



SÄCHSISCHES
STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
UND ARBEIT

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT
Postfach 10 03 29 • 01073 Dresden

DER STAATSMINISTER

Präsident des Sächsischen Landtages
Herrn Erich Iltgen, MdL
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Dresden, **28. Mai 2008**
Hausapparat: 0351/564-8001

Aktenzeichen: 62-
(Bitte bei Antwort angeben)

Große Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drs.-Nr.: 4/11614
Thema: Radverkehr in Sachsen

Sehr geehrter Herr Präsident,

den Fragen sind folgende Ausführungen vorangestellt: **„Radverkehr ist umweltverträglich und ermöglicht preiswerte Mobilität für alle. Zugleich ist auch der Investitionsbedarf in Infrastruktur für den Radverkehr im Gegensatz zum motorisierten Verkehr sehr gering. Obwohl die Potentiale des Radverkehrs in anderen Gegenden schon seit vielen Jahren genutzt werden, schien im Freistaat Sachsen dennoch lange Zeit vor allem der motorisierte Verkehr im Vordergrund der Verkehrspolitik zu stehen.**

Im Jahr 2005 hat sich dann auch der Freistaat mit seiner Radverkehrskonzeption ehrgeizige Ziele für die Radverkehrsförderung gesteckt. So soll der Alltagsradverkehr zunehmen, Sachsen ein attraktiveres radtouristisches Ziel werden und die Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) verbessert werden. Auch die Sicherheit der Radfahrer ist ein Thema der Sächsischen Radverkehrskonzeption.“

I. Alltagsradverkehr

Als alltägliches Verkehrsmittel hat das Fahrrad besonders im städtischen Raum großes Potential. Radfahrer benötigen nur wenig Platz zum Fahren und Parken, vermeiden Staus und Abgase. Radfahren ermöglicht die Abwicklung von Individualverkehr auf eine nachhaltige, ressourcenschonende, gesunde und preiswerte Weise. Das Fahrrad hat ein besonders großes Potential, Kfz-Verkehre zu verringern und so die Städte von den Problemen des Autoverkehrs zu entlasten. Dazu muss der Radverkehr als System und ressortübergreifend gefördert werden. Grundlage dafür müssen sowohl entsprechend umfassende Infrastruktur- und Marketingkonzepte als auch eine fahrradfreundliche Gestaltung und Auslegung der Gesetze und Vorschriften sein.

Namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung beantworte ich die o.g. Große Anfrage wie folgt:

Frage 1: Wie hoch ist der Wegeanteil des Radverkehrs (bitte für die Jahre 2002-2007 und nach Kreisen und Kreisfreien Städten aufgelistet)?

Zur sachlich richtigen Beantwortung der Frage wird unterstellt, dass mit dem Wegeanteil des Radverkehrs der Verkehrsanteil des Radverkehrs an der Zahl aller Wege gemeint ist.

Die Beantwortung dieser Frage setzt statistische Erhebungen über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung voraus.

Derartige Erhebungen liegen im Rahmen des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2003), die von der Technischen Universität Dresden erstellt wurden und Aussagen zur Mobilität in Städten, nicht aber für Kreise oder übrige Orte im Freistaat Sachsen treffen, vor (Anlage 1). Darüber hinaus wurde 2004 in der Stadt Hoyerswerda ein Verkehrsanteil des Radverkehrs in Höhe von 26 % an der Zahl aller Wege festgestellt (kommunale Haushaltsbefragung).

Frage 2: Welche Ziele hat sich der Freistaat beim Anteil an den Ortsveränderungen, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, für die Jahre 2010, 2015 und 2025 gesetzt?

Eine quantitativ messbare Zielstellung des Anteils an den Ortsveränderungen, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, unterteilt für die Jahre 2010, 2015 und 2025, wird nicht als sinnvoll erachtet.

Langfristig hält es die Staatsregierung für möglich, dass die Zahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege unter idealen Bedingungen gegenüber heute (durchschnittlich 9 %) fast verdoppelt werden kann.

Frage 3: Inwieweit strebt die Sächsische Staatsregierung eine Überprüfung des Sächsischen Straßengesetzes § 9 Absatz 1 oder dessen Auslegung unter dem Aspekt an, dass die Belange des Radverkehrs im Quer- und Längsverkehr verstärkt beachtet werden (siehe Radverkehrskonzeption S. 23)?

Hinsichtlich § 9 Absatz 1 Satz 2 des Sächsischen Straßengesetzes vertritt die Staatsregierung derzeit die Auffassung, dass den Belangen des Radverkehrs durch den bestehenden Gesetzestext bereits hinreichend Rechnung getragen ist.

Frage 4: Welchen Stand und welche Qualität haben die Radverkehrsnetzplanungen der sächsischen Kommunen?

Stand und Qualität der Radverkehrsnetzplanungen in den Landkreisen und Kommunen sind sehr unterschiedlich. In Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden finanziel-

len Möglichkeiten der Gebietskörperschaften existieren einfache touristische Wege- und Beschilderungskonzepte bis hin zu inhaltlich an die RVK angelehnte Konzepte mit komplexen Untersuchungen der kommunalen Straßennetze. Letztere umfassen mittel- und langfristige kommunale Programme zum Ausbau und zur Beschilderung von Radrouten und Radverkehrsanlagen. Oftmals wird der Radverkehr auch als besonderer Abschnitt in kommunalen Verkehrskonzepten behandelt.

Einen umfassenden Überblick über Stand und Qualität der Radverkehrsanlagen enthält die Anlage 2. Ein Rücklauf aller sächsischen Kommunen konnte in der Bearbeitungsfrist der Großen Anfrage nicht geleistet werden. Es wird darauf hingewiesen, dass in den Kommunen ohne Radverkehrskonzeption die Aussagen zum Radverkehr oftmals in den Flächennutzungsplänen enthalten sind.

Frage 5: Arbeitet die Sächsische Staatsregierung mit Unternehmen mit dem Ziel zusammen, den Anteil des Radverkehrs bei den Arbeitspendlern zu erhöhen und damit betriebswirtschaftliche, umweltpolitische und gesundheitliche Vorteile des Radverkehrs zur Geltung zu bringen und welche Mittel setzt sie dafür ein?

Die Staatsregierung arbeitet bislang nicht gezielt mit Unternehmen mit dem Ziel zusammen, den Anteil des Radverkehrs bei den Arbeitspendlern zu erhöhen.

Frage 6: Inwieweit fördert der Freistaat das Anlegen von Abstellplätzen für Mitarbeiter-Fahrräder in Unternehmen?

Im Bereich der einzelgewerblichen GA-Förderung sind gem. Ziffer 2.3.1. Sechsendreißigster Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ für den Zeitraum 2007 bis 2010 (GA-Rahmenplan) u.a. Investitionsvorhaben, die der Errichtung einer neuen Betriebsstätte oder Erweiterung einer bestehenden Betriebsstätte dienen, förderfähig. Im Rahmen dieser Investitionsvorhaben können auch Außenanlagen gefördert werden, wenn die sonstigen Förder Voraussetzungen der GA erfüllt sind. Eine Förderung kann nur dann erfolgen, wenn das Vorhaben den öffentlich-rechtlichen Vorschriften - insbesondere des Planungs-, Raumordnungs- und Umweltrechtes - entspricht.

Das Anlegen von Abstellplätzen für Mitarbeiter-Fahrräder in gewerblichen Unternehmen stellt insoweit kein alleiniges Fördermerkmal dar. Die Investitionskosten dafür könnten aber im Rahmen der Einrichtung von Außenanlagen innerhalb eines Investitionsvorhabens eines gewerblichen Unternehmens unter den vorgenannten Voraussetzungen bezuschusst werden.

Frage 7: Welche Kriterien legt der Freistaat an, um eine kommunale Netzplanung anzuerkennen?

Der Freistaat Sachsen fordert die Kommunen auf, Netzplanungen sowohl für den alltäglichen als auch den touristischen Radverkehr inklusive der zu erreichenden Quali-

tätsziele vorzulegen und regelmäßig fortzuschreiben und damit zugleich die Voraussetzung für die Nutzung bestimmter Förderprogramme zu schaffen.

Wichtig ist vor allem die Abstimmung der kommunalen Netzplanung mit der RVK, insbesondere dem SachsenNetz Rad, aber auch den Radverkehrsplanungen der Nachbarkommunen und des Landkreises. Die Netzplanung soll sich an den geltenden fachplanerischen Grundlagen orientieren (Empfehlungen für den Radverkehr - ERA, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen - RASSt), Netzzusammenhänge hinsichtlich der Funktion für den Alltags- und Freizeitradverkehr sowie den Radtourismus und weiterführende Angaben zum Umsetzungskonzept umfassen. Die Belange des Schülerradverkehrs, die Anbindung an die Zugangsstellen des öffentlichen Personennahverkehrs und die Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas innerhalb der Kommune als Summe baulicher, organisatorischer und ordnungsrechtlicher Maßnahmen spielen auf kommunaler Ebene eine besonders wichtige Rolle, welche unter Einbeziehung der Bevölkerung von den kommunalen Parlamenten in eine entsprechende Beschlussfassung einbezogen werden sollten.

Frage 8: Welche Konsequenzen hat eine mangelhafte Netzplanung für die Kommunen?

Gemäß der „Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger“ (RL-KStB) vom 21. Februar 2008 wird der Bau selbstständiger oder im Zuge von kommunalen Straßen geführter wichtiger Radverkehrsanlagen mit den dazugehörigen Einrichtungen gefördert. Eine Voraussetzung der Förderung ist, dass die kommunalpolitische Zielstellung durch die entsprechende Ausweisung in einer Radverkehrskonzeption oder einer für die Beurteilung gleichwertigen Netzplanung zum Ausdruck gebracht werden muss.

Des Weiteren soll für Routen des SachsenNetz Rad, die noch nicht die Qualitätsstandards der Anlage 3 der RVK erfüllen, eine Rahmenvereinbarung vorgelegt werden (siehe RVK, S. 40). Die Rahmenvereinbarung wird bei Konkurrenz der Fördermittel als Voraussetzung für eine Förderung herangezogen. Regionale Hauptradrouten, für die eine solche Vereinbarung vorgelegt wird, können bis zu 90 vom Hundert gefördert werden.

Frage 9: Ist die Sächsische Staatsregierung der Auffassung, dass der Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung auch nach 2012 weitergeführt werden soll?

Die Staatsregierung vertritt die Auffassung, dass der Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung auch nach 2012 weitergeführt werden soll.

Frage 10: Wenn ja, auf welche Weise setzt sich die Sächsische Staatsregierung dafür ein?

Als ständiges Mitglied im Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr setzt sich die Staatsregierung in diesem Gremium für eine Fortführung des Nationalen Radverkehrsplanes nach 2012 ein.

II. Verknüpfung von Bahn und Rad

Das Beispiel Holland zeigt: Eine gute Verknüpfung des Radverkehrs mit dem Öffentlichen Personennahverkehr stärkt den Umweltverbund, weil der Einzugsbereich und die Attraktivität des ÖPNV durch die Zubringerfunktion des Fahrrades vergrößert wird.

Frage 11: In welchen sächsischen Nahverkehrsverbänden können Fahrräder unter welchen Bedingungen kostenlos mitgenommen werden?

In den Verkehrsverbänden bestehen folgende Regelungen für eine kostenlose Fahrradmitnahme im jeweiligen Verbundtarif:

Verkehrsverbund Oberelbe: kostenlose Fahrradmitnahme nur für Inhaber von Monats- und Jahreskarten in allen Verkehrsmitteln innerhalb der jeweiligen Tarifzone

Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien: keine kostenlose Fahrradmitnahme

Verkehrsverbund Mittelsachsen: kostenlose Fahrradmitnahme in allen Verkehrsmitteln

Verkehrsverbund Vogtland: kostenlose Fahrradmitnahme in allen Verkehrsmitteln

Mitteldeutscher Verkehrsverbund: kostenlose Fahrradmitnahme in den Zügen des Nahverkehrs.

Frage 12: Welchen Handlungsbedarf sieht die Sächsische Staatsregierung bei der Vereinheitlichung der Tarifstrukturen und Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder im Nahverkehr in Sachsen und wenn ja, auf welchem Weg und bis wann soll dieses Ziel erreicht werden?

Gemäß dem sächsischen ÖPNV-Gesetz ist der ÖPNV eine kommunale Aufgabe. Die Aufstellung der Tarife ist grundsätzlich Sache der einzelnen Verkehrsunternehmen. Die Verkehrsverbände koordinieren und vereinheitlichen die Regelungen innerhalb ihres Verbundgebietes. Für eine sachsenweit einheitliche Regelung ist eine Einigung

zwischen den Verkehrsverbänden erforderlich. Eine Meinungsbildung kann beispielsweise im Rahmen des SPNV-Koordinierungsbeirates erfolgen.

Frage 13: Sieht die Sächsische Staatsregierung in der generellen kostenlosen Radmitnahme, wie sie in Sachsen-Anhalt im Nahverkehr angeboten wird, einen Beitrag zur Förderung des Umweltverbunds?

Prinzipiell kann man in der kostenlosen Fahrradmitnahme ein Beitrag zur Förderung des Umweltverbundes sehen. Dem stehen allerdings zu erwartende Einnahmeeinbußen der Verkehrsunternehmen und Kapazitätsengpässe in den Verkehrsmitteln gegenüber, die zu Konflikten mit den übrigen Fahrgästen führen können.

Frage 14: Was unternimmt die Sächsische Staatsregierung, um die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern auf den sächsischen Strecken des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) nach dem Modell Sachsen-Anhalts zu ermöglichen?

Gemäß ÖPNV-Gesetz ist der Schienenpersonennahverkehr Aufgabe der kommunalen Zweckverbände. Die Ausführungen in der Antwort zu Frage 12 gelten entsprechend.

Frage 15: Wenn die Staatsregierung bisher nichts in diese Richtung unternimmt, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 und 14 verwiesen.

Frage 16: Was unternimmt die Sächsische Staatsregierung, um die Verknüpfung und Wegweisung von touristischen Routen und Bahnhöfen zu verbessern (Radverkehrskonzeption, S. 38)?

Eine besondere Bedeutung für das SachsenNetz Rad, vor allem die Radfernwege, haben die sächsischen Fernbahnhöfe sowie weitere Bahnhöfe, die am Beginn/Ende einer Route oder eines wesentlichen Routenabschnitts liegen. Die Staatsregierung fordert in Abschnitt 3.4 der RVK auf, die Strecke zwischen Bahnhof und touristischer Radroute in beiden Richtungen mit Wegweisung zu versehen. Dies gilt auch für weitere Bahnhöfe, die einen Bezug zum SachsenNetz Rad haben. Die Verknüpfungen des SachsenNetz Rad mit Bahnhöfen sind als Strecken mit Wegweisung lokal zu konzipieren, sie sind aber dem SachsenNetz Rad gleichgestellt. Die Umsetzung liegt i.d.R. in kommunaler Zuständigkeit.

Die separate Erstausrüstung und Umstellung der Fahrradwegweisung entsprechend der geltenden Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen ist förderfähig gemäß RL-KStB. Der Bau von Radfernwegen einschließlich der dazugehörigen Beschilderung ist im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-Infra) förderfähig (keine separate Wegweisung).

Darüber hinaus stellt die Sächsische Staatsregierung über die Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Gewährung von Förder-

mitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV) vom 06.04.2004 in einem erheblichen Maße finanzielle Mittel zur Förderung von Vorhaben bereit, die der Verbesserung des ÖPNV dienen. In Maßnahmen zum Ausbau von ÖPNV-Übergangsstellen an Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs können im Einzelfall Wegweiserbeschilderungen mit integriert sein.

Eine Förderung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr wird auch im Rahmen der Förderung der Verkehrsinfrastruktur aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) im Freistaat Sachsen (Förderperiode 2007 – 2013) angestrebt.

Frage 17: Wie viele Zugangsstellen im SPNV im Freistaat Sachsen (absolut sowie als Anteil an allen) weisen sichere Abstellmöglichkeiten (Überdachung, Anschlussmöglichkeit von Rahmen und einem Laufrad, etc.) auf?

Von 542 SPNV-Zugangsstellen sind 238 mit Fahrradabstellmöglichkeiten versehen. Damit stehen an 44 % der SPNV-Zugangsstellen Fahrradstellplätze zur Verfügung. Die Art der Ausstattung wird im Einzelnen nicht erfasst.

Frage 18: Wie viele Zugangsstellen sollen in den nächsten 5 Jahren mit qualifizierten Fahrradabstellanlagen ausgerüstet werden?

An mindestens 32 Zugangsstellen sollen in den nächsten 5 Jahren Fahrradabstellanlagen errichtet werden.

Frage 19: Auf welche Summe beliefen sich die vom Freistaat investierten Fördermittel von 2005 - 2007 für den Bau von Abstellanlagen an Zugangsstellen zum Öffentlichen Verkehr (bitte nach Verkehrsverbänden aufgeschlüsselt)?

Sofern an ÖPNV-Übergangsstellen Abstellanlagen für Fahrräder mit errichtet worden sind, sind die dafür gewährten Zuwendungen in der Summe für das Gesamtvorhaben enthalten. Eine Einzeldarstellung ist auf der Basis der vorliegenden Unterlagen nicht möglich.

