

AUF DIE RÄDER FERTIG LOS!



23 ZIELE DES ADFC ZUR VERKEHRSPOLITIK 2024-29 IN SACHSEN

Sachsen kann Fahrradland.

An vielen Orten in Sachsen können Kinder nicht sicher mit dem Rad zur Schule fahren. Jugendliche sind auf selten fahrende Busse angewiesen, wenn sie Freunde treffen möchten. Viele Pendler können keine Bewegung auf dem Arbeitsweg einbauen, weil ein Radweg fehlt oder das Rad nicht sorgenfrei am Bahnhof geparkt werden kann. Das führt vielerorts zu Frustration. Ganze 75% der Sachsen fühlen sich auf dem Rad gefährdet.

Ich wünsche mir, dass alle Sachsen sicher und komfortabel Rad fahren können – egal wie alt sie sind und wo sie wohnen. Ich möchte, dass Jugendliche Freizeitangebote in der Nachbargemeinde flexibel wahrnehmen können. Ich will, dass Schüler und Pendler einfach Bewegung in ihren Alltag einbauen können. Jeder soll nach seiner Fassung glücklich werden: Und wenn

ein Sachse Radfahren möchte, soll er das auch sicher können.

Damit das gelingt, benötigt Sachsen ab 2024 drei Dinge für's Rad: **Mehr Geld. Mehr Personal. Mehr Sicherheit.**

Jeder neu gebaute Radweg ermöglicht Teilhabe – vor allem für jene, die kein Auto fahren können. Und jeder neue Radweg ermöglicht Bewegung im Alltag – und macht die Sachsen damit etwas gesünder.

Ich freue mich darauf, diese Herausforderungen mit Ihnen gemeinsam anzupacken.

Janek Mücksch
Vorsitzender des ADFC Sachsen e. V.



1

SICHERE STRAßEN
FÜR ALLE!



Verkehrssicherheit zuerst: Vision Zero als oberstes Ziel der Verkehrsplanung.



Drei von vier Menschen in Sachsen fühlen sich bei ihren Wegen mit dem Rad gefährdet. Das ist einer der Hauptgründe dafür, dass Menschen nicht auf's Rad steigen.

Gleichzeitig sind auf Sachsens Straßen 2023 so viele Menschen ums Leben gekommen, wie lange nicht mehr. 188 Todesopfer forderte der Straßenverkehr in Sachsen im letzten Jahr, 32 starben auf einem Weg mit dem Fahrrad.

Wir finden: Jeder, der das möchte, sollte seine Wege mit dem Rad zurücklegen können. Nicht nur be-

sonders wagemutige und unerschrockene „Pedalritter“.

Damit das gelingt, und auch das Schulkind oder die Omi sich nicht davor fürchten müssen, ihre Wege im Alltag mit dem Rad zurückzulegen, müssen sichere Straßen für alle Verkehrsteilnehmer in Sachsen oberstes Ziel der Verkehrsplanung werden.

Dazu gehört neben Tempolimits und mehr polizeilichen Kontrollen auch eine Infrastruktur, die Fehler verzeiht. Und Radwege, viele neue sichere Radwege.

2

SOLIDE FINANZEN
FÜR DIE RADWEGE
VON MORGEN



10 Euro pro Einwohner und Jahr für ein modernes Radverkehrsnetz.

Eine engagierte Förderung des Radverkehrs darf nicht an Geldmangel scheitern. Jeder Kilometer, den Menschen wegen einer neuen Radwegverbindung oder besserer Wegequalität mit dem Rad statt bisher mit dem Auto zurücklegen, spart der Allgemeinheit Investitionen für den Bau und die Instandhaltung teurer Infrastruktur.

Damit Sachsen ein landesweites, sicheres und attraktives Radverkehrsnetz bauen kann, sind seitens des Freistaats Investitionen in Höhe von

10 Euro pro Einwohner und Jahr nötig. Das entspricht rund 40 Mio. Euro pro Jahr. Aktuell stehen im Landeshaushalt weniger als 5 Euro pro Einwohner (ca. 18 Mio. Euro) zur Verfügung. Zusätzlich dazu hält der ADFC Sachsen für die kommunale Radverkehrsförderung jährliche Investitionen von 25 Euro pro Einwohner für geboten.

Um Transparenz bei der Förderung des Radverkehrs im Freistaat zu schaffen, soll die Staatsregierung der Öffentlichkeit jährlich einen Bericht zum Radverkehr in Sachsen vorlegen.

3

**RADWEGEBAU
AUßERORTS**



Ein Radweg an jeder sächsischen Staats- und Bundesstraße.

Damit außerhalb von Städten sicher Rad gefahren werden kann, sind mehr Radwege und geschützte Übergänge an Kreuzungen notwendig. Dies zeigt eine Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zu schweren Radunfällen auf Landstraßen.

