

Sachsen wird Radverkehrsland

1 **Bis zum Jahr 2025: Radwege an 40% der Staats- und 25% der Bundesstraßen.**

2 Wir setzen uns für eine Verkehrsinfrastruktur ein, die es ermöglicht auch zwischen den sächsischen
3 Städten mehr Wege mit dem Rad zurückzulegen. In den letzten Jahren steigt der Radverkehr in
4 Sachsen rasant an. Die sächsische Radverkehrsinfrastruktur hat mit dem wachsenden Bedarf nicht
5 mitgehalten und ist unterentwickelt. Es muss ein deutlicher Schritt nach vorn getan werden:

6 Wir fordern von der Sächsischen Staatsregierung, dass sie bis 2025 40% der Bundesstraßen und 25%
7 der Staatsstraßen im Freistaat mit Radwegen ausstattet. Um dieses Ziel zu erreichen müssen im
8 Jahresschnitt 30 km Radwege an Bundes- und 70 km an Staatsstraßen geplant und gebaut
9 werden. Dafür ist eine entsprechende Aufstockung des Personals auf Landesebene erforderlich.

10 **Gründung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte (AGFS).**

11 Der innerörtliche Verkehr bietet enormes Potential zum Umstieg auf das Fahrrad. Vielerorts mangelt es
12 nicht an gutem Willen, doch ist zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie des Freistaats mehr
13 Koordination und Wissenstransfer erforderlich. Beides soll durch die Gründung einer AGFS ermöglicht
14 werden.

15 Vom Freistaat fordern wir Unterstützung während der Aufbauphase. Für die Dauer von zwei Jahren
16 sollen aus Mitteln des Freistaats eine Geschäftsstelle und eine Koordinatorin / ein Koordinator finanziert
17 werden.

18 **Verknüpfung von Bahn und Rad: Programm „25 Fahrradstationen für Sachsen“.**

19 Besonders an den größeren Bahnhöfen im Freistaat ist das Fahrradparken mangelhaft organisiert und
20 entspricht schon seit langem nicht dem Bedarf. Um Fahrraddiebstahl vorzubeugen und an den
21 wichtigen Bahnhöfen diebstahl- sowie regensichere Abstellmöglichkeiten zu realisieren, muss der
22 Freistaat den Bau von Fahrradstationen fördern.

23 Die Landespolitik sollte die Chance der ÖPNV-Strategiekommision nutzen und in diesem Rahmen ein
24 Programm „25 Fahrradstationen für Sachsen“ aufsetzen und bis 2025 realisieren.

25 Wichtige Radverkehrsprojekte bis 2025 realisieren:

26 Wir fordern

27 1. die Finanzierung von 100% der Planungs- und Baukosten von drei Radschnellwegen im Freistaat
28 Sachsen nach der Durchführung eines öffentlichkeitswirksamen Bewerbungsverfahrens für Kommunen
29 und Landkreise
30 2. den durchgängigen Ausbau, die Wegweisung und Zertifizierung aller Sächsischen Radfernwege und
31 3. die Planung und Wegweisung der Städteverbindung zwischen Dresden und Leipzig.

Begründung

Wir wollen, dass sich der Freistaat Sachsen zum Radverkehr als moderner Mobilität bekennt. Wir wollen, dass der Freistaat seine eigene Radverkehrskonzeption umsetzt. Unsere Forderungen stellen erste konkrete Schritte in diese Richtung dar.

Mängel an der Infrastruktur und eine unentschlossene Verkehrspolitik erschweren den Umstieg aufs Fahrrad: Radfahren ist im Freistaat gefährlicher als anderswo. Derzeit verfügen in Sachsen nur 27% der Bundesstraßen und 11% der Staatsstraßen über Radwege. Das liegt deutlich unter dem bundesweiten Ausbaustandard (39% an Bundes- und 25% an Landstraßen). Im Jahr 2015 wurden im Freistaat lediglich 6 km Radwege an Bundesstraßen und 17 km an Staatsstraßen neu eröffnet. Für 2016 sollen sachsenweit 11 km Radwege an Bundes- und 6 km an Staatsstraßen dem Verkehr übergeben werden. Geht der Neubau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen im selben Tempo weiter wie bisher, ist dieser Rückstand gegenüber dem Bundesdurchschnitt auch absehbar nicht aufzuholen.

