

**Auf Schritt
und Tritt.**
Jahresbericht
2024



Inhalt

- 4 **Neuer Weg in Pirna**
Mit dem Rad auf alten Schienen
- 6 **In Gegenrichtung geht's voran**
Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- 8 **Ortstermin in Wurzen**
Vor-Ort-Beratung für Mitgliedskommunen
- 12 **Gut geplant ist halb geradelt**
Planungsleitfaden für Fahrradstraßen
- 14 **Gemeinsam**
Neue Arbeitsgruppen im wegebund
- 16 **Fahrradflündern**
Innovative Lösung für mehr Fahrradabstellanlagen
- 18 **Sachsen checkte seine Wege!**
Rückblick des Pilotprojekts wegecheck
- 22 **Kinderperspektiven in der Verkehrsplanung**
Was jungen Verkehrsteilnehmenden wichtig ist
- 24 **Von der Theorie auf die Straße**
Kooperation für mehr Fachexpertise
- 26 **Neuer Radfernweg für Sachsen**
Ein grenzüberschreitendes Projekt
- 28 **Fakten und Zahlen**
- 30 **Wissenwertes aus der Geschäftsstelle**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

im 19. Jahrhundert waren es die Radfahrer, die dafür sorgten, dass die Fahrwege für die Pferdefuhrwerke asphaltiert wurden. Sie haben damit buchstäblich dem Automobil den Weg bereitet – um dann von der Autolobby ebenso buchstäblich an den Rand gedrängt zu werden. Seit einigen Jahren bemühen wir uns im Freistaat Sachsen darum, wieder zu einem gleichberechtigten Nebeneinander aller Verkehrsträger zu kommen und neben den Radfahrern auch die Fußgänger stärker zu berücksichtigen.

Der wegebund, die Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs, bündelt das kommunale Engagement in diesem Bereich und vernetzt es mit Wissenschaft, Politik sowie anderen Vereinen und Verbänden. In der vergangenen Legislaturperiode wurde seine wichtige Arbeit von der Staatsregierung finanziell unterstützt. Was hat es gebracht? Da höre man nur die sehr kritische Stimme des ADFC Sachsen: „Nie wurden in Sachsen mehr Investitionen in den Radverkehr angestoßen und kommunale Rad-Projekte gestartet, als in den vergangenen fünf Jahren, der aktiven Rolle des wegebunds sei Dank“.

Seit der Gründung des wegebunds im März 2019 hat sich die Zahl der Mitgliedskommunen mehr als verdreifacht. Was mich besonders freut: Der wegebund ist eine Arbeitsgemeinschaft, die gleichermaßen die Großstädte wie den ländlichen Raum repräsentiert, vom Vogtland bis zur Lausitz. Mehr als die Hälfte der sächsischen Bevölkerung lebt in wegebund-Kommunen.

Die Zahlen und Fakten im vorliegenden Jahresbericht sprechen für sich: Die Verbesserung der Infrastruktur und der Verkehrssicherheit für das Fahrradfahren und das Zu-Fuß-Gehen in Sachsen wird zu großen Teilen durch wegebund-Kommunen gestemmt. Gerade auch die neuen Projekte lassen aufhorchen: Wegechecks mit Schulen, die Beratung zum Bike & Ride-Ausbau oder ein potenzieller Radfernweg Dresden–Breslau.



Wir als Staatsregierung setzen auf diese Aktivitäten und fördern dieses Engagement der kommunalen Ebene gern. Daher haben wir uns im Dezember 2024 im Koalitionsvertrag auch er-

neut zum wegebund und seinen Projekten bekannt. Zudem wollen wir als Freistaat in der neuen Legislaturperiode weiter in die Erhaltung und Verbesserung der Infrastruktur, des Radtourismus und der Verkehrssicherheit investieren. Das neue Verkehrssicherheitsprogramm für Sachsen, die erste radtouristische Analyse für den Freistaat und die vielen baureifen Projekte für Radwege an Staatsstraßen sind für uns Anspruch und Ansporn zugleich.

Klar ist aber auch: Nicht alles, was bereits fertig geplant ist, werden wir in Zeiten knapper Kassen in Bund, Land und Kommunen auch sofort umsetzen können. Kommunen und Freistaat müssen vielmehr gemeinsam priorisieren, für welche Projekte der dringlichste Bedarf besteht – alles andere wird leider erst einmal warten müssen. In diesem Sinne wünsche ich dem wegebund viel Kraft für das Jahr 2025, eine gute Zusammenarbeit mit uns als Staatsregierung und Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser, eine interessante Lektüre.

Michael Kretschmer

Ministerpräsident des Freistaates Sachsen

Neuer Weg in Pirna

Startschuss für den Bau des **neuen Radwegs** entlang der Gottleuba.

Im Juli 2024 fiel der erste Spatenstich für die neue Verbindung auf der ehemaligen Bahntrasse Pirna – Bad Gottleuba, die sich bis zur Ortsgrenze im Stadtteil Pirna-Neudorf erstreckt. Mit einer Länge von rund 1,7 Kilometern wird die Verbindung einen bedeutenden Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten. Da es sich um einen gemeinsamen Geh- und Radweg handelt, sind auch positive Effekte für den Fußverkehr zu erwarten.

Verkehrssicherheit und neue Infrastruktur

Die neue Verbindung wird asphaltiert und hat eine Breite von drei Metern. Sie führt von der Dresdner Straße (B 172) bis zum Walkmühlengeweg und kreuzt dabei wichtige Verkehrsstraßen wie die Dippoldiswalder Straße (K 8772) und die Zehistaer Straße (S 173). Um eine sichere Nutzung zu gewährleisten, werden moderne Querungshilfen an den Kreuzungen installiert. Zudem wird die Seidewitz durch eine neue Bogenbrücke überquert, die für die Durchgängigkeit der Trasse sorgt und den Komfort für Rad- und Fußverkehr erheblich verbessert.



Der Radweg entlang der Gottleuba bietet innovative Beleuchtung und Rastplätze, fördert Sicherheit und schützt die Natur.

„Der Bau des neuen Geh- und Radwegs entlang der Gottleuba ist ein bedeutender Schritt zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in unserer Region. Die Idee, die stillgelegte Bahntrasse als Geh- und Radwegverbindung zu nutzen, gibt es bereits seit 2005. Der Planung ist ein langes Bemühen um den Erwerb der Trasse vorausgegangen, was schließlich 2020 gelang. In diesem Jahr konnte die Stadt schließlich in die Bauphase des ersten Planungsabschnittes einsteigen. In den noch folgenden Planungsabschnitten werden dann auch Verbesserungen entlang der S174 realisiert und die Ortsteile Rottwerndorf und Neundorf angeschlossen. Besonders stolz sind wir auf die innovative Beleuchtung. Wir freuen uns, dass dieser Radweg einen nachhaltigen Beitrag zur Lebens- und Verkehrsqualität in Pirna leisten wird.“

Sandra Roscher (Foto)

Fachgruppenleiterin Tiefbau, Stadt Pirna

Rastplätze und innovative Beleuchtung

Außerdem werden zwei Rastplätze eingerichtet. Der erste Rastplatz befindet sich zu Beginn des Bauabschnitts, der zweite nahe der markanten Stahlbogenbrücke am Walkmühlenweg. Beide Plätze bieten Sitzmöglichkeiten, Fahrradabstellanlagen, Müllbehälter und Informationstafeln. Sie laden zum Verweilen ein und fördern eine aktive Erholung entlang der Strecke. Ein weiteres Highlight des Projekts sind die energiesparenden LED-Leuchten, die sich automatisch dimmen, wenn der Weg wenig genutzt wird. Dies senkt den Stromverbrauch deutlich, ohne die Sicherheit oder die Ausleuchtung des Weges zu beeinträchtigen – und schützt die Natur, insbesondere Insekten.

Umweltschutz und nachhaltige Gestaltung

Der Radweg verläuft durch Natur-Lebensräume und tangiert das FFH-Gebiet „Gottleubatal“. Daher wurde bei der Planung großer Wert auf den Umweltschutz gelegt. In Zusammenarbeit mit Umweltfachleuten wurden Maßnahmen zur Förderung der Biodiversität entwickelt, wie die Entfernung invasiver Neophyten und neue Pflanzungen entlang des Weges. Auch die Randbereiche werden naturnah geplant, um die ökologische Vielfalt zu unterstützen.

Baukosten und Fördermittel

Die Baukosten für dieses zukunftsweisende Projekt belaufen sich auf rund 1,9 Millionen Euro. Für Planung und Umsetzung wurde eine Förderung von 85 Prozent der förderfähigen Kosten durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) aus Bundesmitteln des Sonderprogramms „Stadt und Land“ gewährt.



Der Verkehrsversuch in der Böhmisches Straße in Zittau war ein voller Erfolg.