Frage 20: Wann wird es ein Programm zur flächendeckenden Realisierung von sicheren Abstellmöglichkeiten (Überdachung, Anschlussmöglichkeit von Rahmen und einem Laufrad, etc.) an Übergangsstellen des ÖPNV geben (Radverkehrskonzeption, S. 29)?

Die ÖPNV-Zweckverbände sehen i. d. R. die Errichtung sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Rahmen der Gestaltung von ÖPNV-Übergangsstellen mit vor.

Frage 21: Plant die Staatsregierung einen konkreten gesetzlichen Auftrag an die Aufgabenträger ÖPNV, Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Radverkehr (Fahrradabstellmöglichkeiten, um die Zugänglichkeit der Bahnsteige und Haltestellen mit dem Fahrrad, Eignung der Fahrzeuge zur Fahrradmitnahme, Informationsangebot auf der gesamten Wegekette, Angebot von Fahrradausleihmöglichkeiten) zu gewährleisten und zu verbessern?

Die Staatsregierung plant keinen konkreten gesetzlichen Auftrag an die Aufgabenträger des ÖPNV. Es wird davon ausgegangen, dass die Aufgabenträger ob ihrer lokalen Kompetenz am besten in der Lage sind, die erforderlichen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu treffen.

Frage 22: An wie vielen Zugangsstellen zum öffentlichen Personenverkehr im Freistaat Sachsen sind Fahrradstationen mit weitergehenden Serviceangeboten (vgl. bspw. das Landesprogramm „100 Fahrradstationen in NRW“ des Landes Nordrhein-Westfalen) vorhanden?

An mindestens drei SPNV-Zugangsstellen befinden sich Fahrradstationen mit weitergehenden Serviceangeboten.

Frage 23: In welchen sächsischen Kommunen gibt es Planungen für den Bau einer solchen Fahrradstation?

Der Staatsregierung sind keine derartigen Planungen bekannt.

Frage 24: Wie wirkt die Sächsische Staatsregierung auf die Errichtung fachgerecht gestalteter Fahrradstationen in Bahnstationen hin (Radverkehrskonzeption, S. 13)?

Die Einflussnahme ist nur im Rahmen der fachlichen Prüfung von Förderanträgen möglich. Bisher wurden keine Fahrradstationen zur Förderung beantragt. Sollte dies jedoch der Fall sein, werden durch die Förderbehörden die fachlich zuständigen Stellen zur Prüfung hinzugezogen.

Frage 25: Welche Erfahrungen mit der Förderung, dem Bau und dem Betrieb von Fahrradstationen hat der Freistaat in anderen Bundesländern bzw. Ländern ausgewertet (Radverkehrskonzeption, S. 13) und welche Schlüsse wurden daraus gezogen?

Fahrradstationen allein sind nicht Gegenstand der Förderung nach der RL-ÖPNV. Insofern wurden durch die Sächsische Staatsregierung keine diesbezüglichen Auswertungen vorgenommen.

Frage 26: Gibt es diesbezüglich eine Initiative oder die Absicht zur „Starthilfe“ beim Bau von Fahrradstationen (Radverkehrskonzeption, S. 13)?

Sofern die Fördervoraussetzungen nach der RL-ÖPNV vorliegen, ist eine Förderung von Fahrradstationen im Rahmen des Ausbaus von ÖPNV-Übergangsstellen grundsätzlich möglich.

Frage 27: Wird die Ausreichung investiver ÖPNV-Fördermittel an die Verknüpfung mit dem Radverkehr in Bezug auf die Gestaltung von Übergangsstellen (bspw. Qualität der Abstellanlagen, deren Überdachung und Zugang zu den Bahnsteigen) gebunden (Radverkehrskonzeption, S. 16)?

Vor der Ausreichung von Fördermitteln für den Ausbau von ÖPNV-Übergangsstellen werden im Rahmen der fachtechnischen Prüfung immer die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Menschen und die Förderung des Umweltverbundes geprüft. Dazu wird die Einhaltung von Vorschriften bzw. die Anwendung entsprechender Empfehlungen bei der konkreten Maßnahme bewertet.

Frage 28: Wird die Ausreichung investiver ÖPNV-Fördermittel an die Verknüpfung mit dem Radverkehr in Bezug auf die Auswahl der Fahrzeugeigenschaften des SPNV (ausreichende Kapazitäten für die Fahrradmitnahme, geeigneter Einstieg) gebunden (Radverkehrskonzeption, S. 16)?

Die Förderung der Fahrzeuge des ÖPNV/SPNV erfolgt nach der RL-ÖPNV. Die Fahrzeugeigenschaften sind darin (bezogen auf die Fahrradmitnahme) nicht Regelungsgegenstand.

III. Radtourismus

Sachsen hat durch seine reizvolle und abwechslungsreiche Landschaft auch abseits des Elbtals große radtouristische Potentiale. Um diesen Schatz zu heben, bedarf es nicht nur guter Infrastruktur, sondern auch eines gezielten Marketings und gut funktionierender Serviceleistungen. Für den Radtourismus ist die Verknüpfung mit der Eisenbahn von Bedeutung, damit Radtouren ohne Rückkehr zum Ausgangspunkt möglich sind.

Frage 29: Ist es der Staatsregierung bisher gelungen, in jedem Jahr seit Verabschiedung der Radverkehrskonzeption jeweils einen der konzipierten Radfernwege zur Vermarktungsfähigkeit zu führen (siehe Radverkehrskonzeption, S. 41 und Anlage 3 der Radverkehrskonzeption) und um welche Radfernwege handelt es sich?

Die Schaffung von Radfernwegen bis hin zur Vermarktungsfähigkeit selbiger ist vorrangig Aufgabe der Kommunen. Die Staatsregierung unterstützt diesen Prozess durch Bereitstellung von Fördermitteln.

Bislang sind folgende Radfernwege in einem vermarktungsfähigen Zustand und werden aktiv von der Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH (TMGS) beworben:

- der Elberadweg,
- der Oder-Neiße Radweg,
- der Elsterradweg,
- der Muldental-Radwanderweg zwischen Zwickau und Bad Dübau und
- die Sächsische Städteroute zwischen Dresden und Görlitz.

Frage 30: Ist es der Staatsregierung bisher gelungen, in jedem Jahr seit Verabschiedung des Radverkehrskonzeptes jeweils eine regionale Hauptroute pro Regierungsbezirk fertig zu stellen (s. Radverkehrskonzeption, S. 41) und um welche Routen handelt es sich?

Die Schaffung von Regionalen Hauptradrouten bis hin zur Vermarktungsfähigkeit selbiger ist vorrangig Aufgabe der Kommunen. Die Staatsregierung unterstützt diesen Prozess durch Bereitstellung von Fördermitteln.

Mit großem Engagement konnten seit Verabschiedung der RVK folgende Regionale Hauptradrouten fertig gestellt werden:

- Krabatweg (2006)
- Sorbische Impressionen (2006)
- Radroute Dresden – Bastei (2007)
- Wolfsradweg (vsl. Ende 2008) und
- Rübzahlradweg (vsl. Ende 2008).

Darüber hinaus gibt es Regionale Hauptradrouten, welche durchgängig funktionsfähig sind und zum Teil auch aktiv beworben werden, deren vorhandene Wegweisung allerdings noch nicht den „Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen“ entspricht. Zu nennen sind beispielsweise der Preßnitztalradweg, die Parthe-Mulde-Radroute oder aber auch die Dahleener-Heide-Radroute.

Frage 31: Wie weit ist der Planungsstand der einzelnen Routen des SachsenNetz Rad?

Eine Übersicht zum Planungsstand pro Radroute enthält Anlage 3.

Frage 32: Sind genügend Mittel für die Umsetzung der Routen eingestellt, wenn nicht, welche Mittel wären in welchen Haushaltsjahren nötig?

Radfernwege sind im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-Infra) förderfähig. Die Förderung der Regionalen Hauptradrouten sowie der Einrichtung und Umstellung der Wegweisung von Radverkehrsanlagen gemäß den Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen erfolgt über die Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL-KStB) vom 28.03.2008. Die bereitstehenden Fördermittel umfassen alle Fördergegen-

stände, eine zweckgebundene Mittelbereitstellung für die Förderung des Radverkehrs erfolgt nicht.

Soweit Fernradwege i. S. der Radverkehrskonzeption nachgewiesene touristische Basisseinrichtungen sind, wurden und werden sie im vom Antragsteller geplanten Haushaltsjahr gefördert. Die für die Vergabe der Fördermittel zuständigen Bewilligungsstellen arbeiten antragsbezogen.

Für Regionale Hauptradrouten im Bereich des kommunalen Straßenbaus sind in diesem Jahr die gegenwärtig verfügbaren Mittel ausgeschöpft. Die Höhe der in den Jahren 2009 und 2010 zur Verfügung stehenden Mittel bleibt dem Ergebnis der Haushaltsaufstellung vorbehalten. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Höhe der abzurufenden Fördermittel wesentlich von der Antragstellung der zuständigen Vorhabensträger und deren Bereitstellung des erforderlichen Eigenmittelanteils abhängt.

Frage 33: Welche Aktivitäten entfaltet die Staatsregierung zur Vermarktung der sächsischen Radfernwege (Radverkehrskonzeption, S. 40)?

Zur Umsetzung des themenorientierten Marketings hat die vom Freistaat Sachsen für die touristische Vermarktung Sachsens beauftragte TMGS landesweite Arbeitsgruppen (AG) gegründet. Im Bereich Aktivurlaub ist u. a. die AG Radtourismus tätig. Diese setzt sich aus Vertretern der Geschäftsstellen von regionalen Tourismusverbänden, Aktivreiseveranstaltern und radtouristischen Leistungsträgern zusammen.

Die AG-Mitglieder beraten über den jährlichen Marketingplan und die Umsetzung der Maßnahmen. Schwerpunkt ist hierbei die Vermarktung der bereits fertig gestellten Abschnitte der sächsischen Radfernwege.

Als Werbemittel wird seit 2004 eine Karte mit dem Titel „Sachsen – mit dem Fahrrad auf Entdeckungstour“ (Maßstab 1:300.000) mit der Darstellung des geographischen Verlaufs und einer Beschreibung von 12 Radwegen (darunter acht Radfernwegen) herausgegeben. Die Auflage beträgt 50.000 Exemplare (alle zwei Jahre) und wird über die von der TMGS besuchten Tourismusböden vertrieben. Darüber hinaus erfolgt eine Distribution über die eigenen Vertriebswege der AG-Mitglieder. Die Fachmesse „Fahrradmarkt Zukunft Bremen“ wird von der AG selbst als Aussteller besucht. Im Rahmen der Kommunikation erfolgen Pressemitteilungen sowie Anzeigenschaltungen bzw. Reportagen in Fachmagazinen, wie z.B. „Tambiente“ und „Radwelt“.

Frage 34: Wie schätzt die Staatsregierung das aktuelle Angebot fahrradfreundlicher Gastbetriebe in Sachsen im Vergleich zu anderen Bundesländern ein?

Die Zahl der vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) zertifizierten fahrradfreundlichen „Bett & Bike“-Beherbergungsbetriebe hat sich lt. ADFC-Radreiseanalyse 2008 in Deutschland von 216 im Jahr 1995 auf über 4.651 gesteigert. „Bett & Bike“ ist die erfolgreichste zielgruppenbezogene Marketingkooperation von

Gastbetrieben in Deutschland. Bayern liegt mit 801 ADFC-zertifizierten fahrradfreundlichen Gastbetrieben an der Spitze in Deutschland, gefolgt von Baden-Württemberg mit 703 Betrieben. In den neuen Bundesländern verfügt Brandenburg mit 294 fahrradfreundlichen Gastbetrieben über die meisten, danach kommen Mecklenburg-Vorpommern mit 187, Sachsen mit 137, Sachsen-Anhalt mit 134 und Thüringen mit 85 Betrieben.

Die Staatsregierung schätzt das aktuelle Angebot fahrradfreundlicher Gastbetriebe im Freistaat Sachsen im Vergleich zu den anderen Ländern unter Berücksichtigung des erreichten Standes der Vermarktungsfähigkeit der Radfernwege (siehe RVK, Tab. 3.2) als entwicklungsbedürftig sowohl hinsichtlich der Dichte als auch hinsichtlich der Unterkünfte in unterschiedlichen Kategorien und Größen ein (vgl. Qualitätsbericht Sachsen 2007 des Landestourismusverbandes).

Frage 35: Welche Aktivitäten entfaltet die Sächsische Staatsregierung, damit die Zertifizierung fahrradfreundlicher Gastbetriebe in Sachsen möglichst flächendeckend vorangetrieben wird (Radverkehrskonzeption, S. 15)?

Gemäß der RVK soll die Zertifizierung fahrradfreundlicher Gastbetriebe weiter vorangetrieben werden. Deshalb kann im Rahmen der GA-Infra entlang von Radfernwegen und Regionalen Hauptradrouten der Neubau von auf Fahrradtourismus spezialisierten Beherbergungsbetrieben mit nicht rückzahlbaren Zuschüssen unterstützt werden, wenn diese Gastbetriebe die ADFC-Qualitätskriterien erfüllen. Die vom ADFC aufgestellten sieben Mindestanforderungen sind vollständig zu erfüllen; außerdem sind mindestens drei der vom ADFC definierten zusätzlichen Angebote vorzuhalten. Es ist Angelegenheit eines jeden Betriebes, ob er ergänzend dazu beim ADFC gegen eine Aufnahmegebühr und einen Jahresbeitrag die Aufnahme als fahrradfreundlicher Gastbetrieb mit „Bett & Bike“ - Vermarktungsgemeinschaft beantragt.

Im Rahmen der themen- und zielgruppenorientierten Qualitätsoffensiven wird die vom ADFC getragene bundesweite Qualitätsinitiative „Bett & Bike“-Zertifizierung in Sachsen vom Landestourismusverband Sachsen aktiv unterstützt. Mit der landesweiten Zertifizierung „Radfreundliche Unterkunft am Elberadweg“ und dem regionalen Qualitätssiegel „Oberlausitz per Rad“ unterstützen die regionalen Tourismusorganisationen zwei weitere Qualitätsinitiativen zur Entwicklung des Fahrradtourismus (vgl. Qualitätsbericht Sachsen 2007 des Landestourismusverbandes).

Hat ein Gebiet umfassende Angebote für den touristischen Radverkehr entwickelt, kann es den Titel „Radfahrregion“ erwerben. Diese Bezeichnung wird vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit u. a. dann vergeben, wenn ein dichtes radfahrfreundliches Übernachtungsangebot verfügbar ist (siehe RVK, Kap. 3.1.2).

Frage 36: Welche Rolle spielt der Fahrradtourismus in der (touristischen) Außen- und Innenpolitik des Freistaates?

Der Radtourismus ist Bestandteil des Themenmarketings der TMGS. Die Bewerbung der radtouristischen Angebote erfolgt u. a. zu Tourismusbörsen, die von der TMGS

als Aussteller besucht werden. Dazu gehören die fünf besucherstärksten Messen in Deutschland (Hamburg, München, Stuttgart, Essen und Berlin) sowie Messen für Aktivurlaub in Düsseldorf und Fahrradtourismus in Bremen. Im deutschsprachigen Ausland werden radtouristische Angebote zu Messen in Österreich und in der Schweiz beworben. Für den Messebesuch der „Vakantiebeurs“ Utrecht und zur Bearbeitung des niederländischen Marktes über die Vertretung der TMGS wird die Karte „Sachsen – mit dem Fahrrad auf Entdeckungstour“ in der übersetzten Sprachversion eingesetzt. Darüber hinaus ist der Aktivurlaub Gegenstand der Internetpräsentation der TMGS (<http://www.sachsen-tour.de>). Die regionalen Tourismusverbände werben für radtouristische Angebote zu Messen, die von der TMGS nicht besucht werden.

Für den Elberadweg, der im Jahr 2007 wiederholt zum beliebtesten Radweg Deutschlands gewählt wurde, existiert eine länderübergreifende Arbeitsgruppe, die vom Tourismusverband Sächsische Schweiz geleitet wird.

Die TMGS unterstützt Fahrer und Tour der CRAFT BIKE TRANS GERMANY, Deutschlands größtem Mountainbike-Etappenrennen, als Hauptsponsor und schickt eine eigene Sachsenmannschaft, bestehend aus vier Teams, ins Rennen. Bereits zum zweiten Mal kommen damit vom 1. bis 7. Juni 2008 circa 500 Radler aus internationalen Teams auf ihrem Weg über acht Orte, sieben Etappen und vier Bundesländer von Erbach im Odenwald nach Seiffen im Erzgebirge. Schöneck und Oberwiesenthal sind zuvor weitere sächsische Etappenorte.

Seiffen ist Austragungsort des jährlich stattfindenden Erzgebirgs-Bike-Marathon, welcher sich in den letzten Jahren zu einer Top-Ten-Veranstaltung in Europa entwickelt hat.

Frage 37: Was wird zur Entwicklung weiterer Regionen (neben der Oberlausitz) als radtouristische Region getan?

Die Entwicklung weiterer radtouristischer Regionen (Radfahrregionen) ist eine regionale Aufgabe unter Beachtung der jeweiligen tourismuspolitischen Zielstellung.

