

## Beantwortung der Wahlprüfsteine

# Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Sachsen-Anhalt (ADFC)

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Sachsen-Anhalt, 20.05.2021

*Wie oft und zu welchem Zweck fahren Sie unter der Woche Fahrrad?*

5 *Antwort:* Das Mobilitätsverhalten unserer Parteimitglieder wird so divers ausfallen wie in der Gesamtbevölkerung und insb. abhängen vom Wohnort, der vorzufindenden Infrastruktur und den Alltagsanforderungen. Über die spezielle Nutzung des Fahrrades bei Grünen Parteimitgliedern liegen uns keine repräsentativen Daten vor. Aus der Vehemenz, mit der für den Radverkehr im Wahlprogramm gestritten wurde, lässt sich aber eine hohe Affinität für dieses Verkehrsmittel ableiten.

*Wie beurteilen Sie das Fahrradklima (Angebot, Sicherheit, Komfort) in Sachsen-Anhalt?*

15 *Antwort:* Es gibt sicherlich Licht und Schatten im Bereich des „Fahrradklimas“ im Land. Aber wir nehmen eindeutig eine Verbesserung war. Die Mitgliedschaftszahlen bei der AG Fahrradfreundliche Kommunen wie auch beim ADFC steigen kontinuierlich. Die Menschen entdecken gerade, auch verstärkt durch die Coronapandemie, das Fahrrad sowohl für den Alltagsverkehr wie auch den eigenen Urlaub. Das Fahrrad erlebt also aktuell einen Boom.

*Welche Maßnahmen werden sie ergreifen, um den Radverkehr dauerhaft zu fördern und den Radverkehrsanteil weiter zu steigern?*

20 *Antwort:* Die zentralen Ziele im Bereich Radverkehr sind der von uns angestrebte Anstieg des Umweltverbundes in Gänze am Modal Split (Verkehrsmittelwahl) auf über 50 Prozent bis zum Ende der kommenden Wahlperiode und auf 60 Prozent bis 2030 sowie die „Vision Zero“ also dem Ziel Null Verkehrstote.

25 Um dies zu erreichen wollen wir eine verlässliche Förderung der Radinfrastruktur und eine konsequente Umsetzung des neuen Landesradverkehrsplans. Dafür wollen wir mindestens 15 Millionen € jährlich für Radwege investieren, die AG fahrradfreundliche Kommunen weiter fördern und neue Ansätze wie Radschnellwege und Protected Bikelanes im Land auf den Weg bringen.

30 Im Bereich der Verkehrssicherheit setzen wir auf die Arbeit der Landesverkehrswacht und der Jugendverkehrsschulen. Auch wollen wir Verkehrssicherheitsaudits regelmäßig an allen Landesstraßen durchführen. Und eine lückenlose Durchführung von Verkehrsschauen soll durch die obere Straßenverkehrsbehörde des Landes durchgesetzt und evaluiert werden. Auf Landstraßen mit Fahrbahnen von weniger als sechs Metern Breitesoll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt werden. Um insbesondere die Verkehrssicherheit auf dem Rad zu verbessern, werden wir beