

Auf Schritt und Tritt. Jahresbericht 2023



wegebund
Wandel für Rad und Fuß

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

im März 2024 liegt die Gründung des wegebunds fünf Jahre zurück. Die Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs hat sich in dieser verhältnismäßig kurzen Zeit zu einem allseits geachteten und verlässlichen Partner entwickelt. Mittlerweile sind 27 Kommunen Mitglieder des wegebunds. In ihnen lebt mehr als die Hälfte der Einwohner des Freistaats Sachsen.

Die Sächsische Staatsregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt, die Belange des Rad- und Fußverkehrs zu fördern und damit die Lebensqualität in der Stadt und auf dem Land zu steigern. Ich freue mich, dass das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bereits grundlegende Maßnahmen anstoßen konnte, deren Spektrum von der Förderung von Radverkehrskonzepten über die finanzielle Unterstützung kommunaler Radverkehrsprojekte bis hin zur Schaffung von Radschnellverbindungen reicht. Zwischenzeitlich konnten wir auch bereits die Zusagen für den Fußverkehr aus dem Koalitionsvertrag einlösen: Das Projekt wegecheck, welches zunächst in acht Kommunen pilothaft umgesetzt wird, soll die Attraktivität und Sicherheit des Fußverkehrs in sächsischen Kommunen weiter verbessern.



Freistaat und wegebund ziehen bei all diesen Vorhaben an einem Strang und stellen sich den großen Herausforderungen beim Aufbau einer nachhaltigen, umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilität, die gesund hält und unsere Kommunen belebt. Mein besonderer Dank gilt all jenen engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den Mitgliedskommunen des wegebunds, die sich vor Ort für den Rad- und Fußverkehr starkmachen. Die Geschäftsstelle des wegebunds übernimmt in diesem Zusammenhang die wichtige Rolle als vermittelnde Instanz zwischen Politik, Kommunen, Landesbehörden und Planungsbüros.

Der Freistaat wird den Kommunen weiter als verlässlicher Partner zur Seite stehen. Gemeinsam werden wir den Rad- und Fußverkehr Schritt für Schritt voranbringen.

Ich möchte Sie dazu einladen, in diesem Jahresbericht für 2023 Einblicke in das Wirken des wegebunds zu erlangen. Hierbei wünsche ich Ihnen viel Freude beim Lesen und vor allem viele neue Denkanstöße.

Martin Dulig

Sächsischer Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Inhalt

- 4 **Neues aus Auerbach**
Eine neue Brücke für nachhaltige Mobilität
- 6 **Frischer Wind aus Plauen**
Die Stadt im Vogtland tritt dem wegebund bei
- 8 **Gut zu Fuß? Check!**
Das Pilotprojekt wegecheck
- 12 **Auf dem Weg zur Vision Zero**
Verkehrssicherheitsprogramm Sachsen
- 14 **Den Blickwinkel schärfen**
Von der Bedeutung des Sicherheitsaudits
- 16 **Mehr Fahrradparken in Ihrer Kommune**
Eine Übersicht über Förderprogramme
- 18 **Lastentransport per Rad? Na klar!**
Ein Rückblick auf die Cargobike Roadshow
- 22 **Haben Sie mal in die DIN 18040-1 geschaut?**
Über Austausch und Rat in der AG Fuß
- 24 **Sicher. Entspannt. Für alle**
Eine neue Kampagne zu den Fahrradstraßen
- 28 **Fakten und Zahlen**
- 30 **Neue Impulse**
Die Arbeit der Geschäftsstelle

Neues aus Auerbach

Mit einer neuen Brücke und einem klaren Engagement für nachhaltige Mobilität gestaltet Auerbach im Vogtland aktiv eine **lebenswertere Zukunft** für seine Bürgerinnen und Bürger.



Die neue Brücke bildet einen Lückenschluss im kommunalen Radwegenetz und macht Radfahren sicherer.

Die Stadt im Vogtland ist seit 2020 Mitglied beim wegebund. Die rege Beteiligung wird anhand der aktuellen Entwicklungen in der Stadt entlang der Göltzsch sichtbar.

Im Jahr 2023 wurde eine brandneue Brücke für den Rad- und Fußverkehr über die Bundesstraße 169 gebaut und die Ortschaft Reumtengrün damit an den Göltzschtal-Höhen-Radweg angebunden. Die Brücke bildet einen Lückenschluss im kommunalen Radwegenetz und sichert damit auch den Schulweg für die Anfahrt aus Reumtengrün und Rebesgrün. Mit der Fertigstellung ist eine zuvor gefährliche Situation beendet, bei der Radfahrende und Zufußgehende sich zwischen dem Brückengeländer und der Verkehrsschutzwand hindurchschlängeln mussten.

Das Bauwerk ist aus glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigt und damit besonders langlebig, wartungsarm und leicht. Finanziert wurde die Maßnahme mithilfe von Fördermitteln aus dem Bundesprogramm „Stadt und Land“.

Vielfältig engagiert

Auerbach setzt sich jedoch nicht nur mit Leuchtturmprojekten wie dieser neuen Brücke für die Mobilität ein. Die Stadt engagiert sich in verschiedenen Bereichen, wie in der Errichtung von Radabstellanlagen, dem Dienstradleasing und der Öffnung von Einbahnstraßen und aktualisiert derzeit ihr Radverkehrskonzept. All diese Bemühungen werden von den Bürgerinnen und Bürgern positiv aufgenommen und spiegeln sich auch in den guten Ergebnissen im Fahrrad-Klimatest wider.



„Oft ist es besser etwas Gutes zu kopieren, als das ‚Rad‘ neu zu erfinden.“

Knut Kirsten

Kurzinterview

Knut Kirsten ist Vorstandsmitglied im wegebund und Fachbereichsleiter Bildung, Soziales und Sport in Auerbach. Mit dem Credo „Radfahren muss Spaß machen und sicher sein“, möchte er weitermachen und noch den einen oder anderen größeren Schritt gehen.

Was empfehlen Sie anderen Mitgliedskommunen des wegebunds bei ähnlichen Vorhaben?

Das Wichtigste ist, das eigene Radnetz in Abstimmung mit den jeweiligen Nachbarkommunen langfristig zu planen. Dann kann ohne langwierige Abstimmungsprozesse unmittelbar auf Fördermittelaufträge reagiert werden. Statt der Nonplusultra-Lösung sollten häufiger pragmatische und schnellere Lösungen umgesetzt werden. Denn ein Radweg ist immer besser als keiner.

Was hat sich außerdem getan für den Radverkehr in Auerbach?

Im Projekt „LimA – Landverkehr ist mehr als Auto“ wurde von 2020 bis 2022 ein Maßnahmenpaket in unserer Stadt entwickelt. Der ganzheitliche Ansatz berücksichtigt dabei einerseits die Förderung von Carsharing und andererseits zahlreiche Einzelmaßnahmen, die auch die Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr verbessern. Um verwaltungsinterne Abstimmungsprozesse zu optimieren wurde mit allen Beteiligten ein „Runder Tisch Radverkehr“ ins Leben gerufen, der die gemeinsame Lösungsfindung ermöglicht.

Welche Rolle spielt die Mitgliedschaft im wegebund?

Der wegebund hilft uns immer wieder neuen Input und Motivation für unsere Arbeit zu finden. Dabei spielt der Austausch innerhalb der Mitgliedskommunen eine sehr große Rolle. Oft ist es besser etwas Gutes zu kopieren, als das „Rad“ im wahrsten Sinne neu zu erfinden.

Radverkehrsförderung

Für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur können über die sächsische Förderrichtlinie kommunaler Straßen- und Brückenbau Finanzhilfen des Landes sowie bis 2028 Bundesmittel aus dem Sonderprogramm „Stadt & Land“ beantragt werden. Im Jahr 2023 wurden 30 Anträge für insgesamt 20 Mio. Euro bewilligt. Durch Landesmittel wurden davon 21 investive Maßnahmen mit einer Länge von 31 Kilometern sowie 3 Radverkehrskonzeptionen finanziert und weitere 6 Maßnahmen im Umfang von 10 Mio. Euro durch Bundesmittel.



Plauen ist durch die landschaftlich attraktive Lage auch Ausgangspunkt für Radreisen und Wanderungen.

Frischer Wind aus Plauen

Die Stadt im Vogtland ist dem wegebund im Mai 2023 per **Stadtratsbeschluss** beigetreten.

Eine rad- und fußverkehrsfreundliche Stadt verbessert nicht nur die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner, sondern leistet auch für den Klimaschutz einen entscheidenden Beitrag. Für Paula Pour, Klimaschutzmanagerin der Stadt, war diese Überzeugung auch eine Motivation dem wegebund beizutreten.

