



VCD Landesverband Elbe-Saale e. V.
Peterssteinweg 18, 04107 Leipzig

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Referat 21 / Planung
Bautzener Straße 19 a
01099 Dresden

Landesverband Elbe-Saale e. V.
Sachsen - Thüringen - Sachsen-Anhalt



2, 8, 9, 14 ⊕ Wilhelm-Leuschner-Platz



10, 11 ⊕ Hohe Straße

Bürozeit: Mo 16:00 – 19:00 Uhr
Do 10:00 – 12:00 Uhr

Telefon: 0341/21 555 35

Mail: elbe-saale@vcd.org

Internet: www.vcd.org/elbe-saale/

20.11.2013

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, LV Elbe-Saale zur Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2013

(Entwurfstext Stand 10.10.2013)

Vorbemerkung:

Gemäß den uns vorliegenden Informationen wird an der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption (RVK) für den Freistaat Sachsen bereits seit dem Jahr 2011 gearbeitet. Trotz nun fast schon zweijähriger Bearbeitungszeit wurde dieser Prozess nicht dergestalt in der Öffentlichkeit kommuniziert, dass interessierte Verbände und Vereine sich schon frühzeitig in den Bearbeitungsprozess hätten einbringen können. So wurde z.B. auf der diesjährigen Mitteldeutschen Radverkehrskonferenz im Mai 2013 in Leipzig von den dort anwesenden Vertretern des SMWA nicht über die anstehende Fortschreibung berichtet.

Erst auf Nachfrage wurde dem VCD Elbe-Saale e.V. am 7. November 2013 ein Entwurf der Radverkehrskonzeption übersandt mit dem Hinweis, dass die Frist für die Abgabe für Stellungnahmen am 22. November auslaufen würde.

Vor dem Hintergrund dieser äußerst engen Fristsetzung und der Tatsache, dass die aktiven Mitarbeiter unseres Verbands fast ausschließlich ehrenamtlich tätig sind, ist leider keine ausführliche Stellungnahme möglich. Wir werden uns deshalb im Folgenden nur auf einige wenige Punkte konzentrieren und die Leitlinien unserer Vorstellung für eine Radverkehrskonzeption in Sachsen nur kurz skizzieren.

1. Für mehr Verbindlichkeit

Allgemein

Grundsätzlich entsprechen die in der RVK getroffenen Feststellungen zur steigenden Bedeutung des Radverkehrs sowie die Darstellung der aktuell geltenden Regelwerke und rechtlicher Rahmenbedingungen dem aktuellen Stand.

Der VCD Elbe-Saale e.V. teilt das in der RVK formulierte Ziel, den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehr weiter zu erhöhen. Dennoch hätten wir uns ein konkretes Ziel gewünscht, welchen Radverkehrsanteil der Freistaat Sachsen am Modal Split für 2020 erreichen will. So ist die Formulierung zu schwach gewählt und bietet wenig Grundlage für eine spätere Evaluation der RVK.

Unsere Forderung:

Ein konkretes Ziel nennen: Radverkehrsanteil bis 2020 verdoppeln!

Das eigentliche Problem der RVK wird bereits auf Seite 7 oben deutlich. Die RVK stellt keine Verpflichtung zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln dar. Somit ist es schwer vorstellbar, wie die in der RVK dargestellten Verbesserungen für den Radverkehr realisiert werden können.

Unsere Forderung:

Der RVK muss zumindest in Teilen verpflichtend umgesetzt werden.

2. Für mehr Gleichberechtigung

Infrastruktur: (Punkt 4: Ab S. 29)

Dem RVK fehlt die Verbindlichkeit und Tiefe, d.h. die Benennung und Auflistung von konkreten Maßnahmen zur Verbesserung und zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.

Unsere Forderung:

Analog zu den Aufstellungen der zukünftigen Straßenbauvorhaben im Freistaat Sachsen (vgl. Landesentwicklungsplan 2013, Landesverkehrsplan Sachsen) ist eine Liste zu erstellen, mit den Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehrsbereich, aufgeschlüsselt nach Dringlichkeit, Finanzrahmen, Möglichkeiten der Kofinanzierung (Bund, EU) und Realisierungshorizont.

Potentiale des Radverkehrs werden nicht ausreichend gewürdigt.

In Zukunft werden immer mehr Fahrräder die Aufgaben von Pkw übernehmen. Angefangen von kurzen Wegen bis hin zum Transport von Kindern oder Gütern mit Transportfahrrädern. Durch die Elektrifizierung des Fahrrads (Pedelec, E-Bike) können problemlos weitere Strecken zurückgelegt und höhere Lasten transportiert werden. Daraus resultieren nicht nur höhere Geschwindigkeiten, die die zukünftige Radverkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen hat – dies ist in der RVK bereits erwähnt.

