B E R I C H T

der Staatsregierung

zum Stand der Umsetzung

der Empfehlungen des Zweiten Fahrradberichtes der Bundesregierung

und

der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen

- 2009 -

Unterrichtung durch die Staatsregierung

Inhalt

1. Einleitung ... 3
2. Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung ... 4
3. Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005 ... 4
4. Potenzial des Radverkehrs ... 5
5. Maßnahmen des Freistaates Sachsen ... 5
   5.1. Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen ... 5
   5.2. Mobilitätsmanagement der Staatsregierung ... 6
   5.3. Wissensvermittlung, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ... 7
      5.3.1. Fahrradportal der Staatsregierung ... 7
      5.3.2. Förderfibel Radverkehr ... 7
      5.3.3. Arbeitsgemeinschaft Radverkehr sächsischer Kommunen ... 7
      5.3.4. Fortbildungsangebote ... 8
      5.3.5. Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ ... 9
      5.3.6. Radroutenplaner Sachsen ... 9
   5.4. Stärkung des Fahrradtourismus ... 10
      5.4.1. Das SachsenNetz Rad – Netzaufbau ... 10
      5.4.2. Das SachsenNetz Rad – Umsetzungsstand ... 10
      5.4.3. Radtouristisches Marketing ... 11
   5.5. Vernetzung der Verkehrsmittel ... 11
   5.6. Koordinierung kommunaler Planungen und Netzwerke ... 12
   5.7. Erhöhung der Verkehrssicherheit ... 13
   5.8. Förderung kommunaler Radverkehrsprojekte ... 15
      5.8.1. Grundsätzliches ... 15
      5.8.2. Radtouristisches Netz – SachsenNetz Rad ... 15
      5.8.3. Kommunale Radverkehrsprojekte (ohne SachsenNetz Rad) ... 16
      5.8.4. Radtouristische Regionen ... 18
      5.8.5. Fahrradfreundliche Gastbetriebe ... 18
      5.8.6. Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad ... 19
      5.8.7. Mobilitätsmanagement in Unternehmen ... 19
      5.8.8. Verkehrserziehung und -aufklärung ... 19
   5.9. Ordnungsrahmen ... 20
      5.9.1. Raumordnung und Landesplanung ... 20
      5.9.2. Straßenverkehrsrecht ... 20
      5.9.3. Bauordnungsrecht ... 21
6. Maßnahmen sächsischer Kommunen ... 21
   6.1. Radverkehrskonzepte und -anlagen ... 22
   6.2. Forschungsvorhaben ... 22
   6.3. Kommunikation und Information ... 22
7. Maßnahmen weiterer Akteure ... 23
8. Fazit und Ausblick ... 23

1. Einleitung

Zur Förderung und politischen Stärkung des Fahrradverkehrs hat der Sächsische Landtag mit Beschluss vom 10. Juli 2008 zu dem Entschließungsantrag Drs.-Nr. 4/12835 die Staatsregierung aufgefordert, jährlich einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Empfehlungen des Zweiten Fahrradberichtes der Bundesregierung und der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen aus dem Jahr 2005 vorzulegen.

Im Mittelpunkt der Ausführungen des Berichtes stehen die Maßnahmen des Freistaates Sachsen zur Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas. Sie umfassen die Zuständigkeiten des Freistaates u. a. für die Finanzierung von Radverkehrsanlagen an Staatsstraßen, für die Maßnahmen an den Bundesstraßen in Auftragsverwaltung des Bundes, für die Ausgestaltung der Fördergebietskulisse und die Ausreichung von Fördermitteln, für die Umsetzung des Straßenverkehrsrechtes, für das Bauordnungsrecht, für die Koordinierung der Planungen der kommunalen Ebene, für die schulische Verkehrserziehung und für Maßnahmen der Kommunikation und Information.

Ergänzt wird der Bericht durch ausgewählte Aktivitäten kommunaler und weiterer Akteure zur Förderung des Radverkehrs.

Die Antworten der Staatsregierung zu folgenden Drucksachen greift der vorliegende Bericht auszugsweise auf:

- Drs.-Nr. 04/6281 „Radwegebau in Sachsen“
- Drs.-Nr. 04/9374 „Fahrradtourismus und Radverkehrskonzeption 2005 (1)“
- Drs.-Nr. 04/9375 „Fahrradtourismus und Radverkehrskonzeption 2005 (2)“
- Drs.-Nr. 04/10112 „Fahrradwegweisung in Sachsen“
- Drs.-Nr. 04/10153 „Förderung der Radverkehrsfreundlichkeit sächsischer Kommunen“
- Drs.-Nr. 04/11614 „Radverkehr in Sachsen“
- Drs.-Nr. 04/12091 „Investitionen in den Radverkehr in Sachsen“
- Drs.-Nr. 04/14752 „Tourismusstandort Sachsen stärken“

2. Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung

Ziel des am 24. April 2002 vom Deutschen Bundestag beschlossenen Nationalen Radverkehrsplanes 2002–2012 (NRVP) ist es, in Deutschland neue Wege und Umsetzungsstrategien zur Radverkehrsförderung zu initiieren, Handlungsempfehlungen zu geben und insgesamt einen Beitrag für ein fahrradfreundliches Klima zu leisten. Der Nationale Radverkehrsplan unterstreicht den politischen Gestaltungswillen der Bundesregierung und ermutigt die Akteure in Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft, sich engagiert für die Radverkehrsförderung im Sinne „Radverkehr als System" einzusetzen. Er liefert Argumente und Beispiele aus den Bereichen nachhaltige Verkehrspolitik, integrierte Stadtentwicklung, Umweltschutz, Gesundheit und Wirtschaft und zeigt, dass sich die Radverkehrsförderung lohnt.

Zur Förderung und politischen Stärkung des Fahrradverkehrs hat der Deutsche Bundestag mit Beschluss vom 21. April 1994 die Bundesregierung aufgefordert, dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages in regelmäßigen Abständen einen Bericht zur Situation des Radverkehrs in Deutschland vorzulegen.

Mit dem Zweiten Fahrradbericht der Bundesregierung[1] wird der aktuelle Stand der Wissenschaft, Forschung und Planung zum Fahrradverkehr dokumentiert, der Stand der Radverkehrsförderung in der Bundesrepublik Deutschland unter besonderer Berücksichtigung der Ziele und Schwerpunkte des Nationalen Radverkehrsplanes 2002-2012 dargestellt und Handlungsempfehlungen für Bund, Länder, Kommunen und weitere Akteure aufgezeigt.

3. Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005

Mit der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen hat die Staatsregierung Ende 2005 die „politische Zielstellung des Freistaates zur umfassenden Förderung des Radverkehrs im Alltag und in der Freizeit im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik“ beschlossen.

Ziel der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen ist es, mit Handlungsempfehlungen für alle beteiligten Akteure auf die Schaffung und den Ausbau eines fahrradfreundlichen Klimas in Sachsen hinzuwirken. Die Konzeption gilt als Leitlinie und Grundlage für das Handeln aller, die Radwege planen, bauen, beschildern und vermarkten. Die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen verfolgt im Sinne des Nationalen Radverkehrsplanes 2002-2012 einen Systemansatz zur Radverkehrsförderung, der neben der Infrastruktur auch den Service, die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit umfasst. Sie schreibt das Routennetz für den touristischen Radverkehr unter der Marke „SachsenNetz Rad“ fort, legt Qualitätsstandards fest und stuft den Bedarf zur Anlage straßenbegleitender Radwege an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen nach Dringlichkeiten ein, die Grundlage der Erstellung von Bauprogrammen sind. Die als Anlage enthaltenen „Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen“ sollen qualitativ hochwertige Wegweisungskonzepte und Wegweisung vor Ort sicherstellen.

[1] FE-Nr.: 70.0760/2004 „Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung“

4. Potenzial des Radverkehrs

In Sachsen werden heute rund 9% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, dies entspricht dem Bundesdurchschnitt. Insbesondere im Binnenverkehr von Ballungsräumen und großen Städten kommt dem Fahrradverkehr als besonders umweltfreundlichem und flexiblem Nahverkehrsmittel eine große Bedeutung zu. Etwa 66% der Personen in Sachsen verfügen über ein verkehrstüchtiges Fahrrad. In den meisten größeren Städten Sachsens ist der Anteil des Radverkehrs am Modal-Split seit Beginn der 90er Jahre gestiegen. So ist in der Landeshauptstadt Dresden ein Anstieg der Fahrradbenutzung von 2002 zu 2007 auf dem Arbeitsweg um 40 Prozent, bei Wegen für Einkäufe um 60 Prozent und in der Freizeit um 17 Prozent zu verzeichnen[2]. Weitergehende aktuelle Erhebungen liegen Ende Juni 2009 im Rahmen des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2008), die von der Technischen Universität Dresden erstellt werden, vor.

Langfristig hält es die Staatsregierung für möglich, dass durch die weitere Entwicklung flankierender, auf die Förderung des Radverkehrs gerichteter Maßnahmen, die Zahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege unter idealen Bedingungen gegenüber heute fast verdoppelt werden kann und auf Strecken bis zu 5 km den PKW als meistgenutztes Verkehrsmittel ablöst. Einen wesentlichen Beitrag dazu kann die Schaffung weiterer Fahrradabstellmöglichkeiten an Übergangsstellen zum ÖPNV und die Ausweitung von Mitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln leisten.

5. Maßnahmen des Freistaates Sachsen

5.1. Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen

Im Zuge von umfangreichen Um- und Ausbauten von Bundes- und Staatsstraßen wurde durch den Bau von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen ein wesentlicher Beitrag zur Förderung des inner- und interkommunalen Radverkehrs in Alltag und Freizeit geleistet.