Auftakt der Zusammenarbeit

Ein konkretes Beispiel für die jüngste Zusammenarbeit in der Arbeitsgemeinschaft war das Werkstattgespräch im November 2023. Mit Verantwortlichen aus der Stadtverwaltung wurden Planungsansätze für die obere Bahnhofstraße diskutiert, um die Bedürfnisse der Radfahrenden und Zufußgehenden stärker als bisher zu berücksichtigen. Mit diesem Ansatz und auch in der Begrüßung durch die Baubürgermeisterin Kerstin Wolf wurde das praktische Engagement für die Optimierung umweltfreundlicher Fortbewegungsmöglichkeiten deutlich.

In Vorbereitung auf den Ortstermin wurde dafür vom wegebund ein Ingenieurbüro beauftragt, den zentralen Straßenabschnitt zwischen Bahnhof und Albertplatz zu begutachten. Ziel war es, alternative Lösungsvorschläge zu entwickeln, um diesen Abschnitt für Radfahrende und Zufußgehende attraktiver und sicherer zu gestalten.

Über die Umsetzbarkeit der Planungsansätze wurde sowohl im Rathaus als auch bei der Ortsbegehung umfassend diskutiert. Neben der Suche nach geeigneten Finanzierungsmöglichkeiten gilt es vor allem, interne Prioritäten im Verkehr abzuwägen. Die Beteiligten waren sich einig, dass dem Fuß- und Radverkehr an dieser Strecke der erforderliche Stellenwert beigemessen werden sollte.



„Beim wegebund kann man einfach mal jemanden fragen, der sich auskennt und Kontakte zur kommunalen Praxis hat.“

Paula Pour

Kurzinterview

Paula Pour ist Klimaschutzmanagerin in Plauen und hat sich für den Beitritt beim wegebund eingesetzt. Und durchgesetzt.

Warum ist Plauen dem wegebund beigetreten?

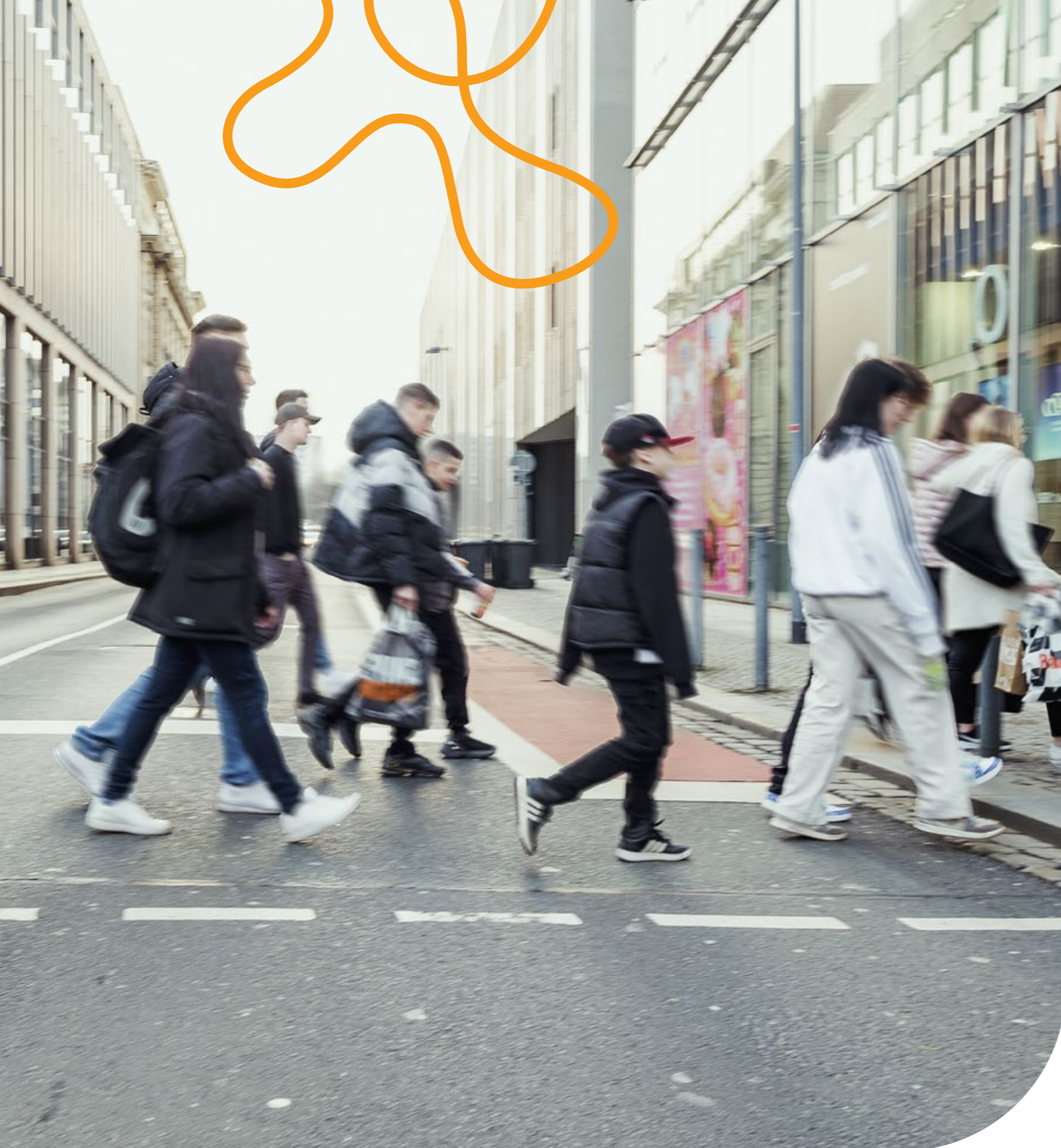
Wir kamen mit dem wegebund in Kontakt, als wir den mittlerweile bewilligten Antrag für den Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“ bearbeitet haben. Für uns war es sehr hilfreich, dass man beim wegebund einfach mal jemanden fragen kann, der sich auskennt und auch Kontakt zur Praxis in anderen Kommunen hat. Diese Unterstützung können wir auch beim Fußverkehr gebrauchen.

Was ist Ihr bisheriges Resümee?

Besonders nützlich ist die Perspektive, die der wegebund von außen einbringt. Beim Werkstattgespräch war es sehr erfreulich, dass wir alle Beteiligten und damit auch die Sichtweisen aus den verschiedenen Abteilungen an einen Tisch gebracht haben und zusätzlich die Expertise durch das externe Ingenieurbüro eingeflossen ist. Nach diesem erfolgreichen Auftakt können wir nun in die nächsten Phasen mit einem Variantenvergleich starten.

In welchen Bereichen möchte sich die Stadt in den nächsten Jahren engagieren?