Verkehrsrechtliche Einordnung – die Freigabe ist die Regel

§ 45 StVO (9) stellt fest, dass eine Einbahnstraße (Z 220) eine „Verkehrsbeschränkung“ für den Radverkehr darstellt. Die Freigabe ist demnach die Regel, von der mit Begründung in Einzelfällen abgewichen werden kann. Seit der StVO 2021 ist diese Soll-Regelung eingeführt. Die Kommunen sind angehalten ihre Einbahnstraßen nun systematisch für eine Freigabe für Radverkehr zu prüfen. Das braucht seine Zeit. Im September 2024 hat das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr daher noch einmal mit einem Rundschreiben an diese Aufgabe und die Bedeutung der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr erinnert.

Viele Wege führen zum Ziel

Im Jahr 2024 haben Mitgliedskommunen wie Meißen, Pirna oder Zittau zahlreiche Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Diese Maßnahmen sind schnell und vergleichsweise kostengünstig umgesetzt, da sie meist ohne größere bauliche Eingriffe auskommen und durch gezielte Beschilderung, Markierungen sowie kleinere flankierende Maßnahmen erfolgen. In Pirna wurden zentrale Achsen direkt umgesetzt, während Meißen zunächst eine umfassende Planung vorschaltete, um wichtige Straßen für den Radverkehr freizugeben. Zittau testete die Öffnung einzelner Einbahnstraßen zunächst im Rahmen von Verkehrsversuchen, um praktische Erfahrungen zu sammeln und eine dauerhafte Entscheidung zu treffen. Unabhängig von der gewählten Methode stand die Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden im Fokus.

In Gegenrichtung geht's voran

Die **Öffnung von Einbahnstraßen** in Gegenrichtung für den Radverkehr stellt eine einfache und effiziente Lösung dar, um Radverkehrsführung zu verbessern und die Attraktivität des Fahrradfahrens zu steigern.

Vorteile für Kommunen und Radfahrende

Die Vorteile liegen auf der Hand: Kommunen profitieren von einer schnell umsetzbaren Maßnahme zur Radverkehrsförderung, während Radfahrende ohne die bisherigen Umwege ans Ziel kommen. Die positiven Erfahrungen unserer Mitgliedskommunen und die Ergebnisse des jährlichen Fahrradklimatest des ADFC zeigen, dass die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung breite Zustimmung in der Bevölkerung findet.



„Bei der Auswertung des Verkehrsversuchs konnte eine positive Bilanz gezogen werden. Es gab keine sicherheitsrelevanten Probleme, keine Unfälle und ein positives Feedback vom ADFC. Es war zu beobachten, dass Fußgänger und Radfahrer aufeinander Rücksicht nehmen. 2025 wird es mit der Pfarrstraße weitergehen.“

Heike Kubiak

Referatsleiterin, Untere Straßenverkehrsbehörde, Stadt Zittau



Kurzbericht

Zittau testet mutig – mit Erfolg!

„Begonnen hat das Öffnen der Einbahnstraßen für Radfahrer im Jahr 2009. In der ersten Runde wurden zahlreiche Einbahnstraßen in der Innenstadt (20 km/h-Zone) für Radfahrer zugelassen. Ausgelassen haben wir ‚problematische Bereiche‘, die mit Gefällezonen, schmalen Fahrbahnen mit schmalen Nebengebieten oder Busverkehr aufwarteten. Im Zuge einer innerstädtischen Neubaumaßnahme im Jahr 2022 haben wir die Situation auf der Böhmisches Straße mit einer schmalen Fahrbahn (3,80 Meter), schmalen Gehwegen (teilweise unter 1 Meter) und Gefällestrecke neu beleuchtet. Hintergrund war die neue ‚Soll-Regelung‘ in der StVO.

Bei einem Ortstermin mit Baulastträger, Polizei, Verkehrsbehörde und Ingenieurbüro gab es kontroverse Diskussionen. Als problematisch wurde der knappe lichte Verkehrsraum angesehen und die Engstelle beim Einmünden in den Rathausplatz. Dahingegen sind das geringe Geschwindigkeitsniveau, die Übersichtlichkeit und die Wartepflicht der Radfahrer, die entgegen der Einbahnstraße fahren (rechts vor links), positive Aspekte. Die Bedeutung von §1 StVO wurde unterstrichen. Thema war auch der seitliche Mindestabstand von 1,50 Meter beim Überholen von Radfahrern. Wir kamen überein, dass der Mindestabstand beim Überholen eine Rolle spielt, nicht aber beim Begegnen von Kfz und Radfahrern im verkehrsberuhigten Bereich.“

Ortstermin in Wurzten

Organisiert von der Geschäftsstelle des wegebunds bieten **Präsenztermine** in Mitgliedskommunen die Möglichkeit, lokale Herausforderungen oder Problemstellen gemeinsam mit Fachleuten zu analysieren und passgenaue Lösungsansätze zu erarbeiten.



Vom Oberbürgermeister über die Fachbereiche Tiefbau und Stadtplanung bis hin zur Unteren Verkehrsbehörde oder dem Kreisradwegewart – alle relevanten Akteure waren intensiv eingebunden.



Überraschend: Die Altstadt ist von fast 60 Prozent der Stadtfläche in 15 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar.

Von gemeinsamen Begehungen über Workshops bis hin zu Planungsbesprechungen – Präsenztermine bieten eine wertvolle Plattform für intensiven fachlichen Austausch und die Entwicklung ganzheitlicher Strategien für den Rad- und Fußverkehr vor Ort.

Es ist nicht das erste Mal, dass der wegebund einer Kommune eine maßgeschneiderte Vor-Ort-Beratung, einen sogenannten In-house-Termin, anbietet. Doch jedes Mal ist es ein besonderes Ereignis, wenn der wegebund zusammen mit einem Planungsbüro eine Mitgliedskommune vor Ort unterstützt. Im Februar 2024 war die Geschäftsstelle zusammen mit dem Verkehrsplanungsbüro VCDB zu Gast in Wurzen.

Ein Termin mit allen wichtigen Akteuren

Zum Ortstermin hatte sich eine breit aufgestellte Runde aus verschiedenen Abteilungen der Stadtverwaltung, der Polizei sowie dem lokalen Busunternehmen versammelt. Oberbürgermeister Marcel Buchta begrüßte die Gäste und zeigte während der gesamten Veranstaltung großes Interesse an zukunftsfähigen Mobilitätslösungen für Wurzen. Das Planungsbüro VCDB gab in einem kurzen Vortrag einen Überblick über die Herausforderungen und Chancen der Rad- und Fußverkehrsplanung in der Stadt.

Der wegebund moderierte die anschließende Diskussion, bei der gemeinsam Potenziale für ein städtisches Radverkehrskonzept ausgelotet wurden. Zu den zentralen Themen gehörten darüber hinaus das betriebliche Mobilitätsmanagement und die Radverkehrsführung in der Martin-Luther-Straße. Ein Ergebnis der Diskussion war die klare Positionierung für integrierte, langfristige Mobilitätslösungen – auch wenn ein Radverkehrskonzept möglicherweise gar nicht die bevorzugte Lösung für Wurzen darstellt.

Herausforderungen als Chance für innovative Ansätze

Bei der anschließenden Ortsbegehung der Strecke vom Busbahnhof zur Altstadt wurden Schwächen in den bestehenden Planungen erkennbar. Schnell herrschte Einigkeit darüber, dass die Öffnung dieser Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung ganzheitlich betrachtet werden müsse. Dabei sollten auch umliegende Straßen in die Planung einbezogen werden, um durchgängige und sichere Radverbindungen zu schaffen. Es wurde deutlich, dass Wurzens kompakte Kernstadt großes Potenzial für die Förderung des Radverkehrs bietet, weit über die Martin-Luther-Straße hinaus. →



Eine wichtige Station der gemeinsamen Vor-Ort-Begehung: Der Busbahnhof in Wurzen.

Grundlage für ein integriertes Mobilitätskonzept geschaffen

Nach der Begehung herrschte unter den Teilnehmenden Konsens, dass für Wurzen eine ganzheitliche Betrachtung aller Verkehrsträger notwendig ist. Neben dem Radverkehr spielen auch der öffentliche Nahverkehr, der Fußverkehr und die Parkplatzsituation in der Innenstadt eine zentrale Rolle. Im Ergebnis wird ein integriertes Verkehrskonzept für alle Verkehrsträger in Wurzen angestrebt, das eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität fördert und die verschiedenen Verkehrsarten effizient miteinander verknüpft.

Nach der Beratung

Heute (Ende 2024) kann der Inhouse-Termin bereits als großer Erfolg gewertet werden. Die Stadt hat sich erfolgreich auf die Ausschreibung eines integrierten städtischen Mobilitätskonzepts vorbereitet. Leider war es bislang nicht möglich, Fördermittel über die EU (LEADER) oder einen Bundesförderaufruf zu akquirieren. Nun setzt die Stadt ihre Hoffnung auf die sächsische Richtlinie „Mobilität EFRE/JTF“, unter der ab sofort Anträge zur Förderung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen (SUMP) gestellt werden können.



„Ich würde dieses Format auf jeden Fall weiter empfehlen.“

Marcel Buchta
Oberbürgermeister
der Stadt Wurzen

Kurzinterview

Herr Buchta, wie bewerten Sie den Inhouse-Termin mit dem wegebund in Wurzen?

