

# Auf Schritt und Tritt.

Der wegebund  
Jahresbericht 2021



wegebund  
Wandel für Rad und Fuß

# Vorwort

Liebe Leser:in,

"Auf Schritt und Tritt" ist nicht nur der wegebund-Jahresbericht für 2021, sondern zugleich eine Premiere, da es sich um unseren ersten Bericht dieser Art handelt.

Darüber hinaus ist "Auf Schritt und Tritt" aber auch Werkschau und Einladung. Eine Werkschau, da der Bericht Einblicke in die spannende Startphase in 2021 liefert, in der entscheidende Projekte, wichtige Zuwendungen und Personalentwicklungen die Arbeit des wegebunds prägten, voranbrachten und das Wachstum des Vereins begünstigten. Und als Einladung ist dieser Jahresbericht darüber hinaus an sächsische Kommunen gerichtet, ebenfalls Mitglieder des wegebunds zu werden, um so einen gemeinschaftlichen Grundstein für Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr in Sachsen zu legen.

Wie solche Zusammenarbeiten mit dem wegebund aussehen und welche Leuchtturmprojekte dabei entstehen können - davon sollen die kommenden Beiträge und Informationen einen lebendigen Eindruck vermitteln. Eine Illustration der Arbeit des wegebunds, die auch als Dank an all unsere Mitgliedskommunen und Partner in sächsischen Ministerien, Ämtern und der Politik verstanden werden soll.

In diesem Sinne wünsche ich viel Vergnügen beim Lesen von "Auf Schritt und Tritt".

Mit rad- und fußverkehrsfreundlichen Grüßen

Alexander Ahrens



**Alexander Ahrens**  
Vereinsvorsitzender

# Inhalt

Editorial ~ 3

Von der Idee zur Form ~ 6

Eine runde Sache ~ 14

Radschnellwege. Das Ziel ist das Ziel. ~ 18

100.000 neue Fahrradstellplätze an Bahnhöfen ~ 22

Gemeinsam ins Rollen kommen ~ 26

Fakten und Zahlen ~ 28

Impressum ~ 31



Mehr Informationen zum  
wegebund finden Sie unter  
[www.wegebund.de](http://www.wegebund.de)



# Wandel für Rad und Fuß

# Von der Idee zur Form

## Die Entstehungsgeschichte des wegebunds

Jede Idee braucht eine Form. Und bei der Idee, den Rad- und Fußverkehr in Sachsen voranzubringen, war die Form eines Vereins der beste Weg, sich für die Zukunft aufzustellen. Konrad Krause, Geschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) in Sachsen, ein Hauptinitiator der in der Folge entstehenden Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e. V., fasst die Ursprungsmotivation wie folgt zusammen:

»Ich leite den ADFC Sachsen seit 2013 und habe immer wieder mit Kommunen in Sachsen zu tun. Ich kann daher sagen, dass alle Kommunen ähnliche Themen und Fragen auf dem Tisch haben, wenn sie etwas für den Rad- und Fußverkehr bewegen wollen. Die Idee, genau hierfür einen freien Verein zu gründen, der sich diesen Kommunen und ihren Bedürfnissen annimmt, der sie im Hinblick auf Planung und Förderung informiert und unterstützt und darüber hinaus die Erfahrungen der einzelnen Kommunen zusammenführt, hielt ich deshalb für sehr wichtig und sinnvoll.«

Ein Verein braucht jedoch auch einen Vereinsvorsitzenden. Eine Person, die die Motivation des Vereins teilt, die sie lebt, sie weiterträgt und die Verantwortung übernimmt. Auf der Suche nach genau solch einer Person sprach Kon-



rad Krause den Oberbürgermeister von Bautzen Alexander Ahrens an. Dieser erinnert sich rückblickend an jene Anfrage sehr gut:

»Mit der Bitte, den Posten des Vereinsvorsitzenden zu übernehmen, wurden bei mir offene Türen eingerannt. Ich bin ja in Berlin aufgewachsen und war schon dort viel mit dem Fahrrad unterwegs. Vor 15 Jahren bin ich dann nach Bautzen gekommen und habe gemerkt, dass man als Fahrradfahrer in Sachsen – ähnlich wie in Berlin – ein dickes Fell braucht. Das liegt einerseits an der existierenden Infrastruktur, aber auch daran, dass das Fahrrad generell wenig Akzeptanz bei motorisierten Verkehrsteilnehmern besitzt. Einen Verein, der sich hier engagiert, wollte ich somit auf jeden Fall unterstützen.«

