

Auf Schritt und Tritt.

Jahresbericht 2022



Inhalt

- 4 **Die Entwicklung des wegebunds**
Was sich im Jahr 2022 getan hat
- 8 **Der heimliche Star**
Fußverkehr verdient mehr Aufmerksamkeit
- 10 **Alles, nur keine Kellertreppe!**
Was gute Radabstellanlagen ausmacht
- 14 **Fachlich fit für den Radverkehr**
Fortbildungsformat für kommunale Mitarbeiter:innen
- 16 **Ein richtig guter Plan**
Lukas Sroka über das Radverkehrskonzept in Markkleeberg
- 20 **Fakten und Zahlen**
- 22 **Neues aus der Geschäftsstelle**



Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

drei Jahre nach ihrer Gründung hat die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs mit einem immer breiter und tiefer werdenden Arbeitsspektrum alle Hände voll zu tun.

Das Radfahren hat während der Coronazeit einen erheblichen Schub erfahren. Die Verkaufszahlen von Fahrrädern und Pedelecs sind rasant gestiegen. In Sachsen – in den Städten wie auf dem Land – besitzen die Menschen deutlich mehr Fahrräder als Autos. Diesen erfreulichen Trend wollen wir nutzen. Als sächsisches Mobilitätsministerium unterstützen wir mit den erforderlichen Rahmenbedingungen, um den Modal-Split-Anteil des umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Rad- und Fußverkehrs weiter zu erhöhen.

In den letzten Jahren haben wir viele konkrete Vorhaben angeschoben – von der Lastenrad-Förderung bis zur Planung von Radschnellwegen in elf Korridoren in unserem Freistaat. Die verstetigte Förderung des kommunalen Radverkehrs gehört ebenso zu unseren vordringlichen Aufgaben wie die kontinuierliche Unterstützung des wegebunds.

Unser gemeinsames Ziel muss es dabei sein, den Rad- und Fußverkehr für unsere Bürgerinnen und Bürger noch attraktiver und sicherer zu gestalten. Die meisten Wege auf dem Fahrrad und zu Fuß werden im Lebensumfeld der Menschen und somit im kommunalen Bereich zurückgelegt. Nicht zuletzt durch das Werben und Wirken des wegebunds entstehen in den sächsischen Kommunen immer mehr gute Projekte. Dafür gebührt allen Beteiligten Dank und Anerkennung.

Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr wird sich auch weiterhin engagiert für die Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs einsetzen. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, die Akzeptanz und Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern in unserem Mobilitätssystem weiter zu erhöhen.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen des Jahresberichtes und interessante Einsichten in die spannende Arbeit des wegebunds.

Bleiben Sie mobil.
Auf dem Rad oder zu Fuß.
Oder beides.

Ihre Ines Fröhlich

Staatssekretärin für Digitales und Mobilität



Auf dem Jahresempfang konnten die Gäste Doppelstockparker testen.

Die Entwicklung des wegebunds

Eigenantrieb ist der Schlüssel

und spielt seit jeher sowohl im Rad- als auch im Fußverkehr eine wichtige Rolle. Was sich diesbezüglich im Jahr 2022 beim wegebund getan hat.

Zwei neue Mitglieder durfte der wegebund begrüßen: Willkommen, Weißwasser und Markkleeberg! Der wegebund freut sich auf die gemeinsame Zusammenarbeit, Ihr Zutun, Ihre Stimme. Mit den bisherigen Stimmen wurde am 11. Oktober 2022 auf der Mitgliederversammlung unser neuer Vorstand gewählt. Wir begrüßen Kathrin Uhlemann als 1. Vorsitzende, Silvia Queck-Hänel als deren Stellvertreterin und Knut Kirsten als Dritten im Bunde.



Nach der Mitgliederversammlung trafen sich die zahlreich erschienenen Mitglieder und viele weitere Gäste zum Jahresempfang. Sie nutzten den Abend in Dresdens Kraftwerk Mitte zum Vernetzen und fachlichen Austausch zu Themen des Rad- und Fußverkehrs.

Zum Facharbeitskreis, dem wichtigsten Steuer-gremium des wegebunds, sind im Januar 2022 je eine Vertretung pro Mitgliedskommune zu-sammengekommen. In dieser Sitzung wurden gemeinsame Herausforderungen der Mit-gliedskommunen identifiziert sowie Ziele und Aufgaben für die Geschäftsstelle formuliert.

Im Frühjahr 2022 erschien der informative Leitfaden „Dienstradleasing“. Beschäftigte, Stadträt:innen und sonstige Interessierte kön-nen sich hier an erfolgreichen Vorbildern wie Auerbach im Vogtland und Pirna orientieren.

