

Antrag 1 – Kein Rotstift beim Radverkehr: Ein Zehner pro Einwohner muss drin sein

eingebraucht vom Landesvorstand

Die Landesversammlung möge beschließen:

1 Der ADFC Sachsen stellt fest, dass im Freistaat Sachsen ein erheblicher Investitionsstau im
2 Radwegebau besteht, der durch Kürzungen weiter verschärft werden würde. Will die Staatsregierung
3 ihre im Koalitionsvertrag vereinbarten Ziele zum Radverkehr erreichen, muss sie im Haushalt eine
4 solide Grundlage für Investitionen und Planungskapazitäten legen. Um den Investitionsstau
5 aufzuholen, muss der Freistaat zusätzlich zu den Mitteln des Bundes jährlich 40 Millionen Euro – oder
6 zehn Euro pro Einwohner – in den Radverkehr investieren.

7 Städte und Gemeinden nicht allein lassen: Kommunale Förderung aufstocken

8 Besonders für den Verkehr auf kurzen Wegen gilt: Ein investierter Euro in den Radverkehr bringt viel
9 mehr Mobilität, als Baumaßnahmen für andere Mobilitätsformen. Sachsen darf die Kommunen bei
10 Radverkehrsprojekten nicht allein lassen. Der ADFC fordert: Keine Kürzungen bei den Radverkehrs-
11 mitteln für die Kommunen.

12 Verkehrssicherheit in den Vordergrund stellen

13 Sicherer Straßenverkehr darf nicht zum Spielball des Finanzministers werden. Die Haushaltsmittel für
14 Verkehrssicherheitsarbeit sollen daher mindestens auf demselben Niveau gehalten werden wie im
15 letzten Haushalt.

16 Radwegebau außerorts voranbringen

17 Auch bei der Mobilität in ländlichen Regionen gibt es für viele Wege Verlagerungspotentiale. Ein
18 lückenloses Radwegenetz vermeidet sinnlose Investitionen in teuren Straßenausbau. Dafür muss
19 Sachsen den Stillstand beim Radwegebau außerorts beenden. Dies ist nur möglich, wenn bürokrati-
20 sche Hürden entfernt, der Haushaltstitel für den Radwegbau an Staatsstraßen deutlich aufgestockt
21 und die personelle Situation im Landesamt für Straßenbau und Verkehr verbessert werden.

22 Sachsens Pendler nicht allein lassen: Bike&Ride weiter fördern

23 Im bundesweiten Vergleich sind Sachsens Bahnhöfe besonders schlecht mit dem Radverkehr
24 verknüpft. Damit Pendler auf ihren Alltagswegen Bahn und Rad sorglos kombinieren können, brauchen
25 alle sächsischen Haltepunkte und Bahnhöfe diebstahlsichere und witterungsfeste Abstellanlagen.
26 Dafür muss das bestehende Fördervolumen erhalten bleiben.

27 Gute Radwege, entwickelt von klugen Köpfen

28 Um den Output an baureifen Projekten zu erhöhen, muss der Freistaat die Planungskapazitäten im
29 Landesamt für Straßenbau und Verkehr zugunsten des Radverkehrs aufstocken bzw. umverteilen. Die
30 Planungsarbeit der Kommunen kann nur effizient gestaltet werden, wenn der Freistaat für die Arbeit
31 des wegebunds Mittel im Bereich der Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Beratung der Kommunen
32 zu Fachthemen und Fördermitteln sowie Mobilitätsbildung bereitstellt.

33 Staatsregierung und Landtag müssen handeln

34 Die Mehrheit der Sachsen fühlt sich beim Radfahren gefährdet. Damit das Fahrrad zu einer gleichbe-
35 rechtigten Mobilitätsform wird, muss Fahrradinfrastruktur gleichberechtigt finanziert werden. Wichti-
36 ge Zukunftsinvestitionen in sichere Radnetze dürfen nicht am Geld scheitern. Daher fordern wir
37 Staatsregierung und den Landtag auf, 2025 und 2026 genügend Mittel zum Abbau des
38 Investitionsstaus beim Radverkehr in Sachsen bereitzustellen.