Die Inhouse-Veranstaltung war ein großer Gewinn für unsere Stadt. Besonders schätze ich die konstruktive Zusammenarbeit aller Beteiligten. Der Austausch mit den Expert:innen des wegebunds und der VCDB hat uns geholfen, konkrete Herausforderungen wie die Situation in der Martin-Luther-Straße nochmal neu zu betrachten.

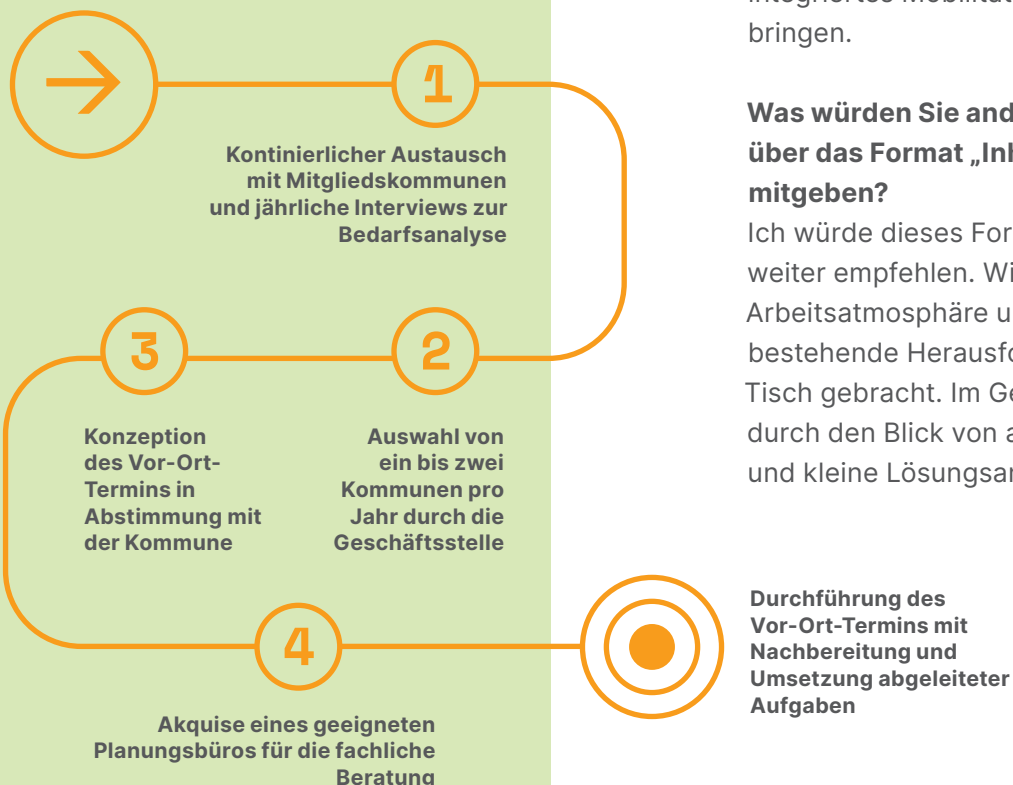
Welche Impulse nehmen Sie für die Radverkehrsförderung in Wurzen mit?

Die Veranstaltung hat uns gezeigt, welches Potenzial in unserer kompakten Stadtstruktur steckt. Ein Kerngedanke ist der Fokus auf hochwertige und sichere Infrastruktur – wir sollten uns nicht mit Notlösungen im Radverkehr abfinden. Vor allem aber war die integrierte Betrachtung von Fahrrad-, Kfz-, Bus- und Fußverkehr ein wichtiger Impuls für uns. Da sind wir jetzt dran und wollen ein integriertes Mobilitätskonzept auf den Weg bringen.

Was würden Sie anderen Kommunen über das Format „Inhouse-Beratung“ mitgeben?

Ich würde dieses Format auf jeden Fall weiter empfehlen. Wir hatten eine intensive Arbeitsatmosphäre und haben zahlreiche bestehende Herausforderungen auf den Tisch gebracht. Im Gespräch miteinander und durch den Blick von außen haben wir große und kleine Lösungsansätze entwickelt.

Unser Ansatz für die Vor-Ort-Beratung



Gut geplant ist halb geradelt

Fahrradstraßen ermöglichen sicheres und komfortables Radfahren. Der Planungsleitfaden des Freistaats Sachsen und des wegebunds hilft bei der Einrichtung.



In Fahrradstraßen dürfen Radfahrende jederzeit nebeneinander fahren.

Der Spagat bei der Planung von Fahrradstraßen

Was bedeutet es für Planerinnen und Planer, Mitarbeitende der Verkehrsbehörden, die Stadtverwaltung und die Politik, wenn eine Fahrradstraße im Radverkehrskonzept empfohlen wird? Wie in der gesamten Verkehrsplanung müssen eine Vielzahl von Regelwerken und Gesetzen beachtet werden. Hinzu kommen die unterschiedlichen Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner sowie die hohen Anforderungen an die Qualität des Radverkehrs. Der Leitfaden bietet dabei wertvolle Unterstützung und erleichtert den Abgleich dieser vielen unterschiedlichen Belange.

Leitfaden als Kompass

Der Leitfaden für Fahrradstraßen bietet klare Hinweise zu Planungselementen, Markierungen und verkehrsrechtlichen Anordnungen. Er enthält Empfehlungen für eine einheitliche visuelle Gestaltung von Fahrradstraßen, die optimale Streckenführung und eine effiziente Verkehrsorganisation an typischen Knotenpunkten. So können Abwägungsprozesse vor Ort verkürzt und der Planungsprozess beschleunigt werden. Gleichzeitig bietet der Leitfaden Raum, um lokale Gegebenheiten zu berücksichtigen und liefert praxisnahe Lösungen für unterschiedliche Situationen, Einzelfälle und Varianten.

Auf die Plätze, fertig, Fahrradstraße!



QR-Code scannen: Leitfaden downloaden

Jetzt sind Sie gefragt: Tauchen Sie in die Anordnungsgrundlagen ein, schlagen Sie einen Querschnitt nach oder lassen Sie sich von den praxisnahen Empfehlungen des Planungsleitfadens inspirieren.

Kurzinterview

Welche Ziele verfolgen Sie mit dem Leitfaden?

Fahrradstraßen bieten eine qualitativ hochwertige Radverkehrsführung und bevorzugen Radfahrende gegenüber dem motorisierten Verkehr. Sie sind vergleichsweise schnell und kostengünstig im Bestand umsetzbar – auch unter begrenzten Platzverhältnissen. Damit eignen sie sich besonders für Radverkehrsverbindungen im urbanen Raum. Doch auch in ländlichen Regionen stellen Fahrradstraßen eine geeignete Führungsform dar. Nutzt man dabei vorhandene Straßen und Wege, können wesentliche Ressourcen zur Errichtung notwendiger Radwege eingespart werden. Der Leitfaden soll Kommunen ermutigen, in die Umsetzung zu gehen. Er fasst hierfür grundlegende Hinweise und Informationen zusammen, um die Errichtung und Anordnung zu vereinfachen. Gleichzeitig verfolgen wir seitens des Freistaates gemeinsam mit dem wegebund das Ziel einer einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen.

Welche Rolle spielen Fahrradstraßen in sächsischen Kommunen?

Der Großteil sächsischer Fahrradinfrastruktur liegt in den Kommunen. Bisher gibt es nur vereinzelt Fahrradstraßen. Mit ihrem großen Potenzial wünschen wir uns noch viel mehr Fahrradstraßen in sächsischen Kommunen. Viele Akteure sind mit diesem vergleichsweise neuen Instrument der Radverkehrsförderung und -führung noch nicht ausreichend vertraut. Wir hoffen daher auf einen raschen Zuwachs, um so die kommunalen Radverkehrsnetze flächendeckend und lückenlos zu entwickeln.



„Wir hoffen auf einen raschen Zuwachs, um so die kommunalen Radverkehrsnetze flächendeckend und lückenlos zu entwickeln“

Juliane Böhmer

Referentin für Nahmobilität, Verkehrssicherheit im Sächsischen Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung (SMIL)

Wie unterstützt der Freistaat die Umsetzung von Fahrradstraßen?

Zum einen wollen wir die Umsetzung von Fahrradstraßen mit dem Leitfaden, den wir mit einem begleitenden Erlass eingeführt haben, vorantreiben. Zum anderen haben wir die Fördermöglichkeiten für Fahrradstraßen deutlich erweitert. Kommunen haben die Möglichkeit, sich die zur Einrichtung von Fahrradstraßen notwendigen Maßnahmen zu 85 Prozent über die Förderrichtlinie für Straßen- und Brückenbau (FRL KStB) fördern zu lassen. Dies kann die Markierung, Anordnung, verkehrliche Organisation bis hin zur baulichen Anpassung umfassen. Hinweise hierfür bietet wiederum der Leitfaden Fahrradstraßen. Nicht zuletzt fördert der Freistaat auch den wegebund, der seine Mitgliedskommunen bei Bedarf zu einzelnen Fahrradstraßenprojekten oder ganz allgemein berät.