Auch in Sachen Radschnellverbindungen geht es unvermindert voran. So fand im Jahr 2022 die zweite Beratungsrunde für die Mitglieds-kommunen statt, die an den geplanten Korri-doren liegen. Die gute Nachricht ist, dass für sieben der ursprünglich elf in Sachsen geplan-ten Korridore bereits die Vorstudien begonnen haben. Auf der Route Leipzig–Halle wurde so-gar einen Gang hochgeschaltet: Die Potenzial- und Machbarkeitsstudie ist abgeschlossen. →

Mein Name:

Kathrin Uhlemann

In dieser Ecke Sachsens sitze ich:

Niesky

Das ist dort meine Aufgabe:

Oberbürgermeisterin

Was mir für den Rad- und Fußverkehr wichtig ist:

Mir ist die Teilhabe aller Menschen sehr wichtig. Durch die Rad- und Fußverkehrsförderung können wir unsere Kommunen positiv entwickeln und kommen auch im Mobilitäts-sektor der Gleichwertig-keit näher.

Warum ich Teil des Vorstands beim wegebund geworden bin:

Meine Vorgängerin im Oberbürgermeisterin-Amt war bereits im Vorstand und der wegebund als kommunale Arbeitsgemein-schaft und insbesondere sein Anliegen war mir von Anfang an sympathisch, so dass ich mich bereit erklärt habe den „Staffel-stab“ zu übernehmen.

Mein Name:

Silvia Queck-Hänel

In dieser Ecke Sachsens sitze ich:

Zwickau

Das ist dort meine Aufgabe:

Baubürgermeisterin

Was mir für den Rad- und Fußverkehr wichtig ist:

Mir ist eine Verbesserung des Verkehrsklimas wichtig. Gute Verkehrsanlagen in Kombination mit einer Verständnisschärfung aller Verkehrsteilnehmer stellen gemeinsam eine große Chance dar, die Menschen in Sachsen mobil zu machen.

Warum ich Teil des Vorstands beim wegebund geworden bin:

Ich bin ein sehr mobiler Mensch und mit vielfältigen Verkehrsmitteln gerne unterwegs. Ich möchte mit frischen Ideen Akzente setzen und mit dazu beitragen, dass Konflikte im Straßenverkehr gemindert werden. Als Vorstandmitglied des wegebunds kann ich das nun auch überregional tun.

→ Für die wegebund-Kommunen entlang der Radschnellverbindungen ist die verstärkte Öffentlichkeitsarbeit ein wichtiger Baustein. Hier soll eng mit dem LASuV und dem SMWA zusammengearbeitet werden, um verschiedene positive Assoziationen in der Bevölkerung zu verankern. So kann die Mammutaufgabe der Radschnellverbindungen einfacher gestemmt werden.

Neben dem Facharbeitskreis haben auch der wissenschaftliche Beirat und die AG Fußverkehr im Januar 2022 ihre Arbeit aufgenommen. Damit auch weiterhin alles so gut läuft, sind finanzielle Mittel notwendig. In den Verhandlungen zum Sächsischen Staatshaushalt 2023/2024 setzte sich der wegebund deshalb sowohl für die eigene Förderung als auch die Finanzierung weiterer Bau- und Investitionstitel für den kommunalen Rad- und Fußverkehr ein. Den sächsischen Kommunen stehen nun auch weiterhin viele Fördermittel für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Genauere Einblicke in einzelne wegebund-Themen erwarten Sie auf den nachfolgenden Seiten.

Wir verfolgen unsere Ziele – auf Schritt und Tritt.



Mein Name:

Knut Kirsten

In dieser Ecke Sachsens sitze ich:

Auerbach/Vogtland

Das ist dort meine Aufgabe:

Fachbereichsleiter
Bildung, Soziales
und Sport

**Was mir für den Rad- und
Fußverkehr wichtig ist:**

Radfahren soll Freude machen und sicher sein. Besonders wer mit Kindern unterwegs ist, will sich ohne Angst bewegen können. Das gilt auch für den Fußverkehr, dessen Tücken man oft erst wahrnimmt, wenn man mit Kinderwagen oder mobilitätseingeschränkten Menschen unterwegs ist. Hier gilt es künftig stärker Augenmerk auf Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer zu legen und Benutzerfreundlichkeit und Sicherheit zu verbessern.



**Warum ich Teil des Vorstands
beim wegebund geworden bin:**

Ich möchte besonders den Radverkehr in Sachsen weiter mit nach vorn bringen, da ich selbst viel und sportlich mit dem Rad unterwegs bin und an vielen Stellen selbst „erfahren“ habe, wo es noch Knackpunkte gibt. Gern will ich meine Erfahrungen und meine Begeisterung für das Thema an andere weitergeben und motivieren im wegebund mitzumachen und zu gestalten.



Zebrastrifen, in der Fachsprache Fußgängerüberwege genannt, helfen Fußgänger:innen, Straßen sicher zu queren.

Der heimliche Star

Flug-, Schiffs-, Auto-, öffentlicher Nahverkehr – sie alle sind ständig im Gespräch. Auch der Radverkehr gewinnt zunehmend an Bedeutung. Doch der **Fußverkehr**? Die Tatsache, dass die meisten von uns täglich am Fußverkehr teilnehmen, sollte Grund genug sein, ihm die Aufmerksamkeit zu widmen, die er verdient.