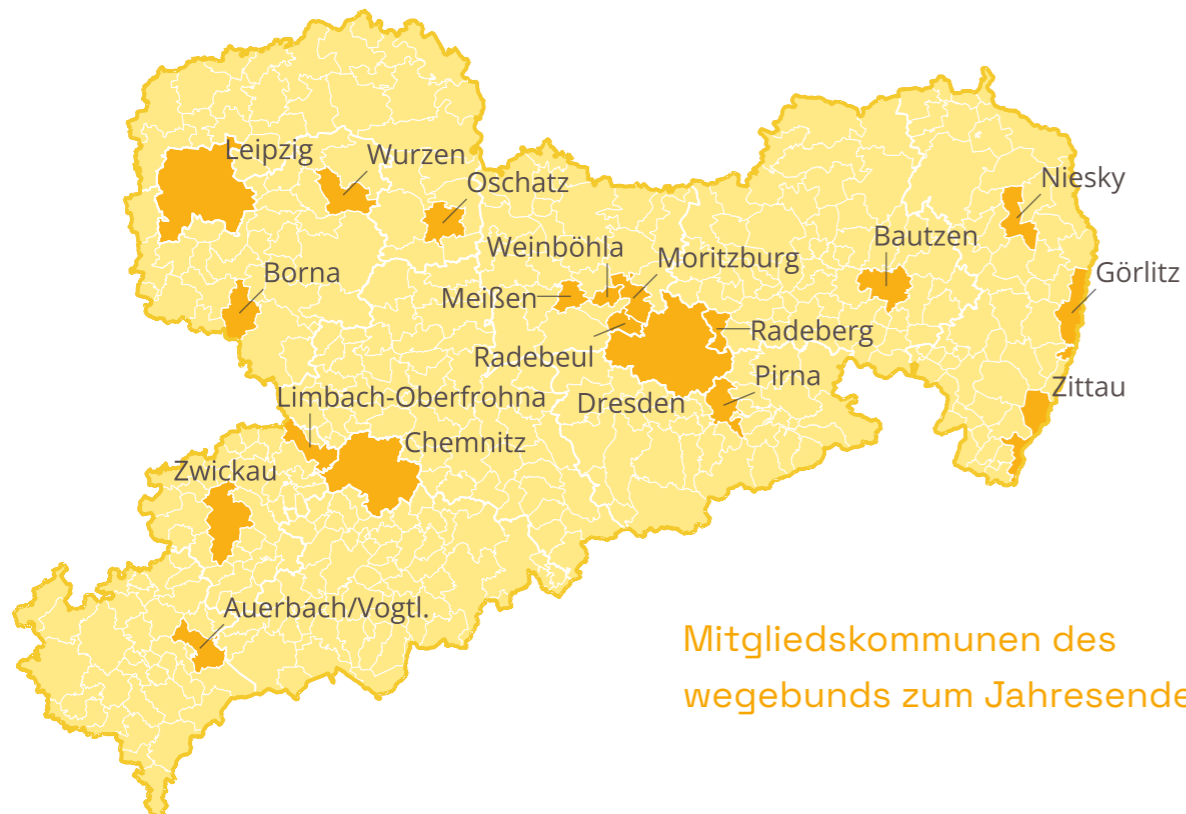
### Eine Idee trägt Früchte

Und so wurde in Bautzen am 7. März 2019 von acht ambitionierten sächsischen Kommunen die bereits erwähnte Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e. V. (Arbeitstitel: Rad.SN) mit Alexander Ahrens als Vereinsvorsitzenden gegründet. Ein Verein, der bis zum heutigen Tage auch eng mit dem ADFC Sachsen zusammenarbeitet.

Alexander Ahrens blickt auf die Anfangszeit zurück: »Wir wollten uns einfach für bessere Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr in Sachsen einsetzen und dafür ein Netzwerk aufbauen, in dem sich sächsische Kommunen unter kompetenter Leitung direkt zusammenschließen können, um entsprechende Projekte in der Nahmobilität voranzubringen. Das fand und finde ich nach wie vor eine tolle Idee. Eine Idee, die nun mehr und mehr Früchte trägt.«

Besonders 2021. Denn in jenem Jahr wurde mit wegebund nicht nur ein griffiger Markenna-me für den Verein beschlossen sowie ein frisches Corporate Design entwickelt. Es konnte aber vor allem mit der ersten zweijährigen Finanzierung durch den Freistaat Sachsen inhaltlich gearbeitet sowie insgesamt elf weitere sächsische Kommunen als wegebund-Mitglieder begrüßt werden. Kommunen, die sich seitdem untereinander und mit den Institutionen des Freistaats Sachsen über die Ziele und Möglichkeiten der Förderung des Rad- und Fußverkehrs austauschen, darauf aufbauend Projekte umsetzen und dabei fortwährend Unterstützung und Betreuung durch die Geschäftsstelle des wegebunds erhalten.

Darüber hinaus waren für das Jahr 2021 die Eröffnung der wegebund-Geschäftsstelle am Bahnhof Mitte in Dresden und der erfolgreiche



»Die Idee, einen freien Verein zu gründen, der sich den Kommunen und ihren Bedürfnissen annimmt, der sie im Hinblick auf Planung und Förderung informiert und unterstützt und darüber hinaus die Erfahrungen der einzelnen Kommunen zusammenführt, hielt ich für sehr wichtig und sinnvoll.«

**Konrad Krause,**  
Geschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) in Sachsen

Aufbau des dort arbeitenden dreiköpfigen Teams wichtige Ereignisse in der Vereinsgeschichte. Meilensteine, die die Professionalisierung der Arbeit des wegebunds voranbrachten und das Fundament für die Zukunft bilden.

### Das Fundament für die Zukunft

Alexander Ahrens fasst all das abschließend wie folgt zusammen: »Die Gründung des Bündnisses hat sich bereits jetzt schon gelohnt. Und wir fangen ja gerade erst an. 2021 war aber einfach eine sehr gute Startphase und ich bin sehr zuversichtlich, dass der wegebund all seinen Mit-

gliedern noch sehr viel bringen wird. Außerdem muss ich sagen, dass die Dresdner Geschäftsstelle mit Frank Kutzner einen gut strukturierten, sympathischen und fachlich hochkompetenten Geschäftsführer besitzt. Ein Grund mehr, weshalb es für Kommunen von Interesse sein sollte, dem wegebund beizutreten. Denn je mehr Mitglieder der wegebund besitzt, umso größer wird das Gewicht der Stimme, die der Verein, aber auch seine einzelnen Mitglieder haben. Und das wiederum sorgt für ein entsprechend steigendes politisches Echo. Denn: Kommunen sind das Scharnier zwischen Bürgerschaft und Politik. Und der wegebund ist hier das perfekte Schmiermittel, um dieses Scharnier gelenkig zu halten. Bereits jetzt, aber vor allem für die Zukunft.«

# Zeitstrahl

2017–2021

GO!

2017

**Oktober 2017**

16 Kommunen wenden sich in einem gemeinsamen Schreiben an die Landesregierung und kündigen an, eine Arbeitsgemeinschaft zu gründen



2019

**Mai 2019**

Bekanntmachung von Rad.SN und Gespräch mit Ministerpräsident Michael Kretschmer auf dem nationalen Radverkehrskongress in Dresden

**März 2019**

Acht Kommunen gründen in Bautzen den Verein »Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e. V.« (Arbeitstitel Rad.SN) unter Vorsitz von Oberbürgermeister Alexander Ahrens (Bautzen)



2020

**Juli 2020**

Erster (zweijähriger) Zuwendungsvertrag mit SMWA wird unterzeichnet



2021



**Juni 2021**

Geschäftsstellen-Team wächst auf 3 Personen

**Januar 2021**

Einzug der Geschäftsstelle in die Räumlichkeiten in der Weißeritzstraße 42 in Dresden