Von 2005 - 2008 wurden 17,2 Mio. Euro in den nachträglichen Anbau von Radwegen an Bundesstraßen und 3,0 Mio. Euro in den Anbau von Radwegen an Staatsstraßen investiert.

in Mio. Euro	2005	2006	2007	2008
Bundesstraßen	4,1	3,9	4,8	4,4
Staatsstraßen	0,4	0,9	1,2	0,5

Tabelle 1:Investitionen in straßenbegleitende Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen 2005 – 2008

[2] Anstieg der Fahrradnutzung und Senkung der Pkw-Fahrten am meisten unter den 35- bis 54Jährigen (Quelle: Kommunale Bürgerumfrage 2007)

Weitere Radwege entstanden im Zusammenhang mit dem Neu- und Ausbau von Bundes- und Staatsstraßen. Der Kostenanteil Radweg kann nicht gesondert ausgewiesen werden, er ist Bestandteil des jeweiligen Gesamtvorhabens.

Ausgewählte Radverkehrsanlagen im Zuge von Bundes- und Staatstraßen, die seit Verabschiedung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen dem Verkehr übergebenen wurden, enthält die Anlage 1.

Mit Stand 01.01.2008 wiesen somit 530 km Bundesfern- und 392 km Staatsstraßen Radverkehrsanlagen auf. Etwa 22 Prozent der Bundesstraßen und 8 Prozent der Staatsstraßen im Freistaat Sachsen sind damit mit Radverkehrsanlagen ausgestattet, die zu einem Großteil auch dem Netzschluss kommunaler Radverkehrsnetze dienen.

in km	Straßenlänge gesamt	mit Radverkehrsanlagen versehen
Bundesstraßen	2.418	530
Staatsstraßen	4.766	392

Tabelle 2:Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2008 (Hrsg. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, S 10)

Darüber hinaus stehen für die Förderung im Rahmen des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in der Förderperiode 2007 – 2013 für den Bereich „Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur / Umweltfreundliche Verkehrsträger“[3] zunächst rd. 11 Mio. Euro (einschließlich Kofinanzierung) für den Bau nachträglicher Radverkehrsanlagen an Staatsstraßen zur Verfügung. Im Maßnahmenprogramm sind zurzeit 23 Projekte (16 Projekte in Konvergenz, 7 Projekte in phasing-out) enthalten (vgl. Anlage 2).

5.2. Mobilitätsmanagement der Staatsregierung

In den Geschäftsbereichen der Staatsregierung wird die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel zwischen dem Wohn- und Arbeitsort durch das Vorhalten von Fahrradstellplätzen vor beziehungsweise in den Dienstgebäuden und die teilweise Zurverfügungstellung von Dusch-, Wasch und Umkleidegelegenheiten für Beschäftigte gefördert. Soweit bei Behörden Dienstfahrräder vorhanden sind, wird auf deren verstärkte Nutzung hingewirkt.

Darüber hinaus wird seit mehreren Jahren die deutschlandweite Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" unterstützt. Im Internetportal Radverkehr unter www.radverkehr.sachsen.de sowie im Intranet wird auf die Aktion hingewiesen, entsprechende Flyer werden im Aktionszeitraum vom 1. Juni bis 31. August ausgelegt bzw. Plakate ausgehängt.

[3] Finanzierungsplan für das Operationelle Programm des Freistaates Sachsen, Prioritätsachse 4.1 - Umweltfreundliche Verkehrsträger, Vorhabensteil 4.1.2 Radwege

5.3. Wissensvermittlung, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

5.3.1. Fahrradportal der Staatsregierung

Seit Oktober 2007 stellt die Staatsregierung den Radfahrern und Radtouristen in Sachsen, aber auch allen, die Radwege planen, bauen und beschildern ein Internetportal zur Verfügung (www.radverkehr.sachsen.de). Neben Informationen zu radtouristischen Angeboten gibt es Hinweise zur Fahrradmitnahme im öffentlichen Personennahverkehr und zu geltenden Verkehrsregeln für Fahrradfahrer. Akteure der Radverkehrsförderung in den Kommunen, Planungsbüros und Kommunalpolitiker können sich zu wichtigen Themen der Radverkehrsförderung informieren. Beispielhaft sind planerische und rechtliche Grundlagen, Finanzierungsmöglichkeiten, administrative Zuständigkeiten und Angebote für Fachseminare zu nennen. Desweiteren können kreisweise Radwegekarten zum Bestand und Ausbaubedarf des SachsenNetz Rad aber auch zu den straßenbegleitenden Radwegen an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen abgerufen werden (Stand der RVK).

5.3.2. Förderfibel Radverkehr

Die Förderfibel Radverkehr des Fahrradportals des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung steht allen, die Radverkehrsprojekte planen und Fördermittel beantragen wollen als Arbeitshilfe und Informationsquelle unter www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel zur Verfügung.

Die im Bericht der Bundesregierung vorgesehene jährliche Aktualisierung der landesspezifischen Aussagen der Förderfibel erfolgt durch das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragte Ingenieurbüro unter Mitwirkung der Staatsregierung.

5.3.3. Arbeitsgemeinschaft Radverkehr sächsischer Kommunen

Mit der am 15.12.2008 gegründeten „Arbeitsgemeinschaft Radverkehr sächsischer Kommunen (AG RsK)“ will die Staatsregierung die Verlagerung des Verkehrs zu Gunsten des Radverkehrs weiterhin wirksam unterstützen.

Gemeinsam mit Vertretern aus drei Landkreisen (Erzgebirgskreis, Landkreise Meißen und Sächsische Schweiz – Osterzgebirge) und sechs Städten (Chemnitz, Dresden, Leipzig, Plauen, Bad Muskau und Waldheim) und unter Mitwirkung des Sächsischen Landkreistages e.V. und des Sächsischen Städte- und Gemeindetages e.V. greift die vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit geleitete Arbeitsgemeinschaft jene Themen auf, die verbesserte Rahmenbedingungen erfordern. Sie erstrecken sich von Förder- und Finanzierungsbestimmungen bis hin zu Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit. Es wurden vierteljährliche Treffen der Arbeitsgemeinschaft vereinbart.

Schwerpunktthemen der Arbeitsgemeinschaft sind:

- Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen und des Nationalen Radverkehrsplanes der Bundesregierung,

- Informationen bündeln und Empfehlungen erarbeiten (z. B. einheitliche Vorgehensweise bei der Anwendung von Regelwerken),
- Erschließung von Möglichkeiten zur verstärkten Einbindung der Kommunalpolitik,
- Infrastruktur ergänzende Maßnahmen verstärken (Öffentlichkeitsarbeit, Service und Dienstleistungen, Qualitätssicherung und Wirkungskontrolle für Planung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten),
- Schaffung bzw. Ausbau von Netzwerken oder Austauschgremien, welche positiven Einfluss auf das Radverkehrsklima in Sachsen ausüben, z. B. durch Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen zu Einzelthemen des Alltags- und touristischen Radverkehrs und
- Mitwirkung bei der Verbesserung der Förder- und Finanzierungsbestimmungen.[4]

Zurzeit erfolgt im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit eine Kommunalbefragung zum Radverkehrsklima in Sachsen. Die Ergebnisse werden die Grundlage bilden, die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft zielgerichtet zu lenken und themenspezifisch Workshops auszugestalten, die zu einem Zusammentreffen mit anderen Interessierten einladen.

Die Vertretung der Städte Chemnitz, Dresden, Leipzig und Plauen in der Arbeitsgemeinschaft leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, den in der Radverkehrskonzeption vorgesehenen gemeinsamen fachlichen Austausch über aktuelle Problemlagen und Erfahrungen besonders im Alltagsradverkehr größerer Städte zu pflegen. Eine Sitzung pro Jahr wird sich daher vorrangig mit Fragen des Radverkehrs im innerstädtischen Bereich auseinandersetzen.

5.3.4. Fortbildungsangebote

Mit einer breit angelegten Informationskampagne zur Förderung des Radverkehrs in Sachsen hat das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit im Januar 2006 die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen den Landkreisen, Kreisfreien Städten und Großen Kreisstädten, aber auch den Landesdirektionen (bis 31.07.2008: Regierungspräsidien), Tourismusverbänden, staatlichen 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 Fahrradakademie des Deutschen Institutes für Urbanistik. 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.

---

[4] vgl. Beschluss des Sächsischen Landtages vom 10. Juli 2008 zum Entschließungsantrag der CDU-Fraktion und der SPD-Fraktion Drs.-Nr. 4/12835 zu Drs. 4/11614 Thema: Große Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Radverkehr in Sachsen“

Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit führte Anfang 2008 kostenfreie Seminare zur Umsetzung der „Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen“ durch, die mit der Radverkehrskonzeption eingeführt wurden und deren Anwendung Voraussetzung einer Förderung ist. 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. Die Teilnahmequote sächsischer Kommunen lag bei rd. 10 Prozent.

Aktueller Fortbildungsbedarf für Vertreter der Verkehrsbehörden, Polizeidienststellen und Planungsämter resultiert aus der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), die zum 01.09.2009 in Kraft treten.

Um eine bundesweit qualitativ gleichwertige Einführung der den Radverkehr betreffenden Teile der Novelle zu gewährleisten, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Finanzierung einer Auftaktveranstaltung zum Thema sowie eine Fortbildungsveranstaltung je Bundesland zugesagt.

Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit prüft derzeit unter Mitwirkung der AG RsK Wege zusätzlicher Veranstaltungen im Freistaat Sachsen sowie gemeinsam mit Dritten Möglichkeiten einer Informationskampagne zum Thema.

5.3.5. Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“

Die Durchsetzung sächsischer Belange bei der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes 2002-2012 wird durch die ständige Vertretung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit im Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ gesichert. Darüber hinaus trägt die Vertretung dazu bei, die Information sächsischer Akteure der Radverkehrsförderung zu aktuellen Entwicklungen und Forschungsvorhaben auf Bundes- und bundesweiter Länderebene sicherzustellen.

5.3.6. Radroutenplaner Sachsen

Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit prüft derzeit den Aufbau eines flächendeckenden Radroutenplaners für Sachsen, wie er mit großem Erfolg bereits in verschiedenen Bundesländern zum Einsatz kommt.

Der Radroutenplaner soll eine Internetanwendung sein, mit der man – ähnlich wie beim Autoroutenplaner – interaktiv am Bildschirm beliebige Fahrradtouren adressscharf planen kann. Das System soll auch die Möglichkeit bieten, Informationen zu interessanten Punkten (Sehenswürdigkeiten, Bahnhöfe etc.) per Mausklick auf der Karte abzurufen.

5.4. Stärkung des Fahrradtourismus

5.4.1. Das SachsenNetz Rad – Netzaufbau

Das radtouristische Netz (SachsenNetz Rad) auf der Ebene des Freistaates Sachsen besteht aus Radfernwegen, Regionalen Hauptradrouten und sonstigen Strecken. Mit Verabschiedung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen im Jahr 2005 umfasste dieses Netz insgesamt 10 Radfernwege, davon 7 länderübergreifend und 56 regionale Hauptradrouten.

Das SachsenNetz Rad konnte zwischenzeitlich verdichtet und optimiert werden. So wurde die Regionale Hauptradroute „Müglitztalradweg“ in das Netz aufgenommen und optimierte Routenführungen beispielsweise für den Radfernweg Elsterradweg und die Regionalen Hauptradrouten Nr. II-29 „Radweg Euregio Egrensis“, Nr. II-32 „Historische Poststraße“, Nr. II-40 „Kreisbahnradweg“ (bisherige Bezeichnung „Görlitz – Königshain“), Nr. II-45 „Malter-Kreischa-Pirna“ und Nr. II-56 „Falkenstein – Oelsnitz – Plauen“ gefunden.

5.4.2. Das SachsenNetz Rad – Umsetzungsstand

Der Prozess der Umsetzung des SachsenNetz Rad liegt maßgeblich in kommunaler Zuständigkeit, die Staatsregierung unterstützt ihn mit der Bereitstellung von Fördermitteln (vgl. Abschnitt 5.8.2).

Die Mittellandroute (D-Route Nr. 4) wird zurzeit zwischen dem Elberadweg und dem Oder-Neiße-Radweg durch das Naturschutzzentrum Zittauer Gebirge ausgeschildert. Die feierliche Übergabe des mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geförderten Projektes soll am 26. Juni 2009 erfolgen.

Um die Mittellandroute mit zentraler Bedeutung für den Radtourismus in Sachsen und als Städteverbindung vollumfänglich vermarkten zu können, ist der Lückenschluss der Route zwischen der Landesgrenze Thüringen und der Elbe nach einheitlichen Qualitätsstandards erforderlich. Zur zielgerichteten Steuerung der Aktivitäten der Kommunen und weiterer Akteure wurde der Tourismusverband Erzgebirge e.V. gebeten, eine Koordinierungsstelle einzusetzen, die die unterschiedlichen Interessen betroffener Kommunen, Verbände etc. steuern soll.

Als Grundlage für zusammenhängende Ausbau- und Beschilderungsprojekte wurden mit finanzieller Förderung durch die Staatsregierung Schwachstellenanalysen beziehungsweise Machbarkeitsstudien für den Muldentalradwanderweg (Zwickauer und Freiberger Mulde), den Zschopautalradweg, den Elsterradweg und den Müglitztalradweg erstellt.

Dem Radverkehr übergeben werden konnten im Jahr 2009 die durch die Staatsregierung geförderten Regionalen Hauptradrouten Nr. II-40 „Kreisbahnradweg“ zwischen Königshain-Hochstein und Görlitz und Nr. II-3 „Altenburg-Colditz-Radroute“.

Auf die Ausführungen in den Abschnitten 5.8.2, 5.8.4 und 5.8.5 wird ergänzend verwiesen.

5.4.3. Radtouristisches Marketing

Der Radtourismus ist Bestandteil des Themenmarketings der Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH (TMGS) und wird unter dem Dach des Aktivurlaubs in Sachsen und im Rahmen vorhandener radtouristischer Angebote folgendermaßen vermarktet:

- In der von der TMGS herausgegebenen Karte „Sachsen mit dem Fahrrad auf Entdeckungstour“ werden 12 Routen als Hauptradwege in Sachsen mit den dazwischenliegenden Verbindungswegen angeboten. Darunter befinden sich der Elberadweg, der Oder-Neiße-Radweg, der Elsterradweg, der Muldental-Radwanderweg zwischen Zwickau und Bad Düben und die Sächsische Städteroute zwischen Dresden und Görlitz.

  Neuster aufgenommener Radweg ist die „Neuseenland-Radroute“ im Leipziger Neuseenland.

- Die TMGS-Broschüre „Sax Tracks“ für das Segment Mountainbiking vermarktet sowohl ausgeschilderte oder per GPS geleitete Touren in der Region als auch Anbieter geführter Touren, Mountainbike-Veranstaltungen und –Parks.

- Die TMGS tritt als einer der Hauptsponsoren der Craft Bike Trans Germany auf, einem Etappenrennen quer durch Deutschland mit drei Abschnitten durch Sachsen und eigenem Sachsenteam.

Die Bewerbung der radtouristischen Angebote erfolgt u. a. zu Tourismusmessen, 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. Darüber hinaus ist der Aktivurlaub Gegenstand der Internetpräsentation der TMGS (http://www.sachsen-tour.de).

In Ergänzung werben die regionalen Tourismusverbände für radtouristische Angebote z. B. der Tourismusverband Vogtland für die „Bike-Panorama Vogtland“, der Tourismusverband für Erzgebirge „Radfahren im Erzgebirge“ und der Tourismusverband Sächsische Schweiz für den Elberadweg über die bei ihm eingerichtete Koordinationsstelle „Elberadweg Süd“ sowie als Mitherausgeber des „Handbuches zum Elberadweg“.

Im Rahmen der themen- und zielgruppenorientierten Qualitätsoffensiven unterstützt der Landestourismusverband Sachsen die vom ADFC getragene bundesweite Qualitätsinitiative „Bett & Bike“ - Zertifizierung in Sachsen aktiv. 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.

5.5. Vernetzung der Verkehrsmittel

Die Staatsregierung schätzt die optimale Vernetzung des Fahrrades mit dem Öffentlichen Verkehr als einen wesentlichen Baustein der Radverkehrsförderung im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik ein. Die Attraktivität des Umweltverbundes kann durch die Verknüpfung der Systemvorteile erheblich gesteigert werden.

Mit den neu errichteten Übergangsstellen sowie den meisten größeren SPNV - Stationen, die in der Regel bereits heute Abstellmöglichkeiten für Fahrräder aufweisen, unterstützt die Staatsregierung die kombinierte Nutzung von ÖPNV und Fahrrad („Bike-and-Ride“) maßgeblich. Durch die Förderung von modernen Nahverkehrsfahrzeugen und Umsteigestellen im ÖPNV mit entsprechenden Angeboten für den Radverkehr leistete die Staatsregierung einen wichtigen Beitrag zur intermodalen Vernetzung und umweltfreundlichen Mobilität.

Seit Verabschiedung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen wurde beispielsweise die Ausstattung nachstehender ÖPNV-Übergangsstellen mit Bike&Ride-Anlagen gefördert:

> Grimma oberer Bahnhof, Geithain, Markranstädt, Döbeln Hbf., Dresden-Dobritz, Schkeuditz, Torgau, Wurzen, Leisnig, Rackwitz, Großsteinberg und Narsdorf.

Eine neue Fahrradabstellanlage am Bahnhof Klingenberg - Colmnitz wird voraussichtlich im Juli 2009 fertig gestellt.

Durch die Unterstützung der Aufgabenträger bei der Schaffung weiterer bedarfsgerechter Fahrradabstellmöglichkeiten an Übergangsstellen zum ÖPNV wird die Staatsregierung auch weiterhin die Bedeutung des Radverkehrs als Zu- und Abbringer zum ÖPNV stärken.

Bei der Beseitigung von Barrieren die sich beispielsweise aus der Fahrradmitnahme im ÖV ergeben können, sollen die Ergebnisse des Forschungsvorhabens „Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten“ (vgl. Abschnitt 6.2) künftig berücksichtigt werden.

Darüber hinaus haben einige Aufgabenträger für spezielle Regionen saisonale radtouristische ÖPNV-Angebote geschaffen, wie z. B. die „Freizeitbuslinie Vogtland“ im Vogtland, die FahrradBUS - Linien im Sächsischen Elbland, der Sächsischen Schweiz und der Oberlausitz, in Mittelsachsen auf der Regionalbuslinie 629 „BusBahn“ sowie einzelne Busse der Linie 196 Leipzig – Bad Düben und bewerben diese. Die Busse sind mit besonderen Vorrichtungen zur Fahrradmitnahme bzw. mit Fahrradanhängern ausgestattet.

5.6. Koordinierung kommunaler Planungen und Netzwerke

Im Regierungsprogramm der Staatsregierung ist die Unterstützung der Städte und Gemeinden bei der Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte durch den Freistaat Sachsen verankert. Die Radverkehrskonzepte stellen die Grundlage für die Radverkehrsinfrastrukturplanung dar und dienen in der Regel der Ermittlung des Aus- und Neubau- sowie Erhaltungsbedarfes des Radverkehrsnetzes sowie der Priorisierung der Maßnahmen. Die Staatsregierung unterstützt fortlaufend weiterhin gemeinsam mit den Landesdirektionen zahlreiche Kommunen bei der Erstellung oder Überarbeitung dieser Konzepte zumeist fachlich.

