

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

Landratsamt Erzgebirge
Paulus-Jensius-Straße 23

09456 Annaberg-Buchholz

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
17 bau 003

27. Januar 2017

Radwegekonzept Erzgebirgskreis

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Möglichkeit, zum in Bearbeitung befindlichen Radverkehrskonzept des Landkreises Stellung zu nehmen, möchte ich mich sehr bedanken. Trotz der Kürze der verfügbaren Zeit haben wir für einige Punkte Empfehlungen zur Umsetzung ausgearbeitet.

Zu 5.4 Nachnutzung ehemaliger Bahnstrecken durch Radtouristen S. 37

Unter Punkt 5.4 des vorliegenden Entwurfs werden als Voraussetzungen für eine spätere Umnutzung von Bahnbetriebsstrecken zu Radwegen die

- Einstellung des Zugverkehrs,
- Stilllegung der Bahnstrecke nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG),
- Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG.

genannt.

Das ist nicht der Fall. Bei der Nutzung stillgelegter Eisenbahnstrecken als Radweg ist (falls nicht schon geschehen) eine Freistellung nach § 23 AEG vielmehr zu vermeiden und für den Radweg die Form der Zwischennutzung der Eisenbahnstrecke empfehlenswert. So können aufwändige Umweltschutzauflagen vermieden werden, die bei anderen Radwegprojekten im Freistaat (bspw. Striegistalradweg) eine Verzögerung um viele Jahre oder gar die komplette Verhinderung mit sich gebracht haben. Die Bildung einer Eisenbahnstrecken-Verwaltungsgesellschaft, ähnlich der nordrhein-westfälischen BEG (www.beg-nrw.de), ist anzustreben. Kontakte und Hilfestellungen leistet gern der ADFC-Landesverband.

Um die mit der Freistellung verbundenen auftretenden, teils erheblichen, Verzögerungen beim Bau von Bahntrassenradwegen zu vermeiden empfehlen wir die Passage zur Freistellung nach § 23 AEG zu entfernen und stattdessen folgenden Abschnitt einzufügen:

Der Landkreis strebt an, stillgelegte Eisenbahnstrecken für eine unkomplizierte Nachnutzung als Radweg nicht aus dem Eisenbahnrecht herauszunehmen. Die Bildung einer Eisenbahnstrecken-Verwaltungsgesellschaft, ähnlich der nordrhein-westfälischen BEG (www.beg-nrw.de), ist anzustreben.

**Unterstützen Sie uns
mit Ihrer Spende**
www.adfc-sachsen.de/spenden

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

Steuernummer
202/140/17238

Zu 8. Alltagsradwegenetz, S. 49f.

Im vorliegenden Entwurf werden im Punkt 8 – Alltagsradverkehr – neben dem Bau von Radwegen keine weiteren Maßnahmen zur Förderung des Alltagsradverkehrs aufgeführt. Wir vermissen an dieser Stelle Verweise auf weitere Möglichkeiten der Radverkehrsförderung wie zum Beispiel die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr, die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zum Schutz von Radfahrern, die Sicherung von Knotenpunkten für den Radverkehr, die Erstellung von Radschulwegplänen¹ usw. Erfahrungsgemäß kann ein gewisser Teil von Verbesserungen für den überörtlichen Radverkehr im Zuge anderer, sowieso anstehender Maßnahmen mit erreicht werden, wenn dies von vornherein berücksichtigt wird. Daher kommt der guten planerischen Vorbereitung und Abstimmung dieser "Sowieso-Maßnahmen" im Sinne eines effektiven Mitteleinsatzes eine große Bedeutung zu.

Einige weitere für ein modernes Radverkehrskonzept unverzichtbare Themenbereiche des Alltagsradverkehrs sind im vorliegenden Entwurf der Radwegekonzeption aus unserer Sicht nicht ausreichend beleuchtet.

Insbesondere trifft das Konzept keine konkreten Aussagen zu

- Schülerverkehren mit dem Fahrrad
- Radverkehrssicherheit und Unfallhäufungenstellen
- bauliche Standards des geplanten Alltagsverkehrsnetzes

Ebenso fehlt im Entwurf der Radwegekonzeption eine Quell- und Zielanalyse des Alltagsverkehrs nach RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) der BASt, wie sie in den Radverkehrskonzepten anderer Landkreise üblich sind.