Mit der Zunahme des Radverkehrs in Deutschland (+37 % zwischen 2002 und 2017) steigt auch die Zahl der Unglückten (zwischen 2013 und 2023 +29 % Schwerverletzte). Die größte Gruppe der Rad-Unfälle auf Landstraßen sind solche mit Beteiligung von Pkw. Die UDV fordert daher einen Ausbau der Radwege entlang von Landstraßen.

In Sachsen verfügen aktuell nur 18 % der Staats- und Bundesstraßen über einen Radweg. Viele Menschen können sich daher nicht frei entscheiden, mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sein wollen. Mit dem Rad auf der Bundesstraße - das ist oft nur etwas für Hartgesottene.

Mobilität mit dem Rad muss überall eine ernsthafte Option sein, nicht nur in der Großstadt. Auch für den Radtourismus ist ein lückenloses Radverkehrsnetz von großer Bedeutung. Das gilt genauso für alle Menschen, die außerhalb der Großstadt leben und bei ihren Alltagswegen auf das Fahrrad angewiesen sind.

4

**BIKE+RIDE
AN ALLEN
BAHNHÖFEN**



Sichere Abstellmöglichkeiten an jedem sächsischen Bahnhof.

Das verknüpfte Pendeln mit Bahn und Rad bietet viele Vorteile: So können Menschen auf ihrem Weg zur Arbeit ideal Mobilität und Bewegung kombinieren. Am Ende profitieren nicht nur sie selbst: Der ÖPNV gewinnt zusätzliche Fahrgäste. Die Straßen werden entlastet. Und von weniger Stau in den Mittelzentren und Großstädten haben alle etwas.

Ziel des ADFC ist, dass jeder sächsische Bahnhof und Haltepunkt mit ausreichend diebstahlsicheren Abstellanlagen ausgestattet ist.

Das ist aktuell nicht der Fall. Rund 60% der sächsischen Bahnhöfe und Haltepunkte haben keine oder nur mangelhafte Fahrradabstellanlagen. Um den

ÖPNV attraktiver zu machen, muss Sachsen in die Verknüpfung von Rad und Bahn investieren. Dazu gehört ein hochwertiges Angebot an diebstahl- und witterungsgeschützten Abstellanlagen an jedem Bahnhof. Denn nur wer sich sicher ist, dass das Rad nach einem Arbeitstag am Abend noch am Bahnhof steht und nicht geklaut wurde, wird Rad und Bahn regelmäßig auf Pendelstrecken nutzen.

Damit sich die Situation für Pendler mit Rad und Bahn verbessert, fordert der ADFC die Sächsische Staatsregierung auf, ein Ausbauprogramm vorzulegen, mit dem an jeder Bahnstation sichere Fahrradabstellanlagen geschaffen werden - vom kleinen Haltepunkt bis zum Fernbahnhof.

5

VON KLEIN AN
SICHER DABEI



Mehr Personal für die Radfahrausbildung an sächsischen Grundschulen.

Damit sich Kinder im Straßenverkehr zurechtfinden, ist eine gute Verkehrserziehung nötig. Diese ist fester Bestandteil des Lehrplans. Zunehmend werden die finanziellen Mittel und das Personal für die Verkehrserziehung reduziert.

Die Radfahrausbildung an sächsischen Grundschulen ist veraltet, geht an den praktischen Anforderungen vorbei und lässt viele Kinder zurück. Eine pädagogische Überarbeitung ist nötig. Der ADFC bemängelt, dass der praktische Teil der Radausbildung oft nur in einem „Verkehrsgarten“ oder einer Halle stattfindet, also fernab

realistischer Verkehrsbedingungen. Auch sind die pro Klasse zur Verfügung stehenden zehn Stunden für eine sinnvolle Rad-Ausbildung zu wenig. Hinzu kommt Personalmangel, der dazu führt, dass viele Kinder in Sachsen überhaupt keine Radfahrausbildung durchlaufen.

Sachsen braucht eine Radfahrausbildung, die die Verkehrsregeln praxisnah vermittelt und dazu anregt, Schul- und Freizeitwege mit Freude auf dem Rad zurückzulegen. Nur so können Kinder die komplexen Vorgänge im Verkehr erfassen lernen und das Gelernte auch umsetzen.

6

MEHR ABSTANDS-
KONTROLLEN



Danke!  adfc
Radebeul



Sicherheit im Verkehr stärken durch mehr polizeiliche Kontrollen des Überholabstands.

Seit der Novellierung der StVO im Jahr 2020 gilt beim Überholen von Radfahrenden ein Mindestabstand von 1,50 Metern. Außerorts beträgt der Abstand 2 Meter.

Diese Regel bedeutet, dass auf schmalen Straßen faktisch ein Überholverbot gilt. Ausreichend Sicherheitsabstand beim Überholen kann schwere Verkehrsunfälle verhindern. Doch nicht

alle Autofahrer kennen die Abstandsregeln im Detail. Zudem gibt es bis jetzt nur vereinzelt und sehr selten Abstandskontrollen durch die Polizei.

