

**Auf Schritt
und Tritt.**
Jahresbericht
2025

Inhalt

- 4 **Chemnitz rollt**
Brücke verbindet Stadt
- 5 **Neue Wege fürs Vogtland**
Warum der Radweg Neuberg-Ellefeld mehr als nur Asphalt ist
- 6 **Auf dem Vormarsch**
Dienstrad-Leasing in sächsischen Kommunen
- 8 **Radkonferenz Radebeul**
Ein Bericht von Dr. Michael Steinbusch
- 9 **Urlaubsglück in Sachsen**
wegebund bringt sich ein
- 10 **Rundum sicher?**
Ein Kreisverkehr im Sicherheits-Check
- 12 **Miteinander reden**
Inspirierendes Kommunikations-Seminar
- 13 **„Geld fließt zwar, doch es stockt“**
Kommunalfinanzen und kommunale Investitionen
- 14 **Querungen neu denken**
Zebrastreifen können mehr
- 16 **StVO-Novelle**
Mehr Spielraum für Fuß- und Radverkehr
- 18 **Jeder Schritt zählt**
wegecheck-Erfolg und neue Ideen für den Fußverkehr
- 20 **Neue Wege**
Tilli Sträß bewegt Meißen
- 21 **Engagierte Wegbegleiterin**
Anne Wurm beteiligt Zittau
- 22 **Die neue Generation Mobilitätspläne**
Von VEPs und SUMPs
- 24 **Qualifizierung Verkehrssicherheit**
Kostenfreie Weiterbildung beim BALM
- 25 **Schnelle Hilfe**
PlanFix als neues Angebot
- 26 **BIKE MONITOR**
Daten die Plauen bewegen
- 27 **Drohender Stillstand**
Radverkehrsinvestitionen am Scheideweg
- 28 **Treffpunkt für Austausch und Ideen**
AGs Rad- und Fußverkehr
- 29 **Zehn Jahre wegebund**
- 30 **Fakten und Zahlen**



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

was müssen wir heute tun, damit unsere Städte auch morgen lebenswert sind? Um diese Frage zu beantworten, komme ich nicht an der dramatischen finanziellen Lage der Kommunen vorbei – der schwierigsten, die wir je hatten. Viele engagierte Menschen sorgen täglich in den kommunalen Verwaltungen für sichere Radwege, barrierefreie Fußwege und gut organisierte Baustellen, damit alle gut unterwegs sind.

Doch klar ist: Dafür benötigen wir als kommunale Familie verlässliche und auskömmliche finanzielle Rahmenbedingungen von Bund und Ländern. Vieles, was den Alltag von Fußgängern und Radfahrern einfacher und sicherer macht, ist von einer schwierigen Haushaltsslage besonders betroffen.

Wenn das Geld knapp wird, werden gerade Investitionen im Rad- und Fußverkehr häufig verschoben. Dabei müssen vielerorts sichere und durchgängige Wege überhaupt erst geschaffen werden – so zeigen es die Untersuchungen des Kompetenzzentrums Öffentliche Infrastruktur der Universität Leipzig. Wenn wir aber baureife Projekte nicht umsetzen, gefährden wir beispielsweise die Sicherheit auf Schulwegen und erschweren älteren Menschen die Teilhabe am öffentlichen Leben.



Wir als Kommunen sind bereit, unseren Beitrag zu leisten. In Leipzig setzen wir auch überregional sichtbare Zeichen – durch die kontinuierliche Teilnahme am STADTRADELN, unser Engagement für eine Reform der Straßenverkehrsordnung, die Ausrichtung der Weltfahrradkonferenz „Velo-city“ 2023 und die Einrichtung des ersten Fußverkehrsbeauftragten in Deutschland. Das zeigt Wirkung: Leipzig gehört heute zu den rad- und fußverkehrsfreundlichsten Kommunen Deutschlands. Einen wichtigen Anteil daran hat auch unsere Mitgliedschaft im wegebund.

Die wegebund-Geschäftsstelle bündelt Wissen, berät fachlich und vernetzt kommunale Akteure. Dadurch entstehen Synergien und wir als Mitgliedskommunen werden spürbar entlastet. Inzwischen gibt es in allen Flächenbundesländern vergleichbare kommunale Arbeitsgemeinschaften wie den wegebund – ein Erfolgsmodell. Die Länderregierungen unterstützen dieses kommunale Engagement, auch die Sächsische Staatsregierung. Ich bin dankbar für diese gute Zusammenarbeit im föderalen System.

Auch auf Bundesebene konnten im Jahr 2025 Meilensteine erreicht werden, unter anderem bekannte sich der Bund zu seiner Verantwortung im Fußverkehr, mit der ersten Fußverkehrsstrategie. Insbesondere über die Fortschreibung des bisher größten Investitionsprogramms im Radverkehr, das Sonderprogramm „Stadt und Land“, freue ich mich.

Ich wünsche mir, dass wir Kommunen uns weiter engagieren, um Fahrradfahren und Gehen noch sicherer, einfacher und schneller zu machen – zusammen mit dem Bund, dem Freistaat und im wegebund.

Burkhard Jung

Oberbürgermeister der Stadt Leipzig
und Präsident des Deutschen Städtetags

Chemnitz rollt

Neue Radwegbrücke schafft sichere Wege – und begeistert Radfahrende!



Die neue Radwegbrücke ermöglicht das sichere Queren über die Kalkstraße

Seit dem 15. Oktober 2025 ist Chemnitz um eine Attraktion reicher: Eine 180 Meter lange, vier Meter breite Radwegbrücke überspannt die stark befahrene Kalkstraße. Die Brücke verbindet nicht nur zwei Abschnitte des neu gebauten Premiumradwegs, sondern auch Menschen und Stadtteile. Mit dabei bei der feierlichen Einweihung: Vertreter aus Politik, der Stadt und den Kommunen sowie vor allem Radfahrende. Alle zusammen feierten den Lückenschluss mit einer gemeinsamen Tour über das neue Bauwerk und den Premiumradweg.

Bedeutung für die Region

Insgesamt wird der Ausbau des Radwegs und die neue Brücke besonders von Radfahrenden positiv aufgenommen. Aktuelle Zahlen zeigen: Seit der Eröffnung nutzen durchschnittlich 712 Radfahrende pro Tag den Radweg – ein Plus von rund 100 im Vergleich zu 2024. Besonders an Wochenenden steigt die Nutzung durch Freizeitradfahrende. Weitere steigende Tendenzen werden mit der wärmeren Jahreszeit erwartet.

Die Brücke stärkt den Radverkehr in Chemnitz, in dem sie eine sichere und schnelle Verbindung zwischen den Stadtteilen schafft. Zuvor mussten Radfahrende die Kalkstraße direkt überqueren – risikoreicher und zeitaufwendiger. Die Brücke erleichtert das Queren erheblich und erhöht so die Qualität für Radfahrende.

Baukosten und Fördermittel

Mit 8,7 Millionen Euro Fördermitteln von Bund und Land wurde das Bauwerk in nur 15 Monaten realisiert. Die Fördermittel für den weiteren Streckenausbau des Premiumradwegs aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes und zusätzliche Landesmittel in Höhe von 5,88 Millionen Euro sind bereits bewilligt. Bis Ende 2026 soll der Radweg auf insgesamt 7,6 Kilometern durchgängig befahrbar sein. Die Stadt Chemnitz ist seit 2020 engagierte Mitgliedskommune des wegebunds. Die Stadt wird mit fachlicher Expertise und gezielter (Fördermittel-)Beratung begleitet, um Projekte wie die Radwegbrücke und den Ausbau des Radwegs zu ermöglichen.



„Die Brücke ist ein starkes Zeichen für die Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in unserer Stadt. Sie bereichert das tägliche Radfahren für alle, die in Chemnitz und der Region unterwegs sind.“

Thomas Kütter

Bürgermeister für Stadtentwicklung und Bau Stadt Chemnitz



Eröffnung des Radwegs Neuberg-Ellefeld
(Mitte: Knut Kirsten)

Neue Wege fürs Vogtland

Warum der **Radweg Neuberg–Ellefeld** mehr als nur Asphalt ist.

Ein Interview mit Knut Kirsten, Vorstandsmitglied des wegebunds und Fachbereichsleiter für Bildung, Soziales und Sport in Auerbach/Vogtl.

Der Radweg Neuberg–Ellefeld ist jetzt offiziell eröffnet. Was macht dieses Projekt für die Region so besonders?

Der Radweg ist ein zentrales Puzzleteil für die Vernetzung unserer Kommunen. Er verbindet nicht nur Rempesgrün und Ellefeld, sondern schafft auch den Anschluss an den Göltzschtal- und Muldenradweg. So entsteht ein echtes Netz für Alltags- und Freizeitradler – ohne Umwege und mit sicherer Infrastruktur.

In Rekordzeit vom Feldweg zur Fahrradstraße – wie gelingt so etwas?

Entscheidend war die enge Zusammenarbeit zwischen Stadt, Planungsbüro und ausführender Firma. Innerhalb von nur zwei Jahren von der Idee zur Fertigstellung – das zeigt, was möglich ist, wenn alle an einem Strang ziehen. Und die Förderung des Freistaats Sachsen mit 85 Prozent aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ war natürlich ein Turbo für das Projekt.

246.000 Euro pro Kilometer – lohnt sich das?

Absolut. Radverkehr ist heute ein Standortfaktor. Touristen kommen wegen solcher Wege, und Einheimische nutzen sie für Schule, Arbeit oder Einkauf. Übrigens: 80 Prozent der neu verkauften Räder sind E-Bikes – die 250 Höhenmeter zwischen Ellefeld und Rempesgrün sind damit kein Hindernis mehr. Und für die Natur haben wir sogar eine Hecke als Ausgleich gepflanzt.

