

## 4.2 Verkehrsinfrastruktur

### ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Der Fahrrad- und Fußgängerverkehr sind wichtige Bestandteile einer nachhaltigen Mobilität. In den letzten Jahren nehmen sowohl der Alltagsradverkehr als auch der touristische Radverkehr einen steigenden Anteil am Verkehrsgeschehen ein. Angetrieben durch gesamtgesellschaftliche Trends hin zu größerem Gesundheits-, Umwelt- und Kostenbewusstsein sowie durch neue Technologien im Bereich der Mobilität verändern sich Anforderungen an Verkehrsräume und verschieben sich städteplanerische Ansätze. Im radtouristischen Bereich werden neue Regionen und Zielgruppen erschlossen.

Die Bedeutung der Nahmobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad nimmt insbesondere im urbanen Raum zu. Radfahren ist für Nutzer preisgünstig, gesund, umweltfreundlich und schnell. Besonders in Verdichtungsräumen, wo vorwiegend kurze Strecken von weniger als 5 km zurückgelegt werden, ist eine stetige Zunahme des Radverkehrs zu verzeichnen. Städte, Gemeinden und Einwohner profitieren davon durch geringere Lärm- und Schadstoffbelastungen, Entlastungen im Straßenverkehr und eine effektivere Nutzung des vorhandenen Raumes. Fußgänger beleben Innenstädte und Stadtteilzentren. Einzelhandel, Dienstleister und Gastronomie gewinnen durch größere Nähe zu ihren Kunden. Fahrrad- und Fußgängerverkehr werden zu wichtigen Bestandteilen eines integrierten Verkehrssystems. Voraussetzungen dafür sind eine bedarfsgerechte und sichere Infrastruktur sowie der barrierefreie Zugang. Der Fahrradtourismus ist ein seit Jahren stetig wachsender Bereich im deutschen Tourismus und damit auch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Ferienreisen mit dem Fahrrad von Ort zu Ort haben besonders bei Familien und Erholungssuchenden an Beliebtheit gewonnen.

Der LEP 2013 trägt diesen Entwicklungen Rechnung und gibt vor, bestehende Hemmnisse für eine stärkere Fahrradnutzung systematisch abzubauen. Dafür wird die Entwicklung eines landesweiten, zusammenhängenden Radverkehrsnetzes auf der Grundlage der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen unterstützt. Dabei sollen die Anforderungen des Alltagsradverkehrs, des Schülerradverkehrs und des Radtourismus berücksichtigt werden. In den Regionalplänen sollen die Radfernwege und regionalen Hauptradrouten unter Berücksichtigung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen in geeigneter Form raumordnerisch gesichert werden (G 3.8.1).

In die Radverkehrsnetze sind dafür geeignete vorhandene forst- und landwirtschaftliche Wege und öffentliche Straßen mit geringer Verkehrsstärke einzubeziehen. Generell sind Radverkehrsanlagen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit mit der jeweils passenden Führungsform vorzusehen (Z 3.8.2). Von besonderer Bedeutung für den touristischen Radverkehr sind die durch den Freistaat Sachsen verlaufenden Radfernwege. Sie sind zu erhalten, auszubauen und hinsichtlich Nutzbarkeit und Vermarktungsfähigkeit weiter zu entwickeln (Z 3.8.7). In den Regionen sollen durch Ausweisung, Bau und Beschilderung von vernetzten Radverkehrsverbindungen die Entwicklungsbedingungen für den Alltags- und Schülerradverkehr verbessert werden. Dabei sollen auch bislang nicht ausreichend aufgegriffene Handlungsfelder, wie insbesondere die Elektromobilität, berücksichtigt werden (G 3.8.6).

Die Staatsregierung hat die gewachsene Bedeutung des Radverkehrs erkannt und verfolgt mit dem Koalitionsvertrag 2014–2019 das Ziel, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr nennenswert zu erhöhen. Wesentliche Schritte dafür sind der Ausbau der Fahrradinfrastruktur, die Verknüpfung zum ÖPNV und das Etablieren eines landesweit einheitlichen Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr und die touristische Nutzung. Dafür soll auch die Nutzung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr erleichtert werden. Für den Doppelhaushalt 2015/2016 sind bereits deutlich höhere Mittelsätze für den Radverkehr geplant.

#### ► Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014

Zur Berücksichtigung der Entwicklungen und zur Umsetzung dieser Ziele bedurfte es einer neuen strategischen Ausrichtung insbesondere im Bereich des Radverkehrs. Aufbauend auf den Vorgaben des LEP 2013 und des LVP 2025 wurde die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen unter Federführung des SMWA grundlegend überarbeitet und 2014 durch die Staatsregierung beschlossen. Handlungsschwerpunkte sind:

- der Ausbau des touristischen „SachsenNetz Rad“ zu einer vermarktungsfähigen Premiummarke,
- der strategische Ausbau der Radwege an überörtlichen Straßen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Radfahrer,
- die Verbesserung der Vernetzung der Aufgabenträger/landesweite Koordinierung im Radverkehr und
- die zielgerichtete Unterstützung der Kommunen zur Förderung des Radverkehrs.

#### ► Landesweite Koordinierung des Radverkehrs

Die Zuständigkeiten für Radverkehrsaufgaben sind gesetzlich auf viele Akteure verteilt. Eine bessere Koordinierung soll deshalb helfen, den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur schneller voranzubringen und Wissenstransfer zu ermöglichen. Dafür wurde im November

2014 die Landesarbeitsgemeinschaft Radverkehr (LAG RV) unter Leitung des SMWA gegründet. Vertreten sind darin Behörden des Freistaates, der Kommunen, Tourismusverbände sowie der Allgemeine Deutsche Fahrradclub e. V. Die LAG RV identifiziert und priorisiert die in Sachsen relevanten Themen zur Förderung des Radverkehrs, erarbeitet Lösungsstrategien und unterstützt die landesweite Umsetzung. Zu den Aufgaben gehören:

- die Förderung des Radverkehrs und die Umsetzung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen,
- die Koordinierung der Radwegedatenbank(en), des Wegweisungskatasters, der Verkehrssicherheit, verkehrsrechtlicher Fragen, der Nachnutzung ehemaliger Bahnstrecken und die Kooperation mit dem ÖPNV,
- die Erhebung von Daten und das Führen von Statistiken zum Radverkehr in Sachsen,
- die Bündelung und der Austausch von Informationen zu Alltagsradverkehr und Fahrradtourismus einschließlich Öffentlichkeitsarbeit, Service und Dienstleistungen, Wissens- und Erfahrungsaustausch, Austausch zu neuen Fragen der Radverkehrsentwicklung,
- die Qualitätssicherung und Wirkungskontrolle für die Planung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten,
- die Vorgehensweise bei der Anwendung von Regelwerken, z. B. Aufwandsminimierung bei Umweltverträglichkeitsprüfungen und Erörterungsverfahren im Rahmen des Radwegebbaus, die Vernetzung der Akteure sowie die Identifikation von Umsetzungshemmnissen,
- der Ausbau und die Ausstattung des SachsenNetz Rad, das Wegweisungsmanagement sowie Qualitätskontrollen bezüglich der Strecken und Wegweisung des SachsenNetz Rad.

Für regionale Fragen und Vorhaben gibt es seit 2015 Regionale Arbeitsgemeinschaften Radverkehr (RAG RV).

#### ► Unterstützung ÖPNV

Mit schnellen Verbindungen, abgestimmten Fahrplänen und günstigen Fahrpreisen für Busse und Bahnen ist der ÖPNV eine vernünftige und zugleich attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Damit stellt er einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensbedingungen dar.

Der Freistaat Sachsen setzt sich für einen leistungsfähigen, kundenfreundlichen und innovativen ÖPNV ein. Er hat hierfür im Jahr 2014 Haushaltsmittel in Höhe von etwa 600 Mio. € zur Verfügung gestellt. Im Rahmen des ÖPNV-Landesinvestitionsprogramms unterstützt der Freistaat Sachsen Aufgabenträger und Nahverkehrsunternehmen bei der infrastrukturellen und organisatorischen Weiterentwicklung des ÖPNV (G 3.4.1). Schwerpunkte der Infrastrukturförderung liegen dabei in den Ballungsräumen, wo insbesondere Engpässe in den S-Bahn-Systemen in Leipzig, Dresden und Chemnitz (Z 3.4.3 – Z 3.4.5) beseitigt und lokale Erreichbarkeiten verbessert werden. Daneben werden Nahverkehrsunternehmen bei der Anschaffung von neuen barrierefreien Fahrzeugen mit entsprechenden Fördermitteln unterstützt.

Zur Entwicklung einer Gesamtstrategie für einen weiterhin leistungsfähigen, kundenorientierten und wirtschaftlichen ÖPNV wurde im Jahr 2015 eine ÖPNV-Strategiekommision ins Leben gerufen.

■ SMWA



Foto 4.4: Elberadweg in Dresden (©b.s.m./Fotolia.com)