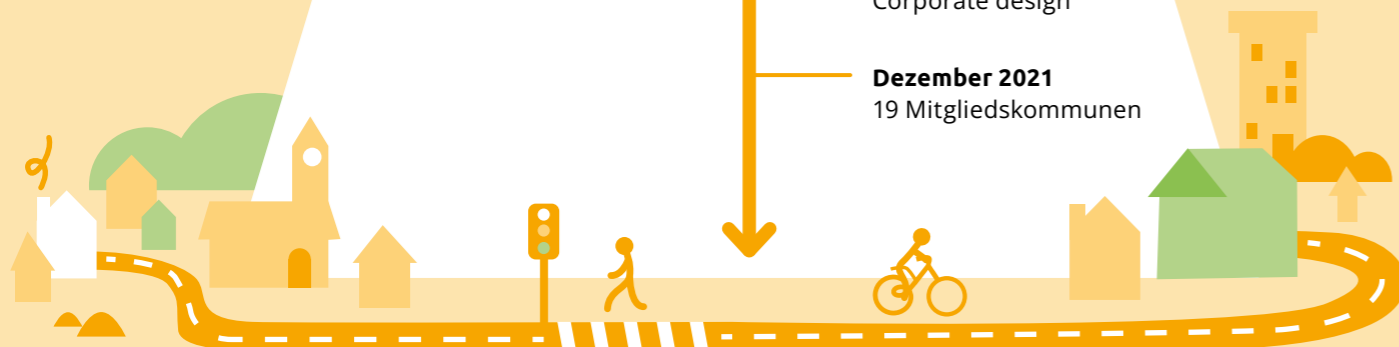


**September 2021**

Umbenennung in wegebund und neues Corporate design

**Dezember 2021**

19 Mitgliedskommunen

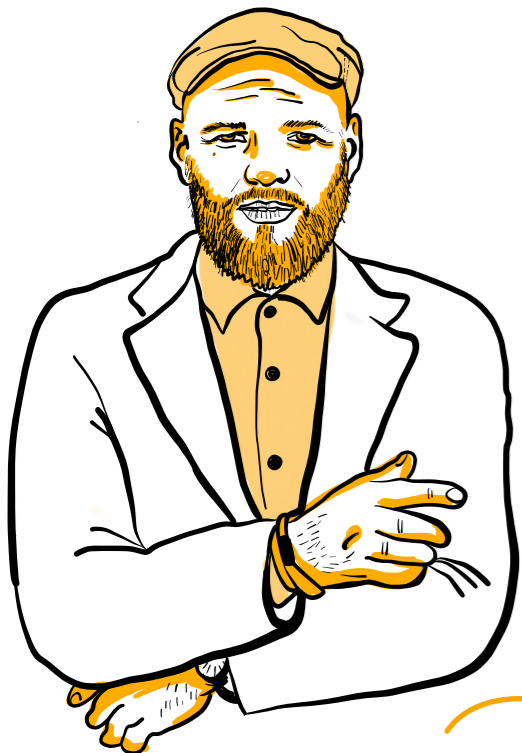


# Der Blick zurück

## Das Jahr 2021 aus Sicht der wegebund-Mitarbeitenden

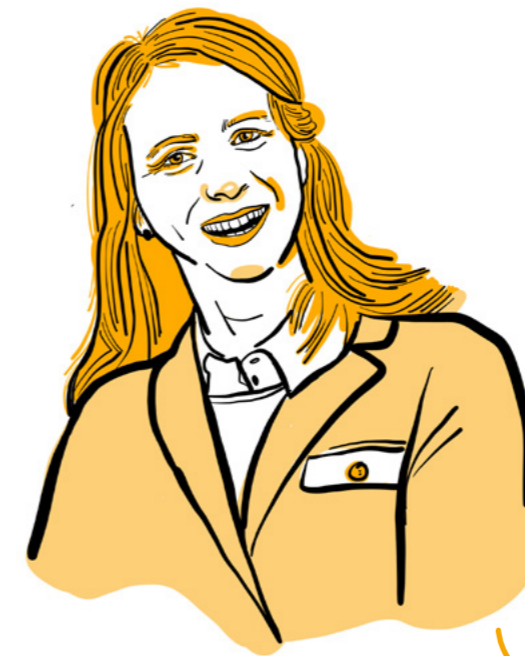
»Ich denke, dass das Jahr 2021 ein richtungsweisendes Jahr für den wegebund war. Wir haben in der Geschäftsstelle gemeinsam nachhaltige Strukturen geschaffen, in denen wir seitdem gut zusammenarbeiten. Ich freue mich auf die weitere Reise.«

**Antje Uhlig,**  
Assistenz der  
Geschäftsführung



**Frank Kutzner,**  
Geschäftsführer

»In Zeiten von Corona hat die Geschäftsstelle ihren Betrieb aufgenommen, sind weitere Mitgliedskommunen hinzugekommen, ist der Bekanntheitsgrad deutlich gestiegen. Zwei Jahre nach der Gründung und mit frischem Corporate Design und Markennamen startete die Arbeitsgemeinschaft nun endgültig durch. Fazit: Der wegebund hat sich im wahrsten Sinne des Wortes im Jahr 2021 in Sachsen einen Namen gemacht«



**Birgit Lies,**  
Referentin

»Im Jahr 2021 haben wir als Verein gute Bedingungen für unsere ersten Projekte geschaffen. Der Start in das Projekt zum Dienstrad-Leasing war dabei mein persönliches Highlight. Aber auch die ersten Vernetzungstreffen, zum Beispiel zum Thema Radschnellverbindungen, stellten große Erfolge dar. Ich bin begeistert davon, wie motiviert die Mitarbeiter:innen unserer Mitgliedskommunen sind. Sie wollen den Rad- und Fußverkehr wirklich voran bringen. Da macht die Zusammenarbeit einfach Spaß.«



# Eine runde Sache

## Dienstrad-Leasing in Kommunen

Um Angestellte im öffentlichen Dienst zu animieren, sowohl privat als auch beruflich aufs Fahrrad zu steigen, können Kommunen seit 2021 das sogenannte Dienstrad-Leasing anbieten. Damit hierbei von den ersten Überlegungen bis zur finalen Fahrradübergabe eine professionelle und zielführende Begleitung in Anspruch genommen werden kann, hat sich die Geschäftsstelle des wegebunds im Jahr 2021 mit zwei seiner Mitgliedskommunen zusammengetan. Das Ziel des Pilotprojekts: kommunales Dienstrad-Leasing auf ein solides Fundament stellen.

### Dienstrad-Leasing – Bedarf und Basis

Aber alles von Anfang an. Die Basis für das Thema Fahrrad-Leasing in deutschen Kommunen bildet der sogenannte Tarifvertrag zur Entgeltumwandlung zum Zwecke des Leasings von Fahrrädern im kommunalen öffentlichen Dienst, der im vierten Quartal 2020 beschlossen und im März 2021 eingeführt wurde. Jener Tarifvertrag

ermöglicht es Kommunen, ihren Beschäftigten Fahrräder auf Leasing-Basis anzubieten. Konkret heißt das, dass Beschäftigte des öffentlichen Dienstes einen Teil ihres monatlichen Entgelts für das Leasing eines Fahrrads verwenden können. Voraussetzung ist natürlich, dass die jeweilige Kommune das Fahrrad-Leasing überhaupt anbieten möchte. Aber genau das war in den beiden wegebund-Mitgliedskommunen Pirna und Auerbach der Fall, die aus vorangegangenen internen Umfragen bereits ermittelt hatten, dass über 10 Prozent ihrer kommunalen Angestellten Interesse an einem Leasing-Vertrag für ein Fahrrad haben.