Wussten Sie, dass der wegebund beim Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr einen Projektantrag eingereicht hat, um Fußverkehrschecks in sächsischen Kommunen durchzuführen? Ziel soll sein, Gefahrenstellen des Fußverkehrs im öffentlichen Raum ausfindig zu machen, dafür zu sensibilisieren, fachplanerische Lösungen zu entwickeln und deren Umsetzung zu begleiten.

Wenn Friedemann Goerl seinen Titel nennt, denken viele, er würde den ganzen Tag damit verbringen, durch Leipzig zu flanieren. Der Grund: er ist der deutschlandweit erste Fußverkehrsbeauftragte. „Mein Job ist zwar schön, findet aber dennoch zum größten Teil am Schreibtisch statt“, stellt der 33-Jährige richtig. Doch auch am Schreibtisch des Verkehrs- und Tiefbauamts der Stadt kreisen seine Gedanken und sein Handeln Tag für Tag darum, wie der Fußverkehr in Leipzig verbessert werden kann.

Zu Fuß in die Zukunft

„In der Praxis äußere ich mich zu Bauprojekten oder aktuellen Straßenplanungen und versuche, das Optimum für die Nahmobilität herauszuholen, um die Mobilitätswende auf die Füße zu stellen“, erklärt Goerl. Als Fußverkehrsbeauftragter der Stadt Leipzig ist er aber auch für die Fußverkehrsstrategie und den dazugehörigen Entwicklungsplan zuständig. Dabei geht es um nicht weniger als die Frage, wie sich die Menschen in einer fußverkehrsfreundlichen Stadt der Zukunft bewegen werden, in der Lebensqualität und Fußverkehrsfreundlichkeit im direkten Zusammenhang stehen.

„Eine besondere Rolle spielt natürlich die Barrierefreiheit sowie Querungshilfen für Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, damit alle Menschen am öffentlichen Leben teilhaben können“, ist sich Friedemann Goerl sicher.

Um genau diese Schwerpunkte geht es auch bei der Arbeitsgruppe Fußverkehr des wegebunds. Hier finden Mitarbeiter:innen der Mitgliedskommunen zusammen und tauschen sich über neue Entwicklungen, Anforderungen, Ideen und ihre Erfahrungen in Sachen Fußverkehr aus. Der wegebund übernimmt hierbei eine wichtige Vermittlungs- und Koordinationsfunktion zwischen den beteiligten Kommunen und als wirksame Lobby in der Landespolitik. Ein guter Weg also – für die Mitglieder des wegebunds und alle, die im Fußverkehr gut unterwegs sein wollen.



„Lebensqualität und Fußgängerfreundlichkeit sind untrennbar miteinander verbunden.“

Friedemann Goerl,
Fußverkehrsbeauftragter
der Stadt Leipzig

Alles, nur keine Kellertreppe!

In der wegwerkstatt im März 2022 ging es um die Frage, was **gute Radabstellanlagen** in Wohnungsnähe ausmacht, was die häufigsten Hürden sind und welche Fördermöglichkeiten es gibt.



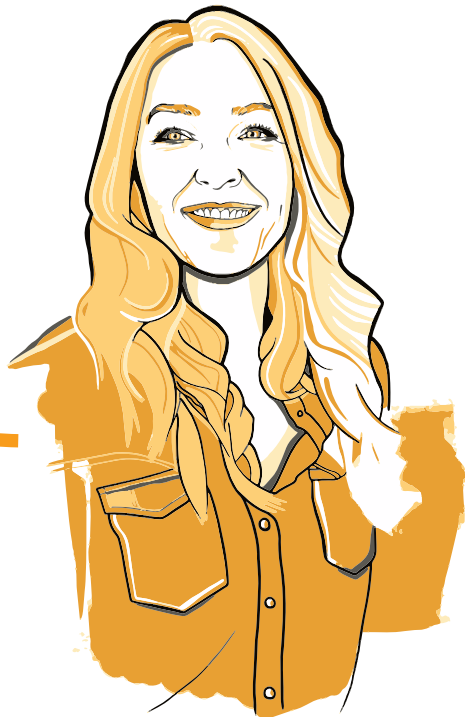
Die ideale Radabstellanlage ist ebenerdig erreichbar und hell und ansprechend gestaltet.

Man kennt es: morgens muss es mal wieder schnell gehen. Man zieht sich an, packt seine sieben Sachen, eilt aus der Wohnung in den Fahrradkeller, nimmt sein geliebtes Fahrrad und dann – die Kellertreppe. Wer sich nicht fürs Gewichtheben begeistert, verflucht genau jetzt insgeheim das Schicksal bzw. die Architekt:innen, während das Rad mühsam die Stufen hinauf gewuchtet werden muss.