Ziel des ADFC ist es, dass in Sachsen die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Überholabstand ausgeweitet wird und regelmäßig Kontrollen zur Einhaltung des Überholabstandes durchgeführt werden.

7

TEMPO 70 AUF
LANDSTRABEN



Safety first: Tempo 70 als Regelgeschwindigkeit auf allen Landstraßen ohne Radweg.



187 Menschen starben 2023 auf Sachsens Straßen. Das sind 69 mehr als im Vorjahr.

Die Fachwelt ist sich einig, dass eine stärkere Begrenzung der maximal zulässigen Geschwindigkeit die Verkehrssicherheit enorm erhöht. Legt ein Auto mit 100 km/h eine Vollbremsung hin, so beträgt der Bremsweg zirka 50 Meter. Bei 80 km/h kommt das Fahrzeug immerhin schon nach 32 Metern zum Stehen.

Ebenso wie der Deutsche Verkehrssicherheitsrat fordert der ADFC eine stärkere Begrenzung der Regelgeschwindigkeit außerorts. Konkret heißt das Tempo 70 auf Staats- und Bundesstraßen als Höchstgeschwindigkeit, wenn es keinen straßenbegleitenden Radweg gibt.

So kann die gefühlte und tatsächliche Sicherheit erhöht werden, und die zusätzlichen Fahrzeiten sind faktisch zu vernachlässigen.

8

MEHR GESCHWINDIG-
KEITSKONTROLLEN



Mehr Verkehrssicherheit für alle: Verkehrskontrollen auf Sachsens Straßen ausbauen.

Immer wieder werden Menschen im Straßenverkehr verletzt und getötet. Eine häufige Ursache für schwere Verkehrsunfälle mit Verletzten und Getöteten in Sachsen sind nicht angepasste Geschwindigkeiten. Aus Angst vor rasenden Autos trauen sich viele Menschen nicht, ihre alltäglichen Wege mit dem Rad im Straßenverkehr zurückzulegen oder ihre Kinder allein mit dem Rad fahren zu lassen.

Damit sich das ändert, die Straßen sicherer werden und Menschen ganz ohne Angst frei entscheiden können, wie sie unterwegs sein wollen, muss die Polizei mehr Präsenz auf der

Straße zeigen. Überhöhte Geschwindigkeit und andere gefährliche Regelübertretungen werden nur mit einer ausreichenden Kontrolldichte zurückgehen. Genau darauf haben sich Sachsens CDU, Grüne und SPD bereits 2019 im Koalitionsvertrag verständigt. Passiert ist seitdem jedoch wenig, denn dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn die Verkehrspolizei dafür mehr personelle Ressourcen erhält.

Der ADFC Sachsen fordert deshalb mehr Geschwindigkeitsüberwachung und eine entsprechende personelle Ausstattung der sächsischen Verkehrspolizei.

9

KNOTENPUNKTWEGWEISUNG IN GANZ SACHSEN



Gute Orientierung für Radtouristen dank sachsenweiter Knotenpunktwegweiser.

Mit der Knotenpunktwegweisung können sich Rad fahrende Gäste im touristischen Radwegenetz schnell und einfach orientieren. Von der Ergänzung zur klassischen Zielwegweisung mit den Knotenpunktnummern profitieren Gäste und die Tourismuswirtschaft.

Die Knotenpunktwegweisung stammt ursprünglich aus den Niederlanden, auch in Brandenburg wurde die Knotenpunktwegweisung bereits erfolgreich umgesetzt. „Radeln nach Zahlen“ vereinfacht die Orientierung im Radurlaub und gibt unseren Besuchern die Streckenplanung selbst in die Hand. Das kommt dem zunehmenden Wunsch nach einer individuellen

Planung der Route entgegen und kann sich außerdem positiv auf die Aufenthaltsdauer auswirken. Regionen werden flächendeckend miteinander vernetzt und Radtourismus nicht nur entlang einer kleinen Zahl begrenzter Routen gefördert. Auf diese Weise können Gäste auf dem Rad ohne großen Aufwand auf bisher weniger bekannte Routen und Highlights der Region gelenkt werden.

Sachsen hat sich das Ziel gesetzt, das sächsische Radwegenetz flächendeckend mit der Knotenpunktwegweisung auszustatten. Der ADFC begrüßt dieses Ziel, fordert jedoch deutlich mehr Tempo bei der Umsetzung.

10

**TEMPO 30 INNERORTS
ERMÖGLICHEN**

30

A speed limit sign for 30 km/h is painted on the asphalt. The sign is circular with a white center and a red border. The number '30' is written in large, bold, black digits. The sign is positioned in the lower right quadrant of the image, with a white line on the road surface above it.

Mehr kommunale Entscheidungskompetenzen für Tempo 30.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts bringt zahlreiche Vorteile mit sich, die sowohl die Sicherheit als auch die Lebensqualität in der Stadt erheblich verbessern.