Die Entwicklung weiterer radtouristischer Regionen kann über

1. Projekte im Rahmen der Umsetzung von Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzepten (ILEK) nach den Punkten B.1.1 (Entwicklung von vermarktbaaren touristischen Produkten) oder H.1.1 (Konzeptionen) der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft zur Integrierten Ländlichen Entwicklung im Freistaat Sachsen (RL ILE 2007);
2. Projekte im Rahmen der Erstellung und Umsetzung ganzheitlicher und nachhaltiger regionaler Entwicklungs- und Handlungskonzepte (REK) nach Nr. II.1.a) der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums des Innern zur Förderung der Regionalentwicklung (FR-Regio) und

3. Projekte im Rahmen der Umsetzung von Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzepten nach Nrn. 2.6 i. V. m. 4.5 der Förderrichtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-Infra)

insbesondere zur Vernetzung mit den touristischen Hauptradrouten gefördert werden.

Weitere Fördermöglichkeiten, beispielsweise zur Schaffung der notwendigen Infrastruktur, können über die Förderfibel Radverkehr abgerufen werden (<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel>).

Frage 38: Welche Ziele und Meilensteine hat sich die Staatsregierung bzgl. der Entwicklung des Radtourismus in Sachsen gesetzt?

Der Radtourismus erlebt seit Jahren deutliche Zuwachsraten. Diese Potentiale will Sachsen weiter erschließen. Mit dem Elberadweg, dem Spreeradweg und dem Oder-Neiße-Radweg hat Sachsen bereits Magneten für Radtouristen geschaffen. Zum vierten Mal in Folge wurde der Elberadweg zum beliebtesten Radfernweg Deutschlands gewählt. Er wurde im Jahre 2007 von etwa 145.000 Reiseradlern befahren, die durchschnittlich neun Tage unterwegs waren und Tagesausgaben von rund 70 Euro pro Tag und Person hatten.

Die Staatsregierung strebt daher den Ausbau des SachsenNetz Rad entsprechend der die in der RVK, Kapitel 3.1.6 verankerten „Prioritäten bei Maßnahmen des Sachsen-Netz Rad“ an.

Dieser Prozess liegt maßgeblich in kommunaler Zuständigkeit, der Freistaat unterstützt dies mit entsprechenden Fördermitteln. Naturschutzfachliche Konflikte, damit verbundene hohe Anforderungen an den Planungs- und Bauaufwand, der Finanzierungsaufwand der zuständigen Kommunen, die mangelnde Verfügbarkeit der erforderlichen Flurstücke (bei nachzunutzenden Bahnstrecken i.d.R. bedingt durch fehlende Freistellung von Bahnbetriebszwecken) aber auch unterschiedliche radtouristische Zielstellungen der betroffenen Landkreise können die Zielstellung der Radverkehrskonzeption, die Vermarktungsfähigkeit zu einem bestimmten Zeitpunkt herzustellen, gefährden.

Zum Thema „Aktivurlaub in Sachsen“ entwickelt die Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH mit der entsprechenden landesweiten Arbeitsgruppe für den „Radurlaub in Sachsen“ maßgeschneiderte Angebote und Kommunikationsmittel für die Zielgruppe Radtouristen. Mit ihrer im April vorgestellten Broschüre „Sax Tracks“ informiert die TMGS erstmals über die vielfältigen Möglichkeiten zum Mountainbiken in Sachsen. Damit soll das große Potenzial der Trendsportart als Urlaubsofferte ausgeschöpft werden.

Frage 39: Welche Überlegungen bzw. Maßnahmen gibt es, die radtouristische Infrastruktur in den Grenzregionen weiterzuentwickeln und gezielt mit den Nachbarländern Polen und Tschechien zu verknüpfen?

Eine dauerhafte, tragfähige Zusammenarbeit zum gegenseitigen Nutzen entwickelt sich in den unmittelbaren Grenzregionen. Dort werden Kooperationen und gemeinsame Auftritte unmittelbar entwickelt und umgesetzt. Deshalb wird es auch zukünftig darauf ankommen, die Initiative dieser Akteure zu unterstützen und zu fördern. Erfahrungsgemäß sind dabei zwischenstaatliche Rahmenvereinbarungen ein besonders hilfreiches Instrument bei der Anbahnung von Kontakten und der Gestaltung einer tragfähigen Zusammenarbeit.

Gemäß der Konzeption zusätzlicher Straßenverbindungen zwischen dem Freistaat Sachsen und der Tschechischen Republik von 2004 sind konkrete Straßen- und Wegeverbindungen zwischen beiden Staaten vereinbart. Sie stellen den entsprechenden Rahmen zur Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Radtourismus dar.

Die Entwicklungsziele des grenzüberschreitenden Radverkehrs gemäß RVK wurden bei der Erarbeitung des Generalplanes Radwege für den Bezirk Usti mit den Verantwortlichen grundsätzlich abgestimmt.

Detaillierte Überlegungen und Maßnahmen sind in Anlage 4 dargestellt.

Frage 40: Welchen Stellenwert für den Radtourismus in Sachsen misst die Staatsregierung der Erreichbarkeit Sachsens mit dem Fahrrad via Schienenfernverkehr bei?

Die Staatsregierung befürwortet eine optimale Erreichbarkeit Sachsens mit dem Fahrrad via Schienenverkehr, da durch die Randlage für die meisten Radtouristen lange Anfahrtswege bestehen.

Frage 41: Was unternimmt die Sächsische Staatsregierung, um die Erreichbarkeit der sächsischen Tourismusregionen mit dem Fahrrad zu erhöhen und die Reisezeiten zu verringern?

Die Sächsische Staatsregierung fördert über die RL-ÖPNV die Verbesserung der Infrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. setzt sich beim Bund für den Ausbau von Eisenbahnstrecken ein. Die dabei angestrebte Verringerung der Reisezeiten kommt auch dem touristischen Fahrradverkehr zu Gute. Die Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes ist Aufgabe der ÖPNV-Zweckverbände und erfolgt durch diese u. a. mit dem Ziel, die Anbindung der touristisch bedeutsamen Regionen und Orte zu verbessern.

Frage 42: Was unternimmt die Sächsische Staatsregierung, um die Mitnahme von Fahrrädern auf ICE-Strecken nach Sachsen zu ermöglichen?

Die Deutsche Bahn AG stellt die Tarife für den Fernverkehr in eigener Verantwortung auf. Die Sächsische Staatsregierung hat sich in einem Schreiben an die Deutsche Bahn AG für die Mitnahme von Fahrrädern in den ICE-Zügen ausgesprochen. Dieses Schreiben wurde von der Bahn abschlägig beschieden.

Frage 43: Was unternimmt die Sächsische Staatsregierung, um die Erreichbarkeit mit dem IC zu sichern und zu verbessern?

Die IC-Verkehre werden durch die Deutsche Bahn AG eigenwirtschaftlich betrieben. Die Deutsche Bahn AG entscheidet über das jeweilige Zugangebot. In der jährlich stattfindenden Vorstellung des Jahresfahrplanes durch die Deutsche Bahn AG gegenüber den Ländern ist die Sächsische Staatsregierung im Rahmen ihrer Möglichkeiten bemüht, eine bestmögliche Anbindung Sachsens mit Fernverkehrsangeboten der Deutschen Bahn zu erreichen.

IV. Sicherheit im Radverkehr

Radfahrer haben im Straßenverkehr ein besonderes Schutzbedürfnis. Bei der Entscheidung für oder gegen die Benutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel spielt auch der Sicherheitsaspekt eine Rolle. Im Fahrradklimatest des ADFC 2005 schnitten fast alle sächsischen Städte in der Bewertung des Sicherheitsgefühls unterdurchschnittlich ab. Deshalb muss die Erhöhung der Sicherheit und des Sicherheitsgefühls ein besonderes Ziel der Verkehrspolitik sein. Laut RVK sollen dabei neben der Infrastruktur sowohl Fehlverhalten der Radfahrer als auch der Kraftfahrer als Hauptunfallverursacher im Mittelpunkt stehen.

Eine wichtige Rolle kommt dabei der Polizei zu. Sie muss Verkehrsregeln vermitteln und gegen Fehlverhalten von Rad- und Kraftfahrern vorgehen. Leider scheinen nicht alle Polizisten ausreichend geschult zu sein. Der ADFC Sachsen berichtete kürzlich über eine große Anzahl von Einzelfällen, in denen Polizisten Wissenslücken betreffs der StVO aufwiesen oder Strafanzeigen von Radfahrern wegen Nötigung oder Gefährdung im Straßenverkehr nur unwillig aufgenommen wurden.

Frage 44: Wie viele Radfahrer sind 2005, 2006 und 2007 im Straßenverkehr jährlich schwer verletzt oder getötet worden?

In den Jahren 2005 bis 2007 entwickelte sich die Zahl der schwerverletzten und getöteten Radfahrer wie folgt:

	schwerverletzte Radfahrer	getötete Radfahrer
2005	1.027	45
2006	932	32

2007	989	23
------	-----	----

Frage 45: Welche Ziele hat die Sächsische Staatsregierung bei der Senkung der Opferzahlen bei Radfahrern im Straßenverkehr (Schwerverletzte und Tote) in 10, 20 und 30 Jahren?

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit hat das Ziel, die Zahl der Verkehrsunfälle und deren Folgen größtmöglich zu reduzieren. Dabei wird ein Schwerpunkt der Maßnahmen insbesondere auf die Zurückdrängung der Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und der Zahl der Verunglückten, u. a. auch der Zahl der verunglückten Radfahrer, gelegt.

Eine Prognose zur Senkung der Opferzahlen bei Radfahrern im Straßenverkehr für 10, 20 und 30 Jahre kann insbesondere auf Grund der Tatsache, dass die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle und der Verunglückten u. a. von einer Vielzahl nicht oder nur schwer beeinflussbarer Faktoren (z. B. Witterungsverhältnisse) und von der jeweils aktuellen Bedeutung des Fahrrades als Verkehrsmittel bzw. Sport- und Freizeitgerät abhängt, nicht abgegeben werden.

Frage 46: Was unternimmt die Sächsische Staatsregierung, um diese Ziele zu erreichen?

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit stellt im Freistaat Sachsen ein zentrales und dauerhaftes Anliegen dar. Die Durchführung einer kontinuierlichen Verkehrssicherheitsarbeit hat wesentlich dazu beigetragen, die Straßenverkehrssicherheit im Freistaat Sachsen zu erhöhen. Dies zeigt sich insbesondere in der positiven Verkehrsunfallentwicklung der vergangenen Jahre. Die 2006 im Rahmen des Lenkungsausschusses „Verkehrssicherheit in Sachsen“ gebildete Arbeitsgruppe Radverkehr unter Leitung des ADFC, wird sich insbesondere der Thematik Sicherheit des Radverkehrs annehmen. Die Ergebnisse werden in die weitere Verkehrssicherheitsarbeit einfließen.

Ein unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit ist die Verkehrserziehung und -aufklärung. Ein Schwerpunkt der Verkehrserziehung in der Schule ist die praktische Radfahrausbildung in den mobilen und stationären Jugendverkehrsschulen der örtlichen Verkehrswachen. Die Durchführung der Radfahrausbildung erfolgt entsprechend den Festlegungen der Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus und des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über den Einsatz von Jugendverkehrsschulen in der schulischen Verkehrserziehung vom 17.03.1999, Az.: 25-6520.14/156/1¹. Sie dient im besonderen Maße dem frühzeitigen schrittweisen vertraut machen mit dem Verkehrsgeschehen, den Regeln und insbesondere den Gefahren des Straßenverkehrs. Verkehrsschulen (stationäre und mobile Jugendverkehrsschulen) leisten einen besonderen Beitrag zur Verkehrserziehung, da

¹ Geltungsdauer verlängert durch VwV vom 14. Dezember 2004 (SächsABl. 2005 S. 13); VwV als geltend bekannt gemacht durch VwV vom 11. Dezember 2007 (SächsABl. SDR. S. S 628)

Kinder hier ihr Regel- und Verkehrswissen realitätsnah einüben können, ohne den tatsächlichen Gefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt zu sein. Dem Einüben automatisierter Verhaltensweisen wird ein besonderes Augenmerk geschenkt, da Kinder oftmals nicht verunglücken, weil sie die Verkehrsregeln nicht kennen, sondern weil sie den komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs nicht gewachsen sind. Nicht zuletzt wird sich die frühzeitige Anerziehung einer verantwortungsvollen Verkehrsteilnahme positiv auf das spätere Verhalten als nichtmotorisierter und motorisierter Verkehrsteilnehmer auswirken.

Des Weiteren ist die Verkehrserziehung Bestandteil des Lehrplanes für die Grundschule (Sachunterricht). Neben der theoretischen Ausbildung in allen Klassenstufen umfasst sie auch die praktische Radfahrausbildung in der 3. und 4. Klassenstufe. Um einen möglichst qualifizierten Verkehrsunterricht zu gewährleisten, soll an jeder Schule des Freistaates Sachsen ein Lehrer in Funktion eines Obmannes die Verkehrserziehung betreuen.

Nicht zuletzt diesen Anstrengungen in der Verkehrserziehung ist es zu verdanken, dass im Jahr 2007 erstmals kein Kind als Radfahrer tödlich verunglückte. Im Jahr 1995 wurden neun Kinder als Radfahrer getötet, im Jahr 2001 immerhin noch fünf.

Darüber hinaus wird im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung dem Fahrradverkehr eine besondere Bedeutung beigemessen. Die Überwachung des Fahrradverkehrs, u. a. hinsichtlich der Missachtung von Verkehrsregelungen, des Fahrens ohne Beleuchtung, der unangemessenen Geschwindigkeit bei der Benutzung von Mischverkehrsflächen (kombinierte Rad-/Gehwege) sowie des Radfahrens in Fußgängerbereichen, soll die Radfahrer zu ihrer eigenen und zur Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer dazu anhalten, die verkehrsrechtlichen Normen zu beachten und zur Entwicklung eines entsprechenden Risikobewusstseins beitragen.

Die Thematik „nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer“ findet außerdem im Rahmen der Novellierung der konzeptionellen Verkehrssicherheitsarbeit Berücksichtigung. Bei der Erarbeitung einer entsprechenden Konzeption wird sich die Polizeidirektion Oberes Elbtal-Osterzgebirge u. a. mit dem Thema „Radverkehr“ befassen.

Frage 47: Verfolgt die Sächsische Staatsregierung die Einrichtung eines Verkehrssicherheitsprogramms, welches dem langfristigen Ziel verpflichtet ist, dass kein Mensch mehr durch Verkehrseinwirkungen stirbt oder verletzt wird (Radverkehrskonzeption, S. 18)?

Das Verkehrssicherheitsprogramm des Freistaates Sachsen wird gegenwärtig fortgeschrieben. Die Präventionsphilosophie „Vision Zero“ wird darin als Basis für die Verkehrssicherheitsarbeit in allen Bereichen zu Grunde gelegt.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Radverkehr des Lenkungsausschusses „Verkehrssicherheit in Sachsen“ werden in das Verkehrssicherheitsprogramm einfließen.

Frage 48: Wenn ja, wie sieht der Zeit- und Finanzierungsplan dieses Programms aus?

Durch Bündelung der vielen Initiativen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll das Ziel der Europäischen Union, Halbierung der Verkehrstotenzahl von 2000 bis 2010, im Freistaat Sachsen erreicht werden.

Sachsen ist dabei auf einem guten Weg. Der seit 1995 kontinuierliche Rückgang der Zahl getöteter Verkehrsteilnehmer hat sich auch im vergangenen Jahr fortgesetzt. Im Jahr 2007 starben 236 Personen bei Straßenverkehrsunfällen. Das ist ein Rückgang von 46,8 % gegenüber 2000.

Frage 49: Inwieweit ist die Mobilitätserziehung Bestandteil aktueller sächsischer Lehrpläne weiterführender Schulen?

Zur sachlich richtigen Beantwortung der Frage wird unterstellt, dass mit „Mobilitätserziehung“ der Begriff „Verkehrserziehung“ gemeint ist.

In den aktuellen sächsischen Lehrplänen der weiterführenden Schulen wird Verkehrserziehung im Rahmen des fächerübergreifenden Arbeitens und insbesondere im Rahmen des fächerverbindenden Unterrichts vermittelt. Dabei ist es Aufgabe jeder Schule, eine Konzeption zur Realisierung des fächerverbindenden Unterrichts zu entwickeln. Bezugspunkte für die Themenfindung sind Perspektiven wie „Raum und Zeit“, „Sprache und Denken“, „Individualität und Sozialität“, „Natur und Kultur“ und thematische Bereiche wie „Verkehr“, „Umwelt“, „Gesundheit“ etc. Auf dieser Grundlage werden Ziele, Inhalte und geeignete Organisationsformen für die Durchführung bestimmt. Fächerverbindender Unterricht soll pro Schuljahr mindestens im Umfang von zwei Wochen statt finden.

Frage 50: Was hat die Sächsische Staatsregierung bisher unternommen, um ihre in der Radverkehrskonzeption festgelegten Maßnahmen umzusetzen, die das Fehlverhalten der Radfahrer reduzieren sollen (Radverkehrskonzeption, S. 18f)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 46 verwiesen.

Frage 51: Was hat die Sächsische Staatsregierung bisher unternommen, um ihre in der Radverkehrskonzeption festgelegten Maßnahmen umzusetzen, die das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer reduzieren sollen (Radverkehrskonzeption, S 18)?

Sowohl durch repressive Maßnahmen, wie die konsequente Ahndung festgestellter Verkehrsordnungswidrigkeiten, als auch durch Prävention, insbesondere durch intensive und zielgruppenorientierte Verkehrserziehung und -aufklärung, sollen die Verkehrsteilnehmer zur Einhaltung der verkehrsrechtlichen Normen angehalten und ein entsprechendes Risikobewusstsein entwickelt werden. Je höher für Verkehrsteilnehmer

das subjektive Entdeckungsrisiko auf Grund zeitlich und örtlich unkalkulierbarer Kontrollen ist, umso größer ist ihre Bereitschaft, Bestimmungen zu beachten.

Die verstärkte erkennbare Überwachung bestimmter Zielgruppen führt auch zu einer Verhaltensänderung anderer Verkehrsteilnehmer. Lokale polizeiliche Verkehrsmaßnahmen wirken sich auf angrenzende und benachbarte Gebiete positiv aus, weil auch dort insgesamt vorsichtiger gefahren wird und weniger Unfälle passieren.

Für Kraftfahrer ist der Themenbereich Radfahrer ein wichtiger Ausbildungsschwerpunkt in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung sowie Prüfungsstoff bei der abzulegenden theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung.

Nach § 2 Abs. 5 Nrn. 1 und 2 Straßenverkehrsgesetz ist nur derjenige zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt, der ausreichende Kenntnisse der für das Führen von Kraftfahrzeugen maßgebenden gesetzlichen Vorschriften hat und mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist.

Frage 52: Welche Rolle misst die Sächsische Staatsregierung dem Einsatz von Polizeistreifen auf dem Fahrrad bei?

Dem Einsatz von Polizeistreifen auf dem Fahrrad steht die Sächsische Staatsregierung grundsätzlich positiv gegenüber. Insbesondere in den innerstädtischen Bereichen wäre der Einsatz entsprechender Polizeistreifen eine effektive Ergänzung vorhandener Einsatztechnik. Der direkte Kontakt Polizei - Bürger könnte eine Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Bevölkerung bewirken.

Im Zusammenhang mit dem Einsatz von Polizeistreifen auf Fahrrädern wird derzeit durch die Polizeidirektion Dresden eine Konzeption zur Einrichtung einer Polizeifahrradstaffel erarbeitet. Die Erfahrungen und Erkenntnisse zum Einsatz der Fahrradstaffel sind nach einem mittelfristigen Zeitraum zu evaluieren. Entsprechende Ergebnisse werden im Jahr 2011 erwartet.

Frage 53: Über wie viele Polizeifahrräder für den Streifendienst verfügt die Sächsische Polizei?

Die sächsische Polizei verfügt derzeit über 100 Fahrräder. Davon befinden sich neun Fahrräder in den Polizeirevieren im Einsatz.

Die übrigen Fahrräder werden zum einen in den Lehreinrichtungen der sächsischen Polizei im Rahmen der Aus- und Fortbildung, zum anderen in den Inspektionen Prävention/Zentrale Dienste der Polizeidirektionen im Rahmen der Radfahrausbildung eingesetzt.

Frage 54: Ist die Anschaffung weiterer Polizeifahrräder geplant?

Die Anschaffung weiterer Fahrräder ist geplant.

Frage 55: Welche Zielstellung verfolgt die Staatsregierung betreffs des Anteils der fahrradfahrenden Polizeistreifen im Polizeidienst, bis wann sollen die Ziele erreicht werden?

Es werden durch die Staatsregierung keine Anteile zu Fahrrad fahrenden Polizeistreifen im Polizeidienst festgelegt.

Frage 56: Wie steht die Sächsische Staatsregierung zu einer Weiterentwicklung der Unfallerfassungsbögen, mit dem Ziel, genauere Aussagen über Radfahrunfälle zu gewinnen?

Eine Weiterentwicklung von Unfallerfassungsbögen hinsichtlich einer differenzierteren Erfassung von Radfahrunfällen ist nicht vorgesehen.

Es wird darauf hingewiesen, dass insbesondere die Verkehrsunfallkommissionen, die sich aus Vertretern der Polizei, den Straßenverkehrsbehörden und den Straßenbaubehörden zusammensetzen, die Aufgabe haben, Unfallhäufungsstellen - u. a. auch im Zusammenhang mit Radfahrunfällen - zu erkennen und geeignete Maßnahmen zur Entschärfung bzw. Beseitigung der Unfallschwerpunkte festzulegen. Dabei ist die Anwendung des Programms „Elektronische Unfalltypensteckkarte (EUSKa)“, das durch die automatisierte Auswertung von Verkehrsunfällen das Erkennen territorialer Schwerpunkte ermöglicht, ein unverzichtbarer Bestandteil der Arbeit der Verkehrsunfallkommissionen.

Frage 57: Hat die sächsische Polizei die technische Möglichkeit, Überholabstände zwischen Kfz und Fahrrädern zu messen?

Die Polizei verfügt nicht über die technische Möglichkeit, die Überholabstände zwischen Kfz und Fahrrädern zu messen.

Frage 58: Wenn ja, bei welchem Anteil der Polizeieinsätze (insbesondere Verkehrskontrollen) wird diese Technik genutzt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 57 verwiesen.

Frage 59: Wie sind die Erfahrungen der Polizei bei der Messung von Überholabständen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 57 verwiesen.

Frage 60: Auf welche Weise gedenkt das Innenministerium, alle Polizeibeamten in Rechtsfragen rund um den Radverkehr auf den aktuellen Stand zu bringen und die Polizei für die Probleme der Radfahrer zu sensibilisieren?

Im Rahmen regelmäßig stattfindender Fortbildungsveranstaltungen werden die Polizeibeamten u. a. über aktuelle Gesetzesänderungen und Rechtsprechungen im Verkehrsrecht informiert (siehe Anlage 5).

Die mit der Überwachung des Straßenverkehrs befassten Polizeibeamten sind aus Sicht des Sächsischen Staatsministeriums des Innern hinreichend für die Thematik „Radfahrer“ sensibilisiert.

Frage 61: Gibt es in Sachsen Fortbildungsmaßnahmen zum Thema Verkehrsrecht für Polizisten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 60 verwiesen.

Frage 62: Gibt es bei der sächsischen Polizei Fachstellen für den Radverkehr?

Die Überwachung des Fahrradverkehrs ist Bestandteil polizeilicher Verkehrsmaßnahmen und somit allgemeine Aufgabe des Polizeivollzugsdienstes.

Frage 63: Wenn ja, welche besonderen Qualifikationen und Kompetenzen müssen Mitarbeiter dieser Fachstellen aufweisen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 62 verwiesen.

Frage 64: Zieht die sächsische Polizei für Stellungnahmen zu straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen objektive (bspw. unfallstatistische) Grundlagen heran oder genügen subjektive Einschätzungen?

Die Stellungnahmen der Polizei im Zusammenhang mit der Anhörung zu straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen erfolgen stets auf objektiven Grundlagen. Bei der Erarbeitung der Stellungnahmen finden insbesondere die Ergebnisse der örtlichen Unfalluntersuchungen Berücksichtigung. Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 56 verwiesen.

V. Verwaltungshandeln / Radverkehrskonzeption

Das Fahrrad kann als Verkehrsmittel einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität, zur Verbesserung der Mobilität sowie der verkehrlichen Gesamtsituation leisten. Im Radverkehr führende Bundesländer und Kommunen haben gute Erfahrungen mit der Einsetzung von Radverkehrsbeauftragten gemacht, bei denen Know-how und Entscheidungskompetenz zu Radverkehrsfragen gebündelt sind. Auch in den sächsischen Regierungspräsidien wären Radverkehrs-Fachstellen

sinnvoll, die den aktuellen Stand der Forschung kennen und in das Verwaltungshandeln einbringen.

Frage 65: Hat die Sächsische Staatsregierung die im Radverkehrskonzept genannten Fachstellen für den Alltagsradverkehr und den Radtourismus in den Regierungspräsidien eingeführt, oder plant sie solche Stellen und unterstützt sie die Landkreise und kreisfreien Städte bei der Einrichtung solcher Stellen auf Kreisebene (Radverkehrskonzeption, S. 12)?

Die Staatsregierung empfiehlt beispielsweise Landkreisen und Kreisfreien Städten, in deren Verantwortungsbereich die Netze des Radverkehrs fallen, Radverkehrsfachstellen einzurichten bzw. Radverkehrsbeauftragte zu benennen, welche das Know-how für den jeweiligen Bereich bündeln und beispielsweise Städten und Gemeinden fachliche Unterstützung geben können.

Anerkannte Radverkehrsbeauftragte gibt es derzeit beim Regierungspräsidium Dresden, bei der Landeshauptstadt Dresden und bei der kreisfreien Stadt Leipzig. Einen Radverkehrsbeauftragten, der diese Aufgabe vorrangig mit radverkehrspolitischem Hintergrund und nicht als eine Aufgabe unter anderen wahrnimmt, der über den Querschnitt aller Verwaltungsbereiche zu radverkehrsrelevanten Sachverhalten einbezogen wird und Fachkompetenz, Mitspracherecht bzw. weitreichende Entscheidungsbefugnis besitzt, gibt es bislang nur bei der kreisfreien Stadt Leipzig. Die Radverkehrsbeauftragten beim Regierungspräsidium Dresden und bei der Landeshauptstadt Dresden nehmen diese Aufgabe nicht ausschließlich wahr.

Über Ansprechpartner zum Radverkehr, die in der Verwaltung bekannt sind und entsprechende Aussagen zur Fachplanung geben können, verfügen die Regierungspräsidien Chemnitz und Leipzig, die kreisfreien Städte Chemnitz, Plauen, Zwickau, Hoyerswerda und Görlitz sowie alle Landkreise des Regierungsbezirkes Dresden. In den meisten anderen Landkreisen und kreisfreien Städten wird der Radverkehr hinsichtlich seiner Bedeutung und des Aufwandes für entsprechendes Fachpersonal derzeit eher nachrangig eingestuft wird (freiwillige Aufgabe): Die Aufgaben werden in den Bereichen Verkehr bzw. Bau sowie Regionalentwicklung bzw. Kultur und Tourismus getrennt wahrgenommen.

Frage 66: Auf welche Art und Weise findet die verwaltungsinterne Mitwirkung der Radverkehrsfachstellen in den Regierungspräsidien statt?

Eine verwaltungsinterne Mitwirkung des Radverkehrsbeauftragten beim Regierungspräsidium Dresden bzw. die Ansprechpartner zur Radverkehrsförderung bei den Regierungspräsidien Leipzig und Chemnitz erfolgt derzeit insbesondere in folgenden Bereichen:

- Vorplanung und Entwurfsplanung von Maßnahmen der staatlichen Straßenbauämter an Bundes- und Staatsstraßen im Rahmen der Fachaufsicht sowie von Maßnahmen der Landratsämter an Kreisstraßen,

- Koordinierung sämtlicher ressort-, kreis- und länderübergreifender Radverkehrsfragen,
- fachtechnische Bewertung von Zuwendungsvorhaben des Radverkehrs der Landkreise und Kommunen,
- Anleitung und Beratung der staatlichen Straßenbauämter und kommunalen Gebietskörperschaften,
- Aufstellung und Umsetzung der jährlichen Radwegebauprogramme der Straßenbauämter im Rahmen der Fachaufsicht,
- Planfeststellungs- und Baurechtsverfahren für Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur sowie für Hochwasserschutzmaßnahmen,
- Förderung von Stadtentwicklungskonzepten,
- Regionalpläne / Flächennutzungspläne.

Frage 67: Welche besonderen Qualifikationen und Kompetenzen müssen Mitarbeiter dieser Fachstellen aufweisen?

Die Mitarbeiter in den Regierungspräsidien nehmen ergänzend zu den Aufgaben im Bereich des Radverkehrs noch weitere Aufgaben beispielsweise im Bereich der Generalplanung und des Umweltschutzes wahr. Vorgaben zur Qualifikation und Kompetenz dieser Mitarbeiter können daher nur für den Einzelfall und durch den jeweils zuständigen Vorgesetzten definiert werden.

Frage 68: Was unternimmt die Sächsische Staatsregierung für die Qualitäts- und Erfolgskontrolle bei der Umsetzung der Radverkehrskonzeption in den Landkreisen, insbesondere den in der Konzeption unter 2.5.1 genannten kommunalen Maßnahmen?

Da es sich bei der Umsetzung der RVK in den Landkreisen um Selbstverwaltungsaufgaben handelt, beschränkt sich die Einflussnahme der Staatsregierung auf die Beratung und die Instrumente der Rechtsaufsicht.

Hinsichtlich der Konsequenzen mangelnder oder fehlender Netzplanungen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

Frage 69: Wie schätzt sie die Umsetzung dieser Maßnahmen ein?

Die Staatsregierung und die Regierungspräsidien unterstützen die zuständigen Kommunen bei der Erstellung oder Überarbeitung von Radwegekonzepten zumeist fachlich. Eine Einschätzung über Planung und Umsetzung dieser kommunalen Maßnahmen kann die Staatsregierung, bezogen auf die Vielzahl sächsischer Kommunen, nicht abschließend geben.

Eine durchaus positive Entwicklung kann zumeist den kreisfreien Städten aber auch in Städten kleinerer und mittlerer Größe, wie z. B. Freiberg, Oelsnitz/E. und Hainichen verzeichnet werden. Ein positives Beispiel stellt auch die konzeptionelle Arbeit und die Umsetzung des touristischen Radroutennetzes im Landkreis Annaberg dar, wo die entsprechenden Aufgaben durch die Wirtschaftsförderung Erzgebirge GmbH wahrge-

nommen werden. Dies führt zu einer effektiven Vorbereitung, Koordinierung und Umsetzung notwendiger Maßnahmen. Gleichermäßen gilt dies für die Wirtschaftsinitiative Sächsische Schweiz. Qualitativ hochwertige Radverkehrskonzeptionen liegen beispielsweise vom Muldentalkreis vor.

Allerdings zeichnet sich auch deutlich ab, dass der Stand der Planung und Umsetzung der kommunalen Maßnahmen nach wie vor stark von den Rahmenbedingungen entsprechend dem verkehrs- und tourismuspolitischen Stellenwert des Radverkehrs bei Kommunen und/oder Landratsämtern abhängt.

Frage 70: Fanden für alle Radverkehrsverantwortlichen in den Landkreisen Schulungen zu den Inhalten der Radverkehrskonzeption statt?

Mit einer breit angelegten Informationskampagne zur Förderung des Radverkehrs in Sachsen hat das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit die RVK, deren Zielstellungen und Handlungsempfehlungen für alle beteiligten Akteure der Radverkehrsförderung, den Landkreisen, Kreisfreien Städten und Großen Kreisstädten, aber auch den Regierungspräsidien, Tourismusverbänden, Straßenbauämtern und regionalen Planungsstellen vorgestellt.

Mit dem Ziel der Fort- und Weiterbildung der Gemeinden und Landkreise im Bereich Radverkehr arbeitet seit dem 01.06.2007 die kommunale Fahrradakademie. Sie wurde aufgebaut durch das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) mit Förderung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und mit Unterstützung des Deutschen Landkreistages, des Deutschen Städte- und Gemeindebundes sowie des Deutschen Städtetages. Neben Seminaren zur Unterhaltung von Radverkehrsanlagen und zu Qualitätsanforderungen an Radverkehrsanlagen betrachtet die Fahrradakademie in ihrem Programm 2007/2008 (<http://www.fahradakademie.de/veranstaltungen/>) die rechtliche Absicherung von Radverkehrsmaßnahmen und bietet Fachexkursionen nach Kiel und in die Niederlande an. Wesentliche Inhalte der RVK werden durch diese Seminare abgedeckt.

Ergänzend führte die Staatsregierung Anfang 2008 Seminare zur Umsetzung der „Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen“ durch. Zielgruppe waren die Landkreise, Kreisfreien Städte, kreisangehörigen Gemeinden und deren mit der Planung von Wegweisungskonzepten beauftragte Ingenieurbüros, Tourismusverbände und Bewilligungsbehörden für die Förderung der Fahrradwegweisung.

Frage 71: Lädt die Radverkehrsfachstelle des Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit (SMWA) die Fachleute der kommunalen Verwaltungen (bspw. Radverkehrsbeauftragte) regelmäßig zu einem gemeinsamen fachlichen Austausch von Best-Practice-Beispielen, aktuellen Problemlagen und Erfahrungen ein (Radverkehrskonzeption S. 13, S. 17)?

Die Staatsregierung wird 2008, unter Einbeziehung der kommunalen Landesverbände, eine Arbeitsgemeinschaft der sächsischen Kommunen gründen, die die weitere Förderung des Radverkehrs zum Ziel hat (siehe auch Antwort der Staatsregierung zur Klei-

nen Anfrage des Abgeordneten Johannes Lichdi, Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, Drs.-Nr.: 4/10153). Die Arbeitsgemeinschaft soll dazu beitragen, die sächsischen Städte und Gemeinden stärker für den Radverkehr zu sensibilisieren, die hochgesteckten Ziele der RVK und des 2. Fahrradberichtes der Bundesregierung kommunalen Lösungen zuzuführen, Informationen zu bündeln, ein regelmäßiges Austauschgremium zu schaffen und weiter zu verbessernde Rahmenbedingungen für den Radverkehr aufzuzeigen.