Uta Barttlingck-Jahn, Fachdienstleiterin Personalmanagement der Stadtverwaltung Pirna blickt auf die Anfänge in Sachen Dienstrad-Leasing in der Stadt Pirna zurück: »Wir haben im Frühjahr 2021 eine Umfrage bei unseren Angestellten im öffentlichen Dienst gemacht und haben uns gefreut, dass so viel Bedarf und Interesse an Fahrrad-Leasing existiert, dem nun mit einem entsprechendem Tarifvertrag auch begegnet werden konnte.«





Auch Thomas Freitag, Klimaschutzmanager der Stadt Pirna, kann sich gut an jene Zeit und den Start des folgenden Projekts erinnern: »Da Pirna Mitglied des wegebunds ist, haben wir im Anschluss an unsere Umfrage Mitte 2021 beim wegebund angefragt, wie Fahrrad-Leasing für Kommunen umgesetzt werden kann. Dabei stellte sich heraus, dass zeitgleich ein Pilotprojekt unter gleichen Vorzeichen mit der Stadt Auerbach gestartet werden sollte. Da waren wir uns schnell einig, dass wir das gemeinsam angehen, unsere Erfahrungen weitergeben und in den Austausch treten wollen.«

### Der Auftakt des Pilotprojekts

Der Auftakt der Zusammenarbeit mit den Modellkommunen Pirna und Auerbach fand bereits am 5. August 2021 im virtuellen Rahmen statt. Die Teilnehmer:innen der Konferenz waren – neben den Mitarbeiter:innen des wegebunds und Thomas Freitag sowie Uta Bartlingck-Jahn – Knut Kirsten, der Fachbereichsleiter für Bildung, Soziales und Sport der Stadtverwaltung Auerbach/Vogtl. sowie Jens Winklmann, Fachbereichsleiter Allgemeine Verwaltung des Personal- und Kommunalamts der Stadtverwaltung Auerbach/Vogtl.

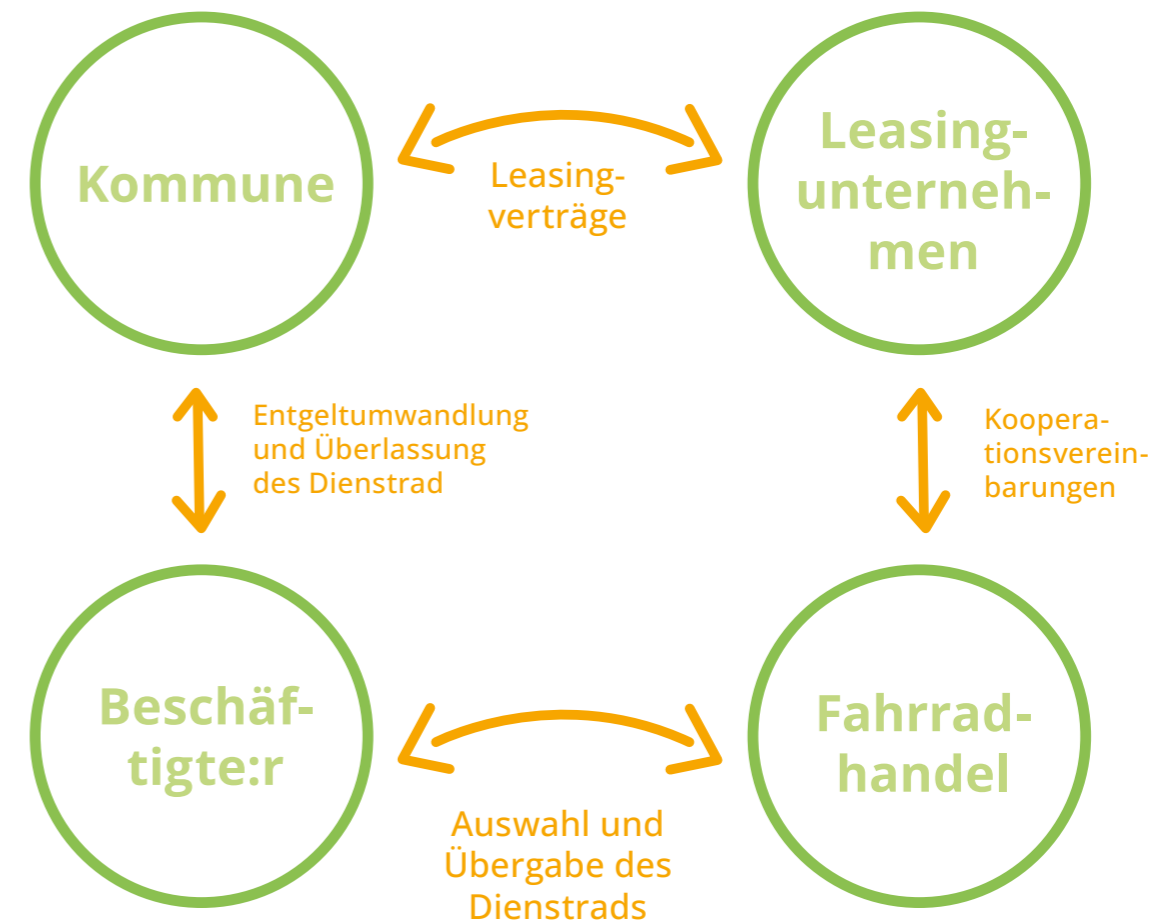
Letzterer fasst die weiteren regelmäßigen Abstimmungen und den Fortlauf des Pilotprojekts wie folgt zusammen: »Der wegebund hat für alle Beteiligten effektive Terminketten aufgebaut und eine sehr gute bundesländer- und kommunenübergreifende Recherche zum Thema Dienstrad-Leasing geleistet, was für beide Kommunen die optimale Grundlage für die gesamte erfolgreiche Umsetzung des Projekts war.« Diese erfolgreiche Umsetzung beinhaltet die Entwicklung entsprechender Dienstvereinbarungen sowie die Ausschreibung mitsamt Auftragsvergabe und Rahmenvertrag im Frühjahr 2022 bis hin zur Lieferung der ersten Fahrräder in beiden Kommunen im März und April 2022.

Es gibt somit nach nur einem Jahr Zusammenarbeit beste Ausgangsbedingungen, damit Angestellte des öffentlichen Dienstes in Pirna und Auerbach geleaste Diensträder nutzen können. Projektbegleitend entwickelte der wegebund überdies einen Leitfaden, der auf kompakten 30 Seiten das Thema Dienstrad-Leasing klar und übersichtlich aufschlüsselt und anhand der beiden Modellkommunen Pirna und Auerbach zwei Best-Practice-Beispiele aufzeigt. Alles mit dem Ziel, auch andere sächsische Kommunen zu motivieren, solch ein Projekt anzugehen.