Was kommt als Nächstes?

Unser Ziel ist klar: In den nächsten zehn Jahren wollen wir die Radweg-Infrastruktur im Städteverbund verdoppeln. Jedes Jahr zehn Prozent mehr, so steht es in unserem Radkonzept.

Ein Satz zum Schluss?

Ein Radweg ist wie eine Einladung: Er sagt den Menschen – kommt vorbei, bleibt gesund, genießt die Landschaft. Und genau das wollen wir im Vogtland bieten.

Wissenswertes zum Radweg

- **Verlauf:** Ortsgrenze Ellefeld bis Ortschaft Beerheide und Ortsteil Rempesgrün
- **Länge:** 2547 m (insgesamt drei Bauabschnitte)
- **Kosten:** 627.000 Euro
- **Förderung:** 85% (Bundesprogramm Stadt und Land und Fördermittel des Freistaats Sachsen)
- **Realisierung:** 07/2023–08/2025 (Planung, Antrag, Bauausführung)

Auf dem Vormarsch

Auch in 2025 sind wegebund-Kommunen neu ins **Dienstrad-Leasing** eingestiegen – von Leitfaden-Updates, individueller Beratung und dem Weg der Stadt Glauchau.



Mehr Rad, weniger Stau – wenn der Arbeitsweg zum Highlight wird

Dienstrad-Leasing ist längst mehr als „nur“ ein Zusatzangebot – es ist ein zentrales Instrument moderner Personalpolitik. Es fördert Gesundheit, Umweltbewusstsein und die Attraktivität als Arbeitgeber. Immer mehr Mitgliedskommunen des wegebunds nutzen diese Chance, um ihren Beschäftigten den Umstieg auf das Fahrrad zu ermöglichen – dienstlich wie privat. 2025 unterstützte der wegebund sie dabei mit individueller Beratung und überarbeiteter Handreichung: von der Konzeption über rechtliche Rahmenbedingungen bis zur praktischen Umsetzung.

Praxisnahe Empfehlungen

Sie möchten Dienstrad-Leasing in Ihrer Verwaltung einführen und benötigen Unterstützung? Nutzen Sie den Leitfaden und profitieren Sie von praxisnahen Empfehlungen für eine erfolgreiche Umsetzung.



QR-Code scannen
und Leitfaden
downloaden

Aktualisierter Leitfaden

Seit 2021 bietet der wegebund einen, gemeinsam mit den Pilotkommunen Auerbach/Vogtl. und Pirna entwickelten, praxisnahen Leitfaden an. 2025 wurde dieser grundlegend überarbeitet und an aktuelle Marktbedingungen angepasst. Auf 30 Seiten finden Kommunen nun Best-Practice-Beispiele, Entgeltumwandlungsmodelle und Empfehlungen zur Zusammenarbeit mit lokalen Fachhändlern. Ein digitales Fachgespräch im Oktober vertiefte das Thema – erstmals auch für Nicht-Mitgliedskommunen und kommunale Unternehmen.

Ein Markt mit Potenzial

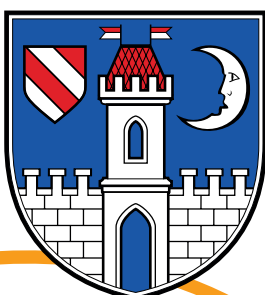
Nicht nur in Sachsen, sondern auch bundesweit steigt die Nachfrage nach Dienstrad-Leasing: Der Umsatz hat sich seit 2019 fast verfünffacht (Quelle: Wirtschaftsverband Zukunft Fahrrad e. V.). Ende 2024 hatten 41 Prozent aller Erwerbstätigen in Deutschland Zugang zu geleaseten Fahrrädern, davon 78 Prozent zu E-Bikes. Mit 2,1 Millionen Diensträdern unterstreicht diese Entwicklung den Nutzen für Arbeitgeber – besonders vor dem Hintergrund von Fachkräftemangel und -bindung.

Glauchau geht voran

Juliane Schürer, Sachbearbeiterin Personalwesen der Stadt Glauchau und treibende Kraft hinter dem Dienstrad-Projekt, sprach mit dem wegebund über ihre Erfahrung bei der Einführung von Dienstrad-Leasing in ihrer Stadt.

Welche Schritte und Erfahrungen prägten den Einführungsprozess des Dienstrad-Leasings in Ihrer Verwaltung?

Wir haben zunächst interne Bedarfe ermittelt und das Modell mit Unterstützung des wegebunds geprüft. Anschließend folgten Ausschreibung des Leasinganbieters, Abschluss der Dienstvereinbarung und die Information der Mitarbeitenden unseres Hauses. Der Prozess verlief strukturiert, und wir konnten innerhalb weniger Wochen die ersten Fahrräder übergeben.



„Unser Tipp an andere Kommunen: frühzeitig informieren.“

Juliane Schürer
Stadtverwaltung Glauchau

Wie ist die Akzeptanz bei den Mitarbeitenden nach den ersten Monaten des Angebots?

Die Rückmeldungen sind durchweg positiv: Viele nutzen die Fahrräder sowohl für den Arbeitsweg als auch privat.

Welchen Tipp geben Sie anderen Kommunen, die das Dienstrad-Leasing einführen möchten?

Unser Tipp an andere Kommunen: frühzeitig informieren, die Anmeldung so barrierefrei wie möglich gestalten und auf eine nutzerfreundliche digitale Plattform setzen. So lassen sich die Hürden bei Beantragung und Abwicklung für beide Seiten deutlich minimieren – und Akzeptanz wie Nutzung spürbar steigern.

Welche Rolle spielte der wegebund bei der Einführung des Dienstrad-Leasings in Glauchau?

Der wegebund war unser zentraler Ansprechpartner: von organisatorischen Fragen über die Auswahl des passenden Modells bis hin zu praxisnahen Tipps für Ausschreibung und Kommunikation. Ohne diese Unterstützung wäre der Einstieg deutlich aufwendiger gewesen.

Dienstrad-Leasing im wegebund

- **Verbreitung:** Mehr als 50% der Mitgliedskommunen bieten Dienstrad-Leasing an
- **Nutzungsquote:** Im Durchschnitt 12% der Beschäftigten; Spitzenreiter: Auerbach/Vogtland (20%)
- **Neueste Mitgliedskommune:** Stadt Glauchau (seit Mai 2025)
- **Übliches Modell:** Brutto-Gehaltsumwandlung (Gehaltsumwandlung vor Abzügen)
- **Innovative Ergänzung:** die Stadt Meißen kombiniert Dienstrad-Leasing beispielsweise mit individuellen Fahrradabstellboxen und Lademöglichkeiten am Verwaltungsgebäude

Radkonferenz Radebeul hat sich bewährt

Bericht von **Dr. Michael Steinbusch**,
Stadtentwicklungsamt Radebeul.

Am 18. November 2025 haben wir als Stadtverwaltung die 2. Radkonferenz für unsere Bürgerinnen und Bürger durchgeführt. Die Veranstaltung im Ratssaal drehte sich auch diesmal um die Fragen: Was wurde erreicht? Was ist in Vorbereitung? Was hat Priorität? Ich freue mich, dass dieses Format wieder so gut funktioniert hat.

Wir haben den Anspruch, uns in die Karten schauen zu lassen, wollen aber auch um Verständnis werben für die Herausforderungen unserer Arbeit und die teilweise schwierigen Rahmenbedingungen – Stichwort Finanzlage. In seinem Faltblatt zum Fahrradklimatest 2024 in Sachsen weist der ADFC auf deutliche Unterschiede hin „zwischen realisierten Investitionen [...] und dem, was die Menschen tatsächlich wahrnehmen.“

Was Oliver Lange, Leiter des Tiefbauamts, in seiner umfangreichen Präsentation über den Umsetzungsstand des Radverkehrskonzepts von 2022 vorgestellt hat, hat mich in dieser Zusammenschau selbst beeindruckt. Mehr als die Hälfte der 134 Maßnahmen des Radverkehrskonzepts wurden bereits bearbeitet oder sind in Bearbeitung. „Wurde bearbeitet“ kann auch einmal bedeuten, dass sich in einer aufwendigen Voruntersuchung eine Maßnahme letzten Endes als nicht umsetzbar herausstellt.



Unser Rahmenplan Radebeul-Mitte von 2025 enthält an zentraler Stelle eine Idee, die eine Radebeuler Umweltgruppe bereits 1987 in Umlauf gebracht hat: Eine „Rad-Magistrale“ als „West-Ost-Verbindung unterhalb der Wilhelm-Pieck-Straße“, der heutigen Meißner Straße. Verlängert mit Fahrradstraßen entsteht aus diesem Element in den kommenden Jahren eine Erweiterung des Radverkehrsnetzes, die beispielhaft dafür steht, was auf einer Radkonferenz ebenso Thema sein sollte: Die Diskussion des großen Bildes, wohin sich die Stadt als Ganze entwickeln soll.

Frank Kutzner als Geschäftsführer vom wegebund hat, wie bereits 2024, unsere Radverkehrskonferenz souverän moderiert und für eine konstruktive Gesprächskultur und eine strukturierte Diskussion gesorgt.

Urlaubsglück in Sachsen

wegebund bringt sich in
erste **Radtourismus-Studie**
des Freistaats ein.