Der Bremsweg von Autos halbiert sich bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 und es bleibt mehr Zeit, auf unerwartete Situationen zu reagieren. So reduziert sich die Wahrscheinlichkeit deutlich, bei einem Unfall tödlich verletzt zu werden.

Autos, die langsamer fahren, erzeugen außerdem weniger Lärm und die Luftqualität verbessert sich, da Fahrzeuge bei geringeren Geschwindigkeiten oft umweltfreundlicher fahren. Ebenso wird der soziale Zusammenhalt gefördert, denn durch die geringere

Geschwindigkeit fühlen sich Straßen sicherer an und mehr Menschen gehen zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad. Der öffentliche Raum wird belebt und lokale Geschäfte häufiger besucht.

Tempo 30 macht Städte sicherer und attraktiver. Das ist gut für alle, die in der Stadt mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind und natürlich für alle, die an einer Straße wohnen.

Viele Städte und Gemeinden in Sachsen wissen selbst sehr gut, wo eine Anordnung von Tempo 30 am sinnvollsten ist. Sie wünschen sich ein Ende der Bevormundung durch starre Vorgaben, die es oft unmöglich machen, Tempo 30 anzuordnen. Der ADFC unterstützt die Forderung der Kommunen nach mehr Entscheidungsfreiheit.

11

25 FAHRRADSTATIONEN FÜR SACHSEN



25 Fahrradstationen für Sachsens Bahnhöfe bis 2030.



An Fahrradstationen stehen Fahrräder sicher vor Diebstahl und witterungsgeschützt unter einem Dach. Daneben zeichnet sich die Fahrradstation durch das Angebot von Leihrädern, einer Werkstatt, einem Schlauchautomaten oder einer Reparaturstation mit dem wichtigsten Werkzeug aus.

In erster Linie findet man Fahrradstationen an den großen Knotenpunkten des ÖPNV. Sie machen das Pendeln mit der Bahn attraktiv, denn die Flexibilität beim Pendeln und der Aktionsradius um den Bahnhof erhöhen sich enorm, wenn man nicht den restli-

chen Weg zu Fuß zurücklegen oder auf einen Bus warten muss. In den Niederlanden, wo an fast jedem größeren Bahnhof eine Radstation steht, verknüpfen 68% der Pendlerinnen und Pendler ihre Wege im Zug mit dem Fahrrad. Hochwertiges Fahrradparken ist also ein Gewinn für den ÖPNV und das Fahrrad. Die Kombination beider Verkehrsarten steigert die Attraktivität der Bahn und ermöglicht Pendlern, niedrigschwellig Bewegung in ihren Alltag zu integrieren.

Der ADFC fordert den Aufbau von 25 Fahrradstationen in Sachsen bis 2030.

12

LASTENRADFÖRDERUNG
FORTSETZEN





Bringt die Lasten auf die Räder!

Für so manche Dienstleistung und viele kleine Transporte in der Stadt sind Lastenräder eine konkurrenzfähige Mobilitätsform. Sie bieten viele Vorteile für Unternehmen: Sie sind günstig, wartungsarm, platzsparend, flexibel und manchmal sogar schneller als Autos.

Seit 2021 fördert der Freistaat gewerbliche, kommunale und von Vereinen genutzte Transporträder. Vom Handwerksbetrieb über die Kita bis zur Stadtreinigung, können kleine bis mittlere Unternehmen, Zweckverbände, Vereine und Kommunen einen Zuschuss von 500 Euro beim Kauf

eines Lastenrads bzw. 1.500 Euro für Lastenräder mit elektrischer Unterstützung beantragen. Die Anzahl der Anträge steigt kontinuierlich an. Etwa 700 Fahrräder hat der Freistaat bisher gefördert. Die Lastenradförderung ist ein voller Erfolg. Sie vereinfacht Unternehmen, Vereinen und Kommunen auf unbürokratische Weise, neue Mobilitätsoptionen auszuprobieren.

Deshalb fordert der ADFC Sachsen die Lastenradförderung fortzusetzen und zusätzlich zum bisherigen Programm auch öffentliche Verleihplattformen für Lastenräder zu unterstützen.

13

RADTOURISMUS
VORAN BRINGEN



Qualität als Schlüssel zum Erfolg im Radtourismus.

Sachsen ist immer eine Reise wert. Besonders intensiv lassen sich Landschaft und Kultur auf dem Rad erkunden. Der Radtourismus ist auch für die sächsische Tourismuswirtschaft ein wichtiges Standbein – und eines mit viel Potential. Denn Radtouristen bleiben länger in der Region und sind finanzstark, aber auch anspruchsvoll.

Ob attraktive Wegeführung, ebene Wegoberflächen, einheitliche Wegweisung oder fahrradfreundliche Übernachtungsbetriebe: An vielen Stellen kann sich Sachsen noch verbessern.