Die Koordination der kommunalen Zusammenarbeit zur gemeinsamen Umsetzung grenzüberschreitender Radroutenprojekte und das Hinwirken auf den Abschluss von Rahmenvereinbarungen im Sinne der Radverkehrskonzeption ist neben der Prüfung und Bewilligung von Fördervorhaben ein Schwerpunkt der Aufgaben der Landesdirektionen.

Hinsichtlich der Koordinierungsstelle zur Mittellandroute (D-Route Nr. 4) wird auf Abschnitt

5.4.2 verwiesen.

Das Netzwerk kommunaler Radverkehrsfachleute in Sachsen (vgl. Abschnitt 6.3) wird das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit entsprechend der Zielsetzungen der Radverkehrskonzeption unterstützen.

5.7. Erhöhung der Verkehrssicherheit

Ein unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit ist die Verkehrserziehung und -aufklärung. Ein Schwerpunkt der Verkehrserziehung ist die Radfahrausbildung in den mobilen und stationären Jugendverkehrsschulen der örtlichen Verkehrswachten. 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.: 25-6520.14/156/1[5].

Sie dient im besonderen Maße dem frühzeitigen schrittweisen Sich-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 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.

Im Jahr 2008 wurden die Rahmenbedingungen für die schulische Radfahrausbildung neu konzipiert. Der Entwurf der neuen VwV Schulische Radfahrausbildung benennt konkrete Rahmenbedingungen, um eine einheitliche Wissensvermittlung an allen Schulen im Freistaat Sachsen zu gewährleisten.

Die im Fahrradbericht der Bundesregierung angesprochene Unterscheidung von „Verkehrssicherheitsarbeit“ und „Mobilitätserziehung“ erfolgt im Freistaat Sachsen für den Bereich der Schulen nicht. Hier wird der Begriff „Verkehrserziehung“ verwandt, der „Verkehrssicherheit“ und „Mobilitätserziehung“ umfasst. „Verkehrserziehung“ in der Schule leistet Beiträge gleichermaßen zur Sicherheitserziehung, Sozialerziehung, Umwelterziehung und Gesundheitserziehung und somit zur "Mobilitätserziehung".

Nicht zuletzt diesen Anstrengungen in der Verkehrserziehung ist es zu verdanken, dass im Jahr 2008 im Freistaat Sachsen nur ein Kind als Radfahrer tödlich verunglückte. Im Jahr 1995 wurden neun Kinder als Radfahrer getötet, im Jahr 2001 immerhin noch fünf.

Im Rahmen der Förderung von Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung werden für die Einrichtung von mobilen und stationären Jugendverkehrsschulen durch die

[5] 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)

Orts- und Kreisverkehrswachten zweckgebundene Mittel bereitgestellt (vgl. Abschnitt 5.8.8).

Die den Schulbereich betreffenden Handlungsempfehlungen des Zweiten Fahrradberichtes der Bundesregierung werden umgesetzt, beispielsweise durch die Verankerung in der Ausbildung der Lehrkräfte für die Grundschule im Fach Deutsch/Sachunterricht, die Verankerung der Verkehrserziehung in den sächsischen Lehrplänen, die Durchführung von Projekttagen an weiterführenden Schulen sowie auch das Frühradfahren in den Kindertagesstätten und in den I. und 2. Klassenstufen der Primarstufe. In den Verkehrsschulen (stationäre und mobile Jugendverkehrsschulen) erfolgt die praktische Radfahrausbildung in den dritten und vierten Klassen der Grundschulen.

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.

Um die Verkehrsüberwachung im Bereich des Radverkehrs stärker und effizienter gestalten zu können, setzt die Polizei des Freistaates Sachsen auf die Einführung von Fahrradstreifen als Ergänzung zu vorhandenen Überwachungsmaßnahmen. 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.

In diesem Zusammenhang wurde im Jahr 2008 durch die Polizeidirektion Dresden ein Pilotprojekt „Fahrradstaffel" erarbeitet, welches im Juni 2009 Umsetzung in der Praxis findet. Die Erfahrungen und Erkenntnisse zum Einsatz der Fahrradstaffel sind nach einem mittelfristigen Zeitraum zu evaluieren. Entsprechende Ergebnisse werden im Jahr 2011 erwartet.

Darüber hinaus prüft das Sächsische Staatsministerium des Innern derzeit die Schaffung gesetzlicher Rahmenbedingungen, welche den Ortspolizeibehörden zukünftig erlauben, dem gemeindlichen Vollzugsdienst eine rechtliche Befugnis zum Anhalten von Radfahrern im fließenden Verkehr zu übertragen. Hierdurch kann ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erwartet werden.

Die im Jahr 2006 im Rahmen des Lenkungsausschusses „Verkehrssicherheit in Sachsen“ gebildete Arbeitsgruppe Radverkehr, unter Leitung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Sachsen e.V., nimmt sich insbesondere der Thematik Sicherheit des Radverkehrs an.

5.8. Förderung kommunaler Radverkehrsprojekte

5.8.1. Grundsätzliches

Im Regierungsprogramm der Staatsregierung ist die Öffnung bestehender Fördermöglichkeiten zu Gunsten des Radverkehrs verankert. Ergänzend hat der Sächsische Landtag die Staatsregierung aufgefordert, bestehende Förder- und Finanzierungsbestimmungen zu Gunsten des Radverkehrs (Alltags- und touristischer Radverkehr) zu verbessern und ausreichende Förder- und Finanzierungsmittel zur Umsetzung der Empfehlungen des Zweiten Fahrradberichtes der Bundesregierung und der Radverkehrskonzeption Sachsen im Doppelhaushalt 2009/2010 bereitzustellen[6]. Darüber hinaus wird im Bericht der Bundesregierung empfohlen, u. a. Zuwendungen für kostengünstige Maßnahmen durch niedrige Bagatellgrenzen zu ermöglichen.

Mit der seit Mai 2008 geltenden Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL-KStB) vom 21. Februar 2008 (SächsABl. S. 502) wurden die Bagatellgrenzen für die Bewilligung von Fördermitteln abgesenkt und Fördergegenstände für Radverkehrsmaßnahmen weiter ergänzt. Mit Fördersätzen in Höhe von bis zu 90% der zuwendungsfähigen Kosten für kommunale Radverkehrsmaßnahmen (außer Radfernwege) wurde den Kommunen ein Anreiz zum Abschluss von Rahmenvereinbarungen gemäß der Radverkehrskonzeption gegeben. Auch mit dem im Doppelhaushalt 2009/2010 zusätzlich eingestellten Landesprogramm i. H. v. 5 Mio. EUR/Jahr unterstützt die Staatsregierung wesentlich kommunale Maßnahmen zur Attraktivierung des Radverkehrs[7].

Änderungen im Zusammenhang mit der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) aber auch Neufassungen technischer Regelwerke, wie der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), bedingen künftig weitere Anpassungen der bestehenden Finanzierungs- und Förderbestimmungen.

5.8.2. Radtouristisches Netz – SachsenNetz Rad

Der Bau und die Beschilderung von Routen des SachsenNetz Rad ist aktuell förderfähig gemäß

- Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-Infra) vom 07. Mai 2008 (SächsABl. S. 814) – nur Radfernwege – und
- Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL-KStB).

[6] Beschluss des Sächsischen Landtages vom 10. Juli 2008, Drs.-Nr. 4/12835

[7] Die Bereitstellung von Fördermitteln für die Förderung des Radverkehrs steht unter Haushaltsvorbehalt.

Seit dem 01.01.2006 zahlte die Staatsregierung für die Errichtung und Wiederherstellung von Radfernwegen sowie die Erstellung von Schwachstellenanalysen zu Radfernwegen rd. 3,3 Mio. Euro Fördermittel aus. Regionale Hauptradrouten wurden mit rd. 3,4 Mio. Euro bezuschusst. Weitere Routenabschnitte des SachsenNetz Rad entstanden im Zusammenhang mit dem Neu- und Ausbau von Straßen. Der Kostenanteil dieser Routenabschnitte kann nicht gesondert ausgewiesen werden, er ist Bestandteil des jeweiligen Gesamtvorhabens.

Eine Auswahl der seit dem 01.01.2006 geförderten Routenabschnitte enthält die Anlage 3.

5.8.3. Kommunale Radverkehrsprojekte (ohne SachsenNetz Rad)

Außerhalb des SachsenNetz Rad fördert die Staatsregierung den Bau bzw. die Beschilderung von selbstständigen und unselbstständigen kommunalen Radverkehrsanlagen schwerpunktmäßig gemäß Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL-KStB).

Ergänzend ist aktuell eine Förderung möglich gemäß

- Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-Infra) für Radwege zur touristischen Nutzung in Kur- und Erholungsorten,
- Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über die Förderung der Städtebaulichen Erneuerung im Freistaat Sachsen (Verwaltungsvorschrift Städtebauliche Erneuerung – VwV StBauE) vom 21. Juli 2008 (SächsABl. S. 1018) [8],
- Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über die Durchführung und Förderung von Maßnahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung und der Revitalisierung von Brachflächen zur Umsetzung des Operationellen Programms des Freistaates Sachsen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung in der Förderperiode 2007 bis 2013 (VwV-Stadtentwicklung 2007 – 2013)[9] und
- Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft zur Integrierten Ländlichen Entwicklung im Freistaat Sachsen (Förderrichtlinie Integrierte Ländliche Entwicklung – RL ILE/2007) vom 18. Oktober 2007 (SächsABl. S. 1601)[10].