Die Studie „Fahrradtourismus im Freistaat Sachsen“, initiiert vom Sächsischen Staatsministerium für Wissenschaft, Kultur und Tourismus (SMWK), hat erstmals eine systematische Bestandsaufnahme des Radtourismus in Sachsen geliefert. Frank Kutzner hat sich für den wegebund eingebracht, in Arbeitsgruppen und mit einer Stellungnahme.

Zentrale Empfehlungen aus der wegebund-Stellungnahme

- **Personas entwickeln:** Zielgruppen wie Tagesausflügler, Regioradgäste oder Radwandergäste durch konkrete Personas greifbar machen
- **Qualität der Radwege:** Oberflächenbeschaffenheit, Verkehrssicherheit und intermodale Anbindung (Fahrradmitnahme Fernverkehr) als Top-Kriterien priorisieren
- **Grenzüberschreitend kooperieren:** Angebote wie den Radfernweg Dresden-Breslau gemeinsam mit Nachbarregionen entwickeln und vermarkten
- **Netzwerk aufbauen:** LAG Radtourismus ins Leben rufen
- **Einfache Lösungen fördern:** Biwakplätze oder minimalistische Übernachtungsmöglichkeiten als kostengünstige Angebote schaffen
- **Monitoring-Tool Radwegweisung entwickeln:** Einheitliche, digitale Datenbank für Radwegweisung/Beschilderung einrichten – um Insellösungen der Landkreise zu verhindern

Daten und Fakten

568 Millionen Euro Bruttoumsatz durch Radtourismus in Sachsen (zum Vergleich Mecklenburg-Vorpommern: 1.114 Millionen Euro)



Studie zum Download
www.netzwerk-mtb-tourismus.de/unterlagen/Fahrradtourismus_Studie_Sachsen.pdf



Mehr Informationen
www.tourismus.sachsen.de

Ergebnisse und Ausblick

Die Studie zeigt: Sachsen hat mit seiner vielfältigen Landschaft und bestehenden Leuchtturmprojekten wie dem Elberadweg oder der Blockline – einem Mountainbike- und Gravel-Radweg im Osterzgebirge – großes Potenzial für den Radtourismus. Gleichzeitig wurde deutlich, dass die Verkehrssicherheit der Gäste noch verbessert werden muss. Der wegebund wird sich weiter auf Landesebene beim Thema Radtourismus einbringen – und für eine Machbarkeitsstudie „Radfernweg Dresden–Breslau“.

Übergabe des Offenen Briefes zur Machbarkeitsstudie „Radfernweg Dresden–Breslau“ durch Vorstand Knut Kirsten an Ministerpräsident Michael Kretschmer am 26. März 2025 im Sächsischen Landtag





Kreisverkehr in Reichenberg: Potential für mehr Verkehrssicherheit

Rundum sicher?

Ein Kreisverkehr im **Sicherheits-Check**. Wie gezielte Einzelberatung und interdisziplinäre Zusammenarbeit Rad- und Fußverkehr langfristig sicherer machen.



„Verkehrssicherheit hat für unsere Gemeinde oberste Priorität. Durch die Zusammenarbeit mit dem wegebund konnten wir bereits mehrfach praxisnahe Lösungen entwickeln, die Rad- und Fußverkehr in Moritzburg gezielt fördern.“

Jörg Hänisch
Bürgermeister der Gemeinde Moritzburg

Sicher durch den Ortsteil Reichenberg

Im Spätsommer 2025 wandte sich die Mitgliedsgemeinde Moritzburg an den wegebund. Mit einem Anliegen, das besonders am Herzen liegt: die Verkehrssicherheit für alle, insbesondere für Rad- und Fußverkehr. Im Rahmen bestehender Radverkehrsplanungen entlang der Staatsstraße S 179 stand der Kreisverkehr im Ortsteil Reichenberg im Fokus. Seit Jahren setzte sich die Gemeinde für eine sicherheitstechnische Anpassung ein und suchte nun gezielt die fachliche Unterstützung des wegebunds.

Innerhalb weniger Wochen analysierte der wegebund mit Unterstützung von Dr.-Ing. Lothar Bondzio – Leiter des Arbeitskreises „2.2.3 – Kreisverkehre“ bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – den komplexen Knotenpunkt. Die Ergebnisse wurden anschließend dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) in Meißen präsentiert.

Gefährdungen erkennen, Maßnahmen ableiten

Die Unfallanalyse 2021–2024 zeigte acht Unfälle, davon fünf mit Personenschaden. Besonders problematisch ist die außermittige Lage des Kreisverkehrs, die die Geschwindigkeitsdämpfung in Fahrtrichtung Süd–Nord verringert und Radfahrende gefährdet. Die Lösung? Ein geschwindigkeitswirksamer Innenring, der die Fahrbahn schmaler macht und Sichtbeziehungen verbessert.

Gemeinsam Lösungen finden

Für den Erfolg der Beratung war die enge Zusammenarbeit zwischen Gemeinde, externem Gutachter und der Geschäftsstelle entscheidend – ergänzt durch das offene Ohr des LASuV in Meißen. Das Beispiel zeigt eindrücklich, wie gezielte Einzelberatung praxistaugliche und finanzierbare Lösungen ermöglicht und zugleich die Kooperation zwischen Mitgliedskommunen und dem Freistaat Sachsen stärkt.

Interview

Was war für Sie der ausschlaggebende Anlass, den wegebund in die Betrachtung des Kreisverkehrs in Reichenberg einzubeziehen?

Im Zuge der geplanten Radverkehrsanlagen entlang der S 179 wurde deutlich, dass der bestehende Kreisverkehr eine zentrale Rolle für die Verkehrssicherheit vor Ort spielt. Uns war wichtig, insbesondere den Fuß- und Radverkehr stärker in den Blick zu nehmen. Bereits seit Jahren versuchen wir eine bauliche Veränderung des Kreisverkehrs zu erreichen und stießen dabei nie auf offene Ohren. Da nun dieser Kreisverkehr das Bindeglied zwischen zwei Radverkehrsanlagen werden soll, unternahmen wir einen erneuten Versuch, den Kreisverkehr baulich anpassen zu lassen. Da bisher alle Versuche gescheitert sind, haben wir uns dieses Mal dafür entschieden eine externe Expertise einzuholen. Der wegebund konnte hier schnell und gezielt helfen.

Wie haben Sie die Zusammenarbeit zwischen Gemeinde, wegebund, Gutachter und LASuV im Beratungsprozess erlebt?

Der wegebund hat den Austausch sehr gut vorbereitet. Gemeinsam mit Gutachter und LASuV konnten wir wichtige Impulse für mehr Verkehrssicherheit setzen.



„Ich empfehle, auf unterschiedlichen Kanälen an die Entscheidungsträger heran zu treten.“

Dipl.-Ing. Susan Lehmann
Amtsleiterin Bau- und Ordnungsverwaltung
der Gemeinde Moritzburg

Was würden Sie anderen Kommunen empfehlen, die vor ähnlichen Fragen zur Verkehrssicherheit stehen?

Ich würde empfehlen, auf unterschiedlichen Kanälen an die Entscheidungsträger heran zu treten. Eine gute Datengrundlage, offene Kommunikation und starke Partner wie der wegebund helfen dabei, tragfähige Lösungen zu entwickeln, die allen Verkehrsteilnehmenden zugutekommen.

Miteinander reden

Lösungen finden bei Konflikten – ein inspirierendes **Kommunikations-Seminar**.



„Oft fehlt es intern an gemeinsamen Zielen oder klaren, transparenten Prozessen“, sagt Mandy Thümer

Am 3. Dezember 2025 trafen sich Fachleute aus zehn Mitgliedskommunen zu einer wegwerkstatt in Dresden. Im Fokus: interne Kommunikation stärken, interne Netzwerke ausbauen und interne Konflikte konstruktiv lösen – für bessere Lösungen im Rad- und Fußverkehr. Moderatorin: Julia Fielitz, Lots*

Stolpersteine im Alltag

Die Praxis zeigt: Häufig scheitern gute Ideen an Kommunikationslücken. Ein fertiges Verkehrskonzept wird vom Stadtrat nur „zur Kenntnis genommen“, aber dessen Umsetzung nicht beschlossen – Fördermittel bleiben so ungenutzt. Oder Planende und Verkehrsbehörden arbeiten nebeneinander statt miteinander. Solche Fälle brachten die Teilnehmenden ein. „Oft fehlt es intern an gemeinsamen Zielen oder klaren, transparenten Prozessen“, fasste Mandy Thümer (Stadt Radeberg) zusammen.

Lösungen entwickeln

Mit dem Harvard-Konzept erarbeiteten die Gruppen interessenorientierte Lösungen. Statt „Wie setze ich mich durch?“ hieß es: „Wie finden wir eine Win-Win-Lösung?“ Eine Übung zum Kommunikationsquadrat von Schulz von Thun zeigte, wie Missverständnisse entstehen – und wie man sie vermeidet.

Netzwerke sichtbar machen

In einer Netzwerkanalyse hielten die Teilnehmenden fest: Wer unterstützt mich? Wo gibt es Lücken? Wie kann ich gezielt auf die Kolleginnen und Kollegen zugehen, die ähnliche Ziele verfolgen? Besonders wertvoll war die kollegiale Fallberatung. Hier berieten sich die Fachleute gegenseitig zu konkreten Konflikten aus ihrem Arbeitsalltag.