Durch hohe Qualitätsstandards im Radtourismus wird das Urlaubserlebnis in Sachsen auf dem Fahrrad zu etwas Besonderem und Urlauber mit dem

Rad kommen gern ein zweites und drittes Mal. Besonders in den Mittelgebirgsregionen, wo bisher der Wintersport eine große Rolle spielte, sind Radtouristen eine Chance für den Ganzjahrestourismus.

Der ADFC fordert den Ausbau der Radrouten in Sachsen auf Grundlage der ADFC-Qualitätskriterien und eine fortlaufende Evaluierung und Verbesserung im Radtourismus. Dazu zählt neben der Knotenpunktwegweisung der Ausbau von Rastplätzen und Gepäckaufbewahrung sowie die Erschließung wichtiger touristischer Radrouten auch abseits der großen Radfernwege. In der Konkurrenz mit anderen Regionen sollte sich Sachsen nicht auf dem bereits erreichten ausruhen.

14

**MEHR SICHERE
QUERUNGEN**



Mehr Verkehrssicherheit durch sichere Querungsiseln für den Radverkehr.



Viele Unfälle zwischen Radfahrenden und dem motorisierten Verkehr geschehen an Stellen, wo der Radverkehr die Fahrbahn quert oder vom Radweg auf die Fahrbahn wechselt. Besonders in ländlichen Räumen ist dies beim Übergang vom Radweg an der Landstraße in den Ort häufig notwendig. Denn zwischen den Orten existiert außerorts meist nur auf einer Seite ein Radweg. Innerorts muss man mit dem Rad dann rechts fahren.

Am Ende solcher Zweirichtungsradwege ist nach der StVO eine sichere Quermöglichkeit für den Radverkehr vorgeschrieben. Auch innerorts können sichere Querungshilfen an

dicht befahrenen Straßen das Radwegenetz attraktiver und das Radfahren zugleich sicherer machen.

Neben dem Bau von Querungsiseln und Hinweisen durch Verkehrszeichen sind auch eine angepasste Regelschwindigkeit für den motorisierten Verkehr und freie Sichtachsen an Kreuzungen wichtig. Verkehrsinseln erhöhen die Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr und tragen nebenbei auch zur Verkehrsberuhigung bei.

Der ADFC Sachsen fordert daher ein Landesprogramm für sichere und attraktive Querungen für Radfahrer – innerorts und außerorts.

15

**FAHRRADSTRABEN
AUßERORTS**



Fahrradstraßen als clevere Lösung für Radverkehr auf Wirtschaftswegen und schwach genutzten Straßen.

Fahrradstraßen schaffen Radrouten abseits der großen Hauptstraßen und können so die Wege mit dem Rad angenehmer, kürzer und stressfreier machen. Nicht nur innerorts können Fahrradstraßen ein Gewinn für den Radverkehr sein. Auch in ländlichen Gegenden kann es sinnvoll sein, mit einer Fahrradstraße wenig genutzte Kreisstraßen oder bereits asphaltierte Feldwege in eine sichere Radroute umzuwandeln.

Sachsen verfügt über ein vergleichsweise dichtes Straßennetz, sodass bereits vorhandene Wege und Straßen clever in Fahrradstraßen umgewandelt werden können, während der motorisierte Durchgangsverkehr stärker auf

den großen Staats- und Bundesstraßen gebündelt wird. So lässt sich eine komfortable Radverkehrsinfrastruktur und lückenlose Radroutennetze in manchem Fall schneller schaffen, als wenn überall neue Wege gebaut werden müssen. Besonders da, wo vorhandene Wege bereits heute parallel zu den großen Verkehrsachsen laufen, kann der motorisierte Verkehr auf diese Weise vom Radverkehr getrennt und Konflikte vermieden werden.

Um durchgehende Radwegnetze in Sachsen aufzubauen und sichere Radwege zwischen Gemeinden zu schaffen, fordert der ADFC Sachsen mehr Tempo bei der Errichtung von Fahrradstraßen außerorts.

16

**RADSCHNELLWEGE
VORAN BRINGEN**



Leistungsfähige Wege für den sauberen und gesunden Pendlerverkehr von morgen.

Radschnellwege können mit ihrer komfortablen Breite sowie einer weitgehend direkten und kreuzungsfreien Wegeföhrung den Aktionsradius mit dem Fahrrad erheblich erweitern.

Rund um die großen Ballungsräume sind Radschnellwege ein Mittel, um die alltäglichen Staus auf Pendlerstrecken um die großen Städte in den Griff zu bekommen. Besonders entlang der vom Autoverkehr stark befahrenen Straßen ist das Pendeln mit dem Rad bisher oft unattraktiv und gefährlich. Radschnellwege bieten eine hochwertige und sichere Mobilitätsalternative zum Stress im Stau auch für längere Wege.