Unter Leitung der Kreisfreien Stadt Chemnitz fand im März 2008 ein erstes Treffen der sächsischen Kreisfreien Städte mit dem Ziel statt, sich fachlich über den Stand der Radverkehrsförderung in den einzelnen Städten auszutauschen und über aktuelle Problemlagen und Erfahrungen zu berichten. Diese Vertretergruppe hat vereinbart, sich künftig mindestens 2x jährlich zu treffen. Hauptschwerpunkt der Arbeit werden die Probleme des Alltagsradverkehrs in den genannten Städten sein. Es ist vorgesehen, die Staatsregierung fortlaufend zu informieren, ggf. direkt einzubinden und das Kommunikationsverhältnis aller Beteiligten zu stärken.

Frage 72: Welche Fortbildungsveranstaltungen für das Fachpersonal der Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und anderer Behörden (bspw. themenbezogene Workshops) sowie für Entscheidungsträger werden im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung angeboten?

Zur sachlich richtigen Beantwortung der Frage wird unterstellt, dass Fortbildungsveranstaltungen gemeint sind, die die Belange des Radverkehrs umfassen.

Im Auftrag der Staatsregierung werden regelmäßig Fortbildungsveranstaltungen der örtlichen Unfallkommissionen durchgeführt.

Darüber hinaus bietet das Aus- und Fortbildungsinstitut der sächsischen Polizei, zur weiteren Befähigung und Unterstützung der Bediensteten mit Präventionsaufgaben der Dienststellen des Polizeivollzugsdienstes, zusätzlich zu den Fortbildungsmaßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung ein spezielles einwöchiges Aufbauseminar für die Durchführung der praktischen Radfahrausbildung bei Schülern der 4. Klasse an. Die Zielstellung und inhaltlichen Schwerpunkte des Seminars sind in Anlage 6 dargestellt.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Frage 60, 61 und 70 verwiesen.

Frage 73: Arbeitet der Freistaat mit der vom Bund initiierten Fahrradakademie zusammen und wenn ja, auf welche Art und Weise?

Im Fahrradportal www.radverkehr.sachsen.de informiert die Staatsregierung regelmäßig über Fortbildungsveranstaltungen und Fachexkursionen der Fahrradakademie. Des Weiteren setzt sie sich dafür ein, dass die kommunalen Landesverbände die Kommunen über Mitgliederrundschreiben entsprechend informieren. Gemeinsam mit der Stadt Leipzig ist es gelungen, dass das Seminar der Reihe „Qualitätsanforderungen an Rad-

verkehrsanlagen“ in Sachsen durchgeführt werden konnte und somit eine gute Erreichbarkeit durch die sächsischen Kommunen sichergestellt wurde.

Zudem sind die Bundesländer aufgefordert, gegenüber dem Difu regelmäßig auf weitergehende und auszubauende Seminarthemen hinzuweisen.

Frage 74: Ist eine Teilnahme an den Fortbildungsveranstaltungen der Fahrradakademie für das Fachpersonal der Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und anderer Behörden verpflichtend?

Eine Teilnahme an den Fortbildungsveranstaltungen der Fahrradakademie ist für das Fachpersonal der Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und anderer Behörden (z. B. der sächsischen Straßenbauverwaltung) nicht verpflichtend, da diese Fortbildungsveranstaltungen und Fachexkursionen weitestgehend Vertretern von mit dem kommunalen Radverkehr befassten Stellen - insbesondere Mitarbeitern von Städten, Gemeinden, Landkreisen – vorbehalten sind.

Die Staatsregierung setzt sich für die Öffnung der Fahrradakademie auch für die genannten Zielgruppen ein, beispielsweise im Rahmen des Bund-Länder-Arbeitskreises „Fahrradverkehr“.

Frage 75: Inwiefern werden die sächsischen Straßenverkehrsbehörden von der Staatsregierung dabei unterstützt, den Rechtsrahmen zur Förderung des Radverkehrs auszunutzen, insbesondere durch die (a) Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr, (b) den Einsatz vorteilhafter Führungsformen für den Radverkehr nach dem Stand der Technik oder (c) die Realisierung von Abstellanlagen im Fahrbahnrandbereich (Radverkehrskonzeption, S. 12)?

- a.) Die seit der sogenannten „Fahrradnovelle“ mit Wirkung vom 01.09.1997 bestehende Möglichkeit, in Einbahnstraßen Radverkehr in Gegenrichtung zuzulassen, wurde in den ersten zwei Jahren nach ihrer Einführung durch Behandlung des Themas u.a. in Dienstberatungen intensiv begleitet.
- b.) Das Thema Radwege und Radwegebenutzungspflicht sowie der Einsatz gemeinsamer Rad-Gehwege als verkehrlich ungünstigste Form der Radwegführung ist immer wieder Gegenstand sowohl allgemeiner als auch konkreter Beratungen mit den Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulasträgern. Jede Führungsform für den Radverkehr unterliegt einer Einzelfallprüfung für den konkreten Anwendungsfall. Ziel ist, die Anwendung der vorteilhaftesten Führungsform entsprechend der jeweiligen örtlichen Situation zu ermitteln. Dazu erfolgen Abstimmungen mit den unteren Verkehrsbehörden insbesondere im Rahmen der Vorentwurfs- und Planfeststellungsverfahren.
- c.) Die Staatsregierung unterstützt prinzipiell die Ausnutzung des Rechtsrahmens zur Förderung des Radverkehrs, insbesondere bei der Realisierung von Abstell-

anlagen im Fahrbahnrandbereich, sofern die örtlichen Gegebenheiten dies zulassen.

Frage 76: Haben die sächsischen Kommunen die Möglichkeit, Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung entsprechend VwV-StVO zu öffnen, ohne dass dies die obere Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall genehmigen muss (bitte für jedes Regierungspräsidium einzeln)?

Die Zuständigkeit für die hierfür erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung liegt bei der unteren Straßenverkehrsbehörde. Einer Genehmigung / Zustimmung der Regierungspräsidien bedarf es nicht. Eine solche war nur im ersten Jahr nach der Einführung der VwV-StVO vorgesehen.

Frage 77: Hat die Sächsische Staatsregierung die Änderung der Förderpraktiken für Straßenbahntrassen zugunsten des Radverkehrs überprüft (Radverkehrskonzeption, S. 12) und zu welchem Ergebnis ist sie dabei gekommen?

Fördermittel des ÖPNV müssen der Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV (u. a. der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit) dienen. Vor diesem Hintergrund sowie aus Gründen der Sicherheit der Radfahrer sollten Konfliktpotenziale zwischen ÖPNV und Radverkehr nach Möglichkeit vermieden werden.

Frage 78: Wird bei jedem Um-, Aus- oder Neubau von klassifizierten Straßen, auch unter dem Gesichtspunkt der Angebotsplanung, untersucht, wie die Leichtigkeit und Sicherheit des Radverkehrs gewährleistet und verbessert werden kann (Radverkehrskonzeption, S. 47)?

Bei jedem Um-, Aus- oder Neubau von klassifizierten Straßen wird, auch unter dem Gesichtspunkt der Angebotsplanung, untersucht, wie die Leichtigkeit und Sicherheit des Radverkehrs gewährleistet und verbessert werden kann.

Frage 79: Wie verbindlich werden die Ergebnisse solcher Untersuchungen vom SMWA und von den nachgeordneten Behörden (auch Regierungspräsidien und Straßenbauämter) bei Planfeststellungen und bei der Vergabe von Fördermitteln durchgesetzt?

Die fachplanerischen Anforderungen für den Radverkehr, welche beim Aus- und Neubau klassifizierter Straßen untersucht werden, sind Bestandteil der Vorentwurfsplanung bzw. Planfeststellung von Straßenbauvorhaben. Die Möglichkeit zur Durchsetzung dieser fachlichen Aspekte orientiert sich am Ergebnis aller in den Abwägungsprozess einzustellenden Belange. Den Radverkehrskonzepten - und in noch höherem Maße etwaigen Verkehrssicherheitsanalysen - kommt bei der Frage der Planrechtfertigung (Bedarf) eine überaus wichtige Funktion zu. Sie stellen oft ein unentbehrliches Mittel zur Begründung des Planes dar, ersetzen allerdings auch nicht die Abwägung mit etwaigen entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen.

Der Vorentwurf nach den Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen (RE 85) ist Grundlage bei der Antragstellung auf Gewährung einer Zuwendung.

Frage 80: Welche Handhabe haben Kommunen, die sich bei ihren Planungen und verkehrlichen Anordnungen gegenüber Straßenbauämtern oder Regierungspräsidien auf diesen Passus berufen, z. B. als Träger öffentlicher Belange, in Planfeststellungsverfahren?

Die Möglichkeiten der Kommunen, fachliche Belange zum Radverkehr in Planfeststellungsverfahren einzubringen, sind die Gleichen wie die anderer Beteiligter auch. Die Planfeststellungsbehörde ist verpflichtet, alle Einwendungen vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abzuwägen.

Soweit Kommunen sich auf Radverkehrskonzeptionen oder andere vorhandene Unterlagen berufen und als Träger öffentlicher Belange den Bau von Radwegen in laufenden Planfeststellungsverfahren fordern, die der Straßenbaulastträger nicht vorgesehen hat, kommt dem vor allem eine Anstoßwirkung für die Planfeststellungsbehörde zu. Diese hat dann zu prüfen, ob im Hinblick auf bereits vorhandenen oder künftig zu erwartenden (überschaubare Verkehrsentwicklung) Radverkehr die Einsatzgrenzen für Radverkehrsanlagen, die sich aus den straßenbautechnischen Regelwerken ergeben (RAS-Q 96, RAS 06, HRaS 02), erfüllt werden und Radverkehrsanlagen zu schaffen sind.

Ein Rechtsanspruch auf den Neubau von Radwegen besteht nicht.

Frage 81: Bei welchem Anteil der im Auftrag des Freistaates Sachsen erfolgenden innerörtlichen Planungen werden Verbesserungen im Kfz-Verkehr zu Lasten der Flächen für den Radverkehr vorgenommen und bei welchem Anteil zu Lasten der Flächen des Fußgängerverkehrs?

Statistische Angaben zum Anteil der im Auftrag des Freistaates Sachsen erfolgenden innerörtlichen Planungen, bei denen Verbesserungen im Kfz-Verkehr zu Lasten der Flächen für den Rad- bzw. Fußgängerverkehr vorgenommen werden, liegen der Staatsregierung nicht vor.

Frage 82: Bis zu welchem Zeitpunkt wird die Staatsregierung an allen öffentlich zugänglichen Gebäuden des Freistaates Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl und Qualität zur Verfügung stellen?

Der Freistaat Sachsen errichtet bei allen Behördenunterbringungen, die im Rahmen von Großen und Kleinen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten realisiert werden, die nach § 49 der Sächsischen Bauordnung (SächsBO) und den hierzu ergangenen Regelungen der Verwaltungsvorschrift zur SächsBO (VwVSächsBO) sowie unter Berücksichtigung des Einzelfalles geforderte Zahl an Fahrradstellplätzen.

Die weit überwiegende Zahl der Gebäude des Freistaates Sachsen hat in den zurückliegenden Jahren eine bauliche Sanierung erfahren bzw. sind Neubauten. Die SächsBO und die VwVSächsBO haben dabei Berücksichtigung gefunden. Vor diesem Hintergrund wird bei dem weit überwiegenden Teil staatlicher Gebäude kein dringender Handlungsbedarf für die Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen gesehen.

Frage 83: Sieht die Sächsische Staatsregierung Defizite bei der Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten an sächsischen Hochschulen und wenn ja, bis wann ist geplant, diese Defizite zu beheben?

Bei jedem Neubau bzw. bei jeder grundlegenden Sanierung innerhalb einer Großen oder Kleinen Baumaßnahme werden die nach der Verwaltungsvorschrift zu § 49 der SächsBO geforderten Fahrradstellplätze durch den Freistaat Sachsen geschaffen (siehe auch Antwort zu Frage 82). Diese Anzahl reicht bei einzelnen Hochschuleinrichtungen nicht aus, um den tatsächlichen Bedarf zu decken. Der Freistaat Sachsen stellt hier im Rahmen eines freiwilligen Engagements weitere Stellplätze zur Verfügung.

Beispielhaft seien hier die Maßnahmen der Universität Leipzig benannt. Für das Institut für Geisteswissenschaften wurden die PKW-Stellplätze an der Brüderstraße zu zusätzlichen Fahrradabstellplätzen umgewidmet. Für den Campus Augustusplatz werden 1.949 Stellplätze für Fahrräder im Freien bzw. in Fahrradgaragen geplant.

Ein Überblick über den Bedarf und damit über mögliche Defizite in der Bereitstellung von Fahrradabstellplätzen über alle Liegenschaften der Hochschulen liegt der Staatsregierung nicht vor.

Frage 84: Sieht die Sächsische Staatsregierung die Notwendigkeit, dass bei allen Mietwohnungen ausreichend Abstellanlagen mit den genannten Qualitätsmerkmalen vorhanden sind?

Die Notwendigkeit zur Schaffung von ausreichenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wird derzeit noch gesehen für sämtliche Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr von Fahrrädern zu erwarten ist. Insofern wird verwiesen auf die geltenden Vorschriften des § 49 SächsBO und Nummer 49.1.2 (siehe insbesondere Nummer 1 der Richtzahlentabelle) der VwVSächsBO, die für den Bauherrn entsprechende Anforderungen hierzu enthalten.

Frage 85: Wie will die Staatsregierung im Hinblick auf die geplante Änderung der sächsischen Bauordnung zukünftig sicherstellen, dass in allen Mietwohnhäusern ausreichend Abstellanlagen für Fahrräder entstehen?

Durch die geplante Änderung der Sächsischen Bauordnung entfällt die Pflicht zur Schaffung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nicht für Wohngebäude mit mehr als sechs Wohneinheiten und für Sonderbauten, bei denen mit einem hohen Zu- und Abgangsverkehr zu rechnen ist. Für alle anderen, kleineren Wohngebäude wird die Notwendigkeit einer gesetzlichen Stellplatzpflicht zur Vermeidung von Verkehrsbe-

eintrüchtigungen künftig nicht mehr gesehen, da davon ausgegangen wird, dass in diesen Fällen regelmäßig hinreichend Platz auf dem Grundstück zum Abstellen von Fahrrädern vorhanden ist. Die Schaffung von Abstellplätzen kann insoweit den Regeln des freien Marktes überlassen werden. Die Eigentümer werden häufig freiwillig Abstellplätze schaffen, um die Attraktivität des Objekts zu erhöhen.

Frage 86: Wann wird der Freistaat einen Leitfaden zum Fahrradparken (Analog zu dem der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte in Nordrhein-Westfalen) zur Verfügung stellen und verbreiten, der es Bauherren ermöglicht, für konkrete städtebauliche Situationen Möglichkeiten für attraktive Fahrradabstellanlagen zu entwickeln und damit die Vorgaben der sächsischen Bauordnung umzusetzen (Radverkehrskonzeption, S. 13)?

Über die Herausgabe des Leitfadens zum Fahrradparken kann erst entschieden werden, wenn der Gesetzgeber im Rahmen des in der Antwort zu Frage 85 genannten Normsetzungsvorhabens eine abschließende Entscheidung über den künftigen Umfang der Pflicht zur Schaffung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder getroffen hat.

Frage 87: Kann die Staatsregierung garantieren, dass alle benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Freistaat Sachsen den Qualitätskriterien der VwV-StVO in ihrer Form nach der Novelle 1997 genügen?

Die Zuständigkeit für die Anordnung und den Fortbestand von Radwegebenutzungspflichten liegt bei den unteren Straßenverkehrsbehörden, also den Kreisfreien Städten, Landratsämtern und Großen Kreisstädten.

Anlässlich der sog. „Fahrradnovelle“ wurden alle unteren Straßenverkehrsbehörden zur Überprüfung und ggf. Aufhebung/ Änderung der zu diesem Zeitpunkt angeordneten Radwegebenutzungspflichten bis zum 01.10.1998 und Bericht hierzu aufgefordert. Diese Überprüfung ist erfolgt.

Im Übrigen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden auch im Rahmen der nach der VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 StVO regelmäßig durchzuführenden Verkehrsschauen zur Überprüfung der Verkehrszeichen verpflichtet. Dazu gehört auch die Sichtung und zu wiederholende Prüfung der Eignung der jeweiligen Strecken für die Benutzungspflicht.

Frage 88: In welcher Form wird die Anwendung der 1997 novellierten VwV-StVO auch für bestehende Radverkehrsanlagen von den Aufsichtsbehörden durchgesetzt?

Die Bindung der unteren Straßenverkehrsbehörden an die Vorgaben der StVO und VwV-StVO folgt aus dem für alle Behörden geltenden Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung - einer allgemeinen Durchsetzung der Anwendung bedarf es damit nicht.

Wie zu Frage 87 dargestellt wurde die „Fahrradnovelle“ fachaufsichtlich begleitet. Wegen der Verpflichtung der unteren Straßenverkehrsbehörden zur Mitteilung über die Durchführung der Überprüfungen und auch aufgrund diesbezüglicher Beschwerden und Widersprüchen von Bürgern wird die Anwendung der VwV-StVO auch weiterhin in der Praxis immer wieder thematisiert. Werden rechtliche Vorgaben nicht oder unzureichend umgesetzt, besteht die Möglichkeit des fachaufsichtlichen Einschreitens auf der Grundlage von § 44 StVO.

Frage 89: Falls die Sächsische Staatsregierung die Durchsetzung der Kriterien der VwV-StVO für die Radverkehrsanlagen in Sachsen für unmöglich hält, für wie sinnvoll erachtet sie dann diese Verwaltungsvorschrift?