Diese Situation kennen viele. Zu viele. Und die Nachfrage nach hochwertigen Radabstellanlagen in Wohnungsnähe steigt weiter. Da waren sich die Vertreter:innen kommunaler Wohnungsunternehmen der Mitgliedskommunen bei der Präsenzfortbildung des wegverbunds „wegwerkstatt: Radabstellanlagen in Wohngebieten“ in Leipzig schnell einig. So auch die Referentin Martha Wanat. Aber wie können Wohnung, Wohnumfeld und Mobilität ideal ineinandergreifen, wie lässt sich all das finanzieren und welche Rolle spielen Vermietter:innen dabei?

Diesen Fragen und den möglichen Antworten darauf widmeten sich die Teilnehmenden im regen Austausch und lebensnah auf einer Exkursion. Diese führte die Gruppe an die Brennpunkte des Themas: Wohnhäuser. In diesen und um sie herum wird mitentschieden, wie gut die Mobilität der Zukunft ins Rollen kommt. Welche Hürden es auf dem Weg dorthin gibt, konnten die Teilnehmenden an einem Beispiel aus der Praxis sehen.

„Alles, nur keine Kellertreppe!“, so könnte der inoffizielle Slogan in Sachen Radabstellanlagen wohl lauten. Zugleich zeigt das Thema exemplarisch, wie kleine Dinge große Wirkung haben können, wenn man sie als kleines Puzzleteil eines großen Ganzen erkennt. „Denn“, so führte Martha Wanat aus, „die Transformation der Mobilität in Städten beginnt buchstäblich zuhause“. Von hier aus beginnen 75 Prozent aller Wege. Zur Arbeit,



„Die Transformation der Mobilität in Städten beginnt zuhause.“

Martha Wanat, Mobilitätsexpertin

zum Bäcker, zur Kita, zur Uni, zum Arzt. Hier entscheiden die Menschen, welches Verkehrsmittel sie wählen. Und wenn die Wahl mit der Frage beginnt, ob man heute sein Rad mühsam die Kellertreppe hinauf bugsieren möchte, läuft grundsätzlich etwas schief. Damit sich Verkehrsteilnehmer:innen für ihr Fahrrad entscheiden, muss diese Option vom Beginn des Weges an komfortabel sein. Was also zeichnet gute Radabstellanlagen in Wohngebäuden aus?

Die ideale Radabstellanlage

Folgendermaßen skizzierte Frau Wanat das Bild von Radabstellanlagen, wie sie idealerweise sein sollten: Die perfekte Radabstellanlage befindet sich ebenerdig in einem Wohnhaus, im Innenhof oder im direkten Umfeld, ist ansprechend gestaltet, hell, übersichtlich und bietet den verschiedensten Radtypen vom Lastenrad bis zum Kinderlaufrad die

Möglichkeit, den Rahmen am Fahrradständer abzuschließen. Soweit die Theorie. In der Praxis scheitert es indes oftmals an der Finanzierung, denn natürlich kosten gute Radabstellanlagen erst einmal Geld. Hier, so Wanat, seien insbesondere der Staat und die Kommunen gefragt.

Tatsächlich gäbe es spezielle Fördermöglichkeiten und zuletzt schrieb Ministerpräsident Kretschmer sogar eigens einen Brief an alle Kommunen Sachsens, in dem er sie ermutigte, Mittel zur Finanzierung von Radabstellanlagen zu beantragen. Auch die Idee, dass Wohnungsunternehmen zusammen mit Unternehmen aus der Umgebung eine gemeinsame Station für Fahrräder bauen, bietet großes Potenzial. „Zudem könnten Kommunen Straßen umwidmen und aus teuren Autoflächen günstige Fahrradflächen machen“, führt Wanat weiter aus. Dort entstünden dann Mobilitätsstationen als sichere Radabstellanlagen im Straßenraum.

Ob im Wohnhaus selbst, in der Nachbarschaft oder im Straßenraum – nahezu überall werden dringend mehr Radabstellanlagen benötigt. Die Mittel, die Kreativität und der Willen, sie zu errichten sind da.



Bei Platzmangel stellen Doppelstockparker eine gute Lösung dar.

Radverkehr in der K...



Radverkehr in der Gemeinde



Fachlich fit für den Radverkehr

Mit der Seminarreihe „Einstieg in den kommunalen Radverkehr“ bietet der wegebund ein **Fortbildungsformat** für kommunale Mitarbeiter:innen, die ihr Wissen in Radverkehrsfragen auf ein breiteres Fundament stellen wollen.



Um moderne und sichere Radverkehrsanlagen zu gestalten, bedarf es einer soliden fachlichen Grundlage.

Radfahren ist eine der einfachsten und schönsten Dinge der Welt. Die Radverkehrsplanung mit all ihren Facetten hingegen ist deutlich komplexer. Das Fachpersonal und die Kommunalpolitik müssen auf den unterschiedlichsten Feldern fit sein. Sie sollten die relevanten Gesetzestexte und Regelungen kennen und wissen, warum sich für den guten und systematischen Start ein Radverkehrskonzept besonders eignet, wie Öffentlich-

keitsarbeit hier funktioniert, welche Prozesse angestoßen werden müssen und wie die Bevölkerung dabei eingebunden werden sollte. Und natürlich sollten die Verantwortlichen über den aktuellen Stand im Bereich Infrastrukturplanung, den Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und über mögliche Förderanträge informiert sein.



Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Seminarreihe „Einstieg in den kommunalen Radverkehr“.

All das zu wissen und in der Praxis anzuwenden, ist ebenso unverzichtbar wie wertvoll. Das gilt auch für Personen, deren Aufgabengebiet nur punktuell im Bereich Radverkehr liegt. Gerade für sie lohnt es sich, ihr Wissen zielgerichtet zu erweitern.

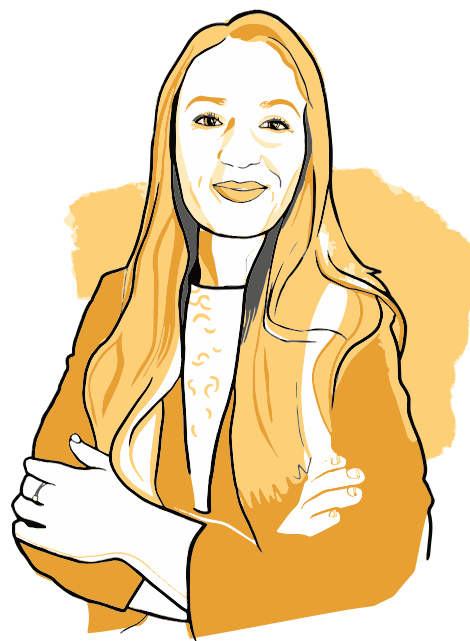
Die Seminarreihe „Einstieg in den kommunalen Radverkehr“, ein Kooperationsprojekt des wegverbunds und der Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein, macht die Teilnehmenden genau in dieser Hinsicht fit.

Für ein solides Fachwissen

In zehn Online-Seminaren und einer Auftakt- sowie einer Schlussveranstaltung in Dresden klärten Expert:innen aus verschiedensten Bereichen über all die Inhalte und Methoden auf, mit denen die Radverkehrsplanung richtig Tempo aufnehmen kann. Eine Teilnehmerin von insgesamt 21 war Franziska Harzendorf. Die 35-Jährige ist Sachbearbeiterin für Bau und Unterhaltung im Tiefbauamt Zwickau. Sie ist für die bauliche Umsetzung unter anderem von Radverkehrsanlagen verantwortlich. Weil die Seminarreihe Fachleute aus den Mitgliedskommunen qualifizieren sollte, die ursprünglich Neulinge auf dem Gebiet des Radverkehrs waren oder sich nur selten damit befasst haben, nahm auch Frau Harzendorf daran teil.

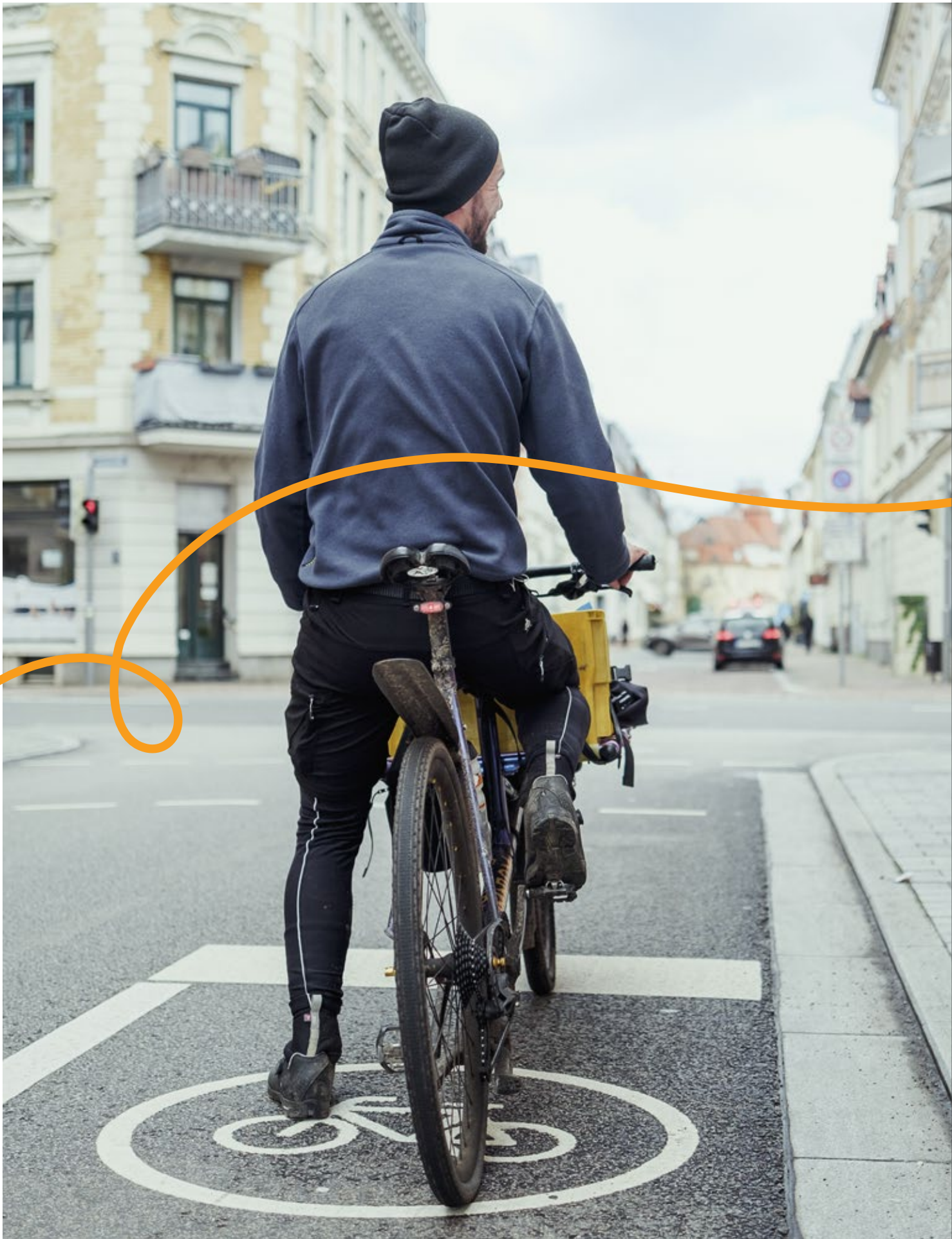
„Mich haben besonders die Themen Konzeption und Öffentlichkeitsarbeit interessiert und es hat sich wirklich gelohnt“, erinnert sich Franziska Harzendorf. Insbesondere bei der Planung und Konzeption erlangte sie zusätzliches Wissen, das sie bei ihrer Arbeit künftig nutzen möchte.