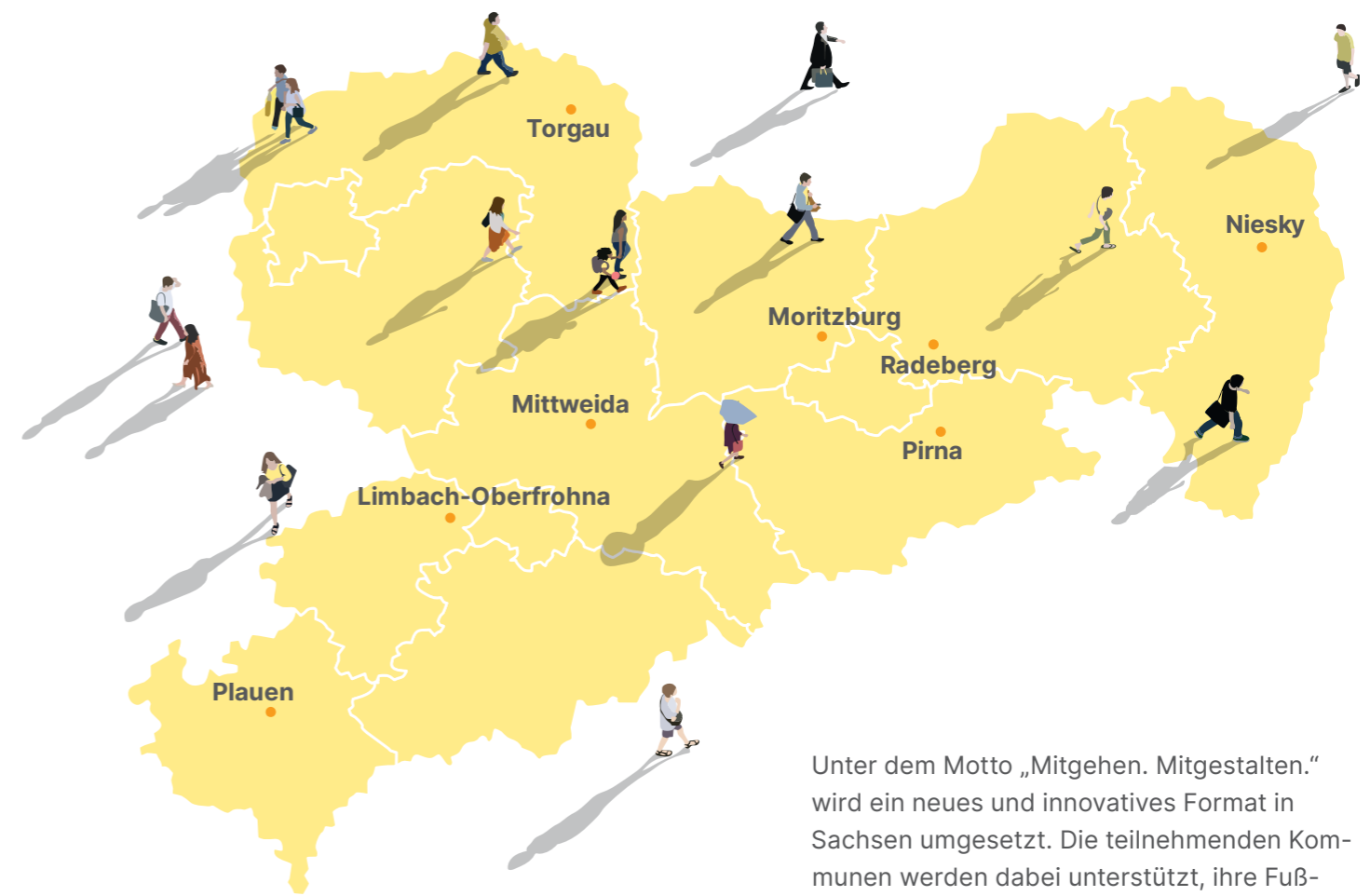
Aufgrund der Topografie war Radverkehr lange kein großes Thema in Plauen, aber insbesondere durch die Nutzung von E-Bikes nimmt der Radverkehr nun stark zu. Wir möchten den Bürgerinnen und Bürgern auch für die Fahrradnutzung eine gute Infrastruktur anbieten. Dazu erstellen unsere Verkehrsplaner gerade eine Radverkehrskonzeption, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden soll.



Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß.

Gut zu Fuß? Check!

Seit dem Sommer 2023 läuft das **Pilotprojekt wegecheck**, mit dem in acht sächsischen Kommunen die Fußverkehrssituation bewertet wird.



Acht sächsische Kommunen wurden für das Pilotprojekt wegecheck vom wegebund ausgewählt.

Unter dem Motto „Mitgehen. Mitgestalten.“ wird ein neues und innovatives Format in Sachsen umgesetzt. Die teilnehmenden Kommunen werden dabei unterstützt, ihre Fußverkehrssituation zu verbessern und an die Bedarfe anzupassen. Die Bevölkerung, Verantwortliche aus der Kommunalverwaltung, Fachpersonal aus externen Unternehmen und der Kommunalpolitik tragen zu praxisnahen Ergebnissen bei.

Das sind die Ziele

- Erfahrungen für eine systematische Fußverkehrsförderung sammeln
- Verantwortliche auf Kommunal- und Landesebene für den Fußverkehr sensibilisieren
- Betroffene in den Kommunen sichtbar machen und einbeziehen
- Kommunen niederschwellig bei der Lösungsfindung vor Ort unterstützen

Agierende für den Fußverkehr

Der wegebund übernimmt die Rolle der Projektleitung. Außerdem ist eine Werbeagentur involviert, um eine Wort-Bild-Marke für den wegecheck zu entwickeln sowie das Corporate Design und eine Projekthomepage, die als zentrale Plattform für das Projekt genutzt werden soll. Das vom wegebund beauftragte Verkehrsplanungsbüro wird die wegechecks, also die Auftaktworkshops, Vor-Ort-Begehungen sowie die Abschlussworkshops in den Kommunen fachlich begleiten. Auch Kinder sollen beteiligt werden und deren Interessen bei allen Veranstaltungen vertreten werden. Dafür wird aktuell nach einem Fachbüro für Partizipation gesucht. →



Zur Auftaktveranstaltung im Oktober 2023 haben sich die Verantwortlichen aus den acht Pilotkommunen, dem SMWA und der Wissenschaft in Dresden getroffen.

Wie läuft der wegecheck ab?

Zentral ist die Durchführung der wegechecks im Januar und Februar 2024. Dafür wurden die acht Pilotkommunen: Limbach-Oberfrohna, Mittweida, Moritzburg, Niesky, Pirna, Plauen, Radeberg und Torgau ausgewählt. In den Kommunen werden neben Verantwortlichen aus Verwaltung und Politik vor allem die Bürgerinnen und Bürger (16+) beteiligt. Kinder im Alter von acht bis zwölf Jahren sollen dabei in eigens für diese Zielgruppe konzipierten Partizipationsveranstaltungen involviert werden und auf Grundlage ihrer lokalen Ortskenntnisse und persönlichen Herausforderungen die Situation des Fußverkehrs beurteilen.

In jeder Kommune folgt der wegecheck dem gleichen Ablauf. Im Auftakt-Workshop wird der wegecheck in der Kommune eröffnet und die Teilnehmenden können ihre Anliegen einbringen. Zwei bis drei Wochen später findet das Kernstück des wegechecks – die Begehung – statt. Hier werden die Teilnehmenden eine Route ablaufen und an ausgewählten Stationen eine Checkliste ausfüllen. In jeder Kommune wird es außerdem einen zielgruppengerechten wegecheck mit Kindern geben. Im Abschluss-Workshop werden die Ergebnisse aus den Begehungen sowie erste Maßnahmenvorschläge präsentiert und zur Diskussion gestellt.

Auf einer landesweiten Abschlusskonferenz werden im Herbst 2024 die Ergebnisse aus den Kommunen sowie Erkenntnisse aus der Pilotphase zur zukünftigen Ausgestaltung vom wegecheck in Sachsen präsentiert. So wollen wir den Fußverkehr als Basismobilität stärken und einen Grundstein für den Aufbau einer systematischen Fußverkehrsförderung legen.

Kurzinterview

Der Freistaat Sachsen fördert das Modellvorhaben mit 400.000 Euro und setzt in dem Zuge sein Versprechen aus dem Koalitionsvertrag 2019 bis 2024 um, den Fußverkehr in Sachsen zu stärken. Jeannette Klotzsch begleitet das Projekt wegecheck als zuständige Referentin beim Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

Frau Klotzsch, warum ist jetzt der richtige Zeitpunkt für das Projekt?

Das Zufußgehen ist die einfachste Art der Fortbewegung und Teil jeder Wegekette. Fast jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg, selbst wenn das Fahrrad, das eigene Auto oder der öffentliche Verkehr genutzt werden. Besonders Kinder im Grundschulalter sind zu Fuß unterwegs. Die Bedeutung des Fußverkehrs rückt daher zunehmend in das Bewusstsein und weckt in den Kommunen das Bedürfnis, das Zufußgehen sicherer und attraktiver zu gestalten. Dies zeigt sich am großen Interesse und im Engagement der am Pilotvorhaben wegecheck beteiligten sächsischen Kommunen. Da die Potenziale einer fußgängerfreundlichen Stadt- und Verkehrsplanung noch nicht ausgeschöpft sind, ist dieses Pilotvorhaben wichtig.



Was motiviert Sie besonders am Projekt?

Die öffentliche Wahrnehmung und die mediale Berichterstattung bleiben deutlich hinter der Bedeutung des Fußverkehrs zurück. Das Zufußgehen ist eine besonders preiswerte, flächensparende, umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Fortbewegungsart. Je flexibler, sicherer und interessanter das Zufußgehen wahrgenommen wird, desto wahrscheinlicher ist es, dass mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden (vgl. UBA Texte 226/2020, Anm. d. Red.). Genau hier setzt das Pilotvorhaben wegecheck an. Bürgerinnen und Bürger bekommen die Möglichkeit, Ihre Bedürfnisse aus Nutzersicht vor Ort durch aktive Teilnahme an den wegechecks zu kommunizieren. Sie wissen am besten, wo sich Schwachstellen im Fußwegenetz befinden und wo Lösungen erforderlich sind. Das Pilotvorhaben ermöglicht es, dieses Potential zu heben und Verbesserungen der Bedingungen für das Zufußgehen vor Ort anzustoßen und gleichzeitig die öffentliche Wahrnehmung positiv zu beeinflussen. Das ist meine Motivation, das Projekt auch persönlich zu begleiten.