Die Arbeitsgruppen für den Radverkehr wurden in „Antritt“ und „Fortschritt“ unterteilt, um möglichst bedarfs- und praxisorientiert zu arbeiten.

Kontakt

Arbeitsgruppen Radverkehr

Anatoly Arkhipov

anatoly.arkhipov@wegebund.de


Arbeitsgruppe Fußverkehr

Birgit Lies

birgit.lies@wegebund.de

Gemeinsam – Neue Arbeitsgruppen im wegebund

Im Frühjahr 2024 hat der wegebund zwei **neue (digitale) Arbeitsgruppen** einberufen, um die fachliche Vernetzung rund um den Radverkehr zu verbessern. Die AGs bieten Raum für Fragen und Austausch rund um Erfolge, Fehler und praxisnahe Lösungen – in engem, vertrauten Kreis.



Anlass: In den jährlich stattfindenden Facharbeitskreis-Sitzungen blieb zu wenig Zeit für fachlichen Austausch, da strategische Fragen im Vordergrund standen. Zudem wurde der (digitale) Facharbeitskreis mit 28 Kommunen und dem Geschäftsstellen-Team zu groß für intensiven fachlichen Austausch. Die Fachleute wünschten sich mehr inhaltliche Diskussionen, weshalb die Arbeitsgruppen eingeführt wurden – der Facharbeitskreis tagt nun nur noch einmal jährlich.

„Antritt“ und „Fortschritt“ – Versuch einer Strukturierung

Aufgrund der vielen Unterschiede zwischen den Mitgliedskommunen – von Größe und Finanzkraft bis hin zur Radverkehrsnachfrage – war die Bildung zweier homogener Arbeitsgruppen eine Herausforderung. Daher entschied sich die Geschäftsstelle für einen pragmatischen Ansatz:

1. Die Arbeitsgruppen bieten regelmäßige Treffen zum fachlichen Austausch, in der Regel digital, mit einer Dauer von 1,5 Stunden und drei bis vier Sitzungen jährlich.
2. Mitglieder können zwischen den AGs wechseln, wenn ein Thema besonders interessiert. Eine langfristige Teilnahme in einer AG wird jedoch angestrebt, um Vernetzung und Zusammenarbeit zu fördern.
3. Eine AG („Antritt“) richtet sich an startende Kommunen, die (relativ gesehen) noch am Anfang stehen. Die zweite AG („Fortschritt“) verbindet Mitgliedskommunen, in denen der Radverkehr bereits eine höhere Priorität einnimmt und Potenziale optimiert werden sollen.

Kommunen thematisieren – Geschäftsstelle unterstützt

Im Gegensatz zu Fachgesprächen, Inhouse-Veranstaltungen und Vorträgen auf dem Jahresempfang wird in der Regel kein externer Fach-Input durch die Geschäftsstelle organisiert. Bei den Arbeitsgruppen des wegebunds – auch bei der AG Fußverkehr – steht primär der Austausch der Mitgliedskommunen untereinander und die Einbringung eigener Beispiele und Fragen im Vordergrund. Von Erfolgen und Fehlern berichten, sich Rat einholen, Kontakte austauschen, Doppelarbeit und Fehlerwiederholung vermeiden, Details weitergeben – das alles sind die Ziele der AGs. Die Personen, die etwas aus ihrer Arbeit in eine AG-Sitzung einbringen wollen, werden durch die Geschäftsstelle unterstützt, zum Beispiel bei der Erstellung der Präsentation.

Themenschwerpunkte in 2024 waren unter anderem:

- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr am Beispiel von Pirna
- Errichtung von Fahrradboxen am Beispiel von Meißen
- Radverkehrsplanung in beengten Hauptverkehrsstraßen
- Evaluation in der Radverkehrsförderung am Beispiel von Dresden
- Einblicke in die zukünftigen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“

Interessierte Kommunen können sich direkt bei der Geschäftsstelle melden. Auch mehrere Personen aus einer Kommune können teilnehmen.

Fahrradflundern

Ein innovativer Weg zu mehr **Fahrradabstellanlagen** im öffentlichen Straßenraum

Wenn Städte kreativ werden

Die Nachfrage nach sicheren und attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten wächst rasant und fordert Kommunen zunehmend heraus. Feste Installationen sind kostenintensiv und nur schwer zurückzubauen, falls sich der Bedarf ändert oder geringer ausfällt als erwartet. Hier kommen die mobilen Fahrradflundern ins Spiel – eine flexible und innovative Lösung für Kommunen und den Radverkehr.

Erst testen, dann bleiben

Der Einsatz von Fahrradflundern ermöglicht Kommunen, die Planung von Fahrradabstellanlagen datenbasiert zu gestalten. In einer Testphase von in der Regel drei bis sechs Monaten werden die Nutzung und Auslastung der Anlagen systematisch erfasst. Diese Daten dienen als Grundlage, um den tatsächlichen Bedarf an den jeweiligen Standorten zu bewerten. Besonders gut genutzte Flundern können anschließend in dauerhafte Abstellanlagen umgewandelt werden.

Fahrradflundern sind temporäre Abstellanlagen, die auf einem Pkw-Parkplatz Raum für bis zu zehn Fahrräder bieten. Sie schaffen Flexibilität, ermöglichen eine präzise Bedarfsermittlung und tragen zur nachhaltigen Stadtentwicklung bei.

Vielseitige Vorteile für Kommunen

Ein besonderer Vorteil ist die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort. Über Meldeportale, Social Media oder im direkten Austausch mit der Stadtverwaltung können sie Standorte vorschlagen und die Nutzung bewerten. Dadurch entsteht eine Infrastruktur, die sich an den tatsächlichen Bedürfnissen der Bevölkerung orientiert.





Ursprünglich aus den Niederlanden stammend, haben Fahrradflundern sich inzwischen auch in zahlreichen deutschen Städten etabliert.

- **Flexibilität und Kostenersparnis**
Schnelle Umsetzung ohne teure und umfangreiche Voruntersuchungen oder Standortanalysen.
- **Einfache Skalierbarkeit**
Fahrradflundern lassen sich einfach auf andere Stadtteile (z. B. Wohngebiete) oder Bereiche (z. B. Veranstaltungen) ausweiten.
- **Vermeidung von Wildparken**
Durch die Bereitstellung ausreichend verfügbarer und optimal platzierter Abstellmöglichkeiten wird das wilde Abstellen von Fahrrädern deutlich reduziert.
- **Mehr Lebensqualität in Städten**
Der gezielte Ausbau von Fahrradabstellanlagen trägt zur Verbesserung der Erreichbarkeiten im Radverkehr bei und unterstützt eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl.

Ruhenden Radverkehr sichtbar machen

Fahrradflundern sind mehr als nur eine praktische Übergangslösung – sie sind ein sichtbares Zeichen für den Radverkehr. Dank ihrer Vielseitigkeit und der Möglichkeit zur Bürgerbeteiligung wird die Förderung des Fahrradparkens zur Gemeinschaftsaufgabe.



Weitere Informationen und nützliche Hinweise finden Mitgliedskommunen in unserem detaillierten Handout und können sich vom wegebund beraten lassen.

Bedarf, Beteiligung, Bewertung – Mit Fahrradflundern zu bedarfsgerechten und dauerhaften Abstellanlagen. So gelingt es!





Einblick in den wegecheck der Kinder in Plauen.

Sachsen checkte seine Wege!

Das **Pilotprojekt wegecheck** wurde nach anderthalb Jahren erfolgreich abgeschlossen.

Bereichernde Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt

Freudig blickt das wegecheck-Projektteam auf eine intensive und erfolgreiche Pilotphase „wegecheck Sachsen 2023/2024“ zurück und erinnert sich an:

- Über 50 Veranstaltungen von Oktober 2023 bis November 2024.
- 32 Beteiligungsformate, in denen Bürgerinnen und Bürger ihre Perspektiven einbringen konnten.
- Jeweils ein Auftakt- und ein Abschlussgespräch (pro Pilotkommune), die den Rahmen für die Beteiligung bildeten.
- Diverse Präsentationen im Technischen Ausschuss und vier Stadtratssitzungen – sogar als Hauptthema einer Einwohnerversammlung.
- Eine landesweite Auftakt- und Abschlusskonferenz, die den wegecheck in einen überregionalen Kontext setzen.

Wichtige Erfahrungen für die Zukunft

Mit steigender Anzahl an Veranstaltungen wuchs auch der Erfahrungsschatz an. Besonders wertvoll erwies sich der Mix aus fachlichen Impulsen und interaktiver Beteiligung – ein Format, das bei den Teilnehmenden sehr gut ankam. Ein entscheidender Erfolgsfaktor war auch die Zusammensetzung der Gruppen bei den Vor-Ort-Begehungen der Erwachsenen. Je vielfältiger die Lebensrealitäten der Teilnehmenden, desto mehr Perspektivwechsel und „Aha“-Momente ergaben sich. Zu guter Letzt war es nicht nur für das wegecheck-Projektteam, sondern für alle Teilnehmenden und Mitwirkenden im wegecheck eine Bereicherung und wichtige Erfahrung, wie die beteiligten Kinder den Straßenverkehr mit seinen Herausforderungen wahrnehmen. Der Schritt, die zwei Zielgruppen aus dem wegecheck – Erwachsene und Kinder – in der Abschluss-Veranstaltung zusammenzubringen, war ein Highlight des Projekts.