Bei dem Seminar wurde ihr noch einmal bewusst, wie wichtig es ist, mit einer genauen Konzeption klare Ziele zu definieren und diese dann zusammen mit allen Beteiligten in kleinen Schritten umzusetzen. „Nur wenn die Menschen von einem gemeinsamen Ziel überzeugt sind und wissen, wie man zusammen ans Ziel kommt, geht es auch wirklich vorwärts. Das gilt beim Radverkehr genauso wie bei anderen Bauprojekten“, ist Harzendorf überzeugt.



„Nur wenn Menschen von einem Ziel überzeugt sind, geht es wirklich vorwärts.“

Franziska Harzendorf,
Sachbearbeiterin für Bau und Unterhaltung, Tiefbauamt Zwickau





Ein richtig guter Plan

Erfolg braucht eine solide Grundlage. Das gilt auch in Sachen Radverkehr. Eine Stadt, die mit Fachleuten und Laien gleichermaßen an einem **Radverkehrskonzept** feilt, ist Markkleeberg. Ein Gespräch mit Lukas Sroka, dem Radverkehrsbeauftragten der Kommune. Er gibt Auskunft über kurze Wege, Radschnellverbindungen und Meilensteine.

RVK. So lautet im abkürzungsverliebten Amtsdeutsch das Kürzel, das für zukunftsorientierte Kommunen viele Chancen bereithält. Es steht für Radverkehrskonzept. Dieses bietet Städten die Möglichkeit, mit externen Büros, Expert:innen und Bürger:innen konkrete und innovative Maßnahmen in Sachen Radverkehr zu entwickeln. Dabei besteht ein RVK aus vielen Bausteinen, die am Ende ein gelingendes Ganzes ergeben. Es beginnt mit einem Netzplan samt Mängel- und Unfallanalyse sowie Maßnahmenkonzept, beinhaltet aber auch ein Konzept zum Fahrradparken inklusive Bike & Ride sowie ein Wegweisungskonzept. Begleitet werden nahezu alle Schritte von sorgfältig geplanter Kommunikation und adäquater Öffentlichkeitsarbeit verbunden mit sinnvollen Serviceangeboten. Weitere mögliche Bausteine sind Empfehlungen für Kampagnen und Beteiligung, die mobile und stationäre Datenerhebung, sowie Vertiefungen besonderer Themenbereiche wie Schulwegsicherheit oder Dienstradleasing in der Verwaltung und den kommunalen Unternehmen. →

Ein Radfahrer in Markkleeberg an einer herunterzählende Ampel, die es Radfahrer:innen leicht macht, ihr Tempo anzupassen.



„Wir wollen mit Hilfe des Radverkehrskonzeptes einen Meilenstein für den Radverkehr und die Lebensqualität der Stadt setzen.“

Lukas Sroka, Radverkehrsbeauftragter von Markkleeberg

→ Noch sind es zu wenige sächsische Städte, welche die Chancen nutzen, die sich aus der Arbeit an einem solchen Radverkehrskonzept ergeben. Damit es noch mehr werden, setzt sich der wegebund dafür ein, dass Kommunen RVKs künftig zu 75 Prozent über die Förderrichtlinie RL-KStB fördern lassen können.