Wie kann es nach der Pilotphase weitergehen?

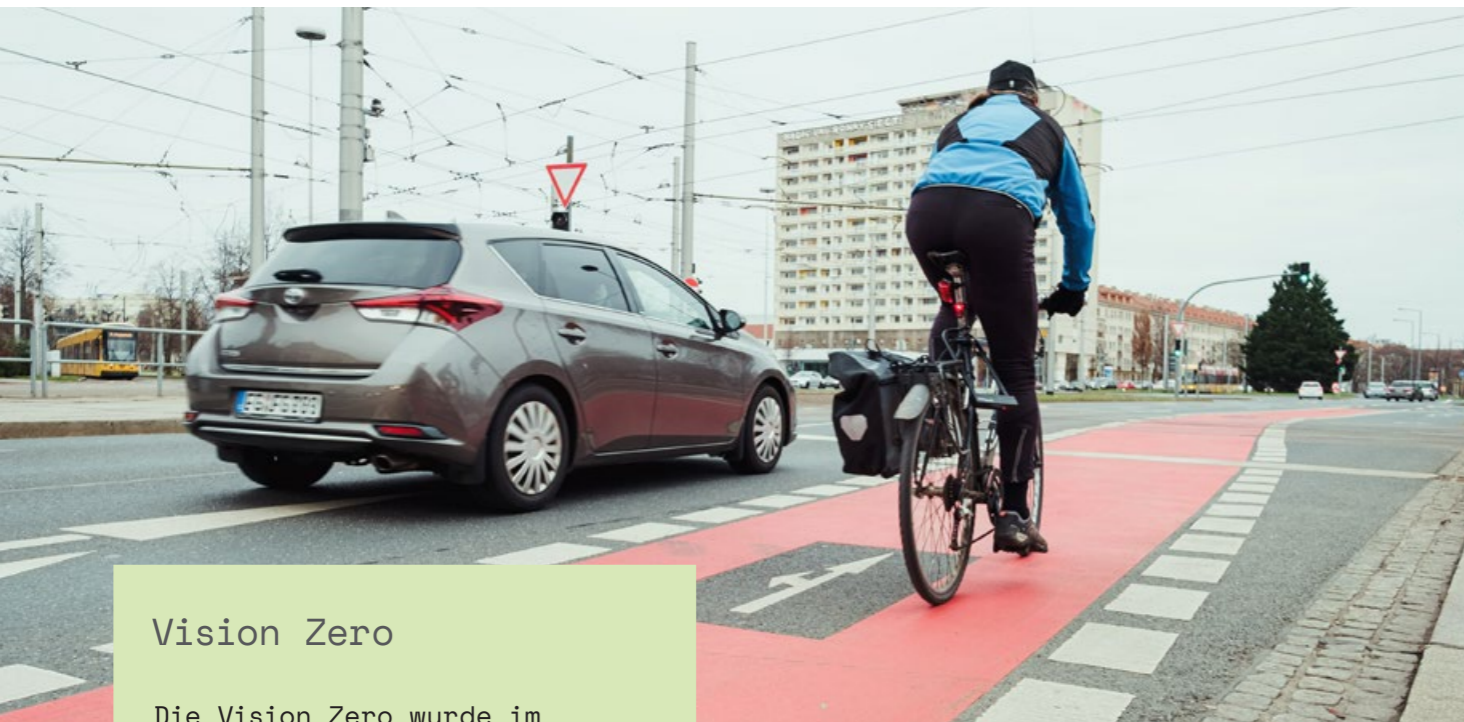
Wünschenswert ist, dass die gewonnenen Erkenntnisse der wegechecks aus den teilnehmenden Kommunen Eingang in deren strategische Konzepte finden und die Lösungsvorschläge bzw. konkreten Maßnahmen eine Umsetzung erfahren. Im Ergebnis können beispielsweise neue Fußgängerquerungsstellen, neue Gehwege oder neue Fußgängerzonen entstehen.

„Je flexibler, sicherer und interessanter das Zufußgehen wahrgenommen wird, desto wahrscheinlicher ist es, dass mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden.“

Jeannette Klotzsch

Auf dem Weg zur Vision Zero

Im Jahr 2024 wird ein **modernes Verkehrssicherheitsprogramm** für Sachsen erwartet. Im Gespräch mit Markus Enke, dem Verantwortlichen bei der LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH, erhalten wir vorab einen Einblick.



Vision Zero

Die Vision Zero wurde im Straßenverkehr erstmals Ende der 90er Jahre in Schweden angewendet. Ziel ist es tödliche und schwere Unfallfolgen zu vermeiden sowie das damit verbundene menschliche Leid zu reduzieren. Zentrales Bestreben ist es, die Infrastruktur fehlerverzeihend zu gestalten, sodass menschliche Fehler nicht zu schweren Verletzungen führen.

Mit dem „Pakt für Verkehrssicherheit“ haben Bund, Länder, Kommunen und über 400 nichtstaatliche Akteure 2020 eine gemeinsame Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit beschlossen. Für die Reduktion der Verkehrstoten in Deutschland um 40 Prozent bis 2030 hat sich der Freistaat verpflichtet, geeignete Maßnahmen im eigenen Zuständigkeitsbereich zu treffen. Dafür wird aufbauend auf dem Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung – 2021 bis 2030 ein sächsisches Verkehrssicherheitsprogramm erstellt.

Mehr Mitsprache der Beteiligten

Für eine Konzeption nach dem Motto „Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit“ haben sich erstmals zahlreiche Institutionen, nichtstaatliche Akteure und Verbände eingebracht. Im Lenkungsausschuss Verkehrssicherheit beteiligt sich auch der wegebund. Sorgen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger wurden durch eine Befragung zum sächsischen Verkehrssicherheitstag sowie zum Tag des offenen Regierungsviertels ebenfalls berücksichtigt.



„Um die Infrastruktur für alle sicher zu gestalten, braucht es bei allen Beteiligten ein Bewusstsein, dass Fuß- und Radverkehr anderen Verkehrsarten nicht untergeordnet, sondern gleichgestellt sind.“

Markus Enke

Der Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs, werde dabei ein hoher Stellenwert beigegeben, indem er in drei der zwölf Handlungsfelder direkt und in weiteren indirekt adressiert werde.

Mehr Kooperation für die Verkehrssicherheit

Es gebe zwar bereits gute und geeignete Instrumente und Strukturen in der Verkehrssicherheitsarbeit, allerdings seien diese bisher nicht ausreichend miteinander verzahnt. „Wir brauchen einen besseren Austausch und mehr Kooperation zwischen den Akteuren“, betont Enke. In Gremien müsse man außerdem die Spirale, bei der jede und jeder mit dem Finger auf andere zeige, verlassen.

Ein wichtiges Ziel sei es, den Stellenwert von Verkehrssicherheit in der Gesellschaft und bei allen Beteiligten zu steigern. Dabei stehen Rad- und Fußverkehr innerorts aufgrund ihrer Gefährdung besonders im Fokus. „Statt die sicherheitstechnischen Prüfungen von Planungen als lähmenden Prozessschritt zu betrachten, sollte die Vorbeugung von Unfällen oder einer nachträglichen Anpassung deutlich im Vordergrund stehen“, so Enke.

Die Kommunen brauchen Unterstützung

Etwa zwei Drittel der Unfälle finden auf Straßen statt, die im Zuständigkeitsbereich der sächsischen Kommunen liegen. Daher seien Kommunen wichtige Beteiligte für erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit. „Der Freistaat sollte Rahmenbedingungen schaffen, die einerseits Anreiz und andererseits eine Verpflichtung für mehr Verkehrssicherheitsarbeit enthalten“.

Den Blickwinkel schärfen

Das **Verkehrssicherheitsaudit** ist ein zentrales Instrument in der Verkehrssicherheitsarbeit.



„Die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs spielt im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung eine zentrale Rolle.“

Rita Boden

Damit Straßen für alle so sicher wie möglich sind, prüfen Fachleute beim Verkehrssicherheitsaudit die Planungen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen. An Bestandsstraßen erfolgen Sicherheitsaudits anlassbezogen, beispielsweise infolge von Verkehrsunfällen oder geplanter verkehr- oder städtebaulicher Veränderungen.

Ausgebildet werden Fachpersonen an zwölf von der BAST anerkannten Ausbildungsstellen bundesweit. Beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) wird die Ausbildung durch Rita Boden koordiniert. Die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs spielt im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung dabei eine zentrale Rolle, so Boden. Es lohne sich in der Ausbildung auch im persönlichen Erleben bisher unbekannte Perspektiven wie von Mobilitätseingeschränkten Personen einzunehmen. So sei der Blickwinkel geschärft und Barrierefreiheit werde auch im Auditbericht stärker betrachtet, berichtet Boden.