Der wegecheck hat sich etabliert – nicht nur als Projekt, sondern auch als Begriff im kommunalen Alltag. Kinder erzählten davon, dass sie „einen wegecheck gemacht“ haben und die Erwachsenen schlugen vor, den Prozess in weiteren Stadtteilen ihrer Pilotkommune zu wiederholen. Ein Schlüsselfaktor für diese Verankerung war das ansprechende Corporate Design. Von Flyern und Plakaten über Präsentationen bis hin zum Abschlussbericht – das durchgängige Erscheinungsbild sorgte für Wiedererkennbarkeit und Identifikation bei den Beteiligten.

Der Rückblick zeigt eindrucksvoll, wie wichtig die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen den drei großen Akteuren wegebund, SVU Dresden und der DKJS war. Bei einem Querschnittsthema, wie dem Fußverkehr, sind es vor allem die unterschiedlichen Expertisen und Erfahrungen, die am Ende den Erfolg ausmachen und eine besondere Energie erzeugen. Jeder dieser drei Akteure hatte eine klar definierte Rolle mit spezifischen Aufgaben. Gleichzeitig gab es einen kontinuierlichen Austausch, um Prozesse zu verbessern und optimale Ergebnisse zu erzielen. →



Übergabe der Urkunden an die teilnehmenden Kommunen des wegechecks 2023/2024

Der positive Effekt dieser interdisziplinären Zusammenarbeit übertrug sich letztendlich auch auf die kommunale Verwaltungsebene. Besonders erfolgreich war der wegecheck in jenen Kommunen, die ämter- und abteilungsübergreifend kooperierten. Dabei sind nicht nur Stadt- und Verkehrsplanung oder das Tiefbauamt entscheidend – unter anderem auch die Straßenverkehrsbehörden, Pressestellen, das Ordnungsamt oder der Denkmalschutz können und sollten einbezogen werden, um den Fußverkehr vor Ort gemeinsam voranzubringen.

Abschließend noch zwei Gedanken in eigener Sache

Der wegecheck hat viele Erkenntnisse hervorgebracht, die im „Leitfaden Fußverkehrs-Checks Sachsen – Ziele, Methoden und Hinweise zur Durchführung beteiligungsorientierter Fußverkehrsplanung“ aufbereitet wurden. Dieser steht interessierten Kommunen sowie mitwirkenden Akteuren zur Verfügung.

Das wegecheck-Team hat sich für den deutschlandweit ausgeschriebenen Fußverkehrspreis des FUSS e.V. beworben. Die Bewerbung wurde für den diesjährigen Sonderpreis mit dem Motto „Kinder sicher und gerne zu Fuß“ abgegeben.



Ein Highlight beim wegecheck – die gemeinsame Abschluss-Veranstaltung von Kindern und Erwachsenen.

Gemeinsam auf dem richtigen Weg

Limbach-Oberfrohnna zeichnete sich beim wegecheck durch eine besonders erfolgreiche Zusammenarbeit von Verwaltungsmitarbeitenden verschiedener Fachbereiche aus, koordiniert von Stefanie Lindner, Sachbearbeiterin Stadtplanung.

Frau Lindner, wie haben Sie die Zusammenarbeit mit Ihren Kolleginnen und Kollegen beim wegecheck empfunden?

Die Zusammenarbeit habe ich als sehr angenehm empfunden. Die Expertise der beteiligten Kolleginnen und Kollegen hat meinen Blickwinkel auf Themen, auch außerhalb meines eigentlichen Tätigkeitsfeldes in der Verwaltung, erweitert. Die optimistische Botschaft des Projektes hat sich zudem auf die Verwaltung übertragen.

Beim wegecheck in Limbach-Oberfrohnna zeigte sich zudem ein hohes Engagement der Verwaltungsspitze. Oberbürgermeister Gerd Härtig unterstützte den gesamten Prozess aktiv und nahm an den Beteiligungsveranstaltungen teil.

Herr Härtig, nachdem der wegebund im Sommer 2023 an Sie herangetreten ist, um eine Teilnahme am wegecheck vorzuschlagen, was haben Sie sich von dem Projekt versprochen?

Meine Intention war zuallererst die Erarbeitung von Lösungsansätzen für die Herausforderungen im Fußverkehr entlang der stark befahrenen Straßen im Stadtgebiet. Am Ende hat sich gezeigt, dass das Projekt noch einige weitere positive Effekte im Gepäck hatte. Dazu zählen beispielsweise der Austausch in lockerer Atmosphäre und das Einnehmen anderer Perspektiven zum selben Thema.



Oberbürgermeister Gerd Härtig (links) und Stefanie Lindner aus Limbach-Oberfrohna bei der Urkundenverleihung durch Mario Bause (SMIL, rechts)

Wie wollen Sie den Fußverkehr (im Limbach-Oberfrohna) in Zukunft fördern?

Die Beteiligung beim wegecheck und auch die Auswertung unserer Bürgerumfrage im vergangenen Jahr hat gezeigt: der Bevölkerung ist das Thema wichtig. Wir wurden darin bestärkt, auch weiterhin in jeder Baumaßnahme die Belange des Fußverkehrs mitzudenken. Wir werden prüfen, welche vorgeschlagenen Handlungsansätze aus dem wegecheck umgesetzt werden können und wie die Prioritäten verteilt werden sollten.

Frau Lindner, würden Sie anderen Kommunen empfehlen, ebenfalls einen wegecheck durchzuführen?

Definitiv. Für uns als Verwaltung sind die Perspektiven der Bürgerinnen und Bürger sehr wichtig. Sehr interessant war auch die Sicht der Schülerinnen und Schüler auf das Thema Fußverkehr. Die Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Akteuren und der Austausch im Projekt haben zum gegenseitigen Verständnis beigetragen. Die positiven Erfahrungen in Sachen Bürgerbeteiligung motivieren uns, die Öffentlichkeit auch zukünftig stärker einzubeziehen.

Sie haben gerade schon die Kinderbeteiligung angesprochen. Diese war ein Teil jedes wegechecks. Sie waren dabei und haben die Schülerinnen und Schüler der FELS-Schule begleitet. Was war für Sie besonders interessant?

Es ist erstaunlich, wie die Kinder den Verkehr und den Straßenraum einschätzen. Sie nehmen Gefahren deutlich wahr und haben klar kommuniziert, was sich verbessern muss. Außerdem wurden durch die Kinder Situationen und kritische Stellen angesprochen, die wir gar nicht so auf dem Schirm hatten. Ein Highlight war die Begleitung durch das Fernseh-Team der Kindernachrichtensendung „logo!“. Wir haben allerdings auch festgestellt, dass die Beteiligung von Kindern eine intensive Begleitung benötigt.

Herr Härtig, für Sie als OB spielt natürlich auch die Finanzierung der Handlungsansätze eine wichtige Rolle, die als Ergebnisse beim wegecheck entstanden sind. Was würden Sie dem Freistaat Sachsen mitgeben, der das Pilotprojekt ins Leben gerufen und zu 100 Prozent gefördert hat?

Es ist positiv, dass wir als Kommune mit relativ wenig Aufwand am Pilotprojekt teilnehmen konnten. Durch den wegecheck wurde die eigene Fußverkehrsinfrastruktur in einem Teilbereich der Stadt genau unter die Lupe genommen. Durch die fachliche Begleitung konnten Handlungsansätze entwickelt werden, die in laufende oder geplante Vorhaben einfließen können. Langfristig wäre es gut, direkte Fördermöglichkeiten zu schaffen, um notwendige Verbesserungen der Infrastruktur auch umsetzen zu können. Denn durch die öffentlich wirksamen Veranstaltungen im Projekt wurden natürlich auch Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger zur Umsetzung von Maßnahmen geweckt.

Kinderperspektiven in der Verkehrsplanung

Was die **wegechecks** über die Mobilität von morgen verraten.



Kinder in Plauen dokumentieren einen Knotenpunkt, an dem die Querung eine Herausforderung darstellt.

Die Mobilität von Kindern wird in der kommunalen Verkehrsplanung vielerorts noch immer unzureichend berücksichtigt. Über (einfache) Schulwegpläne und Verkehrserziehung hinaus fehlen oft systematische Ansätze, um die spezifischen Bedürfnisse und Anforderungen von Kindern in die Gestaltung des öffentlichen Raums einzubeziehen. Im Rahmen des wegecheck-Projekts wurde dieses Thema daher gezielt in den Fokus gerückt. Die Ergebnisse zeigen: Planende, Verwaltungsfachkräfte, Bürgerinnen und Bürger und die Kinder selbst erachten das Thema als äußerst relevant.

Eine Studie unter sächsischen Kindern und Jugendlichen („Das ist mein Recht“) ergab, dass sich viele im Straßenverkehr unsicher fühlen und sich gleichzeitig eine stärkere Einbindung in Mobilitätsfragen wünschen. Diese Forderung deckt sich mit den Empfehlungen des Verkehrssicherheitsprogramms des Freistaates Sachsen, das die Beteiligung von Kindern an der Gestaltung des Straßenraums ausdrücklich vorsieht.

Kleine Füße, große Bedürfnisse

Für Kinder ist das Zufußgehen die erste eigenständige Mobilitätsform. Durch ihre Größe, Wahrnehmung und Nutzungsmuster stellen sie besondere Anforderungen an den öffentlichen Raum – insbesondere an Gehwege. Diese dienen Kindern nicht nur der reinen Fortbewegung, sondern sind auch Spielraum, Treffpunkt und Ort der Entfaltung. Eine kinderfreundliche Verkehrsplanung verbessert somit nicht nur die Sicherheit und Selbstständigkeit der jungen Verkehrsteilnehmenden, sondern erhöht auch die Aufenthaltsqualität für alle.

„So wie Lachse in Flüssen ein Indikator für eine gute Wasserqualität sind, so weisen Kinder im öffentlichen Raum auf eine lebenswerte Kommune hin.“

Prof. Dr. Peter Höfflin
EH Ludwigsburg

Beteiligung, die wirkt – Der Mehrwert von Kinderperspektiven

Die Auswertung des wegechecks hat gezeigt, dass die Einbeziehung von Kindern einen erheblichen Mehrwert für die teilnehmenden Kommunen brachte. Zum einen wurde das Bewusstsein für die Perspektiven von Kindern geschärft, zum anderen konnten konkrete Maßnahmen abgeleitet werden. Erste Rückmeldungen aus den teilnehmenden Kommunen zeigen, dass kurzfristige Maßnahmen entweder bereits umgesetzt oder angestoßen wurden. Dies hat einen großen positiven Effekt auf die Selbstwirksamkeit der Kinder im Beteiligungsprozess.

Viele Kommunen planen auch, das Thema weiter zu verfolgen. Dabei gibt es unterschiedliche Formate und Vorgehensweisen – von punktueller Beteiligung bis hin zu institutionalisierten Strukturen wie Kinderbeiräten oder Kinder- und Jugendbüros.

Mit dem wegebund auf Kurs – Kindermobilität als Zukunftsthema

Die Ergebnisse der Kinderbeteiligung im wegecheck unterstreichen die zunehmende Bedeutung von Kindermobilität und begründen ihre stärkere Integration in die Arbeit des wegebunds. Insbesondere die Schulmobilität rückt dabei immer mehr in den Fokus – etwa durch Konzepte wie Schulstraßen oder Radschulwegpläne. Zahlreiche Kommunen stehen vor der Herausforderung, sichere, attraktive und selbstständige Wege für Kinder zu schaffen. Der wegebund wird diese Entwicklung aktiv begleiten und gezielt unterstützen.

Ergebnisse der wegechecks

Das ist Kindern wichtig:

- Sichere und direkte Querungsmöglichkeiten
- Breite Gehwege mit glatten Oberflächen (z.B. für Roller oder Skateboards)
- Klare Trennung von Fuß- und Radwegen
- Rücksicht von anderen Verkehrsteilnehmenden
- Gute Sicht auf den Verkehr und selbst gesehen werden

Das gefällt Kindern nicht:

- Missachtung von Verkehrsregeln durch Erwachsene (z.B. Falschparken, fehlendes Blinken)
- Zu kurze Grünphasen bzw. zu lange Rotphasen an Lichtsignalanlagen/Ampeln
- Müll und Hindernisse auf den Gehwegen
- Hohe Kfz-Geschwindigkeiten
- Unübersichtliche Kreuzungen

Davon wünschen sich Kinder mehr:

- Zeitlich begrenzte verkehrsberuhigte Bereiche auf Schulwegen
- Spielmöglichkeiten entlang der Wege
- Pflanzen und Grünflächen zur Aufwertung des Straßenraums
- Sitzmöglichkeiten mit Schutz vor Regen und Sonne (z.B. an Treffpunkten oder Haltestellen)

Von der Theorie auf die Straße

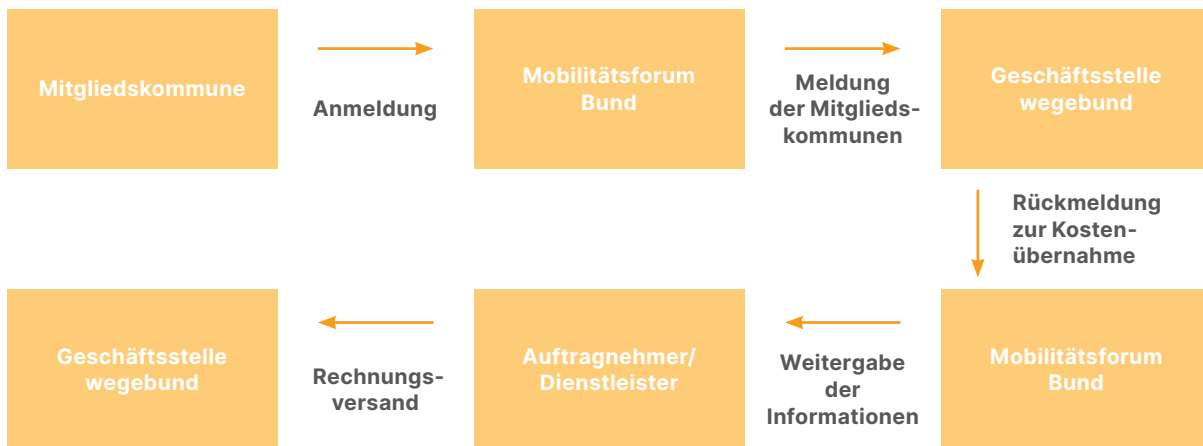
Kostenfreie **Weiterbildungsangebote** für unsere Kommunen



„Es freut mich sehr, dass der wegebund den Beschäftigten aus seinen Mitgliedskommunen eine gebührenfreie Teilnahme an unserem Weiterbildungsangebot ermöglicht. Nutzen Sie dieses Angebot und kommen Sie mit anderen kommunalen Verantwortlichen aus ganz Deutschland in den Austausch. Unsere Weiterbildungsangebote zielen darauf ab, Wissen zu vermitteln und Vernetzung auf kommunaler Ebene zu stärken.“

Roman Willweber
Referatsleitung
„Mobilitätsforum Bund“

Organisationsschema



Seit September 2024 können Mitgliedskommunen kostenfrei an den Weiterbildungsangeboten des Mobilitätsforums Bund im Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) teilnehmen. Dies ist das Ergebnis einer neuen Kooperationsvereinbarung, die der wegebund mit dem BALM geschlossen hat. Der Clou daran: Der wegebund übernimmt nicht nur die Teilnahmegebühren, sondern regelt auch die komplette Abrechnung direkt mit dem BALM. Damit entfällt für die Kommunen jeglicher Verwaltungsaufwand – sie müssen sich lediglich anmelden und teilnehmen.

Von A wie Abstellanlage bis Z wie Zeichen 244

Die Weiterbildungsangebote des Mobilitätsforums Bund bieten praxisnahe Informationen für die tägliche Arbeit. Die Themen und Angebote reichen von Grundlagen der Radverkehrsplanung bis hin zur kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit. Die Anmeldung erfolgt direkt über das Webportal des Mobilitätsforums Bund unter www.mobilitaetsforum.bund.de, während die Geschäftsstelle des wegebunds im Hintergrund die Kostenübernahme organisiert.

In der Vergangenheit hat der wegebund gemeinsam mit kommunalen Arbeitsgemeinschaften anderer Bundesländer eigenständig Seminare zur Radverkehrsplanung organisiert. Durch die neue Kooperation erhalten unsere Mitgliedskommunen nun einen weiteren, niedrigschwelligen Zugang zu vielfältigen Weiterbildungsmöglichkeiten des BALM im Bereich der aktiven Mobilität und der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit. Damit bleibt der wegebund seinem Ziel treu, die fachliche Qualifizierung seiner Kommunen gezielt zu unterstützen – für eine zukunftsfähige und nachhaltige Nahmobilität in Sachsen.

Haben Sie Seminarwünsche?

Kontaktieren Sie uns! Wir bringen Ihre Ideen gerne in die Weiterentwicklung des Angebots ein.



Öffentliche Projektvorstellung am 28. Oktober 2024 auf der Altstadtbrücke in Görlitz.

Neuer Radfernweg für Sachsen

Zusammen für den **Radfernweg** Dresden–Breslau!

Wspólnie dla długodystansowej trasy rowerowej Drezno–Wrocław!