Auerbach und Niesky haben die ersten Schritte mit Unterstützung des wegebunds bereits unternommen. Hier fanden bereits Vor-Ort-Termine statt, bei denen sich die Beteiligten ein Bild der Begebenheiten, der Bedürfnisse und Möglichkeiten zur

Verbesserung des Radverkehrs machen konnten. Die Aufgabenstellung für ein zukünftiges Radverkehrskonzept steht also. Einen Schritt weiter und damit voll im Prozess ist man derzeit in Markkleeberg: Ein Anruf bei Lukas Sroka gibt Auskunft.

Herr Sroka, ketzerisch gefragt: Braucht eine Stadt überhaupt so etwas wie ein Radverkehrskonzept oder ist das nicht eher ein Nice-to-have?

Für Markkleeberg ist das Radverkehrskonzept auf jeden Fall weit mehr als ein Nice-to-have. Wir sind eine relativ kleine Kommune mit vielen Wegebeziehungen nach Leipzig und in den Landkreis Leipzig. Das bedeutet, dass wir im Alltag durch Pendler und im Freizeitverkehr durch Touristen viel Radverkehr mit riesigen Strömen haben, die wir bündeln wollen. Damit das gelingt, braucht es ein durchdachtes Konzept, das nicht irgendwann an irgendeinem Schreibtisch entstanden ist und dann in irgendeiner Schublade schlummert. Dafür braucht es ein modernes Konzept, das gemeinschaftlich erarbeitet und dann umgesetzt wird.

Was macht denn ein gutes Radverkehrskonzept aus?

Ich würde sagen, dass sich zunächst das Motiv der Bündelung durch alle Ebenen und Phasen ziehen muss. Bei einem guten



Im Markkleeberger Rathaus können Interessierte im Rahmen von Bürgerbeteiligungsformaten ihre Meinung zum Konzept einbringen.



Auch ein Konzept zum Fahrradparken kann Teil eines Radverkehrskonzept sein.

Radverkehrskonzept sind Bürger, Stadtverantwortliche und Expert:innen immer mit an Bord. Das sorgt nicht nur dafür, dass sich alle gehört fühlen, sondern auch dafür, dass sich möglichst viele Menschen mit dem Konzept identifizieren und es mit eigenen Ideen und Leben füllen. Bei unserer letzten Veranstaltung waren 50 Teilnehmer aus allen Altersstufen anwesend, die so viel Input gaben als wären es 100.

So viel zum Prozess. Wie sieht es inhaltlich aus?

Wer Markkleeberg kennt, weiß: Wir haben im Norden Leipzig, im Süden die Autobahn, wir haben wunderbare Seen, aber wir haben nur wenig Raum. Einen breiten Radschnellweg, der quer durch die Stadt führt, kann es bei uns also kaum geben – dafür ist hier alles einfach zu komprimiert. Das führt dazu, dass wir ein Konzept für alle brauchen, also für die Kinder, die zur Schule fahren, für die Pendler, für die Touristen. Mit den Radwegen, die es bei uns bereits gibt, sind wir schon ganz gut

aufgestellt. Es geht uns vor allem darum, die vorhandenen Radwege bestmöglich zu vernetzen. Es soll am Ende ganz einfach sein, von Nord nach Süd oder von Ost nach West zu kommen und damit das gelingt, müssen wir die verschiedenen Ortsteile für den Radverkehr optimal miteinander verbinden. Für dieses Ziel arbeiten wir mit vollem Herzblut mit den Bürgern sowie einem lokalen Planungsbüro zusammen. Es ist wirklich unser Anspruch, mit Hilfe des Radverkehrskonzeptes aus diesem Projekt einen Meilenstein für den Radverkehr und damit die Lebensqualität in Markkleeberg zu setzen.

Das Zeug zum Meilenstein hat auch das Radverkehrskonzept selbst – darüber sind sich alle einig, die sich bereits auf den Weg hin zur Zukunft des Radverkehrs gemacht haben.

Fakten und Zahlen

Mittelherkunft

Laut Jahresabschluss 2022 wurden

295.560 Euro

an Mitteln eingenommen, davon:

87 %

Zuwendungen

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr,
auf Grundlage des Sächsischen
Staatshaushaltes 2019/2020,
Einzelplan 07, Kapitel 06, Titel 883 18