Eine von über 60 Fachpersonen im Freistaat ist seit 2017 Susan Lehmann, Amtsleiterin der Bau- und Ordnungsverwaltung in Moritzburg. Wir sprechen mit ihr über das Audit und die daran geknüpften Potentiale für die Rad- und Fußverkehrssicherheit.

Wie läuft ein Sicherheitsaudit ab?

Beim Sichten vorhandener Planunterlagen stellt man teilweise schon sicherheitskritische Regelwerksabweichungen fest. Am wichtigsten ist die Vor-Ort-Besichtigung. Diese sollte man möglichst als Autofahrer, Fußgänger sowie als Radfahrer durchführen. Es gibt einen standardisierten Aufbau. Alle Defizite wie bspw. „Überquerbarkeit für Fußgänger/Radfahrer und Geschwindigkeitsdämpfung nicht sichergestellt“ werden dokumentiert.

„Unser Anspruch ist es Neubaumaßnahmen in puncto Verkehrssicherheit vorbildlich zu planen.“

Susan Lehmann



Wie wird mit Defiziten umgegangen?

Konkrete Verbesserungsvorschläge werden im Auditbericht in der Regel nicht gegeben. Genau das wäre aber erforderlich, um Planungen wirklich zu verbessern. Es erfolgt ein Abschlussgespräch mit dem Auftraggeber, in dem Änderungsvorschläge besprochen werden können.

Welche Bedeutung hat das Sicherheitsaudit für den Rad- und Fußverkehr?

Ein Sicherheitsaudit ist nicht unmittelbar bindend, sodass insbesondere kostenintensive Planänderungen zugunsten der Verkehrssicherheit nicht immer Berücksichtigung finden. Ein Sicherheitsaudit bringt allen Verkehrsteilnehmern nur etwas, wenn die Entscheidungsträger erreicht werden, statt lediglich Regelwerksabweichungen zu notieren.

Welchen Einfluss haben Sicherheitsaudits auf die Infrastrukturgestaltung in Moritzburg?

Als Träger öffentlicher Belange fordern wir Sicherheitsaudits für alle Planungen in allen Auditphasen und führen diese an Gemeindestraßen selbst durch. Diese Forderung geht über die Empfehlungen des SMWA hinaus und wird daher nicht immer erfüllt. Unser Anspruch ist es, die vorhandene Infrastruktur sicherheitstechnisch zu verbessern und Neubaumaßnahmen in puncto Verkehrssicherheit vorbildlich zu planen.

Wie kann das Potential von Verkehrssicherheitsaudits zukünftig besser genutzt werden?

Ich wünsche mir, dass Entscheidungsträger sich tiefgründig mit dem Thema Verkehrssicherheit auseinandersetzen oder sogar als Auditoren ausbilden lassen. Ein Bezug zur Vorhabenfinanzierung könnte zudem die Relevanz erhöhen und dazu beitragen, dass wir die Vision Zero erreichen.

Mehr Fahrradparken in Ihrer Kommune

Das Angebot von **Fahrradabstellanlagen**, die vor Diebstahl und Witterungseinflüssen schützen, ist ein wichtiger Baustein erfolgreicher Radverkehrsförderung.

Es gibt verschiedene Typen, die je nach Zweck und Platz zum Einsatz kommen. Auch Kombinationen wie beispielsweise Doppelstockparker in Fahrradparkhäusern sind möglich. Einige Anlagen sind öffentlich zugänglich, andere nur beschränkt oder nicht öffentlich nutzbar.

Felgenklemmer werden nicht aufgeführt, da ihre Installation ausdrücklich nicht empfohlen wird.



Doppelstockparker
Praktisch dort, wo es wenig Platz gibt, ermöglicht das Parken auf zwei Leveln.



Reihenbügelanlagen
Mehrere zusammenhängende, montagefertige Anlehnbügel, die nur noch im Boden angebracht werden müssen.



Anlehnbügel
Der Klassiker: Das Rad wird an die Anlage gelehnt und festgeschlossen.

Sammelschließanlagen
Geschlossene oder beschränkt zugängliche Anlagen mit mehr als 10, aber weniger als 70 Plätzen.

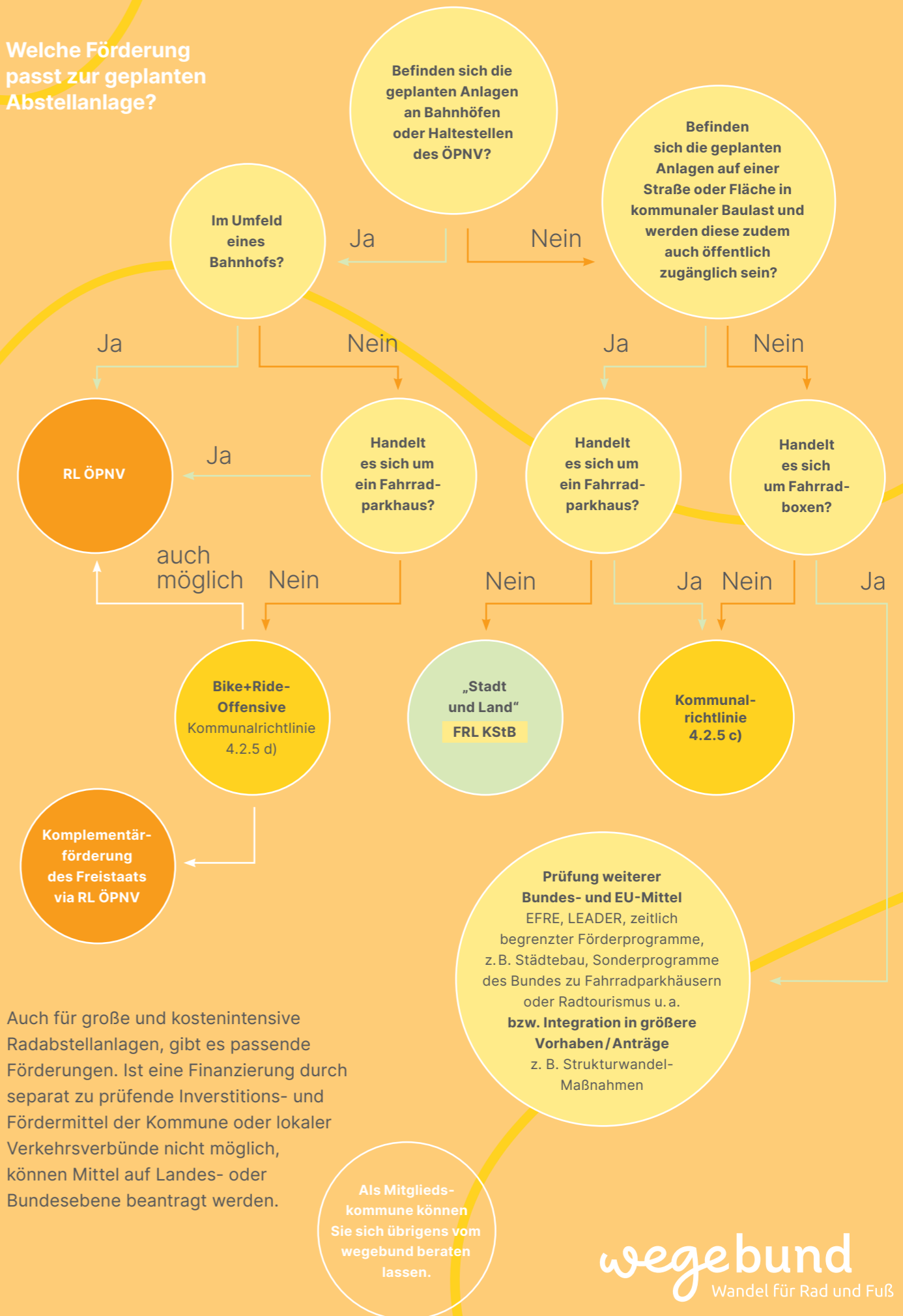


Fahrradboxen
Geschlossene Anlage zum sicheren Einstellen von Rädern und Gepäck.



Fahrradparkhäuser
Öffentliches oder beschränkt zugängliches Parkhaus mit mehr als 70 Plätzen.

Welche Förderung passt zur geplanten Abstellanlage?



Auch für große und kostenintensive Radabstellanlagen, gibt es passende Förderungen. Ist eine Finanzierung durch separat zu prüfende Investitions- und Fördermittel der Kommune oder lokaler Verkehrsverbände nicht möglich, können Mittel auf Landes- oder Bundesebene beantragt werden.

Lastentransport per Rad? Na klar!