Seit 2017 arbeitet der Freistaat am Thema Radschnellwege. Eine Potenzialanalyse ermittelte elf Korridore. Für drei von ihnen liegt bereits eine Förderzusage des Bundes vor, sodass hier die konkreten Planungen begonnen haben (Stand: Juli 2024). Damit sind wichtige erste Schritte gemacht. Aufgrund des hohen Qualitätsstandards sind Radschnellwege relativ komplexe Bauvorhaben mit vergleichsweise langen Planungszeiträumen. Damit die Umsetzung zügig voranschreitet und bald der erste Abschnitt eröffnet werden kann, ist es wichtig, dass im Landeshaushalt langfristig die Finanzierung und ausreichend Personalressourcen bereitgestellt werden.

17

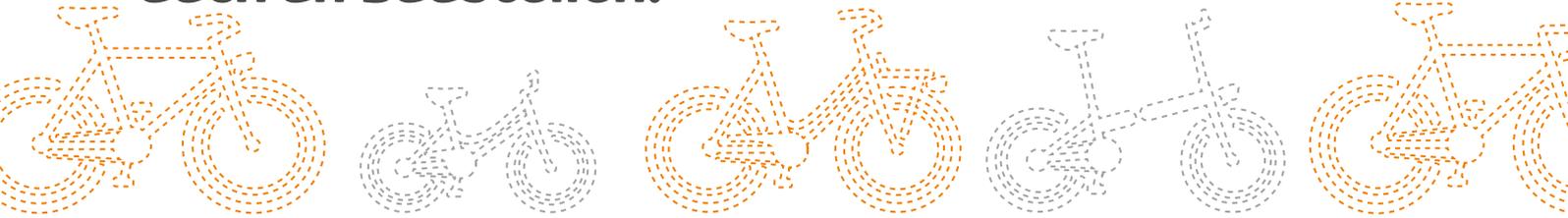
SICHERE RADWEGE
AUCH AN BAUSTELLEN



Ende



Sichere Rad-Infrastruktur – auch an Baustellen.



Ganz unbestritten führen Baustellen im Straßenraum immer zu Beeinträchtigungen im Verkehr. Das darf jedoch nicht einseitig zu Lasten der schwächsten Verkehrsteilnehmer gehen. Für Radfahrer sind Absteigen oder Schieben keine Option – ganz genauso wie für Menschen die ihre Wege mit einem Auto zurücklegen. Vielmehr sollte es immer möglich sein, sicher mit dem Rad unterwegs zu sein – auch an einer Baustelle. Wo dies nicht möglich ist, sollten kurze Umleitungen gefunden werden und entsprechend gut ausgeschildert sein. Nur so werden Regelübertritte, gefährliche Situationen und Konflikte

zwischen Verkehrsteilnehmern an Baustellen vermieden. Wie viel Beachtung der Sicherheit des Radverkehrs an einer Baustelle geschenkt wird, zeigt den Menschen vor Ort auch, wie ernst das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel genommen wird. Sichere Baustellen bedeuten am Ende immer auch: Sichere Wege für alle auf dem Rad: Zum Spielplatz, zur Schule, zum Einkauf oder zur Arbeit.

Der ADFC fordert deshalb eine Anpassung des Sächsischen Straßengesetzes mit dem Ziel, an Baustellen stets verbindlich für eine sichere Führung des Radverkehrs zu sorgen.

18

FAHRRADMITNAHME IN SACHSEN VEREINHEITLICHEN



Abstoßen und Ablaufenlassen
verboten



LÜK 67,40 m

→ 15,14m ←
← 18,24m →

Unt KKRO X | 26. 5.11

94

Leistungsfähige Wege für den sauberen und gesunden Pendlerverkehr von morgen.

Für den Ausflug zum Badeseesee, die Radtour ins Grüne und auch für die eine oder andere Pendelstrecke: Rad und Bahn können ein super Team sein, wenn die Bedingungen stimmen. Doch viele Menschen sind mit dem Tarifwarrumpel zur Fahrradmitnahme im sächsischen Nahverkehr überfordert. Auf welcher Strecke kann man das Fahrrad kostenlos mitnehmen? In welchem Verkehrsverbund kostet der Radtransport etwas? Wann muss ich ein Nahverkehrsticket der Deutschen Bahn lösen? All diese Unklarheiten schrecken Menschen in Sachsen davor ab, das Nahverkehrsangebot öfter zu nutzen.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets ist leider eine Vereinheitlichung

der Regelungen zur Fahrradmitnahme in Sachsen ausgeblieben. Ganz im Gegenteil: Auch hier ist vielen unklar, welches Ticket das richtige ist, wenn man mit Bahn und Rad reist.

Mehrere Bundesländer zeigen, dass es auch anders geht: In Regionalzügen und S-Bahnen in Sachsen-Anhalt fährt das Fahrrad kostenlos mit. Ob kostenlos oder nicht - damit die Fahrradmitnahme im Nahverkehr nicht nur für Tarifspezialisten funktioniert, braucht Sachsen eine einheitliche und leicht zu verstehende Regelung.

Für Nutzerinnen und Nutzer des Deutschlandtickets fordert der ADFC eine kostenlose Fahrradmitnahme.