Analog zur Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeiten wird aber auch das Radverkehrsaufkommen insgesamt ansteigen. Dies muss bei der Dimensionierung der zu bauenden Radverkehrsinfrastruktur berücksichtigt werden und Aufnahme in die RVK finden.

Unsere Forderung:

In urbanen Räumen, wo Straßenraum nur eingeschränkt und in Konkurrenz (MIV, ÖPNV, Rad, Fußverkehr, Lieferverkehr, ruhender Verkehr etc.) zur Verfügung steht, muss die RVK eindeutige Hinweise zur zukünftigen Verteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Radverkehrs geben. Dies darf allerdings nicht zu Lasten des Fußverkehrs und des ÖPNV gehen. Einschränkungen der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes sollten ebenfalls vermieden werden.

3. Für mehr Verantwortung

Koordinierung und Verantwortung des Freistaats

Die RVK schlägt verschiedene Maßnahmen vor, wie der Radverkehr im Zusammenspiel zwischen dem Freistaat Sachsen und den Landkreisen und Kommunen koordiniert und zielgerichteter gestaltet werden kann.

Allerdings reichen die vorgeschlagenen Instrumente nicht aus bzw. haben zu wenig Kompetenzen, um eine effektive Radverkehrsförderung zu erreichen.

So wird z.B. nicht erwähnt, wann die „Landesarbeitsgemeinschaft Radverkehr“ (S. 51) ihre Arbeit aufnehmen wird, wann sie sich konstituieren wird, wer dort die Federführung übernimmt und in welchen Abständen getagt werden soll. Ebenso fehlen wichtige Teilnehmer, nämlich die Vereine und Verbände, die den Radverkehr ihrer Satzung nach fördern.

Genauso wenig wird klar, auf welcher Ebene die „Interministerielle Arbeitsgruppe“ angesiedelt werden soll. Hier ist eine Präzisierung notwendig. Die Arbeitsgruppe muss zumindest auf Ebene der Abteilungsleiter der beteiligten Ministerien angesiedelt sein.

Unsere Forderung:

Grundsätzlich ist eine stärkere Rolle des Freistaats bei der Radverkehrsförderung wünschenswert. Dem Prinzip der Subsidiarität folgend, muss der Freistaat die Rahmenbedingungen setzen und finanzielle Mittel zur Verfügung stellen. Die Umsetzung erfolgt in den Landkreisen und Kommunen. Außerdem muss der Freistaat die Vernetzung und Koordinierung der Landkreise und Kommunen ermöglichen und vertiefen.

4. Für mehr Zusammenarbeit

Länderübergreifende Zusammenarbeit

Gänzlich fehlt die Erwähnung von überregionaler und internationaler Zusammenarbeit in der RVK. Dabei ist dies in vielerlei Hinsicht vernünftig und sogar geboten. Allein im Hinblick auf die touristischen Radwege und deren Vermarktung ist eine länderübergreifende Zusammenarbeit notwendig und muss entsprechend untersetzt sein.

Unsere Forderung:

Dies heißt zum einen, die angrenzenden Nachbarländer Polen und Tschechische Republik und die dort für den Radverkehr zuständigen Institutionen mit in die Umsetzung der RVK einzubinden.

Zum anderen muss die Zusammenarbeit mit den an Sachsen angrenzenden Bundesländern verbessert werden. In der Lausitz ist dies vor allem das Land Brandenburg, in West- und Nordsachsen sind das die Bundesländer Thüringen und Sachsen-Anhalt.

Der VCD Elbe-Saale e.V. hat dazu bereits einen Vorschlag eingebracht, nämlich die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Mitteldeutschlands (vgl. Anlage).

Außerdem fehlen dem RVK ambitionierte Leuchtturmprojekte. Der Radverkehr muss richtigerweise systematisch und auf allen Ebenen gefördert werden, trotzdem braucht es deutliche Ausrufezeichen, die die steigende Bedeutung des Radverkehrs deutlich machen. Eine Möglichkeit ist die Ausschreibung einer Planung für einen Radschnellweg zwischen Leipzig und Halle. In Zusammenarbeit mit Sachsen-Anhalt und den Kommunen vor Ort könnte dieser der erste sächsische Radschnellweg in einem Ballungsraum werden.

5. Für mehr Transparenz

Beteiligungsverfahren

Die Erarbeitung der RVK kommt nicht ohne die breite Beteiligung der Öffentlichkeit aus. Dies ist im vorliegenden Fall aus unserer Sicht nicht ausreichend geschehen.

Unsere Forderung:

Bevor die RVK endgültig verabschiedet wird, ist ein weiteres, von Transparenz geprägtes Beteiligungsverfahren notwendig.