Zwischen touristischen Routen und dem Wegenetz des Alltagsverkehrs existieren im Ergebnis sicher zahlreiche Überschneidungen. Das Anforderungsprofil, etwa von Mountainbike-Touristen oder Senioren auf dem Weg zum Einkauf, ist allerdings extrem ausdifferenziert, weshalb wir eine Betrachtung des Alltagswegenetzes für dringend geboten halten. Besonders Radfahrer unter 18 und über 65 Jahre sind im Alltagsradverkehr eine besonders gefährdete Gruppe, die planerischer Berücksichtigung in der Netzgestaltung sowie bei den baulichen Standards bedarf.

Gründe für die getrennte Führung beider Netze sind dabei, wenn der thematische Bezug der radtouristischen Verbindung einen Umweg erfordert (z.B. Führung am Ufer eines Sees oder Flusses) oder die Alltagsverbindung über längere Abschnitte an einer vielbefahrenen Straße verläuft (auch wenn dort Radverkehrsanlagen vorhanden sind). Das Alltagsnetz sollte nicht auf einer touristischen Route geführt werden, wenn diese nicht asphaltiert werden kann bzw. einsam im Wald ohne soziale Kontrolle, winklig oder umwegig verläuft. Eine gebündelte Führung ist dagegen gut möglich, wenn die direkt Ortsverbindung über ruhigen Straßen und Wegen außerhalb eines Waldes, die befestigt sind oder werden können, führt.

In vergleichbaren Radverkehrskonzepten anderer Landkreise² sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) deshalb als verbindliche Grundlage für Planung, Bau und Betrieb des Alltagsradverkehrsnetzes genannt.

Bei der Priorisierung von Maßnahmen des Alltagsradwegenetzes sind aus unserer Sicht neben Unfallstellen des Radverkehrs zu priorisieren.

1 Vgl. <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/radwegschulplan.html>

2 Vgl. etwa Radverkehrskonzept des Landkreises Bautzen (<http://www.landkreis-bautzen.de/15073.html>), Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen (<https://www.landkreis-nordsachsen.de/tourismus-a-2774.html>), Radverkehrskonzept des Landkreises Leipzig (<http://www.landkreisleipzig.de/behoerdenwegweiser-m-aufgabeDaten-s-5172.html>),

Um den spezifischen Anforderungen des Alltagsradverkehrs Rechnung zu tragen und die unterschiedlichen Gruppen im Alltag Rad fahrender Menschen planerisch im Blick zu haben, möchten wir vorschlagen in Punkt 8 folgende Aussagen zu ergänzen:

**1. Bei allen baulichen und organisatorischen Maßnahmen von Straßenbau-
lastträgern ist zu überprüfen, ob das dargestellte Radverkehrsnetz davon
direkt oder indirekt betroffen ist, um dessen bestehende Qualitäten nicht zu
beeinträchtigen bzw. bestehende Mängel soweit möglich mit zu beheben.
Dies betrifft z. B. allgemeine Verkehrsbaumaßnahmen, Oberflächenver-
besserungen, Tiefbauarbeiten und die Ausstattung des Straßenraumes.**

**2. Die Qualität und Gestaltung des dargestellten Netzes ist langfristig auf der
Grundlage der in der Tabelle 2 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
2010 (ERA) enthaltenen Werte und Zusammenhänge zu entwickeln.**

Zu 10. Verknüpfungen mit dem öffentlichen Personennahverkehr, S. 53

Leider wurde die Zielgruppe der Menschen, die ihr Fahrrad für alltägliche Wege nutzen unter Punkt 10 nicht näher betrachtet. Ein wachsender Teil der Wege mit dem Fahrrad sind Teile multimodaler Wegeketten: Ihr Weg mit dem Fahrrad führt viele Menschen zu einer Haltestelle / einem Haltepunkt und von dort weiter mit Bussen und Bahnen. Als wachsendes Problem sieht der ADFC die dadurch entstehenden Konflikte in ÖPNV-Fahrzeugen (Bahnen wie Bussen gleichermaßen) zwischen Fahrgästen mit Fahrrad, Radtouristen und anderen Nutzern des ÖPNV, wobei das Konfliktpotential insbesondere bei Eltern mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrern besonders groß ist.

Dieses Konfliktpotential wird bei der allseits zu beobachtenden und ja auch erwünschten Zunahme der Fahrradnutzung im Alltag nicht von selbst verschwinden, sondern eher zunehmen. Durch diebstahl-, vandalismus- und idealerweise auch witterungssichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an ÖPNV-Haltestellen können die damit verbundenen Herausforderungen mit verhältnismäßig überschaubaren Mitteln bewältigt werden.