Mit der „Fahrradnovelle“ wurde ein wichtiger Schritt in Richtung Steigerung der Sicherheit, Benutzbarkeit und Attraktivität von Radwegen mit Benutzungspflicht zurückgelegt und auch das Bewusstsein der Straßenplaner entsprechend verändert. Dass die rechtliche Entwicklung damit nicht am Ende angekommen ist, zeigt der sich gerade in der Länderanhörung befindende Entwurf einer neuen VwV-StVO, der sich unter anderem auch intensiv mit dem Thema der Radwege und Radwegebenutzungspflichten beschäftigt.

Frage 90: Welche Rolle spielte § 45 Abs. 9 StVO bei der Überprüfung der Radwegebenutzungspflichten, wonach die Anordnung einer Benutzungspflicht nur dann gerechtfertigt ist, wenn damit eine besondere und konkret nachzuweisende Gefährdung vermieden werden kann, die das allgemeine Unfallrisiko auf der Fahrbahn überschreitet?

§ 45 Abs. 9 StVO ist durch die Straßenverkehrsbehörden verpflichtend zu prüfen und im Hinblick auf den sogenannten „Schilderwald“ schon seit vielen Jahren sehr aktuell. Welche Rolle § 45 Abs. 9 StVO speziell im Hinblick auf die bis zum 1.10.1998 durchzuführende „erste“ Überprüfung der Radwegebenutzungspflichten nach der „Fahrradnovelle“ hatte, lässt sich heute kaum noch feststellen.

Das Bewusstsein der Straßenverkehrsbehörden für die Bedeutung des § 45 Abs. 9 StVO gerade auch im Zusammenhang mit der Radwegebenutzungspflicht wurde seitdem durch eine Fülle von Gerichtsurteilen geschärft. Das Thema wird auch in der Fachliteratur und „im Internet“ umfangreich behandelt. Es mag aber sein, dass bei vorhandenem und anforderungsgerechtem Radweg auch heute eine allgemeine Zurückhaltung bei der Aufhebung von Radwegebenutzungspflichten besteht - unter anderem in der Annahme, dass Kfz-Führer nicht mit einem Radfahrer auf der Straße rechnen, wenn ein Radweg vorhanden ist.

Frage 91: Wurden die personellen Kapazitäten des Freistaates zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption seit 2005 erhöht?

Die personellen Kapazitäten des Freistaates zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption wurden seit 2005 nicht erhöht.

Frage 92: Werden die vorhandenen personellen Kapazitäten als ausreichend angesehen?

Eine Erhöhung der personellen Kapazitäten zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption ist nur durch eine Änderung der Prioritäten im Rahmen des vorhandenen Personaltableaus möglich.

VI. Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr

Durch eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit können Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs bekannt gemacht, Informationen zu konkreten Problemen vermittelt und der Spaß am Radfahren geweckt werden. Durch ein „fahrradfreundliches Klima“ können auch neue Zielgruppen angesprochen werden. Besondere Bedeutung haben dabei die Arbeits- und Einkaufswege von Berufstätigen, Kindern und Jugendlichen sowie Entscheidungsträgern und Personen mit Vorbildfunktion. Auch Fragestellungen der Verkehrssicherheit können Thema von Öffentlichkeitsarbeit sein.

Frage 93: Welche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel „Förderung des Radverkehrs“ wurden seit 2005 von der Sächsischen Staatsregierung durchgeführt (bitte Thema, Medium und Erscheinungsjahr nennen; Radverkehrskonzeption, S. 6)?

Seit Oktober 2007 stellt die Staatsregierung den Radfahrern und Radtouristen in Sachsen, aber auch allen, die Radwege planen, bauen, beschildern und vermarkten das Internetportal Radverkehr unter www.radverkehr.sachsen.de zur Verfügung.

Die Staatsregierung stuft das Internetportal als das Informationsmedium ein, welches geeignet ist, kurzfristig über Neuigkeiten der Förderung des Radverkehrs zu informieren. Die verstärkte Nutzung dieses Informationsmediums entspricht dem Stand der Technik. Die Staatsregierung wird daher dieses Informationsmedium sukzessive ausbauen.

Des Weiteren unterstützt die Staatsregierung im jeweiligen Aktionszeitraum vom 1. Juni bis 31. August die AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Dazu wird im Internetportal Radverkehr auf die Aktion hingewiesen und zu den genannten Terminen Flyer ausgelegt und Plakate ausgehängt.

Frage 94: Welche Maßnahmen der Werbung für das alltägliche Radfahren plant der Freistaat Sachsen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 93 verwiesen.

Frage 95: Auf welche Weise unterstützt bzw. koordiniert der Freistaat die kommunale Öffentlichkeitsarbeit (bspw. von den Kommunen nutzbare Druckerzeugnisse) zugunsten des Radverkehrs (Radverkehrskonzeption, S. 14)?

Zuständig für die kommunale Öffentlichkeitsarbeit sind die Kommunen.

Frage 96: Welche Maßnahmen des Tourismus-Marketings plant der Freistaat Sachsen?

Mittelfristig hält die Staatsregierung an den in der Beantwortung der Fragen 33, 36 und 38 genannten Maßnahmen fest, ggf. mit geringfügigen Änderungen im Kommunikationsbereich. Die Marktanforderungen werden von der TMGS berücksichtigt.

Frage 97: Welche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit plant der Freistaat Sachsen im Bereich Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung?

Frage 98: Welche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit führt die sächsische Polizei durch und welche Maßnahmen sind geplant?

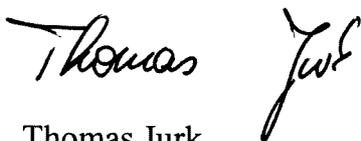
Die Fragen 97 und 98 werden wegen des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Über die Verkehrskontrollen mit Berücksichtigung des Radverkehrs und die in diesem Zusammenhang geführten verkehrserzieherischen Gespräche hinaus wird die sächsische Polizei die Ergebnisse der diesbezüglichen Kontrollen zum Gegenstand der Öffentlichkeitsarbeit machen.

Frage 99: Wie ist der aktuelle Stand bei der Einrichtung eines Online-Zugriffs auf das Kartenmaterial (GIS) des SachsenNetz Rad (s. Radverkehrskonzeption, S. 8)?

Derzeit befindet sich die Datenbank „Radwege“ im Aufbau. Sie wird Informationen sowohl tabellarisch als auch kartographisch ausgeben und verknüpfte Abfragen durchführen können. Nach der Einführung Datenbank wird der Aufbau einer internetbasierten Darstellung der Ergebnisse bei optimiertem Datenvolumen angestrebt.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Jurk

Mobilität in Städten - SrV 2003

Stadt: Städtevergleich
 Wochentag: mittlerer Werktag

Tab 9

Verkehrsmittelbenutzungsstruktur im Gesamtverkehr

Stadt	Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d]				
	ÖPV	MIV	Rad	Fuß	
Frankfurt am Main	0,71	1,21	0,29	0,93	
Leipzig	0,54	1,43	0,41	0,86	
Dresden	0,63	1,33	0,38	0,75	
Augsburg	0,56	1,23	0,51	0,74	
Chemnitz	0,41	1,46	0,16	0,87	
Magdeburg	0,45	1,62	0,41	0,53	
Halle (Saale)	0,57	1,35	0,28	0,84	
Erfurt	0,62	1,31	0,27	0,75	
Rostock	-	-	-	-	
Potsdam	0,60	1,15	0,61	0,72	
Göttingen	0,44	1,38	0,85	0,80	
Gera	0,58	1,35	0,13	0,80	
Fürth/Bayern	0,55	1,47	0,30	0,73	
Jena	0,59	1,24	0,34	1,09	
Cottbus	0,35	1,20	0,67	0,75	
Zwickau	0,32	1,71	0,20	0,81	
Schwerin	0,58	1,25	0,31	1,02	
Dessau	0,20	1,40	0,72	0,70	
Neubrandenburg	0,24	1,33	0,40	0,99	
Plauen	0,38	1,60	0,10	0,75	
Görlitz	0,28	1,42	0,33	1,15	
Zittau	0,18	1,54	0,37	0,92	
Reichenbach	0,15	1,59	0,11	0,92	
gewogenes Mittel aller Städte	0,54	1,35	0,37	0,82	

Stadt	Verkehrsmittelanteile relativ				
	ÖPV	MIV	Rad	Fuß	
Frankfurt am Main	22,6%	38,5%	9,5%	29,5%	
Leipzig	16,7%	44,2%	12,6%	26,4%	
Dresden	20,3%	43,0%	12,3%	24,4%	
Augsburg	18,4%	40,5%	16,7%	24,4%	
Chemnitz	14,2%	50,2%	5,6%	30,0%	
Magdeburg	15,1%	53,8%	13,7%	17,5%	
Halle (Saale)	18,7%	44,5%	9,2%	27,6%	
Erfurt	20,9%	44,3%	9,3%	25,5%	
Rostock	-	-	-	-	
Potsdam	19,6%	37,4%	19,7%	23,3%	
Göttingen	12,6%	39,8%	24,5%	23,1%	
Gera	20,2%	47,2%	4,7%	27,8%	
Fürth/Bayern	18,1%	48,4%	9,7%	23,9%	
Jena	18,2%	38,0%	10,4%	33,4%	
Cottbus	11,7%	40,5%	22,4%	25,4%	
Zwickau	10,6%	56,3%	6,6%	26,5%	
Schwerin	18,4%	39,6%	9,8%	32,1%	
Dessau	6,6%	46,4%	23,8%	23,2%	
Neubrandenburg	8,2%	44,8%	13,5%	33,4%	
Plauen	13,5%	56,5%	3,7%	26,3%	
Görlitz	8,7%	44,8%	10,4%	36,1%	
Zittau	6,1%	51,2%	12,2%	30,5%	
Reichenbach	5,4%	57,5%	3,9%	33,2%	
gewogenes Mittel aller Städte	17%	44%	12%	27%	

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2003

Frage 4: Welchen Stand und welche Qualität haben die Radverkehrsnetzplanungen der sächsischen Kommunen?

Landkreis / Kreisfreie Stadt / Gemeinde	Radverkehrskonzeption			Stand	Rhythmus der Fortschreibung (in Jahren)	Themenbereich		zu erreichende Qualitätsziele	Handlungsfelder ¹⁾
	ja	nein	geplant (Jahr)			Alltagsrad- verkehr	Rad- tourismus		
Landkreise / Kreisfreie Städte									
Landkreis Annaberg				2005			x	Regionales Routennetz mit Verknüpfungen zum Zschopautalradweges und Preßnitztalweg, sowie geplanter Mittelgebirgstroute	1, 2, 6
Landkreis Aue-Schwarzenberg	x			1996	laufend		x	ausreichende Qualität der touristischen Radrouten	alle
Landkreis Chemnitzer Land	x			1997/2005	8	x	x	Radfernwege und Reg. Hauptradrouten so ausbauen, dass langfristig die Vermaschung des Netzes erfolgen kann	1, 2, 4
Landkreis Mittweida	x			2002			x	Ausbau der radtouristischen Infrastruktur, Erhöhung der radtouristischen Attraktivität durch Ausbau des Muldentalkreis- und Zschopautalradweges zu Radfernwegen, Weiterentwicklung und Optimierung des Radwegenetzes	1 bis 7
Landkreis Zwickauer Land			2008				x	Erreichen der Qualitätsanforderungen gemäß der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005 (RVK) für das Hauptradroutennetz, Verknüpfung regionaler und kommunaler Netze	1, 2, 4
Landkreis Stollberg	x			2006			x	Erreichen der Qualitätsanforderungen gemäß RVK für das Hauptradroutennetz	1, 2, 4, 7
Mittlerer Erzgebirgskreis (TG Mittl. Erzgeb.)	x			2006/2007			x	Erreichen der Qualitätsanforderungen gemäß RVK für das Hauptradroutennetz	1, 2, 4, 7
Vogtlandkreis	x			2005	2		x	Umsetzung des Radroutenkonzeptes auf der Grundlage der RVK	1, 2, 4
Landkreis Muldentalkreis	x			12/2006 (Beschluss Kreistag 1.3.2007)	nach Kreisreform	x	x	Umsetzung/Qualitätsverbesserung "SachsenNetz Rad", Verbesserung des Alltagsradv.netzes mit Prioritätensetzung des Handlungsbedarfes an Kreisstraßen, Anbindung ÖPNV	1, 2, 4, 7
Landkreis Delitzsch	x			2007	nach Bedarf		x	Erfüllung der Anforderungen der RVK	1, 2, 6, 7
Landkreis Torgau Oschatz	x (2003)		2009		nach Kreisreform			auf Grundlage RVK	1, 2, 6, 7
Landkreis Leipziger Land	x (2000)		x					noch keine konkreten Angaben	1, 2, 7
Landkreis Riesa-Großenhain	x			Beschluss Kreistag vom 30.10.06	2 Jahre	x	x		1
Landkreis Döbeln	x (2006)							touristisches Routen- und Beschilderungskonzept	2, 7
Landkreis Bautzen		x	nein						
Weißeritzkreis	x				aller 2 Jahre	x	x		1 bis 5, 8
Niederschlesischer Oberlausitzkreis		x							2
Landkreis Kamenz	x			2006	fortlaufende Anpassung	x	x		1,2
Landkreis Meißen	x			Konzept	laufend		x	konzeptionelle Arbeitsgrundlage zur Abstimmung m.d. Kommunen	1, 2, 4
Landkreis Löbau - Zittau	x			2004		x	x		1, 2, 7
Landkreis Sächs. Schweiz	x								2, 3, 4, 7
Stadt Hoyerswerda	x (seit 1994)		2008	Auftrag ausgelöst		x = SP	x		1 bis 4
Stadt Görlitz	als Teil- konzept der RKV			Ergänzung durch Ab- stellanlagen		x	x	Zustandsverbesserung, Lückenschlüsse, Erhöhung der Sicherheit an Knotenpunkten, Umsetzung Beschilderung, Erhöhung RV-Anteil	1/3 (im öff. Bereich) 5 (zZ. nur privat) 6/7/8
Landeshauptstadt Dresden			2008	Entwurf Innenstadt		x	x		1 bis 7
			2010	weitere Stadtgebiete		x	x		1 bis 7
Stadt Leipzig	x (2002)								1, 2, 3, 4, 7
Stadt Chemnitz	x		2008- 2010	2006	10 Jahre	x	x	Steigerung des Modal-Split-Anteils auf mind. 8%, Ausbau eines zusammenhängendem Basisnetzes für den Alltagsradverkehr, Einzigige und geradlinige Querungen des Radverkehrs an Knotenpunkten, Ausbau von Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet, Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV, Attraktive Einbindung des Stadtgebietes in das SachsenNetzRad, Einbeziehen des touristischen Radverkehrs in das städtische Marketingkonzept, Schaffen eines durchgängigen hochwertigen Ausbauszustandes, Verknüpfung aller Maßnahmen des Radverkehrs (Systemgedanke)	1, 2, 3, 4, 5 u. 7
Stadt Plauen	x			2006	ständige Aktualisierung des Routen- planes	x	x	Erhöhung des Radverkehrsanteiles durch Verbesserung der Bedingungen für Alltagsradler sowie Verbesserung der Bedingungen für touristischen und Freizeit-Radverkehr; Schaffung von RVA + langfristige Qualitätssicherung dieser (Unterhaltung)	1, 2, 3, 4, 6, 7

Große Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
Drs.-Nr. 4/11614 "Radverkehr in Sachsen"

Anlage 2

Frage 4: Welchen Stand und welche Qualität haben die Radverkehrsnetzpläne der sächsischen Kommunen?