Im September 2023 tourte die **Cargobike Roadshow** erstmalig durch Sachsen.

- Markkleeberg
1. September
- Leipzig
2. September
- Dresden
3. September
- Pirna
4. September
- Chemnitz
5. September
- Zwickau
6. September
- Plauen
7. September



Als Ergänzung oder Ersatz von Kfz spielen Lastenräder im urbanen Raum ihre Vorteile aus.

Cargobike Roadshow

Die Roadshow der Verkehrs-wendeagentur cargobike.jetzt tourt zweimal im Jahr mit einem Fuhrpark aus zwölf E-Lastenrädern durch Städte und Kommunen in Deutschland. Das Besondere: es besteht kein wirtschaftliches Interesse am Verkauf der Räder, nicht einmal die Möglichkeit. Interessierte können kostenlos die neutrale und herstellerunabhängige Beratung des Teams in Anspruch nehmen. Einige Interessierte haben sich noch nie mit dem Thema Lastenradmobilität beschäftigt, andere haben die Roadshow gezielt aufgesucht, um sich zwischen ausgewählten Lieblingsmodellen zu entscheiden.

Immer mehr Menschen entscheiden sich für ein Lastenrad. So vielfältig die Ansprüche an die Räder sind, so ausgeprägt ist mittlerweile die Produktpalette. Familien mit Kleinkindern, Seniorinnen und Senioren, Pendlerinnen und Pendler, die ihr Lastenrad mit in den Zug nehmen möchten, Unternehmen, die verschiedenste Waren transportieren möchten – für alle gibt es das perfekte Lastenrad.

Berührungspunkte schaffen

Das passende Lastenrad ist jedoch häufig nicht allzu leicht zu finden. Viele Personen hatten bislang noch keine Berührungspunkte mit dem Thema und können sich ein Lastenrad zur Gestaltung der Alltagsmobilität noch nicht vorstellen. Deswegen hat der wegebund die Cargobike Roadshow 2023 zum ersten Mal nach Sachsen geholt. →

„Der wegebund setzt sich für eine Verbesserung der Bedingungen im Alltagsradverkehr für alle ein. Auch ältere Menschen und Menschen mit Behinderung sollen am Radverkehr teilnehmen können. Besonders freue ich mich deshalb, dass auf der Cargobike Roadshow auch ein Spezialrad für Menschen mit körperlichen Einschränkungen getestet werden kann.“

Kathrin Uhlemann,
Oberbürgermeisterin der Stadt Niesky und Vereinsvorsitzende des wegebunds



Interessierte wurden beraten und konnten verschiedenen Modelle probefahren.



Das Design der Lastenräder orientiert sich an den unterschiedlichen Nutzungszwecken.

→ In Markkleeberg, der ersten Station der sächsischen Cargobike Roadshow, startete die Roadshow am 01. September nach vier Wochen Regenwetter bei strahlendem Sonnenschein im Agrapark. Für das leibliche Wohl der Besucherinnen und Besucher war themengetreu durch ein Eiscafé-Lastenrad und ein Kaffee-Lastenrad gesorgt.

Das richtige Lastenrad für alle

Das Beratungs- und Testangebot wurde in Sachsen sehr gut angenommen. Das Team der Roadshow zeigte sich im Nachgang zufrieden mit der Nachfrage und dem Testaufkommen. Das hohe Besuchsaufkommen war nicht nur dem guten Wetter, sondern auch den einladenden Rahmenbedingungen der Veranstaltungen zu verdanken. In Leipzig war die Roadshow Teil eines großen Lastenradtags mit etwa 30 Ständen. Anderorts gab es Preisverleihungen, Reden der Oberbürgermeister, eine Lastenrad-Parade des ADFC und vieles mehr. Vor allem Familien mit jungen Kindern zeigten großes Interesse an den Modellen. Lastenräder sind jedoch auch für andere Lebenslagen geeignet.

Das unterschiedliche Design der Lastenräder lässt die Vielfalt der Nutzungszwecke bereits erahnen. Juliane Böhmer, zuständige Referentin für Lastenradförderung beim Sächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, betont das damit verknüpfte Potential für eine klimaschonende Mobilität.

Lastenräder im Trend

2022 wurden 212.000 Lastenräder verkauft. Das entspricht einem Wachstum von 27,4 Prozent zum Vorjahr. Trotzdem gab es bislang in den sächsischen Kommunen zu wenig Möglichkeiten, diese zu testen und sich unabhängig beraten zu lassen. Die Cargobike Roadshow hat in Sachsen wichtige Impulse gesetzt, damit zukünftig noch mehr Lastenräder in Sachsen unterwegs sind – im urbanen, aber auch im ländlichen Raum.

„Durch die Vielseitigkeit der Einsatzmöglichkeiten haben Lastenräder das Potential motorisierte und damit klimaschädlichere Fahrzeuge zu ersetzen. Im privaten Bereich punktet das Lastenrad vor allem beim einfachen und flexiblen Transport von Kindern oder Einkäufen. Im Wirtschaftsverkehr bietet sich das Lastenrad in beengten oder für den motorisierten Verkehr gesperrten Innenstadtbereichen an, also etwa beim Lieferverkehr auf der letzten Meile oder auch als Nutzfahrzeug der Stadtreinigung.“

Nach sieben Tagen in Sachsen setzte das Beratungsteam die Tour in Bayern fort. In Sachsen hinterließ die Roadshow zahlreiche Eindrücke und Anknüpfungspunkte für Bürgerinnen und Bürger sowie kleine Unternehmen, die Mobilität ihres beruflichen und privaten Alltags mit einem Lastenrad zu gestalten.



„Lastenräder können ein motorisiertes Fahrzeug ersetzen oder sogar eigenständige Mobilität ermöglichen.“

Robert Jehmlich

Kurzinterview

Robert Jehmlich war als Mitarbeiter beim Umweltamt zuständig für die Organisation der Veranstaltung in Chemnitz und zieht ein positives Fazit.

Welchen Beitrag leistet die Cargobike Roadshow zu zukunftsfähiger Mobilität?

Viele Menschen schauen in Chemnitz immer sehr interessiert und erstaunt, wenn sie Personen mit Lastenrädern sehen. Allein durch die Sichtbarkeit in der Innenstadt hat die Veranstaltung dazu beigetragen, dass Lastenräder zur Normalität werden und auch als Möglichkeit für nachhaltige Mobilität akzeptiert werden. Das niederschwellige Angebot wurde gut angenommen.

Welche Herausforderungen ergeben sich aus kommunaler Sicht bei zunehmender Lastenradnutzung?

Die Fahrradinfrastruktur muss noch angepasst werden. Dazu gehört die Breite von Führungen und auch die Übergänge an Ampeln. Konflikten mit Autofahrer:innen muss zudem in geeigneter Form begegnet werden. Sonst führt die Nutzung von Kfz-Parkplätzen durch Lastenfahrräder zu Widerstand, auch wenn es rechtlich erlaubt ist.

Welche Chancen sehen Sie?

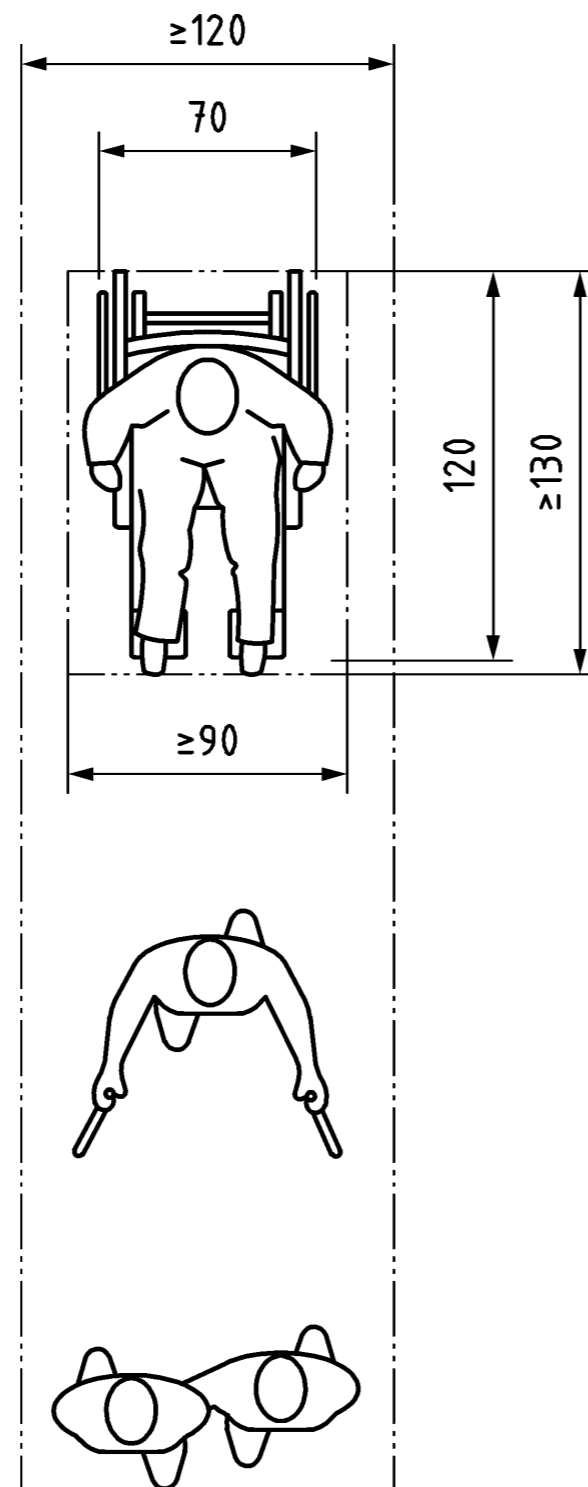
Lastenräder können ein motorisiertes Fahrzeug ersetzen oder sogar eigenständige Mobilität ermöglichen. Die Nutzung von Lastenrädern trägt also zu einer nachhaltigen Mobilität bei und sollte daher umfassend gefördert werden.