Ausgangslage: Schon länger kursierte die Idee eines Radfernwegs Dresden–Breslau. Die Corona-Pandemie brachte die Aktivitäten beiderseits der Neiße jedoch zum Erliegen. Wir als wegebund haben im Jahr 2024 die Idee wieder aufgegriffen. Die Zeit ist günstig, um neue radtouristische Projekte zu entwickeln, unter anderem aufgrund folgender Entwicklungen:

- Radverkehrsnachfrage und Radtourismus in Deutschland und in Sachsen steigen weiter an – auch nach der Corona-Pandemie.
- Die Sächsische Staatsregierung hat die erste Radtourismusanalyse für ganz Sachsen (Fertigstellung 2025) beauftragt.
- Der Landkreis Oberspreewald–Lausitz hat die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für den Radfernweg Dresden–Berlin im Jahr 2024 veröffentlicht.
- Die Ergebnisse der Radverkehrsanalyse zum Oder-Neiße-Radweg zeigen: Drei von vier Befragten möchten auch gern die polnische Seite erkunden.

Motivation: Unsere Mitgliedskommunen Görlitz, Bautzen, Radeberg, Ottendorf-Okrilla, Radebeul und Dresden liegen an der potenziellen Route auf sächsischer Seite und würden von diesem Projekt profitieren. Zudem gibt es bereits Kontakte und Vorarbeiten auf polnischer und deutscher Seite, die schnell reaktiviert und genutzt werden können – das wurde auch auf einem ersten Online-Treffen des wegebunds mit interessierten Akteuren am 31. Mai 2024 sichtbar.

Idee: Um einen neuen Radfernweg aus der Taufe zu heben und im Tourismus-Markt bewerben zu können, bedarf es eines abgestimmten Konzepts, einer Markenentwicklung und einer guten Angebotsqualität, insbesondere bei der Wegeinfrastruktur. In einem ersten Schritt soll daher eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, welche genau diese Punkte systematisch analysiert (inklusive potenzieller Routen-Verläufe) und daraus Maßnahmen-Pakete entwickelt. Während der Erstellung der Studie sollten Arbeitsgruppen mit Akteuren aus den Landes-, Regional- und Kommunalverwaltungen sowie der Tourismuswirtschaft zu Infrastruktur-Qualität und Tourismus-Qualität zusammenarbeiten – aus Sachsen und Niederschlesien – zweisprachig, versteht sich. Am Ende dieses Prozesses könnte der neue Radfernweg ausgerufen werden – mit einem klaren Plan, wer was bis wann zu tun hat und wie die Finanzierung gesichert werden kann.

Bekanntnis: Im Sommer 2024 wurde ein Offener Brief durch den wegebund verfasst, um sich mit der Idee einer Machbarkeitsstudie in den Landtagswahlkampf und die anstehenden Koalitions- und Haushaltsverhandlungen noch einbringen zu können. Den Brief unterschrieben die Verwaltungsspitzen der Städte Görlitz, Bautzen, Dresden und Niesky sowie der Landkreis Görlitz. Das Vorhaben wird mit großem Wohlwollen von den touristischen Akteuren (u. a. Landestourismusverband, Marketinggesellschaft Oberlausitz) sowie den Partnern in Polen und dem ADFC Sachsen begleitet.

Präsentation: Am 28. Oktober wurde die Idee einer Machbarkeitsstudie auf der Altstadtbrücke in Görlitz der Öffentlichkeit vorgestellt. Die wegebund-Vorsitzende Kathrin Uhlemann und Landrat Dr. Stephan Meyer begrüßten alle Unterstützer, der MDR Sachsenspiegel und die Sächsische Zeitung berichteten.

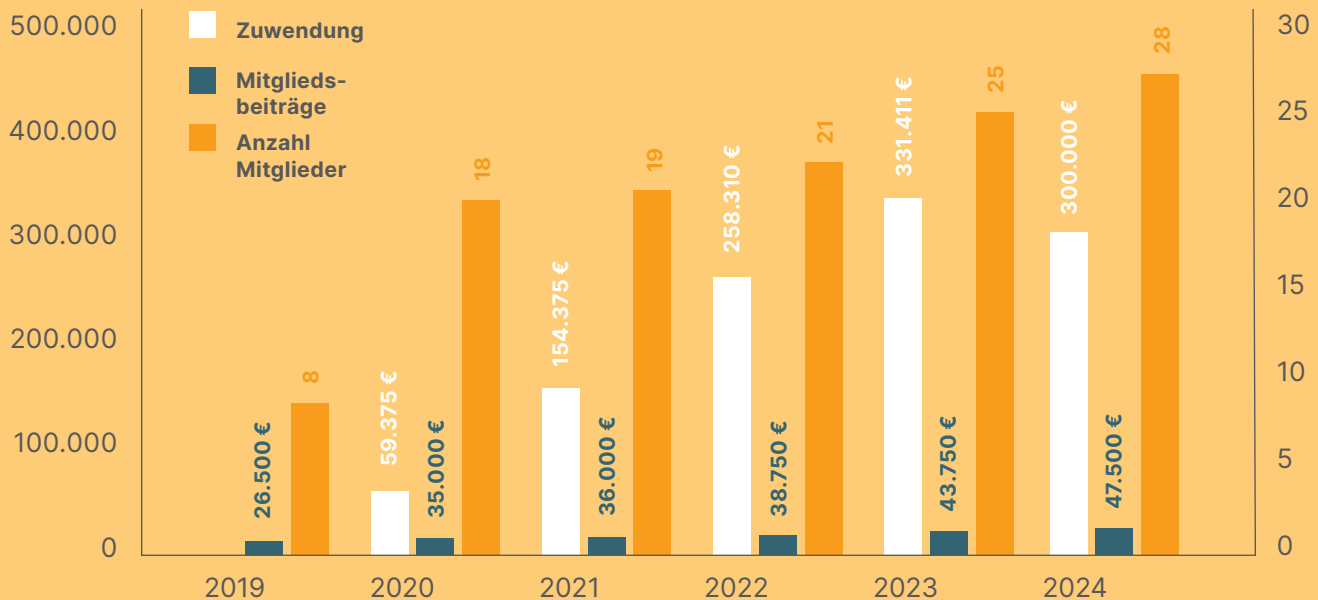
Staatsregierung: Eine Machbarkeitsstudie zum Radfernweg Dresden–Breslau passt sehr gut zu den Anstrengungen der Staatsregierung zur Förderung des Radtourismus, zur Unterstützung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im deutsch-polnischen Verflechtungsraum, zur Bewältigung des Strukturwandels und zur Stärkung der kommunalen Zusammenarbeit im Rad- und Fußverkehr. Auch das Institut für Territorientwicklung der Wojwodschaft Niederschlesien und das Verbindungsbüro des Freistaats Sachsen sind bereit, an dem Vorhaben mitzuwirken und die Verbindung zur kommunalen Ebene auf polnischer Seite herzustellen. Im nächsten Schritt werden der stellvertretende Vorsitzende des wegebunds Knut Kirsten und Geschäftsführer Frank Kutzner gemeinsam mit der Direktorin des Landestourismusverbands Andrea Kis das Projekt in der Sächsischen Staatskanzlei dem Ministerpräsidenten Michael Kretschmer vorstellen, den offenen Brief überbringen und für die Einstellung der Fördermittel im Sächsischen Haushalt werben.



So könnte die Beschilderung für den neuen Radfernweg an der Altstadtbrücke in Görlitz aussehen.

Fakten und Zahlen

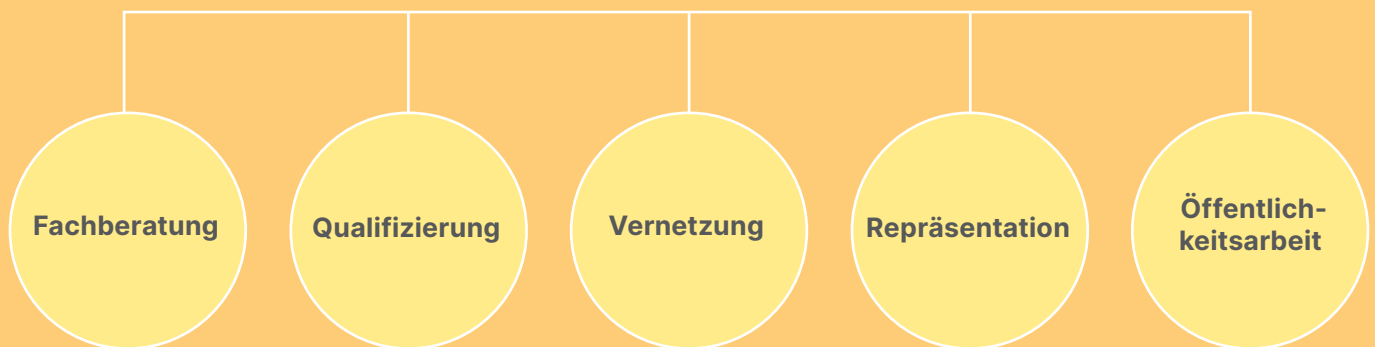
Entwicklung Mitgliedschaft und Förderung
des Geschäftsstellen-Betriebs



Neben den fachlichen Kernaufgaben und Projekten der Geschäftsstelle bewirbt sich der wegebund auch regelmäßig auf Fördermittel für gesonderte Projekte.

Eines davon war das Pilotvorhaben „wegecheck Sachsen“, welches von April 2023 bis Dezember 2024 lief. Im Jahr 2024 bekam der wegebund dafür 105.000 Euro Zuwendungen vom Freistaat Sachsen.