Fazit: Vernetzung lohnt sich

Die wegwerkstatt zeigte, wie wichtig interne Prozessgestaltung und Kommunikation in der Verwaltung ist. Dirk Thomas, Baubürgermeister der Stadt Schkeuditz, resümiert: „Ich arbeite eher mit kurzen und direkten Anweisungen, will dass die Dinge einfach laufen. Die wegwerkstatt hat mir ein paar hilfreiche Anregungen gegeben, wie ich besser kommunizieren kann. Es sollten mehr Führungskräfte solche Angebote wahrnehmen. Ich freue mich, dass der wegebund uns als Mitgliedskommune solche Weiterbildungen ermöglicht. Insbesondere der Austausch und der Perspektivwechsel in der Gruppe sind Gold wert.“



„Es sollten mehr Führungskräfte solche Angebote wahrnehmen.“

Dirk Thomas
Baubürgermeister
der Stadt Schkeuditz

„Geld fließt zwar, doch es stockt“

Dr. Mario Hesse referierte auf dem Jahresempfang 2025 über Kommunal финанzen und kommunale Investitionen. Wie schätzt er die Lage ein?



Dr. Mario Hesse ist Geschäftsführer des Kompetenzzentrum für kommunale Infrastruktur Sachsen (KOMKIS) und Mitglied im wissenschaftlichen Beirat des wegebunds

Im Sommer 2025 meinten Sie, der „Investitionsvorsprung Ost“ sei aufgebraucht – wie sehen Sie das heute?

Die Finanzen bleiben angespannt. Das Sondervermögen 2025 wird eine gewisse Entlastung bringen, aber Inflation und Baukosten fressen einen guten Teil auf.

Reicht das Sondervermögen?

Es hilft, ist aber keine Dauerlösung. Kommunen sind strukturell unterfinanziert – Burkhard Jung weist darauf im Vorwort hin.

Liegt es nur am Geld?

Nein. Sächsische Kommunen brauchen unter anderem vereinfachte, pauschalierte Verfahren, auch bei der Ausreichung des Sondervermögens. Das stärkt die Selbstverwaltung.

Fehlt Vertrauen von Land und Bund?

Die Fakten bestätigen das leider: Immer weniger zweckbindungsfreie Mittel stehen zur Verfügung.

Erstmals haben Sie in Ihrer Kommunalbefragung den Investitionsbedarf sächsischer Kommunen aufgeteilt in klassischen Straßenbau und Rad-/Gehwegnetz – mit welchen Erkenntnissen?

Gut, dass wir die Frage gestellt haben – Danke an den wegebund für den Impuls – denn: Nur noch 20 Prozent des Straßenbau-Bedarfs sind Ausbau oder gar Neubau, Fokus ist klar auf Erhalt und Sanierung. Bei Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sind es hingegen 50 Prozent Neubau-Bedarf.

Was ist jetzt zu tun?

Es braucht mehr Finanzausstattung für kommunale Rad- und Fußverkehrsinvestitionen und Beratung, insbesondere für kleine und finanzschwache Kommunen. Gut, dass der wegebund die Kommunen dabei unterstützt.

Querungen neu denken

Fußgängerüberwege sind mehr als *nur* weiße Streifen auf der Fahrbahn: Sie verbinden Alltagswege im Fußverkehr, erhöhen die Verkehrssicherheit und machen Straßen lebenswerter. Doch wie lassen sich die neuen Freiräume der StVO nutzen?



Fußgängerüberwege verbinden und sichern

Mehr Spielraum für Zebrastreifen

Seit der letzten Novellierung der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift, entfallen viele starre Vorgaben. Kein Nachweis qualifizierter Gefahrenlagen, keine festen Kfz- und Fußverkehrszahlen – Kommunen können nun bedarfsgerechter planen und anordnen. Aber wie genau? Das Sächsische Ministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung (SMIL) lud im März 2025 sächsische Kommunen und Experten ein, um genau das zu klären. Auch der wegebund unterstützte dabei.

Gemeinsam Lösungen entwickeln

Beim Workshop „Sichere Querungsstellen in der kommunalen Praxis“ ging es in erster Linie um Lösungen, nicht um Hürden. Stets im Fokus: eine potenzielle Aktualisierung und Fortschreibung der sächsischen Handlungsanweisung zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen an die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen und technischen Vorgaben.

Gemeinsam mit den Kommunen diskutierten das SMIL und die LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen, wie die neuen Freiräume der StVO genutzt werden können und welche konkrete Unterstützung die Kommunen benötigen.

wegebund liefert wichtige Impulse

Im Vorfeld der Veranstaltung analysierte der wegebund die novellierte StVO und die bestehende Handlungsanweisung des Freistaats. Das Ergebnis: eine fundierte Stellungnahme, angereichert mit Fachgutachten der beiden Experten Prof. Dr. Dieter Müller – Professor für Verkehrsrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei – und Dipl.-Ing. Julius Uhlmann – Sicherheitsauditor und Dozent für Verkehrssicherheit an der Bauhaus-Universität Weimar – sowie mit Rückmeldungen aus den Mitgliedskommunen.

Der wegebund sieht in den neuen rechtlichen Rahmenbedingungen erweiterte Handlungsspielräume und setzt sich für mehr sichere und barrierefreie Fußgängerüberwege ein. Diese sollen sich an den tatsächlichen Querungsbedarfen in den Kommunen orientieren und insbesondere den Bedürfnissen schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer gerecht werden. Gleichzeitig besteht Bedarf an praxisorientierten Leitfäden sowie gezielten Förderprogrammen des Freistaats Sachsen, um die Umsetzung in den Kommunen zu unterstützen.



Sicher queren

„Ein funktionierendes Fußwegenetz beginnt auf der Straße: Jede sichere Querung und jeder Fußgängerüberweg trägt dazu bei, dass Menschen selbstbestimmt, sicher und komfortabel unterwegs sein können – daran müssen wir alle unser Handeln ausrichten.“



Prof. Dr. Dieter Müller
Leiter des Studienbereichs Verkehrswissenschaften und Professor für Verkehrsrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei

Herausforderungen und Chancen

Trotz neuer Handlungsspielräume bestehen weiterhin Hürden: Zuständigkeiten sind oft zersplittert, die Finanzierung teuer. Häufig bremst das die Umsetzung vor Ort. Zugleich wünschen sich die Kommunen mehr Vertrauen in ihre fachliche Expertise seitens der übergeordneten Verkehrsbehörden. Instrumente wie Fußverkehrskonzepte und der gestärkte Fokus auf den Fußverkehr als Basismobilität eröffnen nun Chancen, die Planung gezielt auf lokale Bedürfnisse auszurichten.

Ein Zwischenfazit

Der Workshop zeigte: Sächsische Kommunen sind bereit, mehr Querungen und Fußgängerüberwege zu realisieren, benötigen aber weiterhin Unterstützung. Jetzt ist der Freistaat gefragt, die Impulse in eine praxistaugliche Fortschreibung der eigenen Handlungsanweisung einfließen zu lassen und entsprechende Fördermöglichkeiten zu schaffen. Auch der wegebund bleibt fachlich weiter am Thema dran – für mehr und sichere Querungen, die keine Umwege machen.

Neue Spielräume für sichere und lebenswerte Verkehrsräume

Novellierung von **StVO und VwV-StVO** eröffnet neue Möglichkeiten für Fuß- und Radverkehr.

Tempo 30: Mehr Sicherheit, weniger Bürokratie

Straßenverkehrsbehörden können Tempo-30 aufgrund einer einfachen Gefahrenlage anordnen. Damit wird Prävention gestärkt, denn: Es muss nicht erst etwas/Unfälle passieren und eine qualifizierte Gefahrenlagen nachgewiesen werden. Die Regelung gilt auf überörtlichen Straßen (Bundes-, Staats- und Kreisstraßen) sowie weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) – jetzt auch im Umfeld von:

- Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen
- Fußgängerüberwegen
- Stark frequentierten Schulwegen
- Spielplätzen



Nicht vergessen!

Schon länger können Tempo-30-Anordnungen im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern aufgrund einfacher Gefahrenlage angeordnet werden.

Gut zu wissen!

Hochfrequentierte Schulwege sind Abschnitte mit Bündelungswirkung zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen – auch bei Nutzung des ÖPNV. Schulwegpläne können Orientierung bieten, sind aber nicht verpflichtend. Ihre Lage ist begründet darzustellen.

Spielplätze sind in StVO und VwV-StVO nicht explizit definiert. In der Praxis zählen kommunale, öffentlich ausgewiesene Flächen als Spielplätze, unabhängig von Größe oder Nutzungshäufigkeit. Bei wenig frequentierten Plätzen bleibt der Nachweis einer einfachen Gefahrenlage erforderlich.

Ganz neu!

Anordnungen nun auch zum Schutz von Umwelt und Klima, zur Förderung der Gesundheit und für die städtebauliche Entwicklung



Mehr Raum: Fahrradstraßen, Fahrradzonen und „angemessene Flächen für Rad- und Fußverkehr“

Seit 2024 erleichtert die StVO die Einrichtung von Fahrradstraßen, Fahrradzonen und weiteren „angemessenen Flächen für Rad- und Fußverkehr“. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO schafft die rechtliche Grundlage, um Straßen oder Bereiche „alleine oder vorrangig“ für Radfahrende und Zufußgehende zu reservieren. Der Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage oder zwingenden Erforderlichkeit entfällt. Das bedeutet mehr Spielraum für lebenswerte Kommunen – und weniger Umwege bei der Planung.

Lücken schließen für mehr Sicherheit

Nach § 45 Abs. 9 StVO können Lücken zwischen zwei Tempo-30-Strecken (Zeichen 274) jetzt bis 500 m geschlossen werden – ohne Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage. Zuvor war dies nur bis 300 m möglich.



Konsequent!

Bereits bestehende Tempo-30-Abschnitte können dadurch leichter zu einer zusammenhängenden Strecke verbunden werden, indem dazwischen ebenfalls Tempo 30 angeordnet wird. Dies erleichtert eine konsistente Geschwindigkeitsregelung und erhöht die Verkehrssicherheit.