Landkreis / Kreisfreie Stadt / Gemeinde	Radverkehrskonzeption			Stand	Rhythmus der Fortschreibung (in Jahren)	Themenbereich		zu erreichende Qualitätsziele	Handlungsfelder ¹⁾
	ja	nein	geplant (Jahr)			Alltagsradverkehr	Rad-tourismus		
Stadt Zwickau	x		2009	1997	nach Bedarf	x	x	Angebotsplanung für alle Bevölkerungsgruppen, Flächendeckendes Netz, Kombination von Hauptverkehrsstraßen, Nebenstraßen (30-Km/h-Zonen), Wegen im Grünen	1, 2, 3 (teilw.), 4 (teilw.)

kreisangehörige Städte und Gemeinden									
Stadt Freiberg	x			2005	alle 5 Jahre	x	x	Vervollständigung, Zusammenlegung, Vereinheitlichung und Ergänzung des Radwegenetzes für den Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr unter Berücksichtigung der Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen und des SachsenNetz Rad	1, 2, 7, 8
Stadt Annaberg	x			2006		x	x	Verbindung regionaler Ziele (Zielspinne) an das überregionale Radnetz - Anbindung an das Radnetz CZ	1, 2, 4, 7
Stadt Aue	x		x	2005	2	x	x	Entwicklung der radtouristischen Infrastruktur, Alltagsradverkehr im Zusammenhang mit dem Bundesstraßennetz. Verknüpfung ÖPNV/SPNV	1, 3, 4, 7
Stadt Crimmitschau	x			2008	bei Bedarf		x	interessante Routen, mehr Radtourismus und gute überregionale Anbindung - ständige Pflege u. Instandhaltung	1, 2, 6, 7
Stadt Flöha	x			1994/96	-	x	x	Erstausbau Radwegnetz in Flöha	-
Stadt Glauchau	x			2008	5 Jahre	x	x	Verbesserung der Radwegwegeführstruktur und dadurch sicherer Radverkehr vor allem für Schüler und Alltagsradverkehr	1, 2, 3, 4, 5, 7
Stadt Hainichen	x			2005	jährlich	x	x	Verbesserung Alltagsradverkehr und Radtourismus	1, 2, 4, 7
Stadt Oelsnitz/Erzgebirge	x			1998/2007	nach Bedarf	x	x	Prinzip der kurzen Wege, Sicherheit für Schulwege, effektive Nutzung (Geh-/Radweg) zur Geringhaltung der Versiegelungsflächen, kombin. Nutzung Alltag, Sport, Unterhaltungsweg für Straßenebenenlagen (Grasmahd u.a.), gemeinsamer Ausbau auch bei getrennten Straßenebenenlasten für K-/S-Straßen	1, 4, 7
Kurort Oberwiesenthal	x			Netzplanung im Rahmen des FNP - 2008	regelmäßige Aktualisierung		x	Umsetzung der regionalen und überregionalen Radwegkonzeptionen	1, 2, 4
Stadt Oibernhau			2008			x	x	Umsetzung der Radverkehrskonzeption für Sachsen sowie Projekt "Radweg Erzgebirge", dynamische Entwicklung hinsichtlich Erweiterbarkeit und Ausbaugüte, Akzeptanz des Fahrrades als Verkehrsmittel erhöhen	1, 2, 7
Stadt Reichenbach	x			2004			x	Anbindung an überreg. Radwanderwegenetz, dauerhafte Verbindung/ Verknüpfung mit dem Gelände der Landesgartenschau, Steigerung der Attraktivität des Radtourismus für Bürger der Stadt Reichenbach und Umlandgemeinden	1, 2, 6,
Stadt Werdau	x			2005		x	x	Verbesserung des Netzes für Alltagsradverkehr und Radtourismus	1, 2, 7
Stadt Bad Lausick		(x)		(Arbeitspapier liegt vor, Stand: 2006)			x	(Verbesserung/Erweiterung radtour. Angebote, Variantenuntersuchung f. regionale Hauptradrouten SachsenNetz Rad "Grimma-Borna")	
Stadt Brandis	x			in Erarbeitung	nicht bekannt		x	Verbesserung/Erweiterung der radtour. Angebote	1, 2
Stadt Colditz		x							
Stadt Grimma	(x)	x					x	(Betr.: Studie Rad-/Wanderwege Grimma und Umgebung, Stand: 2004)	2
Stadt Mutzschen	x			2006	nicht bekannt		x	Umsetzung interkommunales Wegenetz (in Verbindung mit Skaterrundkurs)	1, 2
Stadt Naunhof	x			01/2006 (Beschluss Stadtrat 26.1.06)	nicht bekannt	x	x	Verbesserung der Verkehrssicherheit und der touristischen Erschließung	1, 4, 8
Stadt Nerchau		x							
Stadt Trebsen		x							
Stadt Wurzen	x			2003	nicht bekannt	x	x	Optimierung des Radverkehrs (Anbindung öff. Einrichtungen, Gewerbe und tour. Zielpunkte, Schulwegsicherung, tour. Radrouten)	1, 2, 4, 5
Gem. Belgershain		x							
Gem. Bennewitz		x							
Gem. Borsdorf		x							
Gem. Falkenhain		x							
Gem. Großboth.		x							
Gem. Hohburg		x							
Gem. Machern		x							
Gem. Otterwisch		x							
Gem. Parthenstein		x							
Gem. Thallwitz		x							
Gem. Thümmelitzw.		x							
Gem. Zschadraß	(x)	x					x	(Betr.: Beschilderungskonz. Rad-/ Wanderwege, Stand: 2006)	2

Große Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
Drs.-Nr. 4/11614 "Radverkehr in Sachsen"

Anlage 2

Frage 4: Welchen Stand und welche Qualität haben die Radverkehrsnetzpläne der sächsischen Kommunen?

Landkreis / Kreisfreie Stadt / Gemeinde	Radverkehrskonzeption			Stand	Rhythmus der Fortschreibung (in Jahren)	Themenbereich		zu erreichende Qualitätsziele	Handlungsfelder ¹⁾
	ja	nein	geplant (Jahr)			Alltagsrad- verkehr	Rad- tourismus		
Stadt Eilenburg	x			kurz vor Abschluss					k. A.
Stadt Taucha			x						
Stadt Oschatz	x (2005)				nicht bekannt				1, 2, 4, 7
Stadt Torgau			x (2008)					städtisches Verkehrskonzept einschl Radverkehr	
Stadt Mügeln			x					noch keine konkreten Angaben	
Gemeinde Wernsdorf			x					noch keine konkreten Angaben	
Stadt Belegern			x					noch keine konkreten Angaben	
Stadt Borna	x (2006)							touristisches Routen- und Beschilderungskonzept	2, 4, 7
Stadt Geithain	x (2007)								k. A.
Ebersbach		x							
Lampertswalde		x							
Schönfeld		x							
Tauscha		x							
Thiendorf		x							
Weißig a. R.		x							
Glaubitz		x							
Gröditz		x							
Großenhain	x			Mrz 06	1993, 1998/99, 2006	x	x	vernetztes System schaffen, Verkehrssicherheit erhöhen, Steigerung des Verkehrsaufkommens, Verbesserung der Fahrqualitäten	1, 8
Hirschstein		x							
Nauwalde		x							
Nünchritz		x							
Priestewitz		x							
Riesa	x			2006	5 Jahre	x	x	mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer (Schulwege!), Stärkung Umweltbewusstsein, Fitness der Bevölkerung erhöhen	1, 2, 7, 8
Röderaue		x	nein						
Stauchitz		x							
Strehla	x			2007	4 Jahre		x	weiterer Ausbau des Tourismus entlang der Elbe	1, 2
Wildenhain		x							
Wülknitz		x	nein						
Zabeltitz		x							
Zeithain		x							
Bernstadt		x							
Eibau		x							
Großschönau		x	x						1, 2, 7
Hainewalde		x	x						1, 2, 7
Hermhut	x					x	x		1, 2, 7
Leutersdorf		x							
Mittelherwigsdorf		x							1, 2, 7
Neugersdorf	x			1997 / 98					k. A.
Stadt Löbau	x			1995		x	x	straßenbegleitendes Radwegenetz an Haupt- und Nebenstraßen mit Umlandverbindung unter Mitnutzung verkehrsberuhigter Bereiche	1, 4, 8
Stadt Zittau	x			2006		x	x	Lückenschluss und Erweiterung des Radwegenetzes	1, 2, 4, 8
Bad Gottleuba/Berggießhübel		x							
Bad Schandau		x							
Bahretal		x							
Dohna		x							
Dürr.-Dittersbach		x							
Heidenau		x						Abstimmung mit Stadtumlandregion Dresden	
Hohnstein		x							
Kirnitzschtal		x						Dokumentation des Radweges durch das Kirnitzschtal in versch. Karten	
Sebnitz									1, 2, 3, 4, 7
Stolpen		x						Dokumentation des Radweges durch das Kirnitzschtal in versch. Karten	
Müglitztal		x							
Neustadt/Hohwald									1, 2, 3, 4, 7
Pirna	x			Vorplanung		x	x		2, 3, 4, 7
Rathen		x							
Reinhardtsdorf-Schöna		x							
Stadt Wehlen		x							
Königsstein									k. A.
Rathmannsdorf	nicht bekannt								
Rosenthal-Bielatal									
Struppen									1, 2

¹⁾ Handlungsfelder zur Einbindung eines umfassenden Handlungsansatzes (Radverkehr als System):

- 1 das Radverkehrsnetz mit seinen Netzelementen auf der Strecke und am Knotenpunkt
- 2 konsistente Wegweisung
- 3 bedarfsgerechte Radabstellanlagen im privaten wie im öffentlichen Bereich
- 4 Verknüpfungsmöglichkeiten mit Bussen und Bahnen (Mitnahme- und Abstellmöglichkeiten sowie Fahrradstationen als komplexe Serviceeinheiten)
- 5 Serviceleistungen der öffentlichen und privaten Hand, wie Gepäckaufbewahrung im Stadtzentrum, schneller Reparaturservice, Fahrradwaschanlagen,
- 6 Mobilitätsberatung und Öffentlichkeitsarbeit
- 7 ein fahrradfreundliches Klima in der Öffentlichkeit und der Verwaltung
- 8 die Erhaltung einer kompakten Siedlungsstruktur mit kurzen Wegen und Nutzungsmischungen.

Bezeichnung der touristischen Radroute (Radfernweg / Reg. Hauptradroute / Sonst.) mit Gesamtstreckenlänge	Streckenanteil mit jeweiligem Planungsstand <i>in Prozent</i>		
	nutzbar (auch im Bau befindliche Abschnitte + Abschnitte im Mischver- kehr)	in Planung	ohne Planung
Regierungsbezirk Chemnitz			
Muldentalradwanderweg (Zwickauer Mulde)	84 ¹⁾	79 ²⁾⁴⁾ / 17 ³⁾	16 ³⁾ / 23 ²⁾⁴⁾
Muldentalradwanderweg (Freiberger Mulde)	56	-	23 ³⁾ / 100 ²⁾⁴⁾
Zschopautalradweg	94 ¹⁾	34 ²⁾⁴⁾ / 2 ³⁾	66 ²⁾ / 9 ³⁾ / 66 ⁴⁾
Radroute Sächsische Mittelgebirge	-	-	100 ²⁾³⁾⁴⁾
Sächsische Städteroute	88	21 ²⁾	36 ²⁾ / 12 ³⁾ / 100 ⁴⁾
D4 – Mittellandroute	88	20 ²⁾	43 ²⁾ / 12 ³⁾ / 100 ⁴⁾
Elsterradweg	75 ¹⁾	100 ²⁾⁴⁾ / 20 ³⁾	25 ³⁾
Nord-Süd-Route	87	100 ²⁾ / 8 ³⁾	100 ⁴⁾
Radroute An der Silberstraße	95	13 ²⁾	87 ²⁾ / 5 ³⁾ / 100 ⁴⁾
Mittelgebirge - Silberstraße	91	44 ²⁾	56 ²⁾ / 9 ³⁾ / 100 ⁴⁾
Mulde - Lichtenstein - Silberstraße	89	89 ²⁾ / 20 ³⁾	11 ²⁾ / 11 ³⁾ / 100 ⁴⁾
Chemnitz - Silberstraße	82	-	81 ²⁾ / 18 ³⁾ / 100 ⁴⁾
Mulde - Chemnitz - Mittelgebirge	53	13 ²⁾³⁾	87 ²⁾ / 36 ³⁾ / 100 ⁴⁾
Chemnitz - Zschopautalradweg	100 ¹⁾	-	100 ⁴⁾
Flöhatal(rad)weg	97 ¹⁾	-	3 ²⁾³⁾ / 100 ⁴⁾
Meißen - Osterzgebirge	-	-	100 ²⁾³⁾⁴⁾
Zwickau - Greiz	92	70 ²⁾	100 ⁴⁾
Thermalbad Wiesenbad - Oberwiesenthal	70	100 ²⁾ / 25 ³⁾	5 ³⁾ / 100 ⁴⁾
Striegistalradweg	100	14 ²⁾	86 ²⁾ / 16 ³⁾ / 100 ⁴⁾
Radroute Euregio Egrensis	100 ¹⁾	-	100 ⁴⁾
Musikantenradweg	100 ¹⁾	-	100 ⁴⁾
Würschnitztalradweg	-	-	100 ²⁾³⁾⁴⁾
Göltzschtalradweg	40	33 ²⁾ / 7 ³⁾	67 ²⁾ / 53 ³⁾ / 100 ⁴⁾
Plauen - Falkenstein	100	25 ²⁾	75 ²⁾ / 100 ⁴⁾
Preßnitztalradweg	98 ¹⁾	2 ²⁾³⁾	100 ⁴⁾

¹⁾....durchgängig beschildert (nicht nach aktueller Wegweisungsrichtlinie)

²⁾....Routenoptimierung (z.B. durch Netzkonzeption / Machbarkeitsstudie / Schwachstellenanalyse)

³⁾....Wegeausbau (Vorplanung bzw. Entwurfsplanung- u. Genehmigungplanung)

⁴⁾....Beschilderung nach aktueller Wegweisungsrichtlinie

Bezeichnung der touristischen Radroute (Rfw, Reg. Hauptradroute, sonstige Strecke)	Streckenanteil mit jeweiligem Planungsstand <i>in Prozent</i>		
	nutzbar (auch im Bau befindliche Ab- schnitte + Ab- schnitte im Mischverkehr)	in Planung	ohne Planung
Regierungsbezirk Dresden			
Historische Poststraße	60		40
Müglitztalradweg		100	
Radroute Elster-Röder	80		20
Elbe-Mulde-Route	100		
Tissaer Wände-Bastei	20,70	20,30	59
Krabatweg	100		
Königsbrücker Heide	90		10
Sorbische Impressionen	100		
Radroute Seenland		100	
Radroute Neiße-Froschradweg		100	
Wolfsradweg	100 (Ende 2008)		
Saubachtal-Salzstraße	100		
Rundweg Bärwalder See	100		
Malter-Kreischa-Pirna Weißeritzkreis Landkreis Sächsische Schweiz	60 wird neu ausge- wiesen		40
Niederlausitzer Bergbautour	100		
Rübezahradweg Landkreis Sächsische Schweiz Landkreis Löbau-Zittau	100 90	10	
Radroute Elbe-Oberlausitz	100		
Hohe Straße	73,750		26,250
Altenberg-Freital/Silberstraße	80		20
Meißen-Osterzgebirge	30	5	65

Bezeichnung der Radroute (Radfernweg, Reg. Hauptradroute, sonstige Strecke)	Streckenanteil mit jeweiligem Planungsstand (in Prozent)		
	nutzbar (auch im Bau befindliche Abschnitte + Abschnitte im Mischverkehr)	in Planung	ohne Planung
Regierungsbezirk Leipzig			
Elberadweg	100		
Muldentalradwanderweg	95	Auswertung Schwachstellenanalyse	
Elsterradweg	100	Mängelbeseitigung	
Zschopautalradweg	100	Trassenoptimierung bei Waldheim	
(Nord-Süd-Route) Teil Pleißeradweg	100		
(Nord-Süd-Route) Teil Kohle-Dampf- Licht-Radweg	90 noch ohne Beschilderung	Beschilderung	
Radroute Berlin – Leipzig	100		
Südliche Schlachtfelder	100		
Altenburg – Colditz	100	Beschilderung und Ausstattung	RVA an B 176 (zw. Waldgutweg und Bräunicken- weg), ca. 200 m
Mulde-Elbe-Radroute	100	Trassenoptimierung	Idealroute auf ehem. Bahndamm Abschnitt Denkwitz und Cannewitz
Jahnatal-Radroute	100	Anschluss an Muldentalradwanderweg in Döbeln	
Dahlener-Heide-Radroute	100		
Leipzig-Elbe-Radroute	100		
Parthe-Mulde-Radroute	100		
Striegistal-Radroute	100	Kommunales Projekt zur Nachnutzung der Eisenbahnstrecke Roßwein - Hainichen	
Torgische Radroute	100	Routenoptimierung im Bereich Pressel	
Elster-Saale-Radwanderweg		100	
Elbe-Mulde-Weg	100	Anschluss an Muldentalradwanderweg in Döbeln	
Döllnitztal-Radroute	100		

Bezeichnung der Radroute (Radfernweg, Reg. Hauptradroute, sonstige Strecke)	Streckenanteil mit jeweiligem Planungsstand <i>(in Prozent)</i>		
	nutzbar (auch im Bau befindliche Abschnitte + Abschnitte im Mischverkehr)	in Planung	ohne Planung
(Radroute Leipzig – Halle über Flughafen)		100	
Neuseenlandroute	100		

Frage 31: Wie weit ist der Planungsstand der einzelnen Routen des SachsenNetz Rad?

Der Planungsstand der touristischen Radrouten des SachsenNetz Rad wurde auf Grundlage der in der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005 enthaltenen Analyse des Radroutennetzes eingeschätzt. Es wurden die jeweiligen Datenblätter für die Radrouten, die vorhandenen Aussagen in den Radwegekarten 2005 sowie die aktuellen Informationen der Regierungspräsidien, Landkreise und kreisfreien Städte einbezogen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die 100 %-ige Nutzbarkeit (Befahrbarkeit) nicht unbedingt mit einem Wegebau und einer Beschilderung gemäß den Vorgaben der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen gleichzusetzen ist. Es handelt sich zum Teil auch um Routen des SachsenNetz Rad, die unter Verwendung handelsüblichen Kartenmaterials mit dem Rad befahren werden können und zumeist beschildert sind.