Haben Sie mal in die DIN 18040-1 geschaut?

Konkret und sehr detailliert wird es in der **Arbeitsgemeinschaft Fußverkehr**, wenn die Mitglieder sich über ihre Planungen austauschen und gegenseitig Rat holen.

Es ist normal geworden, sich über Kacheln auf dem Computerbildschirm zu unterhalten und auch die AG Fußverkehr trifft sich monatlich in einer Videokonferenz. Mit dem Fußverkehr betraute Mitarbeitende aus Bautzen, Görlitz, Pirna, Dresden, Chemnitz, Leipzig und Plauen, nutzen die Gelegenheit, sich in der AG mit Gleichgesinnten zusammen zu tun. Denn auch wenn der Fußverkehr die Basis-mobilität ist, hat er in sächsischen Kommunen nicht immer den Fokus, den es bräuchte, um diese grundlegende und klimaschonende Art der Fortbewegung zu fördern. Mit Vorträgen der Mitglieder oder eingeladenen Gäste gibt sich die AG selbst ein Programm, welches sich an den aktuellen Themen der Kommunen orientiert. Hin und wieder gelingt auch der persönliche Austausch bei einem Workshop oder dem deutschen Fußverkehrskongress, sodass die Kachel auf dem Bildschirm zumindest für einzelne Termine durch persönliche Begegnungen ersetzt wird.

Platzbedarf und Bewegungsflächen ohne Richtungsänderung entsprechend der DIN 1804-1, Seite 7.



Das hat die AG Fuß 2023 beschäftigt

Gestaltung von Zufahrten

Damit der Vorrang des Fußverkehrs an Grundstückszufahrten auch optisch deutlich wird, sollte der Gehweg immer durchgehend sein. Theoretisch. Praktisch sind diese potentiellen Konfliktpunkte jedoch sehr uneinheitlich und in der Vergangenheit wurde dieses Prinzip nicht immer berücksichtigt. Grundlage für die Gestaltung von Zufahrten sind zahlreiche Gesetze, Verordnungen und DIN-Normen. Hier kommen die Planerinnen und Planer anhand von Beispielen ins Fachsimpeln über Breiten, Abstände und geeignete Oberflächenbeläge.

„Gehwegbegrenzungen sind so zu gestalten, dass sie mit dem Blindenstock leicht und sicher wahrgenommen werden können (z. B. mit Rasenkantensteinen von mindestens 3cm Höhe oder mit Bordsteinen von mindestens 3cm Höhe, die eine deutliche Kante aufweisen).“

Auszug aus der DIN 18040-1

Querungsstellen

Wie sind Stellen zu gestalten, an denen sich die Wege zwischen den Verkehrsteilnehmenden kreuzen? Allgemein bekannt sind Zebrastreifen, Ampeln und Mittelinseln, die das Queren einer Fahrbahn erleichtern. Aber auch vorgezogene Gehwegnasen und Gehwegüberfahrten sind wichtige Mittel, um das zu Fuß gehen attraktiv und sicher zu gestalten. Die AG Fußverkehr hat sich für den Wissensaustausch mit weiteren Vertreterinnen und Vertretern der Mitgliedskommunen des wegebunds in einem ganztägigen Workshop in Leipzig getroffen und bei einer Exkursion gelungene Beispiele diskutiert.

Denkmalschutz und Barrierefreiheit

Viele sächsische Städte haben wunderschöne, historische Innenstädte. Aber kommt man da mit dem Rollstuhl durch? Und mit dem Langstock? Gibt es ein Leitsystem für Menschen mit Seheinschränkungen? Um das Ziel Barrierefreiheit zu gewährleisten und gleichzeitig dem Denkmalschutz (weitgehend) gerecht zu werden, tauschen sich die kommunalen Mitarbeitenden über ihre Erfahrungen mit unterschiedlichen baulichen Lösungen aus.



Die Führungsform „Fahrradstraße“ findet immer mehr Verbreitung in sächsischen Kommunen.

Sicher. Entspannt. Für alle

Eine neue Kampagne ermöglicht professionelle Öffentlichkeitsarbeit zum Thema **Fahrradstraßen**.



„Ich war erst skeptisch. Braucht es überhaupt eine Kampagne bei der Einrichtung einer Fahrradstraße? In der Bearbeitung wurde dann aber schnell deutlich, dass eine schlechte Kommunikation zu Unmut in der Bevölkerung führen kann und es sich lohnt diese Stimmen gleich zu Beginn abzuholen und mit den Betroffenen zu kommunizieren.“

Thomas Freitag,
Klimaschutzmanager in Pirna
und Mitglied der Begleitgruppe
zur Entwicklung der Kampagne
Fahrradstraßen

Seit Jahren nimmt der Fahrradverkehr auf den sächsischen Straßen zu – eine begrüßenswerte Entwicklung! Im Kontext einer anforderungsgerechten Planung von attraktiven Radverkehrsnetzen sind Fahrradstraßen nicht mehr wegzudenken. Sie eignen sich besonders dort, wo bereits ein hohes Radverkehrsaufkommen beobachtet wird oder eine solche Entwicklung gewünscht ist, um den Radverkehr zu bündeln, aber auch dort, wo aufgrund zunehmender Nachfrage ein hohes Aufkommen erwartet wird. Der bauliche Aufwand und die damit verknüpften Kosten sind bei der Anlage von Fahrradstraße zudem deutlich geringer als etwa die Einrichtung eines gleichwertigen Radweges im Straßenseitenraum. Fahrradstraßen werden dabei häufig im Zuge von Radvorrangrouten geplant oder dort, wo besonders viele Menschen auf dem Weg zur Arbeit oder Schule sind. →

Ich bin aufs Auto angewiesen und war anfangs ziemlich skeptisch, was die Fahrradstraße vor meiner Haustür angeht. Inzwischen habe ich mich dran gewöhnt. Es ist viel ruhiger geworden und mit dem Auto komme ich auch gut durch.



Die Regeln auf einer Fahrradstraße werden in den Kampagnenbildern einfach erklärt.



Die Regeln auf einer Fahrradstraße werden in den Kampagnenbildern einfach erklärt.

„Die Herausforderung im Projekt war, die Vielseitigkeit der verschiedenen Sichtweisen aller Verkehrsteilnehmer abzubilden und dennoch einfache Bilder zu zeigen. Eine Fahrradstraße ist nicht nur deshalb sicher, weil man links einer Linie fährt, sondern es gibt noch viele weitere Aspekte. Wir haben uns auf die Wichtigsten fokussiert.“

Paula Scharfe,
Radverkehrskordinatorin in Dresden und Mitglied in der Begleitgruppe zur Entwicklung der Kampagne Fahrradstraßen

→ In einigen Mitgliedskommunen des wegebunds gibt es schon Fahrradstraßen, andere stehen gerade in den Startlöchern. In jedem Fall sind Fahrradstraßen ein aktuelles Thema in sächsischen Kommunen. Mehr und mehr Fahrradstraßen werden gebaut, markiert und eingerichtet. Zeitgleich ist vielen Menschen das Element der Fahrradstraße noch unbekannt, sie kennen die genauen Regeln nicht oder stehen den Neuerungen skeptisch gegenüber. Deswegen ist es wichtig, die Einrichtung einer Fahrradstraße mit einer sensiblen und professionellen Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung zu begleiten. Hierbei sollten alle Zielgruppen mitgedacht werden. Damit zukünftig nicht jede Kommune das Rad neu erfinden muss, bietet der wegebund seinen Mitgliedskommunen nun einen Kampagnenkoffer, aus dessen Bestandteilen sich die Kommunen die passenden Elemente für ihre Öffentlichkeitsarbeit zusammenstellen können.