Jens Winklmann aus Auerbach im Nachgang: »Es war eine konstruktive und zielstrebige Zusammenarbeit mit dem wegebund, die auch zu einem hohen Grad an Vernetzung zwischen der Stadt Pirna und der Stadt Auerbach geführt hat. Darüber hinaus wurden die individuellen Bedürfnisse und Vorgaben beider Kommunen sehr gut durch den wegebund moderiert und berücksichtigt. Verwaltungen sollten hier einfach Mut haben, die Möglichkeiten, die der Tarifvertrag für das Fahrrad-Leasing bietet, umzusetzen. Einfach deshalb, weil durch kommunales Dienstrad-Leasing eine Win-Win-Win-Situation entstehen kann. Für den öffentlichen Dienst, die freie Wirtschaft und die Umwelt.«

### Eine Win-Win-Win-Situation

Dem schließt sich auch Knut Kirsten aus Auerbach an, wenn er abschließend Folgendes zusammenfasst: »Man muss es wollen und es dann einfach machen. Und sicher braucht es manchmal auch etwas Mut und Pragmatismus, um Neues einzuführen. Auch oder besonders in der Verwaltung. Unser Rat an andere Kommunen ist daher, mit Optimismus an das Thema ranzugehen, den Verwaltungsaufwand gering zu halten, den Radverkehr und das Radfahren zu fördern und dabei immer stets ein wenig über den Tellerrand zu blicken. Und genau für all das ist der wegebund der beste Partner.«



### Warum Dienstradleasing?

- Anreiz für die Beschäftigten, für den Arbeitsweg und für Dienstwege das Rad zu nehmen
- Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz
- Förderung der Gesundheit der Beschäftigten
- Stärkung der Kommune als attraktive Arbeitgeberin

# Radschnellwege. Das Ziel ist das Ziel.



Auf Radschnellwegen, auch Radschnellverbindungen genannt, gelangen Fahrradfahrer:innen zügig, direkt und sicher von A nach B. Sowohl privat als auch beruflich. Und zwar nicht nur innerhalb von Städten, sondern auch hinaus in deren Umland. In Deutschland gibt es seit 2010 Bestrebungen, damit Radschnellwege und ähnlich konzeptionierte Fahrradwege entstehen. Bund und Länder trafen hierzu 2017 eine Verwaltungsvereinbarung, wonach förderfähige Radverkehrsprojekte mit bis zu 75 Prozent subventioniert werden können.

Im Freistaat Sachsen wurden Radschnellwege bereits in das sächsische Straßengesetz aufgenommen, wodurch diese künftig wie Staatsstraßen behandelt werden. In der Folge wurden 2018 vom Freistaat Sachsen eine Potenzialstudie zu Radschnellwegen in Sachsen durchgeführt. Resultat: es gibt in Sachsen elf Korridore, auf denen Radschnellwege sinnvoll sind. Vier beginnen und enden in Dresden, fünf in Leipzig, einer in Chemnitz und ein weiterer in Zwickau. Die Landeshauptstadt Dresden hat daraufhin umgehend Machbarkeitsstudien für Radschnellwege in ihrem Stadtgebiet in Auftrag gegeben.

Da Radschnellwege Großstädte mit ihrem Umland verbinden, ist eine enge Zusammenarbeit aller beteiligten Kommunen nötig. Diese Notwendigkeit erfordert wiederum Vernetzung und Information auf allen Seiten, weshalb sich der wegebund bereits frühzeitig dem Thema angenommen hat, um seine Mitgliedskommunen umfassend betreuen zu können. »Wir haben hier einfach bemerkt, dass ein großer Bedarf an Austausch zu dem Thema vorhanden ist. Das war unsere Ausgangsbasis, um alle beteiligten

Institutionen an einen Tisch zu holen und ins Gespräch zu kommen«, fasst Birgit Lies, Referentin des wegebunds, rückblickend zusammen.

## Motivation am runden Tisch

Mit diesem Ansatz im Hinterkopf wurde am 14. Juli 2021 in die Räumlichkeiten des Dresdner Vereins riesa efau eingeladen, um bei hohen Temperaturen und ebenso hoher Motivation das Thema Radschnellwege in Sachsen gemeinsam anzukurbeln. Bei diesem Treffen anwesend waren Vertreter:innen der wegebund-Mitgliedskommunen Dresden, Radebeul, Radeberg, Pirna, Leipzig, Zwickau und ein Vertreter der Metropolregion Mitteldeutschland. Darüber hinaus waren Mario Bause vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) sowie Frank Rottscholl vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr Sachsen (LASuV) beteiligt.

Diese Zusammensetzung entsprach zu einem großen Teil jenen sächsischen Kommunen, in denen die elf Korridore künftiger Radschnellwege liegen und die darüber hinaus bereits Mitgliedskommunen des wegebunds sind.

## Ein Sprachrohr für Kommunen

Für Paula Scharfe, Radverkehrskordinatorin der Stadt Dresden, war es das erste Vernetzungstreffen dieser Art, über das sie im

»Der wegebund ist hier einmal mehr zum Sprachrohr von Kommunen gegenüber dem Freistaat Sachsen geworden.«

**Paula Scharfe,**  
Radverkehrsorganisatorin,  
Landeshauptstadt Dresden



»Radschnellwege können effektiv dazu beitragen, die Lebensqualität in städtischen Gebieten und dem Umland spürbar zu erhöhen.«

**Frank Rottscholl,**  
Referent, LASuV Sachsen

Nachgang Folgendes berichtet: »Dieses Treffen war ein echter Auftakt, denn viele der sächsischen Kommunen, durch die zukünftig Radschnellwege führen könnten, kamen das erste Mal miteinander ins Gespräch und haben Kontakte geknüpft. Auch im Anschluss. Der wegebund ist hier einmal mehr zum Sprachrohr von Kommunen gegenüber dem Freistaat Sachsen geworden.«

Auch Frank Rottscholl vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr Sachsen äußert sich in der Rückschau positiv: »Bei diesem Treffen, das der wegebund anberaumt hat, konnten wir vom LASuV im großen Rahmen die Ergebnisse der Potenzialstudie präsentieren. Darüber hinaus haben wir umfassend über Radschnellwege sowie deren Planung und Umsetzung informiert. Außerdem haben sich sehr viele wichtige Kontakte ergeben, auf die man in Zukunft bauen kann. Insofern wurde dieses Treffen zu einem Forum, in dem wichtige Schritte für die Zukunft des Radverkehrs in Sachsen gemacht wurden.«

In diesem Sinne ist der wegebund mit der begonnenen Entwicklung sehr zufrieden, denn sie zeigt, dass viele Kommunen in Sachsen nicht nur an direkten Radverbindungen, sondern auch an direktem Austausch interessiert sind. Innerhalb des wegebunds sowie mit Institutionen des Freistaates Sachsen wie dem Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) oder dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr Sachsen (LASuV). Partner, die alle an künftigen Radschnellwegen in Sachsen beteiligt sind und sicher auch auf ihnen unterwegs sein werden.



## Was zeichnet Radschnellwege aus?

Radschnellwege werden häufig als Strecken für besonders schnelles Fahren verstanden. Doch das ist irreführend, da nicht die Geschwindigkeit der Nutzer:innen im Mittelpunkt steht. Diese sollen vielmehr ohne Hindernisse und mit geringen Wartezeiten komfortabel und sicher an ihr Ziel kommen, ganz egal, ob sie sportlich oder gemütlich unterwegs sind. Radschnellwege verbinden meist Städte mit ihrem Umland und orientieren sich dabei in der Streckenführung an der direkten Verbindung stark frequentierter Wohngebiete, Arbeitsstätten und Ausbildungsstandorte. Es gelten besonders hohe Anforderungen, die ihre hohe Qualität sicherstellen sollen:

- mindestens 10 Kilometer lang
- perspektivisch mehr als 2.000 Radfahrer:innen täglich
- direkt, durchgängig und frei von Umwegen
- 3 bzw. 4 Meter breit und von Räumen anderer Verkehrsteilnehmenden abgetrennt
- komfortable Kreuzungspunkte, guter Belag und geringe Steigung
- Winterdienst
- wegweisende Beschilderung



# 100.000

## neue Fahrradstellplätze an Bahnhöfen



Rad und Zug sind eine wunderbare Kombination. Aber nicht immer kann oder soll das Fahrrad im Zug mitfahren. Dann sind Fahrradparkplätze in Bahnhofsnähe das Gebot der Stunde. Das hat die Deutsche Bahn erkannt und vor knapp vier Jahren die Bike+Ride-Offensive ins Leben gerufen, die bundesweit Kommunen hilft, die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen zu verbessern.

