

Bei der Umsetzung der Radverkehrskonzeption in Sachsen klaffen Zielvorgabe und erreichter Umsetzungsstand weit auseinander. Von der Umsetzung seines selbst gesteckten Zieles, alle Radwegabschnitte der höchsten Priorität bis 2025 realisieren zu wollen, ist der Freistaat Sachsen weit entfernt.

Die Zielvorgaben der Radverkehrskonzeption sind nicht im Einklang mit den tatsächlichen Kapazitäten und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln. Die Bauprogramme sind realistisch aufzustellen. Die zu deren Umsetzung erforderlichen Mittel müssen bedarfsgerecht bereitgestellt werden, wenn die Radwege fristgerecht fertig werden sollen.

1 Prüfungsgegenstand

- ¹ Seit 2014 setzt sich der Freistaat das Ziel, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen nennenswert zu erhöhen.
- ² Messbare Ziele hat der Freistaat in der Radverkehrskonzeption 2014 formuliert und in der Radverkehrskonzeption 2019 fortgeschrieben.
- ³ Der Freistaat Sachsen hat im Zuge der Radverkehrskonzeption 2014 die geplanten Radwegebaumaßnahmen für die Umsetzung in 3 Klassen eingeteilt:

- Klasse A: Umsetzung bis 2025,
- Klasse B: Umsetzung ab 2025 und
- Klasse C: Bedarf weiter prüfen.

Übersicht: Zuordnung der Bedarfsmeldungen in der Radverkehrskonzeption 2014 (km)

	Bundesstraßen	Staatsstraßen
Klasse A	300	238
Klasse B	116	181
Klasse C	39	537
Gesamt	455	956

Quelle: Radverkehrskonzeption 2014, Anlage 2, Tabelle A 2.2.

- ⁴ Der SRH hat im Rahmen einer Orientierungsprüfung den Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption untersucht. Er hat sich dabei im Wesentlichen auf den Bau von Radwegen an Staatsstraßen konzentriert. Radwege an Bundesstraßen sind jedoch ebenfalls Bestandteil der Radverkehrskonzeption und wurden zumindest für statistische Zwecke mit betrachtet, um das Gesamtbild nicht zu verzerren. Eine vertiefende Ursachenanalyse festgestellter Defizite erfolgte im Rahmen der Orientierungsprüfung nicht.

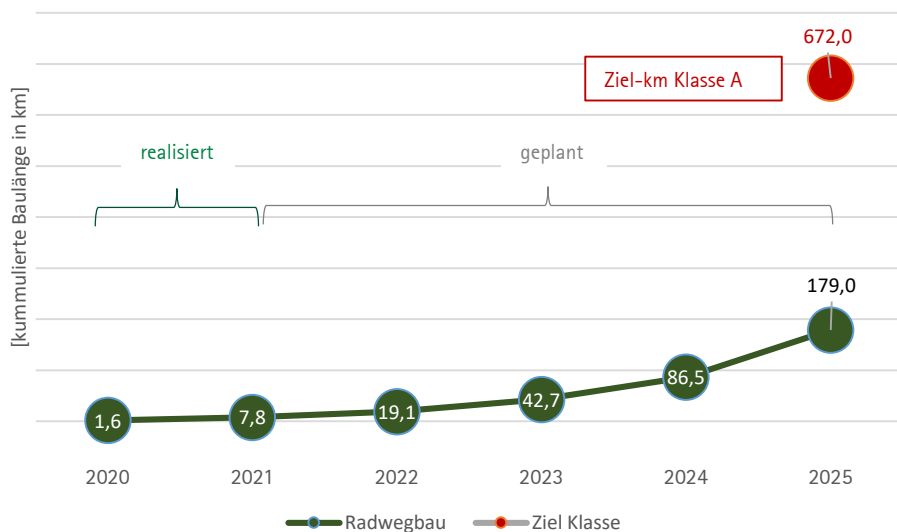
2 Prüfungsergebnis

2.1 Aktueller Stand

- ⁵ In der Radverkehrskonzeption 2014 hat das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) Abschnitte im Streckennetz der Bundes- und Staatsstraßen ermittelt, an denen Radwege erforderlich sind. Diese Radwege hat es – wie o. g. – entsprechend der Dringlichkeit priorisiert.