Das entspricht
258.310 Euro

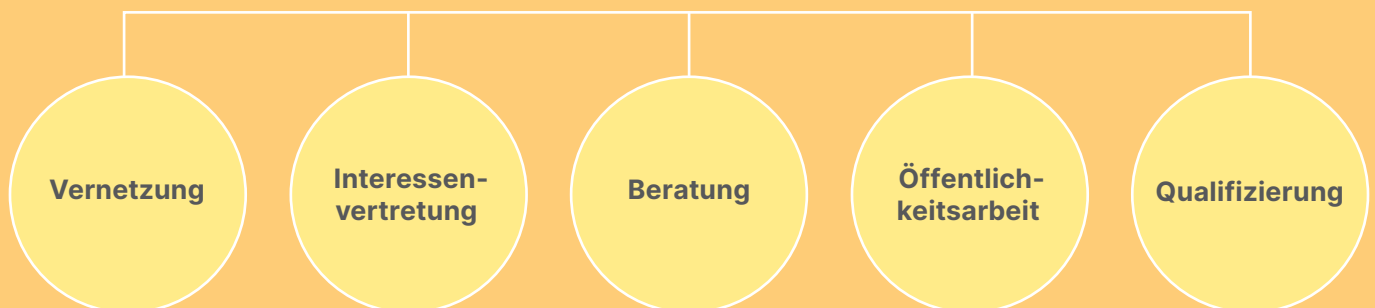


13 %

Mitgliedsbeiträge

Das entspricht
37.250 Euro

wegebund
Wandel für Rad und Fuß



Unsere Arbeitsbereiche

Mitgliedsbeiträge

Laut Beitragsordnung vom 7. März 2019



1. Kommunen
bis 10.000
Einwohnerinnen
und Einwohnern:
500 Euro



2. Kommunen von
10.001 bis 20.000
Einwohnerinnen
und Einwohnern:
1000 Euro



3. Kommunen von
20.001 bis 40.000
Einwohnerinnen
und Einwohnern:
1750 Euro



4. Kommunen von
40.001 bis 100.000
Einwohnerinnen
und Einwohnern:
2500 Euro



5. Kommunen mit
mehr als 100.000
Einwohnerinnen
und Einwohnern:
4500 Euro



6. Landkreise:
2500 Euro

Unsere Mitgliedskommunen



Neues aus der Geschäftsstelle

Wie es sich für einen so jungen Verein wie den wegebund gehört, hat sich **im vergangenen Jahr** einiges getan.



Mitarbeiterinnen des wegebunds bei einer Dienstbesprechung.

Eine große Veränderung beginnt, wo das Jahr endet: Seit Dezember 2022 befindet sich die Geschäftsstelle an einem neuen Ort: im ehemaligen und frisch renovierten Stadthaus Friedrichstadt in der Löbtauer Straße 2 in Dresden. Das ist zwar nur 200 Meter von der bisherigen Adresse entfernt, aber was ein kleiner Schritt zu Fuß ist, ist in dem Fall ein großer Schritt bezüglich der Raumgrößen, des Lärmschutzes und für die Arbeitsqualität. Die Geschäftsstelle hat nun Raum zum Wachsen!

Gewachsen ist die Geschäftsstelle vor allem durch Nora Kamp, die seit September 2022 als Referentin den Weg zum wegebund gefunden hat. Außerdem kam eine studentische Hilfskraft für einige Monate unterstützend hinzu. Darüber hinaus gab es regelmäßig Besuch in den alten und neuen Räumlichkeiten – von Gästen aus Umwelt- und Verkehrsverbänden, die der Einladung zum Verbändeernetzungstreffen gefolgt sind, sowie aus der Landespolitik, Staatsministerien, aber auch aus den Arbeitsgemeinschaften anderer Bundesländer.

Grund zur Freude lieferte auch die Referentin Birgit Lies, die den wegebund in der Jury des Deutschen Fahrradpreises 2022 repräsentierte und zudem erfolgreich die Weiterbildung zur Fachplanerin Radverkehr (EIPOS) absolvierte. Das so gewonnene Fachwissen konnte sie unter anderem bei der Fahrradkommunalkonferenz in Aachen weiter vertiefen. Die dort gewonnenen Erkenntnisse und Kontakte waren so hilfreich, dass sie zusammen mit Geschäftsführer Frank Kutzner auch bei der nächsten Fahrradkommunalkonferenz am 22. und 23. November 2023 in Regensburg wieder dabei sein wird und die Teilnahme allen Mitgliedskommunen des wegebunds herzlich empfiehlt.

Impressum

Herausgeber

wegebund

Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen
zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e. V.
Löbtauer Straße 2, 01067 Dresden

Vereinsregister: VR 11423

Registergericht: Amtsgericht Dresden

Vertreten durch: Kathrin Uhlemann,
Silvia Queck-Hänel, Knut Kirsten

Kontakt

☎ Telefon 0351 27184170

✉ post@wegebund.de

Redaktion

Birgit Lies, Nora Kamp

Texte

Texterkolonie

Gendergerechte Sprache ist uns ein Anliegen.
Wir investieren Zeit und Mühe, um unsere Texte
diskriminierungsfrei zu gestalten.

Gestaltung und Satz

Ostsüdost

Fotos

get-shot.de, SMWA/Ronald Bonß (S. 3)

wegebund
Wandel für Rad und Fuß



Für weitere
Informationen:
www.wegebund.de



www.wegebund.de