Bezeichnung der touristischen Radroute (Rfw, Reg. Hauptradroute, sonstige Strecke)	Streckenanteil mit jeweiligem Planungsstand <i>in Prozent</i>		
	nutzbar (auch im Bau befindliche Abschnitte + Abschnitte im Mischverkehr)	in Planung	ohne Planung
Regierungsbezirk Dresden			
Elberadweg linksseitig	75,475	11,600	12,925
rechtsseitig	80,625	16,325	3,050
Oder-Neiße-Radweg	88,100	11,900	
Spreeradweg	97,500		2,500
Froschradweg	100		
Sächsische Städteroute	100		
Sächsische Mittelgebirge	100		
Grödel-Elsterwerdaer Floßkanal	100		
Mulde-Elbe-Route	100		
Jahnatal-Radroute	90	10	
RR "An der Silberstaße"	85	15	
Pillnitz-Städteroute	100		
Elbe-Städteroute	100		
Altenberg-Freital/Silberstraße	70	10	20
Radroute Sächsische Salzstraße	95		5
Umgebidehausradweg	80		20
Tour Brandenburg	40		60
Napoleonweg	98,81	1,190	
RR Dresden-Bastei	94	6	

Frage 39: Welche Überlegungen bzw. Maßnahmen gibt es, die radtouristische Infrastruktur in den Grenzregionen weiterzuentwickeln und gezielt mit den Nachbarländern Polen und Tschechien zu verknüpfen?

Folgende Überlegungen bzw. Maßnahmen der Kommunen gibt es, die radtouristische Infrastruktur in den Grenzregionen weiterzuentwickeln und gezielt mit den Nachbarländern Polen und Tschechien zu verknüpfen:

Landkreis	Überlegungen / Maßnahmen
Bautzen	grenzüberschreitendes Radwanderprojekt (Berlin - Prag)
Görlitz	Zusammenarbeit mit Polen wird angestrebt
Löbau-Zittau	Intensive Arbeitskontakte (über die Euroregion) zu Tschechien und Polen. Gegenstand ist die Entwicklung und der Ausbau folgender grenzüberschreitender Radverkehrsverbindungen: <ul style="list-style-type: none"> - Zittau (Friedensstraße): Rübezahradweg - Hartau-Hradek n. N.: Oder-Neiße-Radweg - Lückendorf-Petrovice: Anbindung (Sonstige Strecke SachsenNetz Rad) an CZ-Route 241 - Jonsdorf - Krompach: Anbindung (Sonstige Strecke SachsenNetz Rad) an CZ-Routen 3055/3060 - Waltersdorf/Herrenwalde-Dolni Podluzi: Anbindung Rübezahradweg an CZ-Route 3015 - Seifhennersdorf-Varnsdorf: Anbindung Grenzlandtour an CZ-Route 3015 - Großschönau-Varnsdorf: Anbindung HRR 6 an CZ-Netz - Seifhennersdorf -Rumburk: Anbindung reg. HRR 21 an CZ-Netz
Niederschlesischer Oberlausitzkreis	<ul style="list-style-type: none"> - Planung des Baus weiterer Grenzbrücken, - Ausweisung deutsch-polnischer Radwegverbindungen (über die Euroregion) angestrebt, - regelmäßige Zusammenkünfte mit polnischen Vertretern, - polnisches Kartenwerk mit grenzüberschreitende Radwegen
Sächsische Schweiz	Aufbau von Kontakten deutscher und tschechischer Gemeinden im Grenzraum der Euroregion
Weißeritzkreis	Arbeitsgruppe mit dem Bezirk Usti n.L. zur Entwicklung des Müglitztalweges

Landkreis	Überlegungen / Maßnahmen
Freiberg / Freistaat Sachsen	Maßnahmenpaket zur Wiedereröffnung des Grenzüberganges Deutschgeorgenthal / Cesky Jiretin mit Anbindung des Radroutennetzes auf deutscher Seite an die Talsperre Flaje und die Erzgebirgsmagistrale in der Tschechischen Republik
Mittlerer Erzgebirgskreis (mit Kommunen auch des Landkreises Freiberg)	Radwegeprojekt Erzgebirge zwischen Rübenau und Rechenberg-Bienenmühle sowie Sayda und Deutschneudorf mit entsprechenden Anschlüssen an das Radroutennetz auf tschechischer Seite über die Grenzübergänge Rübenau, Olbernhau-Grünthal und Deutschneudorf
Vogtlandkreis	Machbarkeitsstudie zum Elsterradweg im Vogtlandkreis mit grenzüberschreitender Führung bis zur Elster-Quelle in Zusammenarbeit mit der Stadt As (CZ) einschl. der zukünftigen Umsetzung

Frage 60: Auf welche Weise gedenkt das Innenministerium, alle Polizeibeamten in Rechtsfragen rund um den Radverkehr auf den aktuellen Stand zu bringen und die Polizei für die Probleme der Radfahrer zu sensibilisieren?

Fortbildungsfeld:	Verkehrslehre (VL)
Fortbildungsnummer:	VL 201
Bezeichnung:	Verkehrsüberwachung
Dauer:	3 Wochen
Zielgruppe:	Beamte des mittleren und gehobenen Polizeivollzugsdienstes der Schutzpolizei.
Teiln.-voraussetzungen:	
Ziel:	Die Teilnehmer beherrschen die Maßnahmen der Verkehrsüberwachung im Sinne der Verwaltungsvorschrift zur Überwachung des Straßenverkehrs.
Inhaltl. Schwerpunkte:	öffentlicher Verkehrsraum Überwachungsumfang bei dem Verkehrsteilnehmer, bei den Verkehrsmitteln und im Verkehrsraum europäische Dimension: Rechtsverflechtungen und Handlungsfelder der EU und ihre Auswirkungen Zulassung von Fahrzeugen und Personen Verhaltensrecht, Ladungssicherung Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht, Sozialvorschriften Fahrzeugtechnik Verantwortlichkeiten Steuer- und Versicherungspflicht Bearbeitung von Verkehrsstraftaten und Verkehrsordnungswidrigkeiten Verfahren bei technischen Mängeln Kenntnis der wichtigsten technischen Einsatzmittel zur Verkehrsüberwachung Maßnahmen nach Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern praktische Kontrolle im öffentlichen Straßenverkehr
Hinweise:	Die Teilnehmer haben Sport- und Schwimmbekleidung, Taschenrechner, Zeichengeräte, Warnweste und den Witterungsverhältnissen angemessene vollständige Uniform, Handfessel und Dienstwaffe mitzuführen. Durch die Teilnehmer ist folgende Literatur mitzuführen: StVG, StGB, OWiG, StPO, StVO, VwV-StVO, StVZO, FeV, FZV Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten VwV Verkehrsüberwachung Beispielkatalog Änderung an Fahrzeugen und ihre Auswirkung auf die Betriebserlaubnis von Fahrzeugen

Fortbildungsfeld:	Verkehrslehre (VL)
Fortbildungsnummer:	VL 207
Bezeichnung:	Rechtliche Würdigung von Verkehrsverstößen
Dauer:	1 Woche
Zielgruppe:	Beamte des mittleren und gehobenen Polizeivollzugsdienstes der Schutzpolizei, die mit Verkehrsüberwachungsaufgaben oder der Unfallaufnahme betraut sind.
Teiln.-voraussetzungen:	
Ziel:	Die Teilnehmer kennen die erforderlichen Verkehrsvorschriften und können diese anwenden. Sie beherrschen die rechtliche Würdigung von Verkehrsverstößen und können anhand von Beispielen aus der polizeilichen Praxis diese rechtlich beurteilen, die Anwendung der erforderlichen Maßnahmen.
Inhaltl. Schwerpunkte:	Erfahrungsaustausch wichtige Verhaltensvorschriften unter Berücksichtigung der Hauptunfallursachen aktuelle Gesetzesänderungen und Rechtsprechung Zulassungsrecht von Kraftfahrzeugen fahrerlaubnisrechtliche Bestimmungen Verkehrsstraftaten und -ordnungswidrigkeiten Anzeigenbearbeitung Zusammenarbeit mit anderen Behörden und Sachverständigen
Hinweise:	Während dieser Fortbildungsveranstaltung sollen aktuelle praktische Fälle aus den Dienststellen diskutiert werden. Die Vorbereitung eigener Beispiele sollte durch jeden Teilnehmer erfolgen. Die Teilnehmer haben Sport- und Schwimmbekleidung mitzuführen. Durch die Teilnehmer ist folgende Literatur mitzuführen: StVG, StGB, OWiG, StPO, StVO, VwV-StVO, StVZO, FeV, FZV Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten VwV Verkehrsüberwachung Beispielkatalog Änderung an Fahrzeugen und ihre Auswirkung auf die Betriebserlaubnis von Fahrzeugen

Fortbildungsfeld:	Verkehrslehre (VL)
Fortbildungsnummer:	VL 208
Bezeichnung:	Aktuelle verkehrsrechtliche Änderungen zum Thema Verkehrsrecht
Dauer:	3 Tage
Zielgruppe:	Beamte des mittleren und gehobenen Polizeivollzugsdienstes der Schutzpolizei, die mit Verkehrsüberwachungsaufgaben oder der Unfallaufnahme betraut sind.
Teiln.-voraussetzungen:	
Ziel:	Die Teilnehmer kennen aktuelle Änderungen im Verkehrsrecht, neue verkehrsrechtliche Rechtsprechungen.
Inhaltl. Schwerpunkte:	<ul style="list-style-type: none">• Erfahrungsaustausch Änderungen im Straßenverkehrsrecht Anwendung aktueller verkehrsrechtlicher Bestimmungen für die Anzeigenbearbeitung relevante Rechtsprechung Umgang mit dem Tatbestandskatalog
Hinweise:	Diese Fortbildungsveranstaltung wird anlassbezogen ausgeschrieben. Während dieser Fortbildungsveranstaltung sollen aktuelle Beispiele aus der Praxis diskutiert werden. Die Vorbereitung eigener Beispiele sollte durch jeden Teilnehmer erfolgen. Durch die Teilnehmer ist folgende Literatur mitzuführen: StVG, StGB, OWiG, StPO, StVO, VwV-StVO, StVZO, FeV, FZV

Fortbildungsfeld:	Verkehrslehre (VL)
Fortbildungsnummer:	VL 401
Bezeichnung:	Verkehrssicherheitsarbeit - Grundmodul
Dauer:	1 Woche
Zielgruppe:	Beamte des mittleren und gehobenen Polizeivollzugsdienstes der Schutzpolizei, die im Referat PVD 4 der Polizeidirektionen oder als Sachbearbeiter Verkehr in den Polizeirevieren eingesetzt werden sollen.
Teiln.-voraussetzungen:	
Ziel:	Die Teilnehmer kennen die Aufgaben und Maßnahmen zur Verkehrssicherheitsarbeit, die Aufgaben und Zuständigkeiten der Behörden, die Unfallstatistik und führen deren Analyse durch.
Inhaltl. Schwerpunkte:	Begriff "Öffentlicher Verkehrsraum" Anwendbarkeit der Straßengesetze (FStrG, SächsStrG), Sondernutzung / Gemeingebrauch Grundlagen aus der StVO und VwV StVO Bedeutung und Geltungsbereich der Verkehrszeichen Verkehrsraumgestaltung, Straßenquerschnitte, Knotenpunktgestaltung Fußgänger- und Radverkehrsanlagen Zonengestaltung Schulwegsicherung Erkennen und Analyse von Unfallschwerpunkten Aufgaben der Polizei im Anhörungsverfahren übermäßige Straßenbenutzung durch Veranstaltungen sowie Großraum- und Schwerlasttransporte gruppenspezifisches Verhalten im Straßenverkehr
Hinweise:	Die Teilnehmer haben Sport- und Schwimmbekleidung mitzuführen. Durch die Teilnehmer ist folgende Literatur mitzuführen: StVO, VwV-StVO Straßengesetze themenbezogene Richtlinien

Fortbildungsfeld:	Verkehrslehre (VL)
Fortbildungsnummer:	VL 401-01
Bezeichnung:	Verkehrssicherheitsarbeit -Mitarbeit bei Verkehrsschauen- Aufbaumodul
Dauer:	2 Tage
Zielgruppe:	Beamte des mittleren und gehobenen Polizeivollzugsdienstes der Schutzpolizei, die im Referat PVD 4 der Polizeidirektionen oder als Sachbearbeiter Verkehr in den Polizeirevieren eingesetzt sind.
Teiln.- voraussetzungen:	Die Teilnehmer sollten am Grundmodul "Verkehrssicherheitsarbeit" teilgenommen haben oder über vergleichbare Kenntnisse verfügen.
Ziel:	Die Teilnehmer beherrschen die Darlegung der polizeilichen Interessen mit fundierten Argumenten im Rahmen von Verkehrsschauen, die Erkennung und Analyse von Unfallschwerpunkten.
Inhaltl. Schwerpunkte:	Neuerungen aus der StVO und VwV StVO Bedeutung und Geltungsbereich der Verkehrszeichen Verkehrsraumgestaltung, Straßenquerschnitte, Knotenpunktgestaltung Fußgänger- und Radverkehrsanlagen Zonengestaltung Schulwegsicherung Erkennen und Analyse von Unfallschwerpunkten
Hinweise:	Durch die Teilnehmer ist folgende Literatur mitzuführen: StVO, VwV-StVO themenbezogene Richtlinien

Fortbildungsfeld:	Verkehrslehre (VL)
Fortbildungsnummer:	VL 401-02
Bezeichnung:	Verkehrssicherheitsarbeit -Mitarbeit bei der Unfallkommission- Aufbaumodul
Dauer:	4 Tage
Zielgruppe:	Beamte des mittleren und gehobenen Polizeivollzugsdienstes der Schutzpolizei, die in die Unfallkommission berufen sind oder berufen werden sollen.
Teiln. - voraussetzungen:	Die Teilnehmer sollten am Grundmodul "Verkehrssicherheitsarbeit" teilgenommen haben oder über vergleichbare Kenntnisse verfügen.
Ziel:	Die Teilnehmer kennen Unfallschwerpunkte. Sie beherrschen die Möglichkeiten der Beseitigung von Unfallschwerpunkten.
Inhaltl. Schwerpunkte:	Erfahrungsaustausch Rechtsgrundlagen der Unfallkommission VwV örtliche Unfalluntersuchung - Hauptinhalt - Erkennen und Untersuchung von unfallauffälligen Bereichen Meldung von unfallauffälligen Bereichen Hauptgruppen der Verbesserungsmaßnahmen Form und Inhalt der Meldung über Unfalhäufungen Arbeit mit EuSka
Hinweise:	Die Durchführung der Fortbildung erfolgt nach Ausschreibung des SMWA in Absprache mit dem SMI. Durch die Teilnehmer ist folgende Literatur mitzuführen: StVO, VwV-StVO VwV örtliche Unfalluntersuchung VwV Verkehrsunfall

Fortbildungsfeld:	Verkehrslehre (VL)
Fortbildungsnummer:	VL 404
Bezeichnung:	Besonderheiten der Verkehrsraumgestaltung
Dauer:	2 Tage
Zielgruppe:	Beamte des mittleren und gehobenen Polizeivollzugsdienstes der Schutzpolizei, die im Referat PVD 4 der Polizeidirektionen oder als Sachbearbeiter Verkehr in den Polizeirevieren eingesetzt sind.
Teiln.-voraussetzungen:	Die Teilnehmer sollten am Grundmodul "Verkehrssicherheitsarbeit" teilgenommen haben oder über vergleichbare Kenntnisse verfügen.
Ziel:	Die Teilnehmer kennen die Aufgaben und Maßnahmen zur Verkehrsraumgestaltung, Lösungsvorschläge zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten.
Inhaltl. Schwerpunkte:	Rechtsgrundlagen und Planungsgrundlagen Straßenquerschnitte Knotenpunktgestaltung Fußgänger- und Radverkehrsanlagen Zonengestaltung, 30 km/h Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerzonen
Hinweise:	Durch die Teilnehmer ist folgende Literatur mitzuführen: StVO, VwV-StVO themenbezogene Richtlinien

Frage 72: Welche Fortbildungsveranstaltungen für das Fachpersonal der Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und anderer Behörden (bspw. themenbezogene Workshops) sowie für Entscheidungsträger werden im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung angeboten?

Fortbildungskatalog - Details zum ausgewählten Lehrgang



Fortbildungsfeld:	Prävention (P)
Fortbildungsnummer:	P 401-03
Bezeichnung:	Durchführung der praktischen Radfahrausbildung bei Schülern der 4. Klasse
Dauer:	1 Woche
Zielgruppe:	Sachbearbeiter Prävention, die zukünftig die praktische Radfahrausbildung durchführen sollen und noch keine analoge Fortbildung besucht haben.
Teiln.-voraussetzungen:	Die Teilnehmer sollen an der Fortbildung "Polizeiliche Prävention - Grundmodul" teilgenommen haben oder eine analoge Fortbildung besucht haben oder über vergleichbare Vorkenntnisse verfügen.
Ziel:	Die Teilnehmer sollen die Durchführung der praktischen Radfahrausbildung (VwV Jugendverkehrsschulen) entsprechend des landesweiten Rahmenkonzeptes beherrschen.
Inhaltl. Schwerpunkte:	<ul style="list-style-type: none">• Vorstellung des landesweiten Rahmenkonzeptes "Radfahrausbildung"• Vermittlung von Grundlagenwissen (u. a. statistische Fragen, motorische Fähigkeiten der Altersgruppe, notwendige Wissensvermittlung durch die Lehrkräfte)• Vorstellung von praktischen Methoden für verschiedene Übungseinheiten praktische Übungen zum Veranstaltungskonzept• Vorstellung von Medien, die im Rahmen von Veranstaltungen genutzt werden können• Hospitation während der praktischen Radfahrausbildung an einer Schule
Hinweise:	In den Dienststellen bereits vorhandene und genutzte Medien sollten durch die Teilnehmer mitgeführt werden. Die Teilnehmer haben Sport- und Schwimmbekleidung mitzuführen.