- 6 In der Klasse A folgt daraus ein geplanter Bedarf von 538 km, welcher bis zum Jahr 2025 zu bauen ist. Die tatsächlich umzusetzenden Baulängen übersteigen mit rd. 672 km diesen konzeptionellen Wert. Die Abweichungen ergeben sich u. a. daraus, dass die Radwege nicht zwingend parallel zur Straße verlaufen, bereits vorhandene Wege nachgenutzt werden bzw. sich Änderungen/Anpassungen im Planungsprozess ergeben.
- 7 Zur signifikanten Erhöhung des Anteils an mit dem Rad zurückgelegten Wege brauchen die Nutzer ein durchgängig befahrbares Netz. Ausschlaggebend dafür sind die tatsächlich gebauten und für den Radfahrenden nutzbaren Radwege. Für seine Auswertung hat der SRH daher nicht den geplanten Bedarf, sondern die vom SMWA angegebenen Baulängen (Ziel-km) herangezogen.
- 8 Anhand der vom SMWA übermittelten Daten ergibt sich mit Abschluss der örtlichen Erhebungen (März 2022) folgendes Bild:

Abbildung 1: Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption im Freistaat Sachsen



Quelle: Zuarbeit des SMWA.

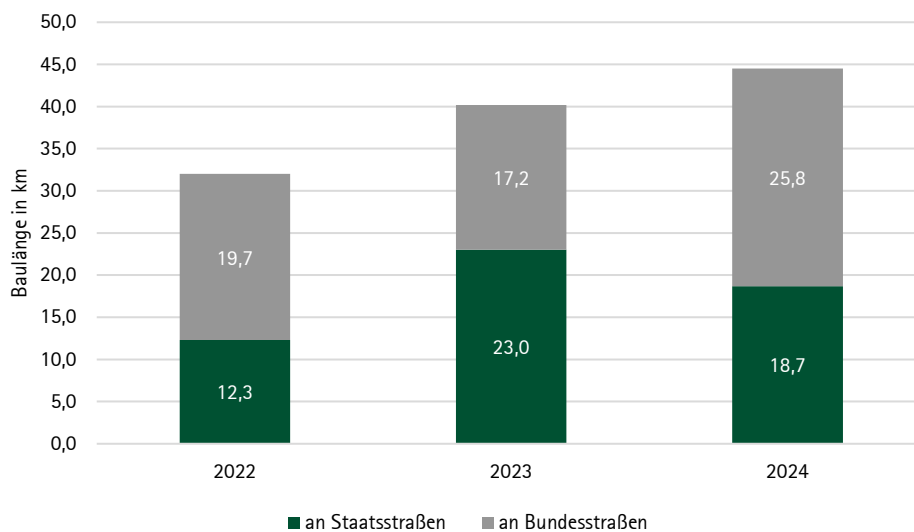
- 9 Von der Umsetzung seines selbst gesteckten Zieles, alle Radwegabschnitte der höchsten Priorität (Klasse A) bis 2025 realisieren zu wollen, ist der Freistaat Sachsen weit entfernt.

2.2 Neuausrichtung des SMWA

- 10 Als Ursache für die erheblichen Verzögerungen bei der Umsetzung der Radverkehrskonzeption gibt das SMWA zum einen mangelnde Kapazitäten bei den Planungsbüros und in der Straßenbauverwaltung an. Zum anderen sei festzustellen, dass die Genehmigungsverfahren einen erheblichen Zeitraum in Anspruch nehmen. Einer Bauzeit von maximal 1 Jahr stehe eine Planungszeit von 7 bis 8 Jahren gegenüber.
- 11 Um den Problemen zu begegnen, hat das SMWA die Projekte ab Anfang 2021 nunmehr in 3 Chargen eingeteilt. Diese Einteilung erfolgt unabhängig von den in der Radverkehrskonzeption angegebenen Dringlichkeitsklassen A bis C, sondern ist im Wesentlichen auf den vorhandenen Planungsstand ausgerichtet. Treten bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen Probleme auf, prüfe das SMWA, inwieweit ein Tausch der Maßnahmen der Chargen 1 und 2 sinnvoll erscheint.
- 12 In die Charge 1 sind Maßnahmen aufgenommen, mit deren Umsetzung bzw. Baubeginn das SMWA noch in dieser Legislaturperiode – also bis Ende 2024 – rechnet. Diese umfassen Radwege mit einer Baulänge von insgesamt rd. 76 km an Bundesstraßen und rd. 57 km an Staatsstraßen.