Auch in Sachsen interessieren sich immer mehr Kommunen für dieses nachhaltige Angebot, das Marco Ladenthin, der im Jahr 2021 die Bike+Ride-Offensive leitete, wie folgt erklärt: »Die Nachfrage nach Fahrradparkplätzen an Bahnhöfen ist in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. Ganz im Gegensatz zum bestehenden Angebot. Dort setzt Bike+Ride an, denn im Rahmen der Offensive stellen wir als Deutsche Bahn den Kommunen DB-eigene Flächen mietfrei zur Verfügung. Dabei prüfen wir, ob Standorte geeignet sind und helfen bei der Beschaffung der Abstellanlagen für Fahrräder, für die wir eigene Rahmenverträge mit entsprechenden Unternehmen anbieten. Diese können Kommunen bei Bedarf nutzen und sich so eigene Ausschreibungen sparen.«

### Effiziente Vorarbeit

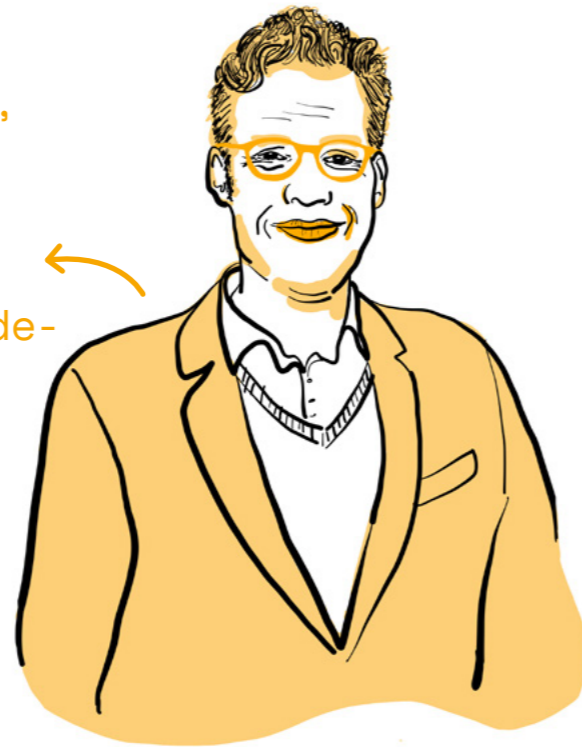
Damit der Wunsch einer Kommune nach Fahrradabstellanlagen jedoch zügig und unkompliziert umgesetzt werden kann, muss die Situation vor Ort klar sein. An diesem Punkt kommt der wegebund ins Spiel, dessen Funktion Marco



Ladenthin wie folgt beschreibt: »Der wegebund ist für uns in Sachsen ein wichtiger Partner, weil er in engem Kontakt zu interessierten sächsischen Kommunen steht, gezielt über die Möglichkeiten der Bike+Ride-Offensive informieren und Kontakte zwischen uns und den Kommunen vorbereiten kann. Und zwar bevor sich die jeweiligen Kommunen bei uns anmelden. Genau diese Vorarbeit erleichtert uns die anschließende Bearbeitung und trägt maßgeblich zur erfolgreichen Planung, Finanzierung und Umsetzung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bei. Aktuelle Zahl: Aus Sachsen haben wir gegenwärtig über zwei Dutzend Bahnhöfe in der Bearbeitung. Eine Tatsache, die auf jeden Fall auch auf die Vorarbeit des wegebunds zurückzuführen ist.«



»Der wegebund ist für uns in Sachsen ein wichtiger Partner, weil er in engem Kontakt zu interessierten sächsischen Kommunen steht, gezielt über die Möglichkeiten der Bike+Ride-Offensive informieren und Kontakte zwischen uns und den Kommunen vorbereiten kann.«



**Marco Ladenthin**  
Leitung Bike+Ride-  
Offensive, Deutsche Bahn

Die Zusammenarbeit beurteilt auch wegebund-Geschäftsführer Frank Kutzner positiv, wenn er sagt: »Eine enge Verzahnung zwischen sächsischen Kommunen und der Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn durch den wegebund bietet die Vorteile, dass die Informations- und Beratungsangebote gebündelt werden und eine Plattform für interkommunalen Austausch zum Thema Radabstellanlagen entsteht.«

### Ein gelungener Auftakt

Auftakt dieses interkommunalen Austauschs in Sachsen war ein 2021 vom wegebund initiiertes Informations-Webinar, in dem die Bike+Ride-Offensive durch Marco Ladenthin zahlreichen interessierten Kommunen vorgestellt wurde. Was folgte waren zahlreiche Kontakte und Beratungen, die allesamt den Bedarf sächsischer Kommunen in Sachen Fahrradparkanlagen näher an das Angebot der Bike+Ride-Offensive gerückt haben. Darauf Bezug nehmend hat es das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) dann ermöglicht, dass Kommunen die Bundesmittel der Bike+Ride-Offensive leicht durch Landesmittel ergänzen können.

Daher kann man in Zukunft sicher bald schon unbeschwerter aufs Rad steigen, wenn die Reise nach Ankunft mit dem Zug weitergehen soll. In diesem Sinne: Auf gute Fahrt mit Rad und Zug und gutes Parken!



### Was ist die Bike+Ride-Offensive?

In Deutschland sind Kommunen dafür zuständig, Abstellanlagen für Fahrräder an Bahnhöfen zu realisieren, seitdem die Deutsche Bahn diesen Auftrag seit Inkrafttreten der Bahnreform im Jahr 1994 nicht mehr innehat. Dennoch ist die Deutsche Bahn bestrebt, Kommunen beim Bau von Abstellanlagen für Fahrräder in Bahnhofsnähe zu unterstützen. Aus diesem Grund wurde vor rund vier Jahren – damals gemeinsam mit dem Bundesumweltministerium, heute unter der Obhut des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz – die Bike+Ride-Offensive gegründet.

Der größere und überaus aktuelle Hintergrund der Bike+Ride-Offensive ist die Verkehrswende und die damit verbundene Frage, wie sich klimafreundliche Mobilitätsketten erzeugen lassen. Wer beispielsweise mit dem Fahrrad zum Bahnhof fährt, dort jedoch sein Rad nicht abstellen kann, wird vielleicht mit dem Auto zum Zug oder gar nicht mehr mit dem Zug fahren – beides Szenarien, die der Idee nachhaltiger Mobilität abträglich wären.