Wir wollen die Freiheit bei der Wahl des Verkehrsmittels unterstützen, und zwar dadurch, dass Radfahren überall genauso sicher und komfortabel wird wie Autofahren.

Während der Bund die Mittel für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen bereitstellt, sind für den von uns geforderten Radwegebau an Staatsstraßen jährlich etwa 15 Mio. Euro aus Landesmitteln erforderlich. Neben einer deutlichen Aufstockung der Investitionen in Radverkehrsinfrastruktur ist vor allem auch mehr qualifiziertes Personal zur Koordination und Planung des sächsischen Radverkehrsnetzes in Ministerien und beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr erforderlich.

Auch Landkreise und Kommunen haben in Sachsen noch einen erheblichen Rückstand aufzuholen. Aus Unkenntnis und Überlastung nutzen sie die bestehenden Möglichkeiten zur Radverkehrsförderung nicht aus. Damit sich das ändert und vor Ort zügig und zielgerichtet in sicheren und komfortablen Radverkehr investiert werden kann, bedarf es, nach dem Vorbild anderer Bundesländer, einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in Sachsen (AGFS). Diese berät Kommunen, koordiniert die Zusammenarbeit und organisiert Aktionen, um mehr Menschen aufs Fahrrad zu bringen. Der ADFC wird sich mit seinem Know-how und der Sicht der Nutzer aktiv in die AGFS einbringen. Die Aufbauphase ist ein kritischer Zeitraum für die AGFS. In dieser Zeit ist eine finanzielle Stützung mit Landesmitteln erforderlich. Der Landtag soll die dafür im Haushaltsplan 2015/16 nicht abgerufenen Mittel auch im Haushalt 2017/18 wieder einstellen.

Immer mehr Menschen kombinieren ihre Wege mit Fahrrad und ÖPNV. Ein Hemmnis besteht derzeit darin, dass Fahrräder an vielen ÖPNV-Verknüpfungspunkten nicht diebstahlsicher geparkt werden können. Ähnlich dem Programm „100 Fahrradstationen für NRW“ sollen an den wichtigsten Stellen in Sachsen diebstahlsichere und regengeschützte Parkmöglichkeiten für Fahrräder entstehen. Sie bieten Menschen, die einen Teil ihres Arbeitswegs mit dem Rad zurücklegen möchten nicht nur Sicherheit, sondern durch zusätzliche Serviceleistungen wie Fahrradverleih und -reparatur auch Komfort.

Auch in Sachsen gibt es Bedarf für komfortable Radschnellverbindungen zwischen hoch frequentierten Bereichen. Durch einen öffentlichkeitswirksamen Wettbewerb wollen wir Kommunen und Landkreise auf Radschnellwege aufmerksam machen und durch die Finanzierung von drei Pilotstrecken die Hürden der Umsetzung senken.

Neben dem Alltagsradverkehr gibt es auch im Bereich des Radtourismus in Sachsen noch Aufholbedarf. Der Freistaat soll sich zum Radtourismus bekennen und vom falschen Image als Autoland wegkommen. Kommunen und Landkreise müssen ihre Investitionen in Rad-Infrastruktur besser touristisch nutzbar machen können. Dafür ist statt dem bisher gepflegten Stückwerk eine zentrale, professionelle Vermarktung notwendig. Zusätzlich zum bereits geplanten sächsischen Radverkehrsnetz wollen wir mit der Städteverbindung zwischen Leipzig und Dresden die beiden größten sächsischen Städte auf komfortable, sichere und schnell zu befahrende Weise verbinden.