Fußgängerüberwege (FGÜ) – Fokus auf den tatsächlichen Querungsbedarf

Die StVO-Novelle 2024 erleichtert die Anordnung von Fußgängerüberwegen deutlich: Die bisher erforderliche qualifizierte Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 9 StVO entfällt. Starre Kriterien wie „Fahrzeugstärke“ oder „Fußgängeraufkommen“ werden durch den tatsächlichen Querungsbedarf ersetzt.

Wichtig!

Bisher verbindliche R-FGÜ-Werte gelten künftig nur noch als rechtlich unverbindliche Empfehlungen (Ausnahme: Beleuchtung). Zudem können FGÜ jetzt auch im Rahmen von Grünen Wellen eingerichtet werden.

Gut zu wissen!

Kann ein FGÜ gleichzeitig mit Tempo 30 angeordnet werden?

Ja – insbesondere, wenn die Tempo-30-Anordnung nötig ist, um die erforderlichen Sichtweiten am Fußgängerüberweg sicherzustellen.



Auch flankierende Maßnahmen möglich

Die Bereitstellung „angemessener Flächen für Rad- und Fußverkehr“ kann auch ergänzende Anordnungen umfassen. Zulässig sind insbesondere Maßnahmen, die die Funktionsfähigkeit und Zweckbestimmung der Fläche sichern – zum Beispiel Vorrangregelungen an Knotenpunkten oder Beschränkungen zum Schutz vor unzulässigem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge.





Der goldene Fuß: Nationaler Sonderpreis für den wegecheck 2025

Jeder Schritt zählt

Von **wegecheck-Erfolgen**, kleinen Maßnahmen mit großer Wirkung und neuen Ideen für besseres Gehen.

Ausgezeichnet: Fußverkehrspreis für wegecheck

Unter dem Motto „Kinder sicher und gerne zu Fuß“ erhielt der wegecheck den Sonderpreis des Deutschen Fußverkehrspreises 2025. Der FUSS e. V. würdigte damit das Engagement der acht Pilotkommunen und zeigte, wie partizipative Ansätze den Alltag von Zufußgehenden verbessern. Die Preisverleihung fand im März 2025 beim Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) statt.

Runde zwei: wegecheck Sachsen startet wieder

Kurz vor Jahresende 2025 startete der wegecheck Sachsen in die zweite Runde. Vier Kommunen – Burgstädt, Görlitz, Marienberg und Zittau – wurden in einem Wettbewerbsverfahren durch eine Fachjury ausgewählt. Unterstützt wird das Projekt erneut vom Verkehrsplanungsbüro SVU Dresden und der Deutschen Kinder- und Jugendstiftung. Nun heißt es wieder: Mitgehen. Mitgestalten.

Umgesetzt: Wie es nach dem wegecheck weitergehen kann

Der wegecheck liefert den Kommunen mehr als nur Daten – er liefert konkrete Ergebnisse. Im Abschlussbericht steckt das ganze Potenzial: von großen, baulichen Handlungsansätzen bis zu kleinen, aber wirksamen Maßnahmen, die den Fußverkehr vor Ort spürbar verbessern.

Niesky zeigt, wie es geht. Trotz knapper Haushaltsmittel hat die Stadtverwaltung mit kleinen Maßnahmen Lösungen realisiert, die viel bewirken:

- Bordabsenkungen
- Beschilderung und Markierung für Radverkehrsanlagen zur Trennung vom Fußverkehr
- Verbreiterung eines Gehwegs
- Schaffung von Elterntaxi-Parkplätzen
- Bau eines Fahrgastunterstands (Haltestellenhäuschen)
- Aufbau zusätzlicher Beleuchtung



Abgesenkte Borde in Niesky

Auch Plauen setzte kleine Maßnahmen um – vor allem entlang des Schulwegs zur Astrid-Lindgren-Grundschule. Parkplätze wurden durch Borde neu geordnet, um den schmalen Gehweg freizuhalten. Geschnittene Hecken verbessern die Sichtbeziehungen. Eine neue Mittelinsel erleichtert den Schulkindern nun das Queren über einen unübersichtlichen Knotenpunkt.

Die Stadt ist dran: weitere Mittelinseln sollen folgen. Denn sie sind ein bewährtes Mittel, um an weiten Straßentrichtern das Queren zu erleichtern. Mittelinseln können die Grundlage für sichere Fußgängerüberwege bilden – wenn die Mittel dafür vorhanden sind.



Geordnetes Parken für mehr Platz auf dem Gehweg in Plauen

Kleine Maßnahmen kosten wenig und zeigen sofort Erfolg. Doch für umfangreiche Handlungsansätze wie barrierefreie Querungen oder Fußgängerüberwege braucht es mehr: finanzielle Unterstützung. Gerade kleine Kommunen stoßen hier an Grenzen – obwohl der Bedarf groß ist.



„Ich persönlich bin noch immer sehr froh, dass wir in Niesky den wegecheck durchgeführt haben. Dadurch hat der Fußverkehr in Niesky einen beachtenswerten Anteil an Aufmerksamkeit und Unterstützung hinzugewonnen.“

Enrico Bachmann
Sachbearbeiter Tiefbau
der Stadtverwaltung Niesky

Erste bundesweite Seminarreihe Fußverkehr entwickelt

2026 findet die erste bundesweite Seminarreihe zum Einstieg in die kommunale Fußverkehrsplanung statt. Das Ziel: Verantwortliche in Kommunen befähigen, den Fußverkehr als eigenständige Mobilitätsform zu verstehen, zu planen und weiterzuentwickeln.

Die Seminarreihe ist ein Angebot der AGFK Deutschland, die durch den wegebund unterstützend organisiert und durchgeführt wird. Teilnehmen können Angestellte aller wegebund-Mitgliedskommunen – ob zur Auffrischung, zum Quereinstieg oder als Fundament für das nächste Projekt. In neun Terminen bietet das Programm einen kompakten Einstieg, wie der Fußverkehr gezielt und systematisch gefördert werden kann.



Seminarreihe Fußverkehr



Die Teilnahme ist bis
November 2026 möglich.
Hier anmelden: [wegebund.de/
news/zu-fuss-die-zukunft](https://wegebund.de/news/zu-fuss-die-zukunft)

Neue Wege

Frischer Impuls und **neue Projekte** in Meißen

Aus der Privatwirtschaft in die Stadtverwaltung Meißen: Tilli Sträß hat alle Hände voll zu tun, seit sie im Mai 2025 in der Porzellan- und Weinstadt als Sachbearbeiterin Stadtplanung startete. Wie blickt sie auf ihre Aufgaben?

Was konnten Sie 2025 umsetzen?

Wir konnten im letzten Jahr unser Radverkehrskonzept fertigstellen und damit eine wichtige konzeptionelle Grundlage für die Förderung des Radverkehrs legen. Dieses ist ein Baustein unseres MobiPlans, bei dem wir aktuell alle Mobilitätsformen in Meißen betrachten und Zukunftsvisionen entwickeln. In unserem Arbeitskreis Rad- und Fußverkehr können wir uns mehrmals im Jahr über konkrete Probleme, auch gemeinsam mit Meißner Bürgerinnen und Bürgern, austauschen und Lösungen entwickeln.

Wo packen Sie 2026 an?

Wir möchten in den nächsten Jahren die Attraktivität und Sicherheit für Fuß- und Radverkehr in Meißen sowie die Verkehrsführung in einigen Quartieren weiter verbessern. Wichtige konzeptionelle Grundlagen wie Mobilitätsplan und Quartierskonzepte erarbeiten wir mit intensiver Beteiligung der Bürgerschaft und verschiedener Akteurinnen und Akteure. Wir sind zuversichtlich, dass wir mit unserer transparenten Herangehensweise die Akzeptanz für die entwickelten Maßnahmen fördern.

Welchen Mehrwert bringt Meißen die Mitgliedschaft im wegebund?

Wir erhalten eine kompetente, schnelle und zielführende Unterstützung bei allen Fragen rund um Rad- und Fußverkehr in unserer Gemeinde. Im letzten Jahr hat uns der wegebund – besonders Herr Arkhipov – auf unterschiedlichen Ebenen unterstützt: von Fragen rund um unseren MobiPlan nach SUMP-Leitlinien bis hin zur Beratung bei der Umgestaltung eines konkreten Kreuzungsbereichs.

Was war ihr bisher größter Erfolg als „Neue“ in der Stadtverwaltung?

Ein Erfolg waren die Bürgerbeteiligungen, die ich bislang mit organisiert habe. Sie wurden sehr gut angenommen und wir konnten bereits viele wichtige Impulse für die weitere Entwicklung sammeln. Besonders schätze ich die konstruktive Zusammenarbeit mit meinen Kolleginnen und Kollegen in der Stadtverwaltung, externen Planerinnen und Planern und nicht zuletzt mit den zahlreichen engagierten Meißnerinnen und Meißnern.



Tilli Sträß arbeitet als Sachbearbeiterin Stadtplanung in der Stadtverwaltung Meißen

Engagierte Wegbegleiterin

Zittau bewegt sich und plant neue Ansätze im Bereich Mobilität.

Seit Juni 2024 gestaltet Anne Wurm im Mobilitätsmanagement der Zittauer Stadtentwicklungsgesellschaft mbH die Mobilitätswende mit – als engagierte Partnerin im wegebund, die den Austausch für innovative Lösungen aktiv nutzt.

Was konnten Sie 2025 umsetzen?