Nicht nur die Träger öffentlicher Belange sind dabei mit einzubeziehen, sondern alle Verbände, Vereine, Institutionen, die mit dem Radverkehr in Berührung stehen und sich einbringen wollen. Diese sind vom Ersteller der RVK zu identifizieren und rechtzeitig von der Beteiligung in Kenntnis zu setzen. Die Bearbeitungsfrist sollte dabei mindestens acht Wochen betragen, damit ehrenamtlich arbeitenden Verbände und Vereine genügend Zeit haben, sich eingehend mit der Thematik auseinanderzusetzen.

Die eingegangenen Stellungnahmen sollten zusammen mit der überarbeiteten Fassung der RVK veröffentlicht werden, zumindest ist eine Synopse der eingegangenen Stellungnahmen und deren Berücksichtigung in der Fortschreibung der RVK kenntlich zu machen.

Leipzig, den 20.11.2013



Dr. Michael Schmiedel
Stellv. Vorsitzender VCD Landesverband Elbe-Saale

Anlage:

Resolution des Verkehrsclub Deutschland, LV Elbe-Saale zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte Mitteldeutschlands

Beschluss der Mitgliederversammlung des VCD Landesverbands Elbe-Saale e.V.
vom 23. März 2013 in Halle (Saale)

Resolution

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte Mitteldeutschlands gründen

Radfahren erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Und das nicht ohne Grund. Denn Radfahren macht nicht nur Spaß, es ist auch gut für die Gesundheit und sorgt für ein schnelles Vorwärtstkommen. Für Städte hat es noch weitere Vorteile: Fahrräder machen keinen Lärm, produzieren keine Abgase und brauchen nur wenig Platz im öffentlichen Raum. Kurzum: Radfahren erhöht die Lebensqualität und verbessert das Lebensumfeld beträchtlich.

Deshalb fordern wir die Städte in Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen auf, sich zu einer „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte Mitteldeutschlands“ (AGfS M) zusammen zu schließen, um den Fahrradverkehr systematisch und auf allen Ebenen zu fördern. Vorbilder gibt es bereits in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW), Bayern (AGFK BY) und Baden-Württemberg (AGFK BW).

Ziele der AGfS M sollen u. a. sein,

- die Verkehrssicherheit von Radfahrern zu verbessern,
- das Fahrrad als umweltfreundliches und nachhaltiges Verkehrsmittel stärker im
- Bewusstsein der Menschen zu verankern,
- den Radverkehrsanteil zu erhöhen,
- die Gesundheit in der Bevölkerung durch mehr Bewegung zu fördern,
- eine hohe Lebensqualität für die Bewohner der Mitgliedskommunen zu schaffen,
- eine bessere Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer zu erreichen und
- die lokale und regionale Wirtschaft zu stärken.

Die Voraussetzungen dafür sind günstig – es fehlt nur noch der politische Wille. So haben sich in der Metropolregion Mitteldeutschland bereits elf Städte aus allen drei Bundesländern zusammengeschlossen. Im Rahmen der Metropolregion existiert zudem eine Arbeitsgruppe Verkehr und Mobilität, innerhalb der bereits eine Projektgruppe Radverkehr besteht. Die Metropolregion Mitteldeutschland kann deshalb der Ausgangspunkt zur Gründung der AGfS M sein. Von dort aus kann die Planung der AGfS M vorangetrieben und koordiniert werden.

Die AGfS M soll u.a. folgende Aufgaben erfüllen:

- Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit
- Entwicklung und Durchführung von konkreten Projekten und Praxisbeispielen
- Vernetzung der kommunalen Radverkehrsaktivitäten
- Informations- und Erfahrungsaustausch sowie Beratung und Hilfestellung zwischen den Mitgliedern

Um der AGfS M beitreten zu können, müssen die Kommunen ein fahrradfreundliches Gesamtkonzept vorlegen, innovative, effektive und unkonventionelle Wege zur Lösung von Problemen bevorzugen und kommunalpolitisch deutliche Prioritäten für den Radverkehr setzen.

Zu den kommunalpolitischen Zielsetzungen gehören:

- Fahrradgerechte und -freundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten
- Service für den Radverkehr
- Fahrradfreundliches Klima fördern
- Nichtmotorisierte Nahmobilität fördern

Die Städte in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen müssen sich zum Radverkehr bekennen und vernetzen, um gemeinsam ihre Stärken zu nutzen.

Wir brauchen Mut zur Veränderung – und den politischen Willen, gemeinsam, über drei Bundesländer hinweg, eine neue Fahrradkultur zu etablieren.

Halle, den 23. März 2013

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e.V.