Kampagneninhalte im Baukasten-Prinzip

In fünf Monaten erstellte die wegebund-Geschäftsstelle die Kampagne mit einer Agentur für Kommunikation und Kampagnenführung sowie einer Begleitgruppe. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Die Inhalte des Kampagnenkoffers reichen von Printprodukten wie einem Plakat, einem Flyer oder Postkarten bis hin zu Textelementen für Social Media, Website und Pressearbeit. Der zugehörige Leitfaden gibt Hinweise zur Verwendung des digitalen Kampagnenkoffers und zu Abläufen, Kosten sowie sensiblen Themen in der Öffentlichkeitsarbeit generell. Häufige Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern werden darin beispielhaft beantwortet und es wird erläutert, worauf es in der Kommunikation mit den verschiedenen Zielgruppen ankommt. Der Kampagnenkoffer und auch der zugehörige Leitfaden steht den Mitgliedskommunen kostenfrei zur Verfügung.

„Wir erleben in unserer Arbeit häufig, dass es bei Projekten, die den Radverkehr voran bringen, oftmals tief liegende Ängste vor der Veränderung gibt. Wandel ist immer erklärungsbedürftig. Es gefällt mir gut, dass die Kampagne die Bedenken der Anwohnerinnen und Anwohner explizit anspricht.“

Konrad Krause,
Geschäftsführer des ADFC Sachsen und Mitglied der Begleitgruppe zur Entwicklung der Kampagne Fahrradstraßen

Seitdem die Fahrradstraße bei uns entlangführt, bleiben die Räder auf der Fahrbahn und der Fußweg ist endlich frei. Das macht die Wege zum Gehen und Spielen für die Kinder sicherer.



Der Kampagnenkoffer enthält umfassendes Material für die Öffentlichkeitsarbeit.

Was macht eine Fahrradstraße besonders?

- In Fahrradstraßen dürfen nur Fahrräder fahren – es sei denn, sie sind per Zusatzzeichen für den weiteren Verkehr zugelassen. Das ist meistens der Fall.
- Radfahrende dürfen in ihrem Tempo nebeneinander fahren, auch wenn ein Auto hinter ihnen fährt.
- Auf Fahrradstraßen gilt für alle Tempo 30.
- Fahrradstraßen sind für den Radverkehr besonders sicher, weil sie Vorrang genießen und Dooring-Linien häufig den sicheren Abstand zu parkenden Autos markieren.

Fakten und Zahlen

Mittelherkunft

Laut Jahresabschluss 2023 wurden

590.575 Euro

an Mitteln eingenommen, davon:

56 %

Zuwendungen des Freistaats Sachsen

Projekte für und mit den Mitgliedskommunen in den Aufgabenbereichen: Fachberatung, Qualifizierung, Vernetzung, Öffentlichkeitsarbeit, Repräsentation

Das entspricht:
331.411 Euro



36 %

Zuwendungen des Freistaats Sachsen

Pilotprojekt wegecheck für acht sächsische Kommunen

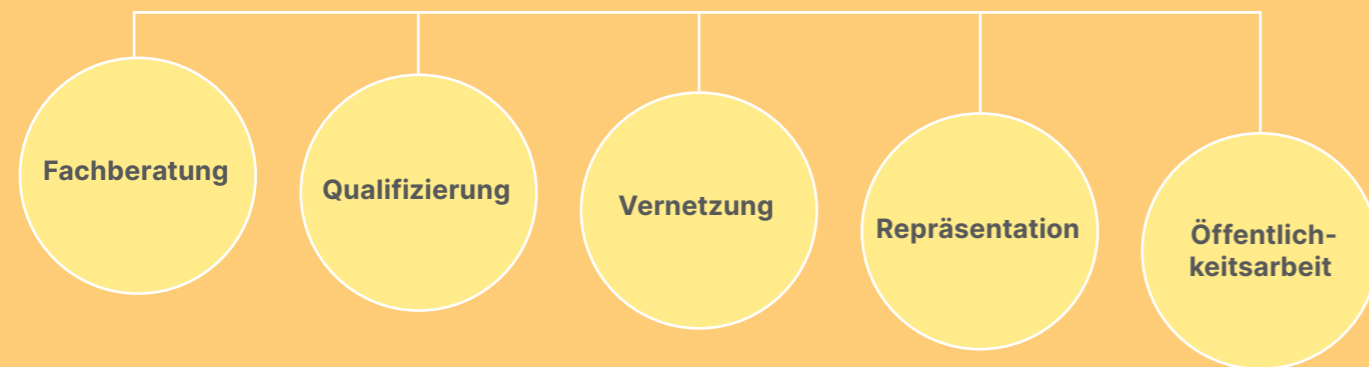
Das entspricht:
211.164 Euro

8 %

Mitgliedsbeiträge

Das entspricht:
48.000 Euro

wegebund
Wandel für Rad und Fuß






Unsere Arbeitsbereiche

Mitgliedsbeiträge

Laut Beitragsordnung vom 7. März 2019

(zu finden auf unserer Webseite)

- 
 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 27 Mitgliedskommunen



2 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner wohnen in Mitgliedskommunen des wegebunds. Das entspricht 50 Prozent der sächsischen Bevölkerung.



Das wegecheck-Team mit der Projektreferentin Mandy Scherzer, der Projektleiterin Corinna Mölkner, der Werkstudentin Elisabeth Fischer und der Projektassistenz Antje Uhlig (v.r.n.l.).

Neue Impulse

Auch im fünften Jahr bestätigen weitere Mitglieder die erfolgreiche **Arbeit der Geschäftsstelle** für die Förderung des Rad- und Fußverkehrs.

Nicht nur der wegebund hat 2023 mit den Kommunen Plauen, Burgstädt, Markranstädt, Glauchau und Schneeberg neue Mitglieder gewonnen, auch die Geschäftsstelle wächst mit ihren Aufgaben. Seit Sommer 2023 sind die Projektleiterin Corinna Mölkner und die Projektreferentin Mandy Scherzer für das Projekt wegecheck Teil des Teams. Eine neue Werkstudentin konnte in diesem Zuge ebenfalls eingestellt werden. Der Arbeitsplatz der Referentin Nora Kamp wurde im Dezember 2023 frei, jedoch im Januar 2024 neu besetzt von Anatoly Arkhipov. Seit 2023 erstrahlt die Homepage des wegebunds in neuem Glanz und bietet nun umfassende Einblicke in die Tätigkeitsfelder des wegebunds.

Mit den Arbeitsgemeinschaften aus Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern hat die Geschäftsstelle den 2. Teil der Seminarreihe „Einstieg in den kommunalen Radverkehr“ organisiert und zwischen März und Juni ausgerichtet. So konnten Personen, die beruflich mit dem Radverkehr konfrontiert sind, in 8 Onlineseminaren und einer geführten Exkursion in Dresden sich für erfolgreiche Radverkehrsarbeit weiterbilden. Die wegebund-Geschäftsstelle hat sich ebenfalls weiter qualifiziert und an einer Schulung der Auftragsberatungsstelle Sachsen e. V. zur Vergabe öffentlicher Aufträge teilgenommen.

Neue Impulse für die weitere Förderung des Rad- und Fußverkehrs in Sachsen bieten zudem das mitgebrachte Fachwissen sowie neue Kontakte vom Nationalen Radverkehrskongress in Frankfurt am Main, vom Fußverkehrskongress in Bremen sowie von der Jahreskonferenz vom Nationalen Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität in Berlin. Damit sich Akteure im Rad- und Fußverkehr auch auf Ebene des Freistaats austauschen und inspirieren, lädt der wegebund Verantwortliche aus Verwaltung, Praxis, Politik und Wissenschaft erneut zum Jahresempfang am 11. Juni 2024 ein.



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
Maike von Harten, Nora Kamp
Gendergerechte Sprache ist uns ein Anliegen. Wir investieren Zeit und Mühe, um unsere Texte diskriminierungsfrei zu gestalten.


Fotos
get-shot.de, SMWA/Ronald Bonß (S.3), Hagen Hartwig (S.4), Lars Eckert (S.6)

Gestaltung und Satz
Ostsüdost

Druck
dieUmweltDruckerei

Für weitere Informationen
www.wegebund.de



SACHSEN
 Diese Maßnahme wird finanziert durch Steuermittel auf der Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushalts.



www.wegebund.de