Wir konnten an der Johanniskirche drei neue Fahrradabstellanlagen realisieren. Zusammen mit der Ortsgruppe Zittau des ADFC ermöglichte die Förderung im Rahmen Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren (ZIZ) des BBSR die Anschaffung eines neuen Lastenrads. Der Lärmaktionsplan 2025 wurde beschlossen und der Mandau-Radweg im Zittauer Stadtgebiet ist nun beschildert. Auch im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche beteiligte sich die Stadt mit einem Mobilitätstag.

Wo packen Sie 2026 an?

Der nachhaltige Mobilitätsplan wird unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erarbeitet und bietet der Stadt Zittau ein Planungswerkzeug für die nächsten zehn Jahre. Die Erweiterung von Mobilitätsangeboten steht ebenso auf unserer Agenda wie auch die Sichtbarkeit von Fuß- und Radverkehr im Stadtgebiet zu erhöhen. Zentral ist für uns zudem die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern zum Thema Mobilität. Apropos Beteiligung: Zittau nimmt am wegecheck Sachsen 2026 teil – darauf sind wir sehr gespannt!



„Zentral ist für uns die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern zum Thema Mobilität.“

Anne Wurm
Mobilitätsmanagement
der Zittauer
Stadtentwicklungsgesellschaft mbH

Welchen Mehrwert bringt Zittau die Mitgliedschaft im wegebund?

Der Austausch mit anderen Mitgliedskommunen zu konkreten Fragestellungen hilft in der täglichen Arbeit. Durch den Austausch ist es möglich, schnelle Lösungen zu finden. Gerade im Bereich der Förderpolitik und öffentlichen Ausschreibungen. Auch die Weiterbildungsmöglichkeiten des wegebunds sind zielgerichtet, effizient und daher gut in den Arbeitsalltag integrierbar. Ich habe zum Beispiel die Weiterbildung Grundlagen des Verkehrsrechts der Radverkehrsplanung des BALM wahrgenommen.

Was ist Ihre größte Erkenntnis seit Antritt Ihrer Stelle?

Zentral für uns ist die Beteiligung der Bevölkerung gerade auch in den Ortsteilen und die Berücksichtigung der Bedarfe im ländlich geprägten Raum. Eine große Herausforderung ist es, die unterschiedlichen Mobilitätsbedarfe zusammenzubringen, daraus Konzepte zu entwickeln und gemeinsam mit der Verwaltung, gerade hinsichtlich angespannter Finanzlagen, eine Umsetzung zu finden.



Die neue Generation Mobilitätspläne

Alles wie gehabt und doch anders – die neuen **VEPs heißen SUMP**s und bringen einige Verbesserungen – auch für Rad und Fuß. Ganz im Sinne des wegebunds.

Vier Schritte zum Erfolg

Mobilität soll nicht nur funktionieren, sondern Lebensqualität schaffen. Der SUMP macht es möglich – als strategischer Prozess für die Entwicklung urbaner Mobilität, der alle Verkehrsarten vernetzt und langfristige Lösungen schafft. Er durchläuft vier zentrale Phasen: die Analyse der Ist-Situation, die Entwicklung eines Leitbilds mit klaren Zielen, die Planung konkreter Maßnahmen und schließlich die Umsetzung mit kontinuierlichem Monitoring. Im Mittelpunkt stehen dabei nicht nur technische Details, sondern die Bedürfnisse aller, die unterwegs sind – ob zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV.



Quelle: Rupprecht Consult-Forschung & Beratung GmbH

Mehr als Straßen und Schienen

Während klassische Verkehrsplanung oft auf einzelne Verkehrsarten fokussiert, betrachtet der SUMP das große Ganze: Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr werden genauso einbezogen wie motorisierter Individualverkehr und Wirtschaftsverkehr. Entscheidend ist die Verknüpfung mit Stadtentwicklung, Umwelt- und Sozialzielen.

Sowohl SUMP als auch Verkehrsentwicklungspläne (VEP) können Rad- und Fußverkehr stärken. Doch der SUMP geht einen Schritt weiter: Er setzt auf partizipative Prozesse, dynamisches Monitoring und die systematische Verknüpfung von Mobilität mit anderen kommunalen Zielen. Ein VEP kann dabei als Baustein dienen – der SUMP jedoch schafft den Rahmen für zukunftsfähige Veränderungen.

wegebund begleitet Kommunen

Markranstädt, Meißen, Zittau und Zwickau lassen sich aktuell vom wegebund bei der Erstellung ihrer Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs) fachlich unterstützen. Begleitet wird entlang des gesamten Prozesses – von Fördermittelakquise und Analyse über Zielentwicklung bis hin zur Maßnahmenplanung. Dabei bringt der wegebund fachliche Expertise ein, fördert den Austausch zwischen Kommunen und begleitet Beteiligungsformate vor Ort. Ein besonderes Augenmerk liegt darauf, die Belange des Rad- und Fußverkehrs frühzeitig und wirksam in den Planungsprozess einzubringen.

Nachgefragt: SUMP und Fördermittel

Eine zentrale Frage für Kommunen: Können Radverkehrsmaßnahmen im SUMP gefördert werden – auch ohne separates Radverkehrskonzept? Die Antwort des Landesamts für Straßenbau und Verkehr (LASuV) ist klar: Ja. Voraussetzung ist, dass alle Anforderungen der FRL-KStB (Anlage 7) erfüllt sind.

VEP und SUMP – Ergänzung mit System

Kriterium	Traditionelle Verkehrsplanung	Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung
Zielsetzung	Fokus auf verkehrliche Leistungsfähigkeit sowie Kapazitäten und Geschwindigkeiten des Verkehrsflusses, oft modal getrennt	Integrierte Mobilitätsstrategie mit Fokus auf Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Lebensqualität, Umwelt- und Klimaziele
Planungsansatz	Traditionell, häufig sektorale Betrachtung einzelner Verkehrsarten (z. B. Straßenbau, ÖPNV getrennt)	Integriert, partizipativ und interdisziplinär; berücksichtigt alle Verkehrsmodi sowie Wechselwirkungen mit Stadtentwicklung, Umwelt und Gesundheit
Partizipation	Bürgerbeteiligung oft formal bzw. projekt- oder planbezogen (z. B. durch Anhörungen)	Frühe und kontinuierliche Beteiligung von Bürgerschaft, Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Interessensgruppen
Modal Split	Ziel: Verbesserung des Verkehrsflusses und der Infrastruktur, oft mit Fokus auf motorisierten Verkehr	Ziel: Strategische Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel und langfristige Veränderung des Modal Split
Monitoring und Evaluation	Begrenzte Evaluation, Evaluierung verkehrsbezogener Wirkung häufig erst im Rahmen von Fortschreibungen	Kontinuierlich und dynamisch mit klar definierten und messbaren Indikatoren
Räumliche Ebene	Meist innerhalb der eigenen Verwaltungsgrenzen	Definition des Planungsgebiets unter Einbezug der verkehrlichen Stadt-Umland-Beziehungen
Zielgruppen	Primär Verkehrsteilnehmende und Planungsbehörden	Einbindung aller Bevölkerungs- und Interessensgruppen
Maßnahmen	Klassischer Straßenbau, Optimierung von Signalanlagen, Parkraummanagement	Integrierte Infrastruktur-, Verkehrs- und Mobilitätsmanagementmaßnahmen, Förderung nachhaltiger Verkehrsträger, multimodale Lösungen

Qualifizierung Verkehrssicherheit

Seit 2025 können wegebund-Kommunen kostenfrei auch an **Verkehrssicherheit-Weiterbildungen** des BALM teilnehmen.



**Verkehrssicherheit auf
allen Wegen**

**Sachsen muss handeln:
Kinder im Verkehr besonders
gefährdet**

Unfälle sind oft vermeidbar. Durch systematische Verkehrssicherheitsarbeit und gezielte Maßnahmen lassen sich Risiken reduzieren – besonders zum Schutz von Kindern und älteren Menschen. Der aktuellste Kinderunfallatlas der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zeigt: besonders Kinder gehören in Sachsen zu den am stärksten gefährdeten Verkehrsteilnehmenden. Für den wegebund ist das ein klarer Auftrag: Verkehrssicherheit in den Kommunen für alle dauerhaft stärken – besonders im Rad- und Fußverkehr.

Über 30 kommunale Fachkräfte nutzten 2025 die Seminarreihe „Verkehrssicherheit“ im Rahmen unserer Kooperation mit dem Mobilitätsforum Bund im Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM). Themen wie Verkehrsrecht, Verfahren und Kommunikation stärkten nicht nur das Fachwissen, sondern auch die Handlungssicherheit in komplexen Prozessen.

Die von der sächsischen LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH organisierten Seminare vermittelten praxisnahe Ansätze – von Sicherheitsmanagement bis zur Bewertung und Priorisierung von Gefahrenstellen. Sie boten zugleich Raum für Austausch und Vernetzung. Die Kooperation mit dem BALM wird auch 2026 fortgesetzt. Wieder mit dabei sind Grund- und Vertiefungsseminare zur kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit.

