der aufgelisteten Projekte dem Autoverkehr dient. Verschiedene Akteure auf Bundesebene, unter ihnen das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt, haben den vorliegenden Plan wegen dieser einseitigen Ausrichtung bereits deutlich kritisiert. Dieser Kritik schließen wir uns an.

Radschnellverbindungen dienen in erster Linie dem überregionalen Alltagsverkehr. Da die Bundesverkehrswegeplanung sich als eine integrierte und verkehrsträgerübergreifende Planungswerk versteht, können wir keinen Grund erkennen, dass überregionale Radverkehrsverbindungen für den Alltagsradverkehr im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 bisher keinen Eingang gefunden haben. Radschnellverbindungen sind im vorliegenden Entwurf jedoch bislang nicht zu finden.

Nicht nur das Fehlen des Radschnellwegprojekts RS 1 in Nordrhein-Westfalen im Entwurf des BVWP 2030 zeigt, dass die Ausrichtung des Bundesverkehrswegeplans grundsätzlich überprüft werden muss. Auch in Sachsen besteht Bedarf zum Bau mehrerer Radschnellverbindungen.

Planungen für Radschnellverbindungen nach Netzkategorie IR/AR II laut RIN sind zum Beispiel für die „Metro-Radroute“ zwischen Halle und Leipzig recht konkret fortgeschritten.<sup>1</sup> Eine Anzahl weiterer Projekte von Radschnellverbindungen für den Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km sind in zahlreichen Konzepten (bspw. Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 der Stadt Leipzig<sup>2</sup> sowie den Entwürfen des Radverkehrskonzepts Gesamtstadt der Landeshauptstadt Dresden und des Regionalplans Oberes Elbtal) vorgesehen.

Die Bundesverkehrswegeplanung bedarf einer Abstimmung mit solchen regionalen Planungswerken und -konzepten. Diese aus unserer Sicht erforderliche Abstimmung ist offensichtlich nicht durchgeführt worden.

Der ADFC Sachsen fordert, die Aufnahme folgender Trassen für Radschnellwege in den Bundesverkehrswegeplan zu prüfen:

<sup>1</sup> Vgl. <http://www.halle.de/de/Verwaltung/Stadtentwicklung/Verkehr/Planung/Radverkehr>

<sup>2</sup> Vgl. <http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehr>

**Unterstützen Sie uns  
mit Ihrer Spende**  
[www.adfc-sachsen.de/spenden](http://www.adfc-sachsen.de/spenden)

**Bankverbindung**  
Volksbank Leipzig  
IBAN DE87 8609 5604 0307 8318 05  
BIC GENODEF1LVB

**Steuernummer**  
202/140/17238

Dresden - Umland I: Radeberg - Dresden-Klotzsche - Dresden-Neustadt - Dresden-Zentrum - Südvorstadt-West - Plauen - Freital - Malter - Dippoldoswalde

Dresden - Umland II: Pirna - Heidenau - Dresden-Gruna - Dresden-Zentrum - Cossebaude - Coswig – Meißen

Halle - Leipzig - Markleeberg: Halle (Zentrum) - Buschdorf - Dölbau - Kleinkugel - Osmünde - Schwoitsch - Beuditz - Leipzig (Schkeuditz) - Wahren - Gohlis Süd - Leipzig Zentrum - Südvorstadt – Markleeberg

Elster-Trasse: Markleeberg - Connewitz - Elsterbecken - Neue Luppe - Weiße Elster

Wie die Berechnungen des Landes NRW zum Nutzen-Kosten-Verhältnis des Radschnellweg Ruhr zeigen, kann beim Bau von Radschnellwegen ein deutlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis als bei zahlreichen Bundesstraßen- und Autobahnprojekten aus dem vorliegenden Entwurf des BVWP 2030 erreicht werden.<sup>3</sup>

Die Beschlüsse des Klimagipfels in Paris 2015 beinhalten die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs um 10% alle 10 Jahre. Auch das Bundeskabinett hat sich Ende 2015 das Ziel gesetzt, bis 2020 die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um ca. 40% zu senken. Dies kann nur durch entscheidende Fortschritte im Verkehrsbereich gelingen, der für etwa 20% aller CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland verantwortlich ist. Um diese Ziele im Stadtverkehr erreichen zu können und auch im überörtlichen Verkehr voranzukommen, sind attraktivere Angebote zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad auf Strecken bis 15 km erforderlich. Dass hier mit der passenden Infrastruktur deutliche Effekte möglich sind, ist inzwischen durch zahlreiche Studien untersetzt.<sup>4</sup>

Eine Förderung von Radschnellwegen aus Mitteln des Bundes und die konzeptionelle Einordnung von Radschnellwegen im Rahmen des BVWP 2030 halten wir aus den genannten Gründen für dringend angezeigt. Wir fordern deshalb eine entsprechende Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans und die Aufnahme der in den genannten Konzepten vorgesehenen Radschnellwegeprojekte.

Mit freundlichen Grüßen,

Konrad Krause  
Geschäftsführer des ADFC Sachsen e. V.

---

3 Für den Radschnellweg Ruhr wurde ein Nutzen-Kosten-Faktor von 4,8 berechnet. Vgl. Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr RS 1, online unter [http://www.rs1.ruhr/fileadmin/user\\_upload/RS1/pdf/RS1\\_Machbarkeitsstudie\\_web.pdf](http://www.rs1.ruhr/fileadmin/user_upload/RS1/pdf/RS1_Machbarkeitsstudie_web.pdf)

4 Vgl. z.B. Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr RS 1 des Regionalverband Ruhr, gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.