Begründung:

Sichere Radinfrastruktur ist ein Teil der Daseinsfürsorge. Denn viele Menschen sind auf das Fahrrad angewiesen, wenn sie ohne Auto ihre Wege im Alltag preiswert, gesund und umweltfreundlich bewältigen wollen.

Das gilt nicht nur für die großen Städte: Besonders in ländlichen Regionen ist dies nicht der Fall. Während in den letzten Jahrzehnten zahlreiche Staatsstraßen autogerecht aus- und neu gebaut wurden, fehlt an vier von fünf Kilometern von ihnen ein begleitender Radweg. Die Folge: 75% der Sachsen fühlen sich beim Radfahren gefährdet. Die Zahl verunglückter und getöteter Radfahrender in Sachsen verharrt auf hohem Niveau. Bei Unfällen zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden liegt die Hauptschuld dabei konstant bei weniger als 30% der Fälle bei Radfahrenden. Um allen Menschen in Sachsen eine sichere Fahrt mit dem Rad zu ermöglichen, muss der Freistaat den Investitionsstau schnell aufholen.

Damit Sachsen ein landesweites, sicheres und attraktives Radverkehrsnetz bauen kann, sind seitens des Freistaats Investitionen in Höhe von mindestens 10 Euro pro Einwohner und Jahr nötig. Das entspricht rund 40 Mio. Euro pro Jahr. Im sächsischen Landeshaushalt 2023/24 waren 4,50 € pro Einwohner (ca. 18 Mio. €) eingestellt, während 2023 für den Straßenbau 291 Mio. € zur Verfügung standen (72,75€). Investitionen in Radverkehr sind jedoch nicht die „Kirsche auf der Torte“, sondern ermöglichen durch Verlagerungseffekte die Einsparung extrem kostspieliger Neu- und Ausbaumaßnahmen für den Autoverkehr.

Viele engagierte Kommunen haben sich auf den Weg gemacht und viele kleine und große Radwegprojekte angeschoben. Damit die teils fertigen Planungen nun auf die Straße kommen können, muss der Freistaat genügend Mittel bereitstellen. Dies halten wir gerade in Zeiten besonders knapper kommunaler Kassenlagen für unverzichtbar. In der Arbeitsgemeinschaft wegebund haben sich sächsische Kommunen zusammengeschlossen, um mit vereinter Kraft die besten Lösungen für den Radverkehr voranzubringen und viele teure Planungsfehler zu vermeiden. CDU und SPD haben im Koalitionsvertrag festgeschrieben, den wegebund langfristig finanziell zu unterstützen.

Eine ähnliche Situation stellt sich auch für den Radwegebau außerorts dar. Nachdem der Radwegebau an Staats- und Bundesstraßen in Sachsen nahezu zum Erliegen kam, brachte der Freistaat in den letzten Jahren viele neue Planungen zur Baureife. Wenn nun die aufwendigen jahrelangen Planungen nicht realisiert würden, weil der Sächsische Landtag die notwendigen Investitionsmittel nicht zur Verfügung stellt, wäre das nicht nur verkehrspolitisch absurd, sondern eine aktive Vernichtung von Steuergeld und ein unnötiger volkswirtschaftlicher Schaden.

Für erfolgreiche und schnellere Planungsprozesse sind jedoch neben einer soliden Finanzierung auch gut ausgebildetes Fachpersonal zur Planung der Radwegenetze nötig. Der schleppende Fortschritt beim Radwegebau an Bundesstraßen deutet hier auf erhebliche Defizite hin. Radwege an Bundesstraßen muss das Land „nur“ planen, die Kosten trägt der Bund. Doch Sachsen hat in der Vergangenheit fast nie die vom Bund bereitgestellten Gelder komplett verbaut. Damit Sachsen bald über ein gutes und sicheres Radwegenetz verfügt, muss die Sächsische Regierung bei der Personalausstattung der Planungsbehörden einen Gang hochschalten.