Die Finanzierung von Abstellanlagen für Fahrräder in Bahnhofsnähe erfolgt im Rahmen der Bike+Ride-Offensive über die Kommunalrichtlinie mit Mitteln des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz. Förderfähig sind mindestens 70 Prozent der Kosten. Durch die Komplementärförderung des Freistaats ist sogar eine Förderquote von 85 Prozent erreichbar.

Eine weitere gute Nachricht: die Bike+Ride-Offensive wurde mittlerweile bis 2027 verlängert. Es sind also einmal mehr auch sächsische Kommunen aufgerufen, sich anzumelden und für eine gute Vorbereitung im Vorfeld mit dem wegebund in Kontakt zu treten.



Mehr  
Information über  
die Bike+Ride-  
Offensive gibt  
es unter:

# Gemeinsam ins Rollen kommen

Das Credo steckt bereits im Namen des wegebunds, denn es geht stets um Wege und Bündnisse, um Kooperationen, Informationsaustausch und Lösungen. Vor diesem Hintergrund stellt die Zusammenarbeit mit den Institutionen des Freistaates Sachsen ein geradezu kontinuierlich gewachsenes Bündnis dar, das besonders im Austausch mit dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, kurz SMWA, fortwährend Ausdruck und Entsprechung findet. Mario Bause, Referatsleiter für Nahmobilität und Verkehrssicherheit am SMWA, blickt auf das Jahr 2021 und die Zusammenarbeit mit dem wegebund zurück und fasst beides wie folgt zusammen:

»Das Jahr 2021 verbinde ich mit der Professionalisierung der Arbeit des wegebunds. Explizit dazu beigetragen hat die Eröffnung der Geschäftsstelle in der Dresdner Friedrichstadt. Ein leistungsstarkes Team bildete sich und machte sich sofort an die Arbeit. Endlich war eine Struktur vorhanden, die der Größe der vor uns liegenden Aufgaben gerecht werden konnte. In erstaunlich kurzer Zeit ist der wegebund zu einem kompetenten Ansprechpartner und Berater für unsere Kommunen geworden.«

Und nicht nur das, denn Mario Bause betont auch, dass das SMWA den wegebund bereits schon vor 2021 als »natürlichen Verbündeten erkannt und auch so behandelt hat«. Ausdruck findet jene enge Verbindung bereits seit dem Frühjahr 2021 in den wöchentlichen Jour fixe-Terminen zwischen SMWA, wegebund sowie den jeweiligen Referaten des sächsischen Landesamtes für Straßenbau und Verkehr, kurz LASuV. Besprochen werden bei diesen Treffen vertrauensvoll alle relevanten Anliegen, die den Rad- und Fußverkehr im Freistaat Sachsen betreffen. Mario Bause erklärt den tieferliegenden Ansatz, der diesen regelmäßigen Besprechungen zugrunde liegt: »Weil wir uns gemeinsamen Zielen verpflichtet fühlen, haben wir den wegebund bereits frühzeitig in unsere interne Kommunikation einbezogen. Die Weiterentwicklung des Rad- und Fußverkehrs ist nun einmal eine Gemeinschaftsaufgabe. Nahmobilität findet, wie der Name schon sagt, im direkten Lebensumfeld der Menschen statt. Das Land kann gute

»Im wegebund arbeiten Fachleute für Rad- und Fußverkehr, die die Kommunen an der Hand zum Ziel begleiten können.«

## Mario Bause

Referatsleiter Nahmobilität und Verkehrssicherheit, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



Rahmenbedingungen setzen, ohne die örtliche Kompetenz unserer Kommunen geht allerdings gar nichts.«

## Immer neue Wege

Abschließend fasst Mario Bause die Situation des Radverkehrs in Sachsen wie auch die Bedeutung des wegebunds wie folgt zusammen: »Rad- und Fußverkehr sind bei uns immer noch schlafende Riesen. Obwohl wir in den letzten Jahren sichtbare Fortschritte erzielt haben – es ist noch jede Menge „Luft nach oben“. Wer einmal in Münster, Freiburg, Erlangen oder gar in Kopenhagen war, der gewinnt eine Vorstellung darüber, was möglich (und nötig) ist. Bewegung auf dem Rad und zu Fuß fördert nicht nur die Gesundheit – diese Verkehrsarten machen unsere Städte und Gemeinden auch sozialer und le-

benswerter. Wir suchen im SMWA ständig nach effizienten Wegen, um diesem Nachholbedarf perspektivisch Herr zu werden. Dafür ist eine konstante und enge Zusammenarbeit mit der kommunalen Ebene unverzichtbar, bei der der wegebund den entscheidenden Beitrag leistet. Aus genau diesem Grund rühre ich auch immer die Werbetrommel, wenn ich mit sächsischen Kommunen im Austausch bin, die noch keine Mitgliedskommunen des wegebunds sind.«

Daher ist der wegebund voller Zuversicht, dass die wöchentlichen Besprechungen mit dem SMWA und dem LASuV in Zukunft für den nötigen Informationsaustausch zwischen Kommunen und dem Freistaat sorgen. Denn nur durch solch eine produktive Zusammenarbeit der beiden Ebenen kann mehr für die Nahmobilität in Sachsen erreicht und der schlafende Riese gemeinsam geweckt werden.

# Fakten und Zahlen wegebund

**Name, Sitz, Anschrift und Gründungsjahr:** Der wegebund wurde im Jahr 2019 von acht sächsischen Kommunen gegründet und ist ein eigenständiger gemeinnütziger und eingetragener Verein – formeller Name: Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e. V.

**Satzung, Ziele, Tätigkeit**  
Der wegebund berät seine Mitgliedskommunen zu Fördermöglichkeiten im Fuß- und Radverkehr, entwickelt Projekte und führt sie durch, unterstützt den fachlichen Austausch zwischen den Mitgliedskommunen. Darüber hinaus bietet der wegebund themenspezifische Workshops sowie Fachexkursionen und Fortbildungen an, erarbeitet gemeinsame Standardlösungen für Planungsvorhaben, bündelt rad- und fußverkehrsspezifischen Interessen der Mitgliedskommunen und unterstützt diese darüber hinaus bei der Öffentlichkeitsarbeit gegenüber den Institutionen Freistaat Sachsen. Zu den Tätigkeiten zählen außerdem der Austausch mit der Wissenschaft und anderen Verbänden und Institutionen.