Ein sicheres Angebot an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Verknüpfungsstellen des ÖPNV führt dazu, dass mehr Menschen die Kombination Fahrrad und ÖPNV nutzen und dabei mit ihrem Rad nicht wertvolle Fläche in den ÖPNV-Fahrzeugen beanspruchen. Attraktive Abstellmöglichkeiten an Haltestellen des ÖPNV machen also keineswegs nur das Radfahren attraktiver, sondern sind eine Möglichkeit zur Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV. Gleichzeitig führen sie dazu, dass tendenziell weniger Menschen ihr Rad für alltägliche Wege in der Bahn oder dem Bus mitnehmen und in den Fahrzeugen dadurch mehr Fläche für die touristische Rad-Mitnahme zur Verfügung steht.

Die Radwegekonzeption des Erzgebirgskreises sollte hier ein messbares Ziel für das Fahrradparken zumindest für die Zugangsstellen zum SPNV vorgeben. Wir schlagen unter Punkt 10 folgenden Passus vor:

Schrittweise sollen alle Zugangsstellen zum Schienenpersonennahverkehr im Erzgebirgskreis mit einem Mindestangebot von 2 Fahrradbügeln für Bike+Ride ausgestattet werden. Bei Zugangsstellen mit mehr als 200 Ein- und Aussteigern pro Werktag soll eine Einzelfallprüfung für einen eventuell höheren Bedarf erfolgen.

Ab einem bestimmten Verkehrsaufkommen erscheint eine Einzelfallprüfung, z.B. anhand der abgestellten Fahrräder bzw. der Einzugsbereiche, sinnvoll. Auch an wichtigen Bushaltestellen kann die Einrichtung von Bike+Ride sinnvoll sein. Hier ist eine Rückkoppelung mit dem Nahverkehrsplan sinnvoll.

Für überdurchschnittlich frequentierte ÖPNV-Halte im Landkreis wäre außerdem eine Analyse des Ist-Zustands (Anzahl Fahrradständer, Qualität der Fahrradabstellmöglichkeiten, Überdachung usw.) sowie die Benennung des Bedarfs in einer separaten Anlage zur Konzeption sinnvoll.

Weitere Hinweise

Zu 6.2 Wegweisung von regionalen Radrouten, S. 40

Sofern es sich um Hauptradrouten des SachsenNetzRad handelt, soll die Wegweisung nach Sächsischer Radverkehrskonzeption auch auf den Wegen im Wald aufgestellt werden, der durch den Landesbetrieb Sachsenforst bewirtschaftet wird. Dies wurde in der Sitzung der LAG Radverkehr am 24. Februar 2015 klargestellt. Diese Differenzierung des Vorgehens bei der Wegweisung bei Hauptrouten des SNR und anderen Routen wird aus der vorliegenden Radwegekonzeption nicht ersichtlich.

Deshalb halten wir an dieser Stelle einen ergänzenden Einschub für notwendig:

Führt eine Hauptroute des SachsenNetzRad durch den Landeswald, so wird sie nach dem Wegweisungsstandard der Radverkehrskonzeption des Freistaat Sachsen beschildert.

Zu 6.4 Vorschläge für eine vereinheitlichende Wegweisung, S. 42

Die ausdrückliche Erwähnung paralleler unterschiedlicher Radwegweisungen und deren Problematisierung im Radwegekonzept unterstützen wir sehr!

Zum Bild auf S. 43

Die Darstellung des Wegweisers auf S. 43 halten wir für nicht so glücklich. Einerseits, weil es sich um die vom Standard der Radverkehrskonzeption des Freistaats Sachsen abweichende „ILO-Wegweisung“ handelt, andererseits weil die dort angegebene Routenbezeichnung „I-6“ eine Bezeichnung für das Planungsstadium ist und nicht für die öffentlichkeitswirksame Vermarktung, etwa auf Wegweisertafeln oder Infomaterialien. Statt bspw. „I-6“ sollten auf den Wegweisern stets die für die Öffentlichkeitsarbeit vorgesehenen Routennamen – in diesem Fall also „Radfernweg Sächsische Mittelgebirge“ - verwendet werden. Ein entsprechender Hinweis unter Punkt 6.4 der Radwegekonzeption ist sicher sinnvoll.

Mit freundlichen Grüßen,

Konrad Krause
Geschäftsführer des ADFC Sachsen e. V.