13 Entsprechend den Angaben des SMWA ergibt sich für die Charge 1 – Maßnahmen folgendes Bild:

Abbildung 2: Geplante Umsetzung der Charge 1 – Maßnahmen



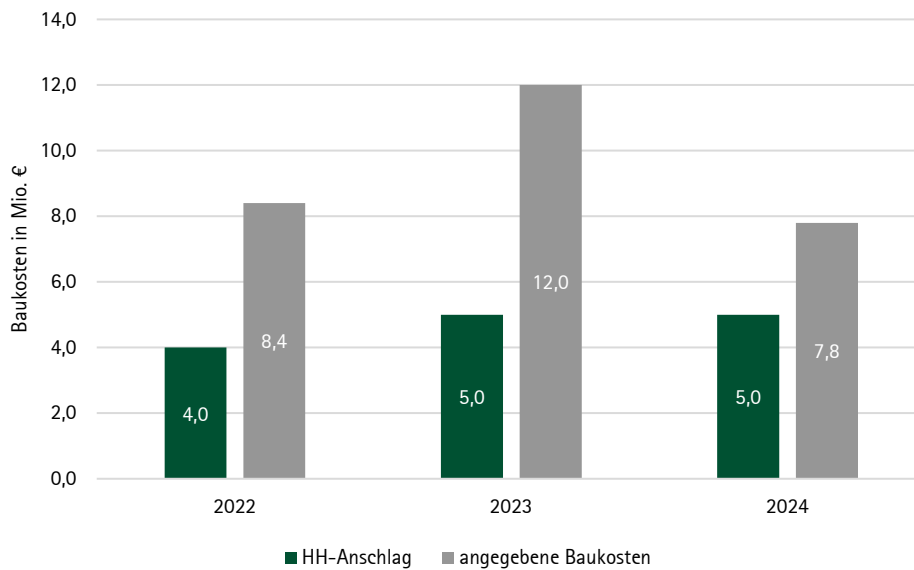
Quelle: Eigene Darstellung des SRH aus den Daten des SMWA.

- 14 Für die Charge 2-Maßnahmen ist eine Intensivierung der Planung angedacht. Dieser Charge sind Radwegmaßnahmen mit einem Gesamtumfang von rd. 528 km zugeordnet.
- 15 Neben der Umstrukturierung der Baumaßnahmen eruiere das SMWA nach eigenen Angaben Planungsvereinfachungen und habe eine Studie beauftragt, um Alternativrouten im nachgeordneten Netz zu prüfen. Maßnahmen, welche im Nebennetz umgesetzt werden sollen, hat das SMWA in die Charge 3 eingeordnet.
- 16 Der SRH begrüßt grundsätzlich die Neuausrichtung im SMWA, da somit eine Strukturierung nach Planungsstand sowie eine unmittelbare Reaktion bei auftretenden Verzögerungen möglich erscheint. Dennoch sind die gesteckten Ziele ehrgeizig. Ob die Neuausrichtung das Erreichen der Ziele der Radverkehrskonzeption beschleunigt, bleibt abzuwarten.

2.3 Finanzierung des staatlichen Radwegebaus

- 17 Die Veranschlagung der Mittel für den staatlichen Radwegebau erfolgt in unterschiedlichen Haushaltstiteln. Radwege im Zuge von Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen an Staatsstraßen werden im Straßenbautitel mit veranschlagt und nicht gesondert ausgewiesen.
- 18 Nachfolgend betrachtet der SRH den Mittelansatz des Freistaates für die Umsetzung von Radwegen an Staatsstraßen, die nicht in einer Straßenbaumaßnahme integriert sind. Dieser liegt, seit 2015 und bis zum abgeschlossenen Doppelhaushalt 2021/2022, konstant bei 4 Mio. € pro Jahr. Der vorliegende Doppelhaushalt 2023/2024 enthält eine leichte Erhöhung der Haushaltsmittel von 4 Mio. € auf 5 Mio. € pro Jahr.
- 19 Der Mittelansatz reicht nicht aus, um die Radverkehrskonzeption umzusetzen.
- 20 Der SRH hat die vom SMWA für die Charge 1-Maßnahmen an Staatsstraßen angegebenen Baukosten mit der derzeitigen Veranschlagung im Haushalt verglichen.

Abbildung 3: Charge 1 – Maßnahmen an Staatsstraßen



Quelle: Eigene Darstellung des SRH aus Haushaltsdaten und Angaben des SMWA.