**Gründung**  
07.03. 2019

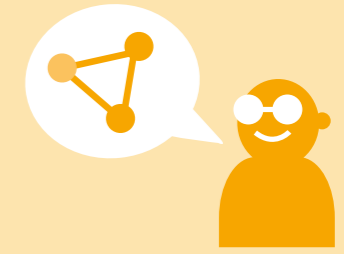
8 Gründungskommunen

**Geschäftsstelle**  
Weißeritzstr. 42,  
01067 Dresden



**Datum des jüngsten Bescheides vom Finanzamt über die Anerkennung als steuerbegünstigte (gemeinnützige) Körperschaft:**

Der aktuelle Freistellungsbescheid datiert vom 20. August 2019. Dieser wurde vom Finanzamt-Nord in Dresden ausgestellt.



**Beirat:**

Der Beirat berät den wegebund aus wissenschaftlicher Perspektive mit seinem Wissen und seinen Erfahrungen.

**Name und Funktion der wesentlichen Verantwortlichen:**



**Vereinsvorsitz:**  
Alexander Ahrens, Oberbürgermeister der Stadt Bautzen



**Geschäftsführung:**  
Frank Kutzner



**Bericht über die Tätigkeiten:**

Über die Tätigkeiten berichtet der wegebund in seinem Newsletter für Mitglieder und in seinem Jahresbericht, sowie auf seiner Homepage.



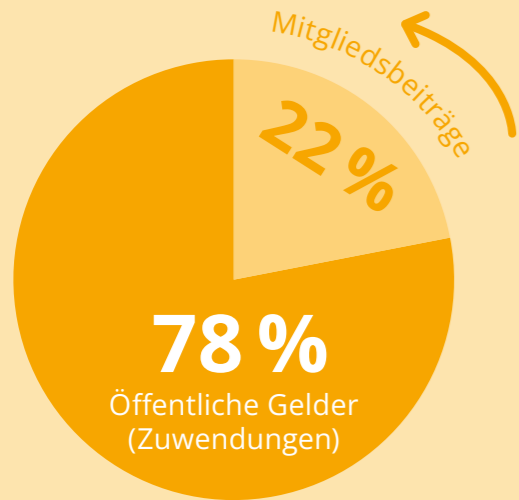
**Personalstruktur für das Jahr 2021:**

5 Angestellte (3,75 Vollzeit-Äquivalente), teilweise nur für einen kurzen Zeitraum

# 198.375 €

## Mittelherkunft:

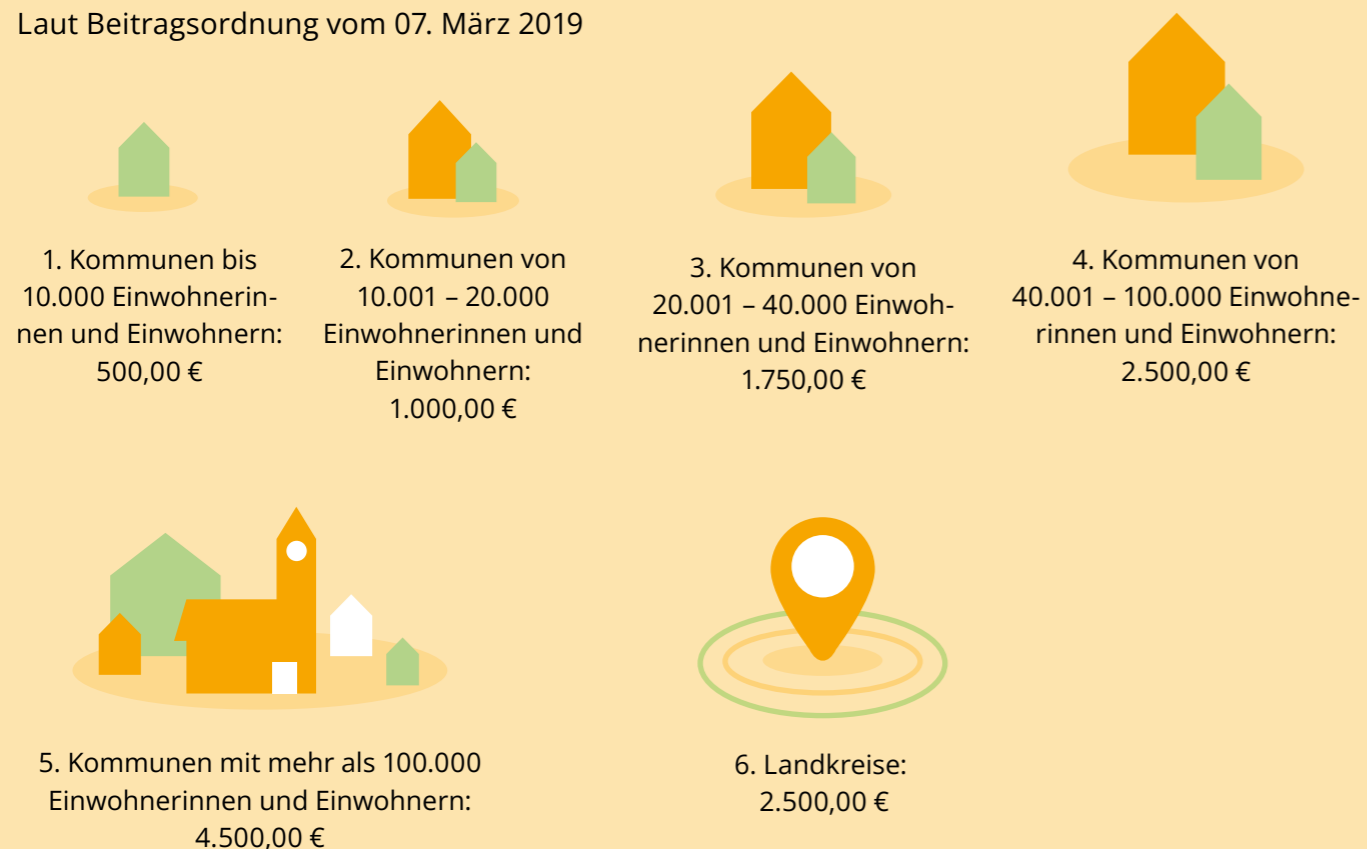
Laut Jahresabschluss 2021 wurden 198.375 EUR an Mitteln eingenommen, davon:



78% Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, auf Grundlage des Sächsischen Staatshaushaltes 2019/2020, Einzelplan 07, Kapitel 06, Titel 883 18

## Beitragsordnung:

Laut Beitragsordnung vom 07. März 2019



# Impressum

**Herausgeber:**  
Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e. V. (wegebund)  
Weißeritzstraße 42  
01067 Dresden

**Vereinsregister:** VR 11423  
**Registergericht:** Amtsgericht Dresden

**Vertreten durch:**  
Alexander Ahrens, Simone Luedtke,  
Beate Hoffmann

**Kontakt:**  
Telefon: 03 51/2 71 841 70  
E-Mail: [post@wegebund.de](mailto:post@wegebund.de)

**Redaktion:**  
Birgit Lies, Nora Kamp

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

**Texte:**  
Thomas Natzschka

**Grafik & Illustration:**  
Mandy Münzner

**Fotos:**  
get-shot.de







**Wegebund**

Wandel für Rad und Fuß