---

[8] Im Rahmen der Städtebauförderung nach der VwV StBauE bestand und besteht die Möglichkeit, dass innerhalb der Gebietsförderungen der (teilweise) Neu-, Um- und Ausbau von Radwegen Bestandteil der Projekte sein kann. Da es sich um eine Gebietsförderung handelt, werden Einzelmaßnahmen statistisch nicht erfasst.

[9] Bei der Förderung nach VwV Stadtentwicklung 2007 bis 2013 besteht grundsätzlich die Möglichkeit, innerhalb von Einzelprojekten den Radwegebau zum Bestandteil der Maßnahme zu machen. Da es sich um eine Gebietsförderung handelt, werden Einzelmaßnahmen statistisch nicht erfasst.

[10] Zum einen kann die Nutzung ländlicher Wege für den Radverkehr über Kapitel D („Verbesserung der Agrarstruktur“) der Förderrichtlinie als Maßnahme zur infrastrukturellen Erschließung innerhalb und außerhalb von Verfahren der Ländlichen Neuordnung gefördert werden. Die Initiative muss dabei von den Teilnehmergemeinschaften ausgehen, bzw. von den Gebietskörperschaften, soweit es sich

Seit dem 01.01.2006 wurden durch die Staatsregierung für Radverkehrsanlagen außerhalb des SachsenNetz Rad rd. 8,1 Mio. Euro Fördermittel ausgezahlt. Weitere kommunale Radverkehrsanlagen entstanden im Zusammenhang mit dem Neu- und Ausbau von Straßen. Der Kostenanteil Radverkehr kann nicht gesondert ausgewiesen werden, er ist Bestandteil des jeweiligen Gesamtvorhabens.

Eine Auswahl der seit dem 01.01.2006 geförderten kommunalen Radverkehrsanlagen enthält die Anlage 4.

Darüber hinaus bot die Gemeinschaftsinitiative URBAN II, Operationelles Programm der Stadt Leipzig 2000 -2006, innerhalb des Schwerpunktes 2 „Stärkung der lokalen Identität und Verbundenheit im Stadtteil sowie Verbesserung der stadträumlichen Qualitäten" die Möglichkeit, den Neu-, Um- und Ausbau von Radwegen zum Bestandteil von Einzelprojekten zu erklären. Die Stadt Leipzig realisierte 14 Projekte, in denen unter anderem der Neu-, Um- und Ausbau von Radwegen Bestandteil der Projekte war. Eingesetzt wurden in diesen Projekten EU-Finanzhilfen von 3.086.531 Euro. Davon entfallen ca. 20 % auf Radwege. Hergestellt wurden insgesamt innerhalb des Fördergebietes 6,38 km neue Radwege.

Der „3. Grenzüberschreitende Mountainbike-Marathon“ und die Machbarkeitsstudie zum Elsterradweg wurden auf der Grundlage der „Richtlinie des Sächsischen Staatsministers für Bundes- und Europaangelegenheiten zur Förderung von Kooperationsprojekten im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative Interreg III A“ vom 6. November 2001 (SächsABl. S. 1122) gefördert.

Ergänzend bezuschusste die Staatsregierung die Teilnahme sächsischer Unternehmen an Messen im In- und Ausland wie der Interbike 2005 in Las Vegas/USA, der Eurobike 2006 in Friedrichshafen, der Bike und Trimm 2006 in Salzburg/Österreich, der Sport Bike 2006 in Brno/Tschechien, der Bike 2008 in Wien/Österreich und der Interbike 2008 in Las Vegas im Rahmen der Mittelstandsförderung, Teil Messen/Außenwirtschaft.

Durchsetzung einheitlicher Qualitätsstandards

Im Bericht der Bundesregierung wird die verstärkte Einhaltung von Qualitätsstandards bei der Umsetzung radtouristischer Landesnetze – in Sachsen des SachsenNetz Rad - gefordert.

Zur schrittweisen Durchsetzung einer qualitativ hochwertigen, den Erfordernissen des Radverkehrs gerecht werdenden Radverkehrsinfrastruktur, sind die für die Förderung kommunaler Radverkehrsanlagen zuständigen Bewilligungsstellen angehalten, die Qualitätsstandards der Anlage 3 der RVK für Radfernwege des SachsenNetz Rad anzuwenden. Für Routen des SachsenNetz Rad, die noch nicht diese Qualitätsstandards erfüllen, soll eine Rahmenvereinbarung gemäß Abschnitt 3.1.5 der RVK vorgelegt werden, die bei Kon-

---

um Maßnahmen außerhalb der Ländlichen Neuordnung handelt. Bei Maßnahmen außerhalb der Ländlichen Neuordnung steht insbesondere die Erschließung landtouristischer Entwicklungspotentiale im Vordergrund.

Zum anderen kann der Radverkehr durch eine Förderung über Kapitel D („Technische kommunale Infrastruktur“) unterstützt werden. Hierbei geht es sowohl um den inner- als auch um den außerörtlichen Ausbau von Verkehrsanlagen. Zuwendungsempfänger sind hier nur Gebietskörperschaften, von denen somit die Initiative in aller Regel im Rahmen der regionalen ILEKS unter Beteiligung der regionalen Gremien ausgehen muss.

kurrenz der Fördermittel als Voraussetzung für eine Förderung herangezogen wird. Ergänzend ist die Einhaltung der „Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen“ Voraussetzung einer Förderung der Fahrradwegweisung.

Den Bau selbstständiger oder im Zuge von kommunalen Straßen geführter wichtiger Radverkehrsanlagen mit den dazugehörigen Einrichtungen betreffend, ist eine Förderung gemäß der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL-KStB) nur möglich, wenn die kommunalpolitische Zielstellung durch die entsprechende Ausweisung in einer Radverkehrskonzeption oder einer für die Beurteilung gleichwertigen Netzplanung zum Ausdruck gebracht wurde.

5.8.4. Radtouristische Regionen

Die Entwicklung radtouristischer Regionen fördert die Staatsregierung über

1. Projekte im Rahmen der Umsetzung von Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzepten (ILEK) nach den Punkten B.1.1 (Entwicklung von vermarktbaren 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) vom 21. Dezember 2006 (SächsABl. S. 58) 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 des SachsenNetz Rad.

5.8.5. Fahrradfreundliche Gastbetriebe

Die Staatsregierung unterstützt den Neubau von auf Fahrradtourismus spezialisierten Beherbergungsbetrieben entlang von Radfernwegen und Regionalen Hauptradrouten mit nicht rückzahlbaren Zuschüssen, wenn diese Gastbetriebe die Qualitätskriterien des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC) erfüllen. Fördergrundlage ist die Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-Infra).

Die vom ADFC aufgestellten sieben Mindestanforderungen sind vollständig zu erfüllen; außerdem sind mindestens drei der vom ADFC definierten zusätzlichen Angebote vorzuhalten. Es bleibt 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.

5.8.6. Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad

Der Freistaat Sachsen fördert Anlagen des Radverkehrs beim Bau oder Ausbau von ÖPNV-Übergangsstellen gemäß der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV) vom 6. April 2004 (SächsABl. S. 498).

Eine weitere Förderung von Schnittstellen des Radverkehrs zum ÖPNV ist im Rahmen der Förderung der Verkehrsinfrastruktur aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) im Freistaat Sachsen (Förderperiode 2007 – 2013) vorgesehen.

5.8.7. Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Im Bereich der einzelgewerblichen GA-Förderung sind gem. Ziffer 2.3.1. Sechsunddreißigster 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 werden auch Außenanlagen gefördert, wenn die sonstigen Fördervoraussetzungen 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 können aber im Rahmen der Einrichtung von Außenanlagen innerhalb eines Investitionsvorhabens eines gewerblichen Unternehmens unter den vorgenannten Voraussetzungen bezuschusst werden.

5.8.8. Verkehrserziehung und -aufklärung

Die mobilen und stationären Jugendverkehrsschulen, in welchen die schulische Radfahrausbildung stattfindet, werden auf der Grundlage der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über die Förderung von Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung zur Hebung der Verkehrssicherheit (FördRLVEA) vom 13. Juni 2008 (SächsABl. S. 898) im Wege der Anteilsfinanzierung gefördert. Mit der seit dem Jahr 2008 novellierten Richtlinie wurde der Finanzierungsanteil des Sächsischen Staatsministeriums des Innern von bisher 40 % auf bis zu max. 80 % angehoben.

Dem Sächsischen Staatsministerium des Innern standen für die Förderung der Verkehrsschulen für die Haushaltsjahre 2007 und 2008 jährlich Landesmittel in Höhe von 70.000 Euro zur Verfügung.

5.9. Ordnungsrahmen

5.9.1. Raumordnung und Landesplanung

Der Landesentwicklungsplan Sachsen 2003 gibt als landesweite Zielstellung aus, in den einzelnen Regionen Sachsens für einen Ausbau und die Verbesserung des Radwegenetzes zu sorgen (LEP Z 10.18).

Darauf aufbauend und unter Zugrundelegung der Radverkehrskonzeption Sachsen 2005 enthalten die sächsischen Regionalpläne, die seit Mitte 2008 genehmigt worden sind bzw. kurz vor der Genehmigung stehen, weitere, regionalspezifische Grundsätze und Ziele sowie Kartengrundlagen zum Radverkehr, mit denen auch aus regionalplanerischer Sicht auf die Notwendigkeit einer weiteren Förderung des Alltagsradverkehrs und des touristischen Radverkehrs hingewiesen wird. Diese Grundsätze und Ziele zum Radverkehr sind von den Planungs- und Maßnahmeträgern bei ihren Vorhaben entsprechend zu berücksichtigen.