19

**DIENSTRADLEASING
FÜR ANGESTELLTE
DES FREISTAATS**



Einen Schritt weiter im Wettbewerb um die besten Köpfe.

Dienstradleasing ermöglicht Arbeitnehmer, ein Fahrrad oder E-Bike über ihren Arbeitgeber zu leasen. Dazu schließt der Arbeitgeber den Leasingvertrag ab und der Arbeitnehmer nutzt das Rad beruflich und privat. Die Leasingraten werden meist über eine Gehaltsumwandlung finanziert, was steuerliche Vorteile bringt. Im Wettbewerb um Fachkräfte hat sich Dienstradleasing in den letzten Jahren zu einem großen Erfolg entwickelt.

Auch im Öffentlichen Dienst sind Dienstradanbieter wie Jobrad stark nachgefragt. Der Tarifabschluss der Länder vom Dezember 2023 ermöglicht es nun auch Angestellten auf

Landesebene, Dienstradleasing zu nutzen. Doch die Sächsische Staatsregierung stellt sich bislang gegen das Dienstradleasing und bietet stattdessen deutlich unattraktivere eigene Finanzierungsmodelle an.

Neben der Bezahlung und den Arbeitsbedingungen sind zusätzliche Angebote, wie das Dienstradleasing wichtig, um qualifizierte und motivierte Fachkräfte von einem Job in der Landesverwaltung zu überzeugen. Damit der Freistaat im Wettbewerb um die besten Köpfe konkurrenzfähig bleibt, braucht Sachsen statt einer sturen Blockade endlich eine Lösung für ein attraktives Dienstradleasingmodell.

20

PARTNERSCHAFTEN IM RADTOURISMUS STÄRKEN



Der Blick über den radtouristischen Tellerrand führt in Sachsen von Dresden nach Wrocław.

Seit einigen Jahren entwickelt unsere polnische Nachbarregion Niederschlesien eine Radroute von Wrocław Richtung Dresden. In Sachsen verschläft die Staatsregierung die Möglichkeit einer grenzüberschreitenden touristischen Radroute hingegen.

Dabei ist das Projekt für Sachsen in vielerlei Hinsicht attraktiv. Entlang der Route lassen sich zahlreiche Orte von europäischem Rang mit dem Fahrrad erreichen, die bisher nur wenig vom Radtourismus profitieren. Für die ehemalige Kohleregion bietet der Radtourismus eine wirtschaftliche Chance. Die ADFC-Radreiseanalyse 2024 zeigte, dass Radtourismus weiter boomt und

die Anzahl der Tagesausflüge mit dem Rad kontinuierlich steigt. Dabei geben Tagesausflügler im Schnitt 32 Euro pro Tag aus, Radwandernde sogar 80 Euro pro Kopf und Tag. Knapp die Hälfte davon geht an Anbieter von Übernachtungsmöglichkeiten.

Die Entwicklung einer solchen Route benötigt angesichts der zahlreichen Akteure an der Strecke eine zentrale Koordination. Neben der Klärung von Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten ist für ein Projekt dieser Tragweite auch der Freistaat Sachsen in der Pflicht besonders zum Beginn der Routenentwicklung Verantwortung zu übernehmen.



21

FÖRDERUNG DES
WEGBUNDS
VERSTETIGEN

Zusammen kommen alle besser voran - auch beim Ausbau von Radwegenetzen.

Als Zusammenschluss sächsischer Städte und Gemeinden berät die Arbeitsgemeinschaft wegebund kommunale Akteure von der Bürgermeisterin bis zum Radverkehrsplaner dabei, ihre Orte besser für den Rad- und Fußverkehr zu gestalten. Mehr als die Hälfte der Sachsen wohnt in einer wegebund-Mitgliedskommune.

Kern des wegebunds ist seine Geschäftsstelle, welche die Mitgliedskommunen unterstützt und berät. Sie arbeitet eng mit den Verantwortlichen zusammen, die auf kommunaler Ebene für die Rad- und Fußverkehrsplanung zuständig sind. Angefangen von der Gestaltung sicherer

Kreuzungen, über den Abruf von Fördermitteln, technische Anforderungen an das Fahrradparken, die Rechtssicherheit bei verkehrsrechtlichen Anordnungen – der wegebund berät zu allen kommunalen Fragen rund um's Rad.

Diese Beratungsleistung ist nur möglich, weil der Freistaat die Arbeit des wegebunds finanziell unterstützt. Hier ist die Staatsregierung in den nächsten Jahren gefordert: Damit Sachsens Kommunen auch weiterhin mit wenig Aufwand die aktiven Mobilitätsformen voranbringen können, braucht der wegebund auch in Zukunft finanzielle Unterstützung durch den Freistaat.

A person wearing a grey hoodie and blue jeans is using orange bolt cutters to cut through a black bicycle frame. The person is positioned in the center of the frame, with their hands on the cutters. The bicycle is a black mountain bike with a prominent orange frame. The background shows a dark, textured wall and some greenery. The overall scene is set in a dimly lit environment, possibly at night or in a shaded area.