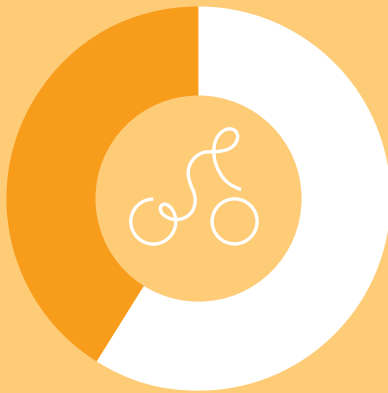
wegebund
Wandel für Rad und Fuß



Unsere Arbeitsbereiche

Auf Kurs

Die wegebund-Kommunen und ihr Beitrag zum Radverkehrsausbau in Sachsen



59%

der im Jahr 2024 vom Freistaat Sachsen neubewilligten Radverkehrsvorhaben (einschl. Radverkehrskonzepte) stammen aus Mitgliedskommunen des wegebunds.

Dies entspricht Gesamtzuwendungen in Höhe von:
7,6 Mio. Euro

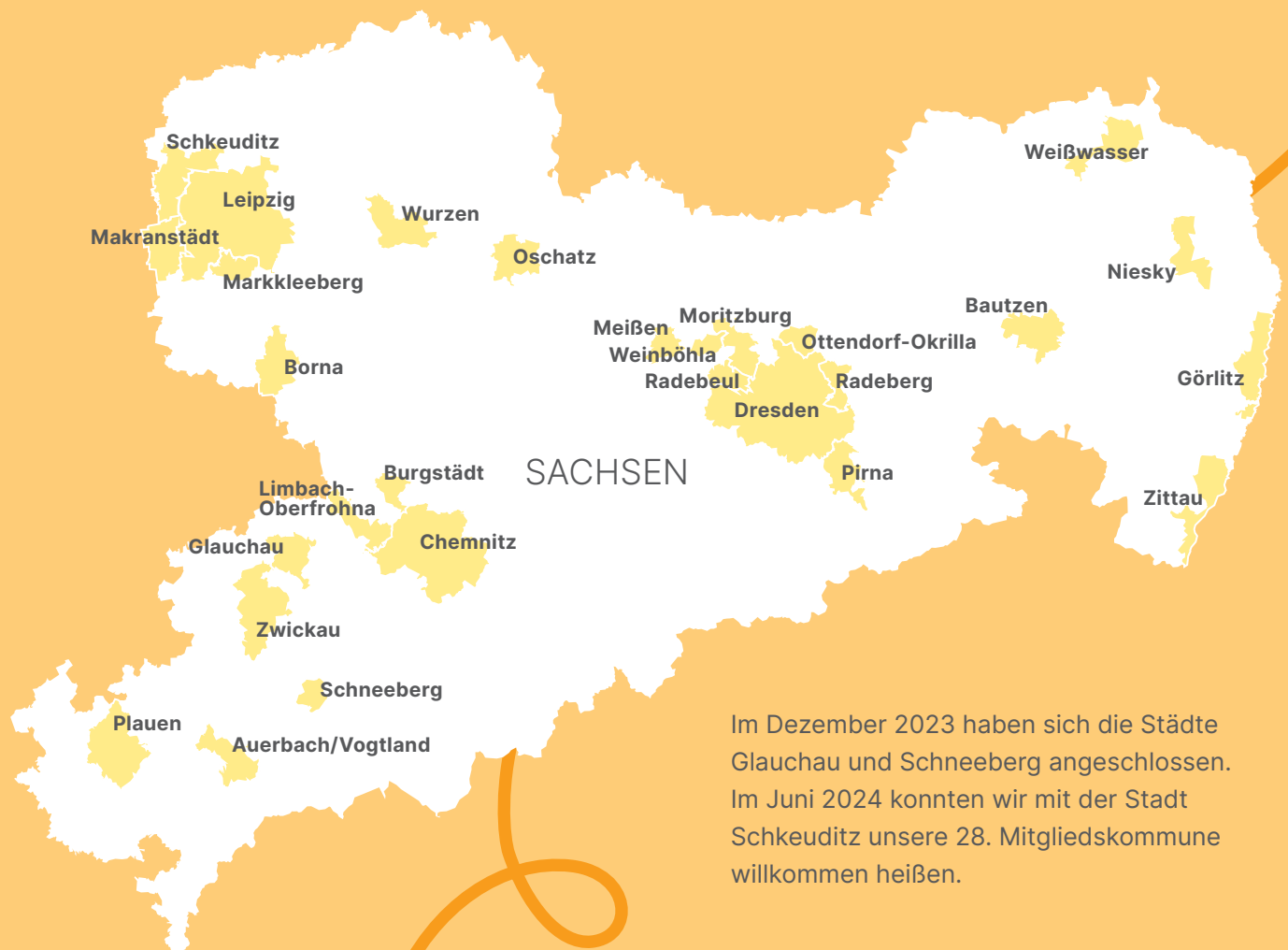


62%

der daraus neu entstehenden Radwegkilometer befinden sich in unseren Mitgliedskommunen.

Dies entspricht:
10,4 Kilometer

Unsere Mitgliedskommunen



Im Dezember 2023 haben sich die Städte Glauchau und Schneeberg angeschlossen. Im Juni 2024 konnten wir mit der Stadt Schkeuditz unsere 28. Mitgliedskommune willkommen heißen.

Wissenswertes aus der Geschäftsstelle

Neben den genannten Projekten gab es zahlreiche weitere **bedeutende Aktivitäten** in unseren Arbeitsbereichen. Bleiben Sie informiert!

Neben den neuen AGs für den Radverkehr hat sich die AG Fußverkehr erneut als besonderer Treffpunkt für Wissenstransfer und Vernetzung etabliert. In sieben Sitzungen behandelten die Teilnehmenden Themen wie die Führung von Fuß- und Radverkehr an Bushaltestellen, Fußgängerüberwege, Fußverkehrszählungen sowie Erkenntnisse aus den wegechecks. Weitere Schwerpunkte waren Schulstraßen, die neuen Rahmenbedingungen der StVO-Novelle sowie der interne Austausch mit Verkehrsbehörden.

Ein weiterer Meilenstein war die Veröffentlichung unserer Infobroschüre, die kompakt über die Arbeit und Unterstützungsangebote des wegebunds informiert – eine Orientierungshilfe für potenzielle Mitgliedskommunen und ein Werkzeug für gezielte Öffentlichkeitsarbeit. Apropos Unterstützung: 2024 wurden rund 40 Einzelberatungen durchgeführt, oft mit umfangreichen Stellungnahmen der Geschäftsstelle – ein deutliches Zeichen für den hohen Beratungsbedarf und das Vertrauen in unsere Expertise.

Ausblick – Wichtige Termine 2025

11.–12.3.	5. Deutscher Fußverkehrskongress	Mainz
19.3.	wegebund-Facharbeitskreis	Online
28.–30.3.	25. BUVKO – Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress	Karlsruhe
1.5.	Start Stadtradeln	Bundesweit
13.–15.5.	2. ADFC-Radtourismuskongress	Bremen
3.6.	9. Nationaler Radverkehrskongress	Berlin
19.6.	wegebund-Jahresempfang	Dresden
Sept./Okt.	Sächsischer Bike-Gipfel zum Radtourismus	Sachsen
Nov.	19. Fahrradkommunalkonferenz	Landau/Pfalz

Auch über Sachsen hinaus war der wegebund aktiv. Auf der Fahrradkommunalkonferenz in Hannover knüpften wir neue Kontakte, präsentierten das Projekt wegecheck auf dem Fußverkehrskongress in Baden-Württemberg und vertraten mit LASuV und SMWA den Freistaat Sachsen beim Deutschen Straßen- und Verkehrskongress in Bonn. Zudem initiierten wir einen fachlichen Austausch zum Radverkehr der sächsischen LASuV-Niederlassungen, brachten uns in das Verkehrssicherheitsprogramm des Freistaates Sachsen ein und begleiteten die Entwicklung der Nationalen Fußverkehrsstrategie. Corinna Mölkner, Projektleiterin wegecheck, ist zudem in den neuen FGSV-Arbeitskreis 2.14.4 „Empfehlungen für Fußverkehrsnetze – EFN“ aufgenommen worden.

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,
Knut Kirsten

Kontakt

☎ Telefon 0351 27184170
✉ post@wegebund.de

Redaktion

Anatoly Arkhipov

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

Fotos

photothek.net/Sächsische Staatskanzlei (S. 3), Sandra Roscher/
Stadt Pirna (S. 4), Heike Kubiak/Stadt Zittau (S. 6 und 7),
Cornelia Hanspach/Stadt Wurzen (S. 9 und 11), Juliane Böhmer
(S. 13), Thorben Prenzel (S. 16), Tim Birkholz (S. 17), Roman
Willweber (S. 24), wegebund (alle weiteren)

Gestaltung und Satz

Ostsüdost

Für weitere Informationen
www.wegebund.de



wegebund
Wandel für Rad und Fuß



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



www.wegebund.de