5.9.2. Straßenverkehrsrecht

Das Thema Radwege und Radwegebenutzungspflicht sowie der Einsatz gemeinsamer Rad-Gehwege als verkehrlich ungünstigste Form der Radwegeführung ist immer wieder Gegenstand sowohl allgemeiner als auch konkreter Beratungen mit den Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträgern. Jede Führungsform für den Radverkehr unterliegt einer Einzelfallprüfung für den konkreten Anwendungsfall. Ziel ist, eine einheitliche straßenverkehrsrechtliche Behandlung vergleichbarer Sachverhalte zu gewährleisten und die Anwendung der vorteilhaftesten Führungsform entsprechend der jeweiligen örtlichen Situation zu ermitteln. Dazu erfolgen fortlaufend Abstimmungen mit den unteren Verkehrsbehörden, insbesondere im Rahmen der Vorentwurfs- und Planfeststellungsverfahren.

Zum 1. September 2009 wird die durch die 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften erfolgte Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die unter dem Motto „Weniger Verkehrszeichen – Bessere Beschilderung“ steht, in Kraft treten.

Mit der Änderungsverordnung wird ein weiterer Beitrag zur Sicherheit des Fahrradverkehrs geleistet. Durch die Änderung der VwV-StVO soll im Bereich des Radverkehrs

- für die Planungs- und Straßenverkehrsbehörden vor Ort u. a. bei der Anlage der Radverkehrsanlagen und der Anordnung der Benutzungspflicht durch Verkehrszeichen eine größere Flexibilität geschaffen werden,
- benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sollen reduziert werden,
- die Einsatzkriterien und Anforderungen für die Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Fahrradverkehr sollen vereinfacht werden und
- die Verhaltensregeln in Fahrradstraßen sollen radverkehrsfreundlicher gestaltet werden.

Hinsichtlich des sich aus der Änderungsverordnung ableitenden Fortbildungs- und Kommunikationsbedarfs wird auf Abschnitt 5.3.4 verwiesen.

5.9.3. Bauordnungsrecht

Sowohl im Hinblick auf die im Bericht der Bundesregierung geforderte Klarstellung zu den Verwendungsmöglichkeiten von Ablösebeträgen aus der Kfz-Stellplatzpflicht für Radverkehrsanlagen, als auch für die Handlungsempfehlungen zum Fahrradparken, erfüllen die gesetzlichen Regelungen des Freistaates Sachsen bereits jetzt die Anforderungen der empfohlenen Maßnahmen.

§ 49 Abs. 2 Satz 3 Nr. 2 Sächsische Bauordnung (SächsBO) in Verbindung mit Ziffer 49.2.3 der Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern Sächsischen Bauordnung (VwVSächsBO) vom 18.03.2005 (SächsABl. SDr. S S57, ber. S. 363) eröffnet ausdrücklich die Möglichkeit, die Ablösebeiträge für die Kfz-Stellplatzpflicht für den Bau neuer Fahrradwege oder die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen zu verwenden.

Im Bericht der Bundesregierung wird empfohlen, Ungenauigkeiten hinsichtlich der Anzahl und der Anforderungen der Schaffung von Fahrradstellplätzen bei Gebäudevorhaben durch entsprechende Konkretisierungen in den gesetzlichen Regelungen der Länder zu beseitigen.

Die Sächsische Bauordnung enthält allgemeine Regelungen u. a. zur Lage, Größe und Beschaffenheit notwendiger Fahrradstellplätze in § 49 Abs. 1 Satz 1 und 2 SächsBO, welche durch ausführliche Erläuterungen und konkrete Vorgaben in Ziffer 49 VwVSächsBO ergänzt werden. Dabei sind die im Bericht geforderten Richtzahlen aufgeführt, welche teilweise sehr detailliert für verschiedene Nutzungsmöglichkeiten der Gebäude einen konkreten Stellplatzbedarf für Fahrräder vorschreiben.

Ebenfalls kein rechtlicher Regelungsbedarf besteht hinsichtlich der Schaffung einer gesetzlichen Möglichkeit für Bauträger, Abstellplätze bei Zustimmung der kommunalen Straßenbauverwaltung auch im öffentlichen Straßenraum nachzuweisen. Dies wird in § 49 Abs. 1 Satz 1 SächsBO nicht ausgeschlossen. Zudem trifft § 49 Abs. 2 SächsBO sowie die diesbezüglichen Erläuterungen in Ziffer 49.2.1.ff VwVSächsBO die im Bericht empfohlenen Regelungen zur Schaffung bzw. klarstellenden Formulierung zu Ablösemöglichkeit sowie zur Zweckbindung der Ablösebeträge.

6. Maßnahmen sächsischer Kommunen

Seit Verabschiedung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen im Jahr 2005 wurden in zahlreichen Kommunen die Rahmenbedingungen zur Radverkehrsförderung verbessert, es wurden Radverkehrsverbindungen für den Weg zur Arbeit, zum Einkauf und zur Schule ebenso geschaffen wie sichere Fahrradabstellanlagen. Eine durchaus positive Entwicklung kann zumeist in den kreisfreien Städten aber auch in Städten kleinerer und mittlerer Größe und zahlreichen Gemeinden verzeichnet werden.

Verbesserte infrastrukturelle Voraussetzungen lassen den Radtourismus in vielen Regionen einen zunehmend höheren Stellenwert einnehmen.

Im Nachfolgenden werden einige ausgewählte Beispiele aufgeführt.

6.1. Radverkehrskonzepte und -anlagen

Städte und Gemeinden sowie Landkreise haben Radverkehrskonzepte aufgestellt und setzen diese sukzessive um. Stand und Qualität der Radverkehrsnetzplanungen sind sehr unterschiedlich und hängen stark von den Rahmenbedingungen entsprechend dem verkehrs- und tourismuspolitischen Stellenwert des Radverkehrs bei den Gebietskörperschaften ab. Es existieren einfache touristische Wege- und Beschilderungskonzepte bis hin zu inhaltlich an die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 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. Infolge der Verwaltungsreform zum 01.08.2008 erfolgt derzeit in einigen Landkreisen eine Aktualisierung der Konzepte.

Zweckverbände wurden für die Realisierung einzelner Vorhaben wie den Muldentalradwanderweg Aue – Eibenstock und die Regionale Hauptradroute Nr. II-12 Chemnitztalradweg wurden gebildet. Zum Einsatz des Instruments der Rahmenvereinbarungen wird auf Abschnitt 5.4.2 verwiesen.

6.2. Forschungsvorhaben

Die Zunahme des Fahrradverkehrs birgt neben allen positiven Wirkungen auch Konflikte in sich, die sich beispielsweise in Engpässen bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV und in unterschiedlichen Interessen verschiedener Nutzergruppen des ÖPNV zeigen können.

Diesen Themen widmet sich das Dresdner Forschungsprojekt „Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten“, das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über nichtinvestive Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert wird.

Ziel des Projektes ist die integrierte Förderung des Radverkehrs. Aufbauend auf den Ergebnissen und Erfahrungen aus dem EU-Projekt UrBike und dem Mobilitätsmanagement werden Grundlagen, Strategien und Maßnahmen einer korrespondierenden Förderung innerhalb des Umweltverbundes – Rad, ÖPNV, Fuß – erarbeitet.

Zur Begleitung des Projektes gibt es einen nationalen projektbegleitenden Ausschuss und eine lokale Arbeitsgruppe, dem auch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit bzw. die Landesdirektion Dresden angehören.

6.3. Kommunikation und Information

Eine Zielstellung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen ist die Gründung eines kommunalen Austauschgremiums, in dem Erfahrungen und best-practice-Beispiele ausgetauscht werden. Es soll gleichermaßen dazu beitragen, Synergien zu nutzen, spezifische kommunale Radverkehrsprobleme zu lösen und Impulse zu geben.

Im Sinne dieses Ansatzes wurde im März 2008 das Netzwerk kommunaler Radverkehrsfachleute unter Leitung der Kreisfreien Stadt Chemnitz gegründet. Ein erstes Treffen der

Städte Chemnitz, Dresden, Leipzig, Zwickau, Plauen, Hoyerswerda und Görlitz fand mit dem Ziel statt, Probleme des Alltagsradverkehrs in größeren Städten zu erörtern und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Eine fortlaufende Information der Staatsregierung und fachliche Einbindung ist vorgesehen.

Der Kongress "European Conference on Bicycle Transport and Networking" am 3. und 4. April 2008 in Dresden bildete den Abschluss des ersten Projektteils des Forschungsvorhabens „Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten" (vgl. Abschnitt 6.2), der gemeinsam mit der MeetBike-Konferenz stattfand. Die 2. MeetBike Konferenz „Integrierte Nahmobilität" am 12. und 13. März 2009 zeigte erste Ergebnisse aus dem zweiten Projektteil auf. Im September 2009 sollen ein Leitfaden mit good-practice-Beispielen aus deutschen Städten und der Abschlussbericht zum Projekt Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung vorliegen.

7. Maßnahmen weiterer Akteure

Neben der Staatsregierung und den sächsischen Kommunen gibt es eine Vielzahl regionaler Akteure, welche an der Umsetzung der Ziele der Radverkehrskonzeption für den Freistaat beteiligt sind bzw. deren Agieren – manchmal auch nur indirekt und nicht vorrangig an der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen ausgerichtet – zur Entwicklung eines fahrradfreundlichen Klimas in Sachsen beiträgt.

Die in Anlage 5 enthaltene Übersicht nennt ohne Anspruch auf Vollständigkeit regionale Akteure und ihre Handlungsfelder, mit Bezug zur Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen.

8. Fazit und Ausblick

Die Bedeutung des Fahrrades als kostengünstiges Null-Emissionsfahrzeug, dessen Nutzung einen Beitrag zur Gesundheitsförderung leistet und dessen Image enorm weiter steigt, rückt insbesondere im Hinblick auf Aspekte des Klimaschutzes, steigende Rohölpreise und wirtschaftliche Krisen immer mehr in den Vordergrund der verkehrspolitischen Aktivitäten.