„Verkehrssicherheit beginnt mit gut ausgebildeten Fachkräften vor Ort. In unseren praxisnahen Seminaren lernen kommunale Mitarbeitende die Methoden der Verkehrssicherheitsarbeit strukturiert in ihren Arbeitsalltag zu integrieren und eigenständig anzuwenden.“



Markus Enke

Projektleiter bei der LIST GmbH, verantwortet die vom BALM entwickelte Seminarreihe „Verkehrssicherheit“



Alltagswege im Fokus: PlanFix ergänzt bisherige Einzelberatung

Schnelle Hilfe

Brauchen Sie einen zweiten Blick, eine zweite Fach-Meinung oder eine erste Idee für Ihre Planung? Der wegebund hilft mit **PlanFix!**

Praxisnah und individuell

PlanFix ergänzt das nachfragestärkste Angebot beim wegebund mit 43 Beratungen in 2025: die Einzelberatung. PlanFix begleitet Kommunen lösungsorientiert bei Planung, Bewertung und Umsetzung konkreter Maßnahmen. Das Angebot schafft Orientierung bei Zielkonflikten, Regelwerksfragen und begrenzten personellen Kapazitäten. Es ersetzt keine Planungsleistungen nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI), sondern bietet fachliche Unterstützung oder unabhängige Zweitmeinungen zu Entwürfen, Varianten und Lösungsansätzen.

Gebündelte Fachexpertise

Für PlanFix bündeln wir die Expertise von 2:OST Verkehrsplanung und der Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH. Beide Büros verfügen über bundesweite Erfahrung in der Rad- und Fußverkehrsplanung und liefern fundierte Einschätzungen nach aktuellen Standards aus Wissenschaft, Technik und Praxis.

Drei Bausteine für bessere Rad- und Fußverkehrsprojekte

Das Angebot ist modular aufgebaut und umfasst drei Bausteine: den „Unterlagen-Check“ zur Prüfung vorhandener Planungen, den „Ideen-Check“ zur Entwicklung erster Lösungsansätze sowie den „Vor-Ort-Check“ mit fachlicher Einschätzung direkt in der Kommune. Jeder Baustein stärkt die Entscheidungsgrundlage und unterstützt die weitere Planung. Die Bearbeitung erfolgt fallbezogen und individuell. Jede Mitgliedskommune verfügt über ein festgelegtes jährliches Zeitkontingent. Ergebnisse werden strukturiert dokumentiert, Erfahrungen ausgewertet und Rückmeldungen systematisch in die Weiterentwicklung von PlanFix integriert.



Unterlagen-Check: Prüfung bestehender Unterlagen auf Rad- und Fußverkehrsfreundlichkeit



Ideen-Check: Entwicklung erster Planungsideen auf einem „weißen Blatt Papier“



Vor-Ort-Check: Beratung direkt vor Ort in begründeten Einzelfällen

Sie möchten PlanFix nutzen? Melden Sie sich!

Anatoly Arkhipov

Referent Rad- Fußverkehrsförderung
planfix@wegebund.de,
Telefon 0351 271 841 74

Daten für bessere Wege

Der wegebund übernahm für Mitgliedskommunen unter 100.000 Einwohnern die Kosten des **BIKE MONITOR**-Portals von 2019 bis 2025. So profitieren sächsische Kommunen von flächendeckenden Radverkehrsdaten.

Paula Pour, Energie- und Klimaschutzmanagerin der Stadt Plauen, erklärt, wie der BIKE MONITOR und STADTRADELN den Radverkehr fördern und das Leben in der Stadt lebenswerter machen.

Plauen beteiligt sich am STADTRADELN und nutzt nun den BIKE MONITOR.

Was bringt das der Stadt?

Die Daten sind für uns ein echter Gewinn. Sie zeigen uns, wo in Plauen geradelt wird, wo Engpässe sind und wo wir nachbessern müssen - keine graue Theorie, sondern konkrete Planungshilfe. Heatmaps und Verkehrsmengen helfen zu erkennen, wo wir gezielt nachsteuern können, um den Alltags- und Freizeitradverkehr zu stärken. Gleichzeitig ist der BIKE MONITOR ein langfristiges Monitoringtool für bereits umgesetzte Maßnahmen. STADTRADELN bringt zudem die Menschen in Bewegung und schafft Gemeinschaft.

Wie profitieren die Plauerinnen und Bürger davon?

Ganz praktisch! Wir sehen, wo Radfahrende unterwegs sind und wo viel genutzte Strecken enden – dort arbeiten wir weiter. Sei es durch bessere Markierungen, optimierte Ampelschaltungen oder sichere Straßenquerungen. Das erhöht die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität. Wer sich sicher fühlt, nutzt das Rad öfter. Das entlastet den Autoverkehr, macht die Stadt attraktiver.



Plauen ist bereits mehrmals als „Europäische Energie- und Klimaschutzkommune“ ausgezeichnet worden. Wie passen die Radverkehrsdaten dazu?

Die Daten helfen uns, unsere Klimaschutzziele mit konkreten Maßnahmen zu unterfüttern. Wir erkennen, wo wir mit kleinen Veränderungen große Wirkung erzielen – durch sichere Abstellanlagen oder Bordabsenkungen. So sparen wir nicht nur CO₂, sondern verbessern vor allem den Alltag. Mobilität soll für alle funktionieren, egal ob jung oder alt, mobil oder mobilitätseingeschränkt.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft?

Dass noch mehr Plauerinnen und Plauerer mitmachen! Jede erfasste Fahrt macht unsere Planung besser. Mein Ziel ist es, dass wir irgendwann sagen können: In Plauen quert und flaniert man sicher und entspannt – ob zu Fuß oder mit dem Rad.

Mehr Informationen



BIKE MONITOR
portal.bike-monitor.de



STADTRADELN
www.stadtradeIn.de/home



**Bedarf für einen Radweg:
Staatsstraße 59 zwischen
Hermsdorf und Weixdorf**

Wie an der Tabelle zu erkennen ist, haben die Abgeordneten am Ende der Haushaltsverhandlungen (Sommer 2025) fast 80 Prozent (!) der Landes-Finanz-Mittel für den Radverkehr gestrichen. Damit droht dem gesamten Radverkehrs-Sektor in Sachsen der Stillstand. Ein weiterer Rückschlag nachdem die Förderquote in der FRL-KStB in der Vergangenheit bereits von 90 auf 85 Prozent heruntergestuft wurde.

Waren die Planungen, Konzepte, die Personal-Einstellungen auf Landesebene und in den Kommunen alle umsonst? Der wegebund wird sich in den Verhandlungen zum Doppelhaushalt 2027/2028 von Neuem dafür einsetzen, dass wieder mehr Investitionsmittel für kommunalen Radverkehr eingestellt werden und Sachsen wieder auf die Erfolgsspur zurückkehrt.

Es muss gespart werden, so viel ist klar. Aber das Tolle ist: Rad- und Fußverkehr sind sehr günstig. Mit wenigen Mitteln kann viel erreicht werden für Mobilität, Teilhabe, Verkehrssicherheit und lebenswerte Kommunen.

Drohender Stillstand

wegebund-Geschäftsführer Frank Kutzner berichtet über **Radverkehrsinvestitionen** am Scheideweg.

Während des Aufstellungsverfahrens zum Sächsischen Staatshaushalt 2025/2026 hat sich der wegebund im Sächsischen Landtag für eine auskömmliche Finanzierung des Radwegebbaus eingesetzt. Ziel: Kommunen entlasten, Förderlücken schließen und mehr Projekte umsetzen. Am Ende beschloss der Landtag eine drastische Kürzung. Und das obwohl viele sächsische Kommunen gerade erst Radverkehrskonzepte erarbeitet, vorangetrieben und Vorhaben zur Antragsreife gebracht haben. Der wegebund hat in seiner Stellungnahme an die Landtagsfraktionen versucht zu intervenieren. Außerdem plädierte er dafür, Querungsanlagen im Fußverkehr neu in die Förderrichtlinie aufzunehmen – für mehr Verkehrssicherheit.

Durch den Freistaat Sachsen
eingestellte Mittel
für Radverkehrsinvestition (in TEUR)

	2024	2026	Entwicklung
Förderung Radverkehr in Kommunen	13.200	3.418	-74 %
Bike & Ride	1.000	0	-100 %
Radwege an Staatsstraßen (Planung und Bau)	8.150	1.338	-84 %
Radschnellwege	450	269	-40 %
Gesamt	22.800	5.024	-78 %

Treffpunkt für Austausch und Ideen

Die **Arbeitsgruppen** Fußverkehr und Radverkehr haben sich als feste Größe etabliert und stärken Kompetenz sowie Vernetzung der sächsischen Kommunen.

Gemeinsam lernen, Herausforderungen meistern

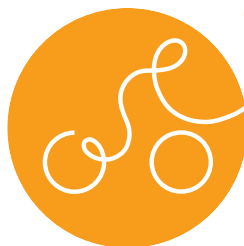
Auch 2025 bot der wegebund seinen Mitgliedskommunen mit den hauseigenen Arbeitsgruppen ein verlässliches Format für fachlichen Austausch und praxisnahe Impulse. Die AG Fußverkehr sowie die beiden Radverkehrsgruppen „Antritt“ und „Fortschritt“ sind zentrale Plattformen, um aktuelle Herausforderungen zu diskutieren, voneinander zu lernen und konkrete Handlungsmöglichkeiten für die kommunale Praxis zu entwickeln.



Mehr Raum fürs Gehen

Die AG Fußverkehr traf sich regelmäßig online und griff Themen aus den Bedarfen der Mitgliedskommunen auf: von Schulwegsicherheit in Moritzburg über Ansätze der Netzplanung für Wege und Aufenthaltsflächen durch die TU Dresden bis hin zu den Wechselwirkungen zwischen Fußverkehr und Stadtentwicklung. Ziel bleibt, den Fußverkehr in der kommunalen Praxis sichtbar zu machen und den Erfahrungsaustausch zu stärken.