- ²¹ Auch bei etwaigen Verschiebungen einzelner Baumaßnahmen ergibt sich – ohne weitere Verstärkungsmittel – in der Gesamtschau der Jahre 2022 bis 2024 eine Differenz von rd. 14 Mio. € zwischen Haushaltsanschlag und den vom SMWA für die umzusetzenden Einzelmaßnahmen angegebenen Baukosten. Angegebenen Baukosten i. H. v. 28,2 Mio. € steht ein Haushaltsanschlag von 14 Mio. € gegenüber. Für 2024 geplante Maßnahmen der Charge 2 sowie zu erwartende Preissteigerungen sind in Abbildung 3 noch nicht berücksichtigt.
- ²² Der SRH sieht die Gefahr, dass die Umsetzung der geplanten Maßnahmen in der laufenden Legislaturperiode nicht wie vorgesehen möglich ist. Legt man die vom SMWA angegebenen, vom SRH im Rahmen der Orientierungsprüfung nicht verifizierten, durchschnittlichen Baukosten von rd. 650 T€ je Kilometer Radweg zugrunde, können momentan lediglich rd. 8 km neue Radwege im Jahr gebaut werden. Allein für die Umsetzung aller in die Chargen 1 und 2 aufgenommenen und nicht in einer Straßenbaumaßnahme integrierten Radwege an Staatsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 280 km bräuchte der Freistaat – unter den derzeitigen Randbedingungen – somit rd. 35 Jahre.

3 Folgerungen

- ²³ Zielvorgabe und erreichter Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption klaffen im Freistaat Sachsen weit auseinander. In der Vergangenheit ist es dem Freistaat nicht gelungen, die Ziele zum Radwegebau mit den tatsächlichen Kapazitäten und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in Einklang zu bringen.
- ²⁴ Für künftige Haushalte muss eine bedarfsgerechte Mittelbereitstellung entsprechend einem realistischen Bauprogramm sichergestellt werden. Hierzu hat das SMWA zu den jeweiligen Haushaltsverhandlungen sowohl die aktuellen Planungsstände einschließlich der Baukosten fortzuschreiben, als auch die vorhandenen personellen Kapazitäten zu prüfen.

4 Stellungnahme

- ²⁵ In seiner Stellungnahme teilt das SMWA mit, es habe frühzeitig erkannt, dass die ehrgeizigen Ziele der Radverkehrskonzeption 2014 im avisierten Zeitraum mit den vorhandenen Ressourcen des LASuV nicht umgesetzt werden können. Zur Steigerung der Kapazitäten bei der Projektsteuerung und -leitung habe man in den Jahren 2015 und 2017 die LfSt GmbH vertraglich gebunden.

- ²⁶ Der Aufbau eigener Planungskapazitäten in der Straßenbauverwaltung greife erst mittel- bis langfristig. Für eine hinreichend präzise Personal- und Sachkostenermittlung gebe es derzeit keinen politischen Auftrag.
- ²⁷ Nach Angabe des SMWA konzentriere sich die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption 2019, neben der weiteren Umsetzung vorhandener Projekte, auf das schrittweise Schließen von Lücken im bestehenden Netz.
- ²⁸ Bedingt durch den seit 2020 vollzogenen „Planungshochlauf“ können zwischenzeitlich deutlich mehr Radwege an Bundes- und Staatsstraßen zur Baureife gebracht werden. Während die von Bund und Land bereitgestellten Finanzmittel 2023 auskömmlich sein dürften, stünden ab 2024 mutmaßlich nicht mehr genug Finanzmittel zur Verfügung, um alle baureifen Projekte umzusetzen.

5 Schlussbemerkungen

- ²⁹ Die Stellungnahme des SMWA bestätigt die Bedenken des SRH.
- ³⁰ Er verweist darauf, dass die Radverkehrskonzeption 2014 die Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs ist. Danach soll die Radverkehrsinfrastruktur ausgebaut und ein landesweit einheitliches Radverkehrsnetz aufgebaut werden.
- ³¹ Um den Radverkehr zu stärken, müssen Umsetzungs- und Genehmigungsprozesse durch eine entsprechende Personalausstattung im LASuV und den Genehmigungsbehörden beschleunigt und radspezifische Planungskapazitäten erhöht werden.
- ³² Hier sieht der SRH weiteren Handlungsbedarf, auch um den für den Freistaat negativen Schlagzeilen zum Thema „Radverkehr“ konstruktiv zu begegnen.