In den vergangenen Jahren ist eine verstärkte Beschäftigung mit dem Thema Radverkehrsförderung in allen Politikbereichen und auf allen Ebenen der zuständigen Akteure der Radverkehrsförderung entstanden. Zahlreiche Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sind bereits ergriffen oder auf den Weg gebracht. Zusätzliche Landesmittel wurden in den Doppelhaushalt 2009/2010 eingebracht und verbesserte Fördermöglichkeiten geschaffen.

Um die langfristig angestrebte Verdopplung des Radverkehrsanteils am Modal-Split zu erreichen, sind auch weiterhin flankierende Maßnahmen zu Gunsten dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers erforderlich. Die Staatsregierung setzt dabei insbesondere auf die Schaffung verkehrssicherer, umwegarmer und lückenloser Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs, die Förderung des Fahrrades als Zu- und Abbringer zum ÖPNV und den weiteren Ausbau von Kooperationsstrukturen und Netzwerken auf

kommunaler und Landesebene sowie zwischen Freistaat und Kommunen. Serviceangebote sollen verstärkt und die Förder- und Finanzierungsbestimmungen nach dem Stand der Technik und unter Beachtung des Systemansatzes weiter ausgerichtet werden.

Anlage 1

Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen mit Verkehrsfreigabe seit 2005 (ausgewählte Projekte)

Straße	Maßnahme(n)
Bundesstraßen	
B 2	Ausbau nördlich Hohenossig, Anbau Radweg
B 6	Ausbau eines Radweges nördlich Semmichau
B 6	Ausbau Radweg Götha-Rothnaußlitz
B 6	Ausbau Radweg östlich Bischofswerda-Wölkau
B 6	Ausbau Radweg Markersdorf-Reichenbach, 1.BA
B 6	Ausbau Radweg Hochkirch-Jenkwitz
B 6	Ausbau Radweg in Bautzen, OT Stiebitz
B 6	Ausbau zwischen Calbitz und Luppa, Erneuerung Radweg
B 6	Ausbau in Wurzen mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
B 6	Neubau Radweg östlich Dresden, 1.BA + 2.BA
B 6	Elberadweg westlich Meißen
B 92	Neubau Geh- und Radweg OU Oelsnitz
B 92	Ausbau Geh- und Radweg nördlich Plauen, KP B 92 / B 282 und in Plauen, Böhlerstr.
B 94	Neubau Radweg in Reichenbach, 2. BA
B 95	Radweg nördlich Penig
B 95	Radweg Unterwiesenthal bis Niederschlag
B 96	BAB-Zubringer, Salzenforst 2.BA, KP B96/S106 mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
B 96	Ausbau Geh- und Radweg am KP mit S148 in Ebersbach
B 96	Ausbau einer Radbahn in Großpostwitz, August-Bebel-Str.
B 96	Ausbau Radweg westlich von Eibau
B 96	Ausbau Radweg in und nördlich Neusalza-Spremberg
B 96	Ausbau Radweg Oderwitz

Anlage 1

Straße	Maßnahme(n)
B 96	Ausbau in Hoyerswerda - Anbau eines Radweges von Görlitzer bis Bautzner Brücke
B 97	Ausbau nördl. Laußnitz, Anbau eines Radweges
B 97	B 97/BAB A 4 AS Hermsdorf - Errichtung von zwei Knotenpunktlichtsignalanlagen mit Rad-/Gehweg
B 97	Ausbau nördlich Laußnitz, Anbau eines Radweges
B 98	Ausbau Geh- und Radweg in Wehrsdorf
B 98	Ausbau östlich Schönfeld mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
B 98	Ausbau in Neukirch, Zittauer Straße, 1. BA mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
B 101	Radweg nördlich Großschirma
B 101	Ausbau nördlich Priestewitz mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
B 115	Ausbau Radweg in und nördlich Stannewisch
B 115	Ausbau eines Radweges südlich Rietschen
B 170	Neubau Radweg westlich Altenberg
B 170	Neubau Radweg Bannewitz/OT Possendorf-Horlenstr., 2.BA
B 170	Ausbau südlich Dippoldiswalde, Neubau Radweg Obercarsdorf-Ulberndorf
B 172	Neubau Elberadweg Bad Schandau-Königstein, 1.BA
B 173	Neubau Geh- und Radweg in Plauen
B 173	Fahrbahnerneuerung Radweg östlich Chemnitz
B 175	Radfahrstreifen in der OD Döbeln, Bahnhofsstraße
B 175	Anbau eines Radweges nördlich Nossen
B 178	Ausbau eines Radweges in Herrnhut
B 178	Ausbau Radweg in Großhennersdorf
B 180	Radweg Gornau - Weißbach
B 180	Ausbau östlich Gersdorf, Anlage eines Geh- und Radweges, BA 2.3 + 3.1
B 182	Ausbau nördlich Riesa, Anbau eines Radweges

Anlage 1

Straße	Maßnahme(n)
B 182	Neubau Radweg nördlich Riesa
B 184	Ausbau westlich Rackwitz, Anbau eines Radweges
B 186	Ausbau westlich Liebertwolkwitz, Anbau eines Radweges
B 186	Ausbau südlich Schkeuditz, Anbau eines Radweges, 2.BA
B 282	Neubau Geh- und Radweg westlich Mühltroff
B 283	Neubau Geh- und Radweg südwestlich Morgenröthe-Rautenkranz
B 283	Neubau Geh- und Radweg in Wohlhausen
B 283	Neubau Geh- und Radweg Brücke Mühlleiten
Staatsstraßen	
S 11	S 11 / S 49 Ausbau nördlich Bad Lausick 3.BA mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
S 36	Ausbau westlich Kreischa mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
S 38	S 38, Ausbau südlich Mutzschen mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
S 46	Ausbau in Markkleeberg, Anbau Radweg
S 61	Deckenbau südlich Audigast, Schaffung einer Radverkehrsanlage
S 79	Ausbau südlich Taucha, Anbau eines Radweges
S 88	Radverkehrsanlage im Zuge Nünchritz-Glaubitz
S 95	Ausbau südlich Oßling - Anbau eines Radweges
S 101	Ausbau nördlich Zerna mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
S 102	OU Kamenz, Teil 3, mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
S 103	Ausbau westlich Lauta-Dorf, Anbau eines Radweges
S 111	Ausbau OD Weißenberg, 4. BA Radweg vom KP S111/S55 bis Weißenberg mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
S 112	Ausbau nördlich Löbau bis Kittlitz, 1.BA mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
S 116	Ausbau in Sohland a.d. Spree mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
S 116	Ausbau in Schirgiswalde von KP K 7246 bis OA mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage

Anlage 1

Straße	Maßnahme(n)
S 125	Ausbau in Holtendorf/Girbigsdorf, 2. BA mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
S 126	Ausbau Radweg westlich Weißkeisel
S 127S	Anbau einer Radbahn zwischen Zodel und Deschka
S 139	Ausbau KP S 135 in Spitzkunnersdorf mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
S 176N	Radwege im Bereich Oberseidewitz zwischen Laurich-Herbergen
S 177	Ausbau nördlich Medingen mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
S 177	Neubau OU Radeberg mit abschnittsweiser Radverkehrsanlage
S 267	Ausbau nördlich Schlettau, Anlage eines gemeinsamen Geh-/ Radweges
S 267	Ausbau nördlich Crottendorf, Anlage eines gemeinsamen Geh-/ Radweges
S 304	Neubau Geh- und Radweg in Klingenthal

Anlage 2

Nachträglicher Anbau von Radverkehrsanlagen an Staatsstraßen
Operationelles Programm des Freistaates Sachsen in der Prioritätsachse 4.1
Umweltfreundliche Verkehrsträger
Vorhabensteil 4.1.2 Radwege in der Förderperiode 2007 – 2013)

Straße	Maßnahme(n)
S 8a	Ausbau östlich Flughafen, Anbau eines Radweges, 1. BA
S 43	Brandis (A 14) - Naunhof, Anbau gemeinsamer Geh- / Radweg
S 45	Klinga – Großsteinberg, Anbau gemeinsamer Geh- / Radweg
S 71	Ausbau südlich Lippendorf, Anbau eines Radweges
S 71	Ausbau südlich Zwenkau, Anbau eines Radweges
S 75	Ausbau östlich B 186, Anbau eines Radweges, 1. BA
S 75	Ausbau östlich B 186, Anbau eines Radweges, 2. BA
S 95	Steina – Pulsnitz
S 100	Knoten S 102 Wiesa – Thonberg
S 121	Ausbau Radweg westlich Horka
S 135	Ausbau Radweg nördlich Spitzkunnersdorf
S 140	Ausbau Radweg südlich Neugersdorf
S 148	Ausbau Radweg in und nördlich Ebersbach
S 196	Freiberg – Halsbrücke
S 200	Mittweida – Erlau
S 206	Brand-Erbisdorf – Berthelsdorf
S 228	B 101 – Scharfenstein
S 242	Geh- / Radweg Pleißa
S 252	Geh- / Radweg nördlich St. Egidien
S 282	Neubau Geh- / Radweg in Reichenbach
S 291	Ausbau Geh- / Radweg Steinpleis – Marienthal
S 293	Neubau Radweg in Lengenfeld
S 304	Neubau Geh- Radweg bei Klingenthal

Anlage 3

Auswahl geförderter Maßnahmen des SachsenNetz Rad (seit 01.01.2006)