22

FAHRRADDIEBSTAHL
BEKÄMPFEN

Für einen systematischen Ansatz im Kampf gegen Fahrraddiebstahl.



Sachsen entwickelt sich seit Mitte der 2000er Jahre immer mehr zu einem Brennpunkt des Fahrraddiebstahls. Bundesweit ging die Anzahl der als gestohlen gemeldeten Räder zwischen 2007 und 2023 zwar um 29% zurück, doch in Sachsen nahm sie insbesondere in Leipzig (+23%), Chemnitz (+51%) und Dresden (+73%) zu.

Gleichbleibend niedrig ist dabei die Aufklärungsquote. In nur 13% der Fälle konnte die Polizei in Sachsen 2023 die Täter aufspüren. Gleichzeitig greifen Präventionsmaßnahmen weder systematisch noch flächendeckend, denn besonders die Präventionsarbeit der Polizei ist Opfer von Sparmaßnahmen,

sodass es allorten an Ausstattung und ausreichend Personal fehlt, um die teils professionell agierenden Täter dingfest zu machen.

Um den Fahrraddiebstahl in den Griff zu bekommen, ist aus Sicht des ADFC insbesondere ein härteres und systematisches Vorgehen gegen die professionell agierenden Banden nötig, die in Sachsen bisher recht ungestört agieren. Der ADFC fordert neben einem Ausbau der Präventionsarbeit auch eine proaktive Verfolgung mit Lock-Fahrrädern und GPS-Trackern, um Fahrraddieben das Handwerk zu legen, statt auf zufällige Hinweise angewiesen zu sein.



23

FACHKRÄFTEOFFENSIVE FÜR DEN RADWEGEBAU



Gute Planung braucht gutes Personal: Für eine Wende in der Personalpolitik.



Guter Wille und Geld allein sorgen noch nicht für Radwege. Der Radwegbau in Sachsen geht auch deshalb schleppend voran, weil Fachpersonal fehlt.

Was der Freistaat unbedingt braucht, sind mehr Planer, die sich dem Radwegbau widmen. In den vergangenen Jahren wurden beispielsweise die vom Bund bereitgestellten Mittel für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen nicht genutzt, weil der Freistaat nicht genug Personal für die Planung und Baubetreuung dieser Projekte hatte. Allein um die 100-prozentige Finanzierung des Bundes voll ausnutzen zu können, braucht Sachsen mehr Radplaner: Das betrifft vor allem die

LASuV-Zentrale, aber auch seine fünf Niederlassungen.

Gleichzeitig ist die Gewinnung gut ausgebildeter Planer in Zeiten des Fachkräftemangels eine Herausforderung: Eine attraktive Eingruppierung im Tarifvertrag der Länder ist bei Neueinstellungen notwendig, um Fachplaner nach Sachsen zu locken oder die hervorragend ausgebildeten sächsischen Planer im Freistaat zu halten. Momentan wandern noch viele junge, hochqualifizierte Planer nach Berlin ab oder wechseln in private Planungsbüros, weil sie dort attraktivere Arbeitsbedingungen vorfinden. Das muss sich aus Sicht des ADFC ändern.

Über den ADFC Sachsen

Der ADFC Sachsen ist ein eingetragener und als gemeinnützig anerkannter Verein und der größte zivilgesellschaftliche Akteur der Verkehrswende in Sachsen. In Sachsen sind knapp 10.000 Menschen Mitglied im ADFC. Sie organisieren sich aktuell in zehn Gliederungen in Dresden, Leipzig, Chemnitz, Görlitz, Bautzen, Freiberg, Radebeul, Zittau, Zwickau und der Westlausitz.

Neben dem Angebot geführter Radtouren, verkehrspolitischer Arbeit und Serviceangeboten rund ums Rad ist der ADFC Sachsen auch als radtouristischer Dienstleister aktiv, entwickelt Radrouten, berät Touristiker und zertifiziert fahrradfreundliche Unterkünfte mit dem Bett+Bike-Label.

Weitere Arbeitsschwerpunkte sind der Radverkehr im ländlichen Sachsen, die Öffentlichkeitsarbeit für neue Mobilitätsformen sowie die Verbesserung der Radverkehrsbedingungen für Kinder und Jugendliche.

Impressum

Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Sachsen e. V.

Kontakt

Bautzner Str. 25, 01099 Dresden

Tel.: 0351 - 501 39 17

Fax: 0351 - 501 39 16

E-Mail: info@adfc-sachsen.de

Inhaltliche Erarbeitung

Janek Mücksch, Konrad Krause, Isabell Gall, Janine Häser.

 sachsen.adfc.de

 [facebook](https://www.facebook.com)

 x.com/ADFC_SN

 masto.nu/@ADFC_SN

 [instagram.com/adfcsachsen](https://www.instagram.com/adfcsachsen)

 [flickr.com/adfcsachsen](https://www.flickr.com/adfcsachsen)