Radverkehr gemeinsam gestalten



In sechs digitalen Sitzungen standen Good-Practice-Beispiele, fachliche Entwicklungen und konkrete Fragestellungen aus den Mitgliedskommunen im Mittelpunkt. Erstmals wurden gruppenübergreifende Treffen durchgeführt, die organisatorische Effizienz mit breiter Beteiligung verbanden. Die inhaltlichen Impulse reichten von kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen über Bürgerbeteiligung bis zu den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklima-Tests. Vertiefende Einblicke erhielten die Teilnehmenden unter anderem zur Radverkehrsförderung in Stollberg oder zur Evaluierung der Radroute Ost in Dresden. Ein vorgestellter Verkehrsversuch aus Heusenstamm zeigte zudem, dass auch bei begrenzter Flächenverfügbarkeit messbar mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr erreicht werden kann.

Für 2026 setzen die Arbeitsgruppen Radverkehr ihre erfolgreiche Arbeit fort. Die AG Fußverkehr pausiert ein Jahr – dafür findet 2026 eine eigene Seminarreihe zum Fußverkehr statt.

Mehr Informationen

Arbeitsgruppe Radverkehr

Anatoly Arkhipov

anatoly.arkhipov@wegebund.de



Seminarreihe Fußverkehr

wegebund.de/news/zu-fuss-die-zukunft



Das Team

Frank Kutzner, Geschäftsführer (4.v.l.);
Dajana Musiol, Assistentin
der Geschäftsführung (3.v.r.);
Anatoly Arkhipov, Referent (2.v.r.);
Lena Jousten, Referentin (3.v.l.);
Birgit Lies, Referentin (Elternzeit)

wegecheck

Mandy Scherzer, Projektleitung (2.v.l.);
Sarah Hoemske, Projektreferentin (1.v.r.);
Anne Weißbach, Projektassistentin (1.v.l.)

Zehn Jahre wegebund

Viel Organisation und tatkräftiger Einsatz hat dazu beigetragen, dass der wegebund heute eine **feste Institution** in Sachsen ist.

Es begann mit einzelnen engagierten Kommunen und dem ADFC Sachsen. Inspiriert von den positiven Erfahrungen aus anderen Bundesländern, wurde die Idee einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft für Rad- und Fußverkehr für Sachsen und einer Partnerschaft mit dem Freistaat Sachsen geboren. Im Jahr 2017 skizzierten 16 (Ober-)Bürgermeister/innen schließlich konkrete Vorstellungen in einem Brief an Staatsminister Martin Dulig. Die Staatsregierung und der Sächsische Landtag unterstützten den Aufbau des wegebunds. Dadurch konnte die Geschäftsstelle am 1. Januar 2021 ihre Arbeit aufnehmen. Seitdem wurde die Förderung der interkommunalen Zusammenarbeit im wegebund durch den Freistaat Sachsen immer wieder bestätigt, in Koalitionsverträgen und im Sächsischen Staatshaushalt. Parallel wuchs die Anzahl der Mitgliedskommunen stetig an.

Im wegebund arbeiten heute verschiedenste Kommunen aus nahezu allen sächsischen Regionen zusammen. Das Ziel: Noch mehr Lebensqualität durch Förderung von Rad- und Fußverkehr. Die Vorstände und das Team in der Geschäftsstelle achten zusammen mit dem Facharbeitskreis auf die passende Ausrichtung und einen hohen Nutzen der wegebund-Angebote für die Mitgliedskommunen.



Der Vorstand

Kathrin Uhlemann, 1. Vorsitzende, Oberbürgermeisterin Große Kreisstadt Niesky (rechts);
Silvia Queck, stellv. Vorsitzende, Baubürgermeisterin, Stadt Zwickau (Mitte);
Knut Kirsten, zweiter stellv. Vorsitzender, Fachbereichsleiter Bildung, Soziales und Sport, Stadt Auerbach/Vogtl. (links)

Veranstaltungsübersicht



Anmeldung und Infos
zu allen wichtigen
Fachveranstaltungen
(wegebund u.a.)
wegebund.de/termine

Fakten und Zahlen

300.000 Euro

Förderung Geschäftsstelle

49.250 Euro

Mitgliedsbeiträge

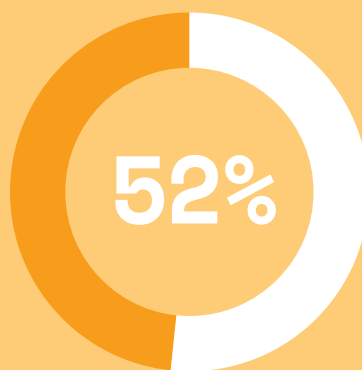
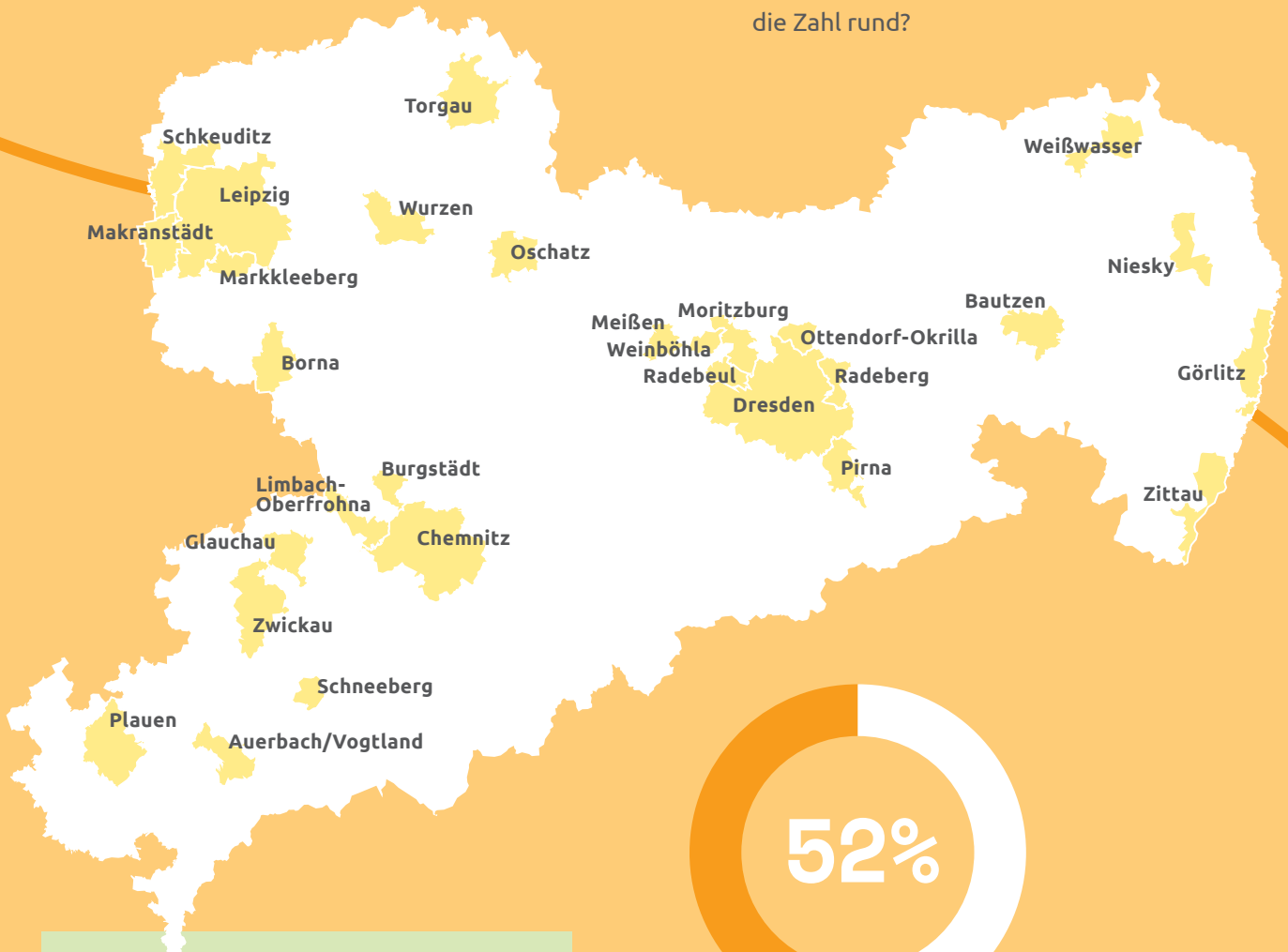
21.000 Euro

Förderung wegecheck

29

Mitgliedskommunen

Im Jahr 2025 begrüßte der wegebund Torgau als 29. Mitgliedskommune. Wer macht 2026 die Zahl rund?



Sie möchten Mitglied beim wegebund werden?



Jetzt QR-Code scannen.
<https://wegebund.de/page/ueber-uns#mitgliedschaft>

Im Freistaat Sachsen leben 4,02 Millionen Menschen – davon 2,08 Millionen in den wegebund-Mitgliedskommunen.

Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen

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

Dajana Musiol

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

Fotos

Stadt Leipzig (S. 3), Franziska Wöllner (S. 4), Andreas Seidel (S. 4),
Hagen Hartwig (S. 5), Dr. Michael Steinbusch (S. 8), wikipedia/
CC BY-SA 4.0 (S. 7/16/17/19), GoogleEarth (S. 10), Dr. Mario Hesse
(S. 13), Robert Michalk (S. 15), Katharina Stock (S. 18), Stadt Plauen
(S. 19/26), Tilli Sträb (S. 20), Zittauer Stadtentwicklungsgesellschaft
mbH (S. 21), <https://shortlink.uk/1n5oH> (S. 22),
Marcus Enke (S. 24), Vision Velo 2025 (S. 26), Janek Müksch/
ADFC (S. 27); 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