Radweg	Bezeichnung der Maßnahme(n)
Elberadweg	Leutewitz - Riesa
Elberadweg	Ausbau in der Landeshauptstadt Dresden (zwischen Brockhausstraße/Saloppe und Heilstättenweg sowie Augustusbrücke bis Pieschener Allee/Spangenweg) und Wiederherstellung zwischen Körnerplatz bis Marienbrücke
Elberadweg	Deckenerneuerung Pirna bis Brücke über den Struppenbach in Obervogelgesang
Elberadweg	Wiederherstellung in Belgern
Elsterradweg	Stadtgebiet Leipzig - 2. BA auf dem Luppedeich zwischen Auensee und Stahmeln
Elsterradweg	Ausbau am Westufer des Cospudener Sees
Elsterradweg	Lückenschluss Abschnitt Stauseedamm Greiz-Dölau bis Landesgrenze Thüringen-Sachsen
Muldentalradwanderweg	Schwachstellenanalyse einschließlich Handlungs- und Investitionsempfehlungen im Landkreis Freiberg
Muldentalradwanderweg	Wiederherstellung in Eilenburg, Löbnitz und Döbeln einschl. Brücke über den Mühlgraben (OT Großbauchlitz)
Muldentalradwanderweg	Grundhafte Sanierung der Hängebrücke über die Zwickauer Mulde und der Brücke über den Werkgraben
Muldentalradwanderweg	Ermittlung und Optimierung der Synergien für die Tourismusbranche über die Schwachstellenanalyse für den Muldental-Radwanderweg
Muldentalradwanderweg	Ausbau Ortslage Döbeln, Großbauchlitz- Technitz, 1. BA
Oder-Neiße-Radweg	Rothenburg - Görlitz
Radfernweg "An der Silberstraße"	Verbindung der Radwege Freiberg - Brand-Erbisdorf und Freiberg – Weißenborn, 3. BA
Zschopautalradwanderweg	Schwachstellenanalyse und Handlungs- / Investitionsempfehlungen in den Altlandkreisen Döbeln und Mittweida
Zschopautalradwanderweg	Ausbau auf der ehemaligen Eisenbahntrasse Crottendorf-Walthersdorf
Chemnitztalradweg	2. BA von Dammweg bis Bornaer Straße

Anlage 3

Radweg	Bezeichnung der Maßnahme(n)
Preßnitztalradweg	Anbindung Haltepunkt "Forellenhof" der Preßnitztalbahn im Ortsteil Schmalzgrube
Preßnitztalradweg	Brückenbauwerke in der Gemeinde Großrückerswalde
Rübezahlradweg	Teilabschnitte Hainewalde und Hörnitz
Froschradweg	Neubeschilderung im Landkreis Kamenz
Wolfsradweg	Ausbau zwischen Boxberg-Rietschen-Rothenburg
Umgebindehausradweg	Ergänzung der touristischen Basisinfrastruktur - Lückenschluss in Sohland a.d. Spree
Nord-Süd-Route	Bau des Radwanderweges im Bereich Badbrücke - Goethesteig der Stadt Leipzig
Parthe-Mulde-Radweg	Beschilderung, Wegweisung und Ausstattung
Flöhatalradweg	Stützmauerbau Grünhainichen - Schellenberg
Rübezahlradweg	Neubau in Zittau-Eichgraben
Kreisbahnradweg	Ausbau von Görlitz nach Königshain
Altenburg - Colditz - Radroute	Beschilderung und Ausstattung

Anlage 4

Auswahl geförderter Maßnahmen außerhalb des SachsenNetz Rad (seit 01.01.2006)

Zuwendungsempfänger	Bezeichnung der Maßnahme
Landkreis Bautzen	K 9242 - Neubau eines Radweges zwischen Pulsnitz und Großröhrsdorf
Landkreis Bautzen	K 9257 - Bau eines Radweges zwischen Ottendorf-Okrilla und Grünberg, 2.BA
Landkreis Bautzen	K 9251 - Neubau Radweg zwischen Pulsnitz und Lichtenberg (1. und 2. Bauabschnitt)
Landkreis Görlitz	K 8476 - Neubau straßenbegleitender Radweg von Schleife nach Mühlrose
Landkreis Görlitz	Neubau eines Radweges entlang der K 8402 von Girbigsdorf nach Görlitz
Landkreis Görlitz	K 8417 - Neubau straßenbegleitender Radweg zwischen Kodersdorf - Särchen – Horka
ehemaliger Landkreis Kamenz	Ausbau der K 9210 zwischen Laubusch und Kortitzmühle, Bereich 2: Abzweig Tätzschwitz bis Kortitzmühle und straßenbegleitender Radweg zwischen Laubusch und Kortitzmühle
Stadt Naunhof	Radweg zwischen Naunhof und Ammelshain
Landkreis Leipzig	K 7932 - Neubau, Radweg rechtsseitig von B 93 bis Regis
ehemaliger Landkreis Stollberg	Radweg an der K 8811 zwischen Neukirchen (Kreisverkehr) und OT Adorf
Stadt Augustusburg	Instandsetzung Radwege in Augustusburg, OT Erdmannsdorf u. OT Kunnersdorf
Gemeinde Boxberg /O.L.	Neubau Radweg Findlingspark Nochten - Weißwasser, 5. Teilabschnitt
Stadt Brandis	Bau des straßenbegleitenden Rad-Gehweges OA Brandis - OE Beucha
Gemeinde Dreiheide	Neubau Radweg Wildenhainer Weg und Süptitzer Weg
Stadt Grimma	Erneuerung und Neubau Radweg Beiersdorf bis Grimma "Alte Poststraße"
Stadt Freiberg	Radweg Silberhofstraße, 1. BA

Anlage 4

Zuwendungsempfänger	Bezeichnung der Maßnahme
Gemeinde Glaubitz	Neubau eines Geh-/Radweges von Glaubitz bis Nünchritz (Schulzentrum)
Stadt Groitzsch	Neubau Radweg von Groitzsch nach Zwenkau 1. und. 2.BA
Stadt Hainichen	Bau des Radweges von Hainichen zur Radrennstrecke im Rossauer Wald
Gemeinde Klipphausen	Ausbau des Radwegenetzes -Meißner 8-
Stadt Leipzig	Geh- und Radweg Bahnbogen Gohlis
Stadt Leipzig	Radverkehrsführung Hans-Driesch-Str. und Muldentalstraße
Stadt Leipzig	Geh- und Radweg zwischen Seehausen und Göbschelwitz
Gemeinde Müglitztal	Geh- und Radweg Altenberger Straße in Weesenstein
Stadt Radeberg	Neubau Radweg Goldbachaue
Stadt Weißwasser	Neubau Radweg von der Waldstation Kromlau bis Weißwasser "Schwerer Berg"
Stadt Zittau	Neubau eines Geh- und Radweges an der S 132 (Löbauer Straße von Buswendestelle bis Am Hasenberg)
Zweckverband Landschaftspark Bärwalder See	Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der Ortsverbindungsstraße Klitten - Uhyst zwischen Klitten und dem Bärwalder See

Maßnahmen weiterer Akteure

Regionaler Akteur	Handlungsfeld
Wirtschaftsförderung Erzgebirge GmbH	konzeptionelle Arbeit und Umsetzung des touristischen Radroutennetzes im Landkreis Annaberg (Vorbereitung, Koordinierung und Umsetzung notwendiger Maßnahmen)
Zweckverband Planung und Erschließung Industriegebiet Böhlen/Lippendorf	Aus- und Neubau von Hauptverkehrsstraßen im Industriegebiet mit Radverkehrsanlagen
Grüner Ring Leipzig	Ausbau und Beschilderung der Rad- und Wanderrouten Innerer und Äußerer Grüner Ring Leipzig mit teilweiser Überlagerung mit anderen regionalen Hauptradrouten bzw. Radwegen des Alltagsradverkehrs sowie Verknüpfung zwischen verschiedenen Radrouten in Leipzig und Umland
Kommunales Forum Südraum	Projektträger für zahlreiche Vorhaben im Südraum Leipzig (u. a. Beschilderungskonzept Neuseenlandradroute)
Lausitzer- und Mitteldeutsche Braunkohlenverwaltungsgesellschaft mbH	Herstellung von Wegen in Bergbaufolgelandschaften sowohl im Rahmen der Grundsanierungsverpflichtung als auch im Rahmen der erweiterten Sanierung nach § 4 VA Braunkohle
Wirtschaftsinitiative Sächsische Schweiz	konzeptionelle Arbeit und Umsetzung des touristischen Radroutennetzes im Raum Neustadt/ i.Sa. (Vorbereitung, Koordinierung und Umsetzung notwendiger Maßnahmen)
Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)	Sicherstellung der kostenlosen Fahrradmitnahme in den Nahverkehrszügen im Verbandsgebiet einschließlich Altlandkreis Döbeln, Anteilsfinanzierung an ÖPNV-Schnittstellen mit Bike&Ride-Anlage
Flughafen Leipzig/Halle	Flächenbereitstellung für den Bau und Finanzierung von Radverkehrsanlagen für in Folge des Flughafenausbaues unterbrochener Radfahrverbindungen im Gebiet der Städte Schkeuditz und (in geringem Umfang) Leipzig.

Regionaler Akteur	Handlungsfeld
Landestalsperrenverwaltung	Hochwasserschutzmaßnahmen als Gemeinschaftsvorhaben mit den Kommunen (z.B. entlang von Luppe und Elster)
Mitteldeutscher Verkehrs- und Tarifverbund und ZVNL	Jährliche Herausgabe des Flyers Fahr Rad – Ausgesuchte Radtouren durch Mitteldeutschland
Verkehrsverbund Oberelbe GmbH, Dresdner Verkehrsbetriebe AG, Regionalverkehr Dresden GmbH, TU Dresden	Begleitung des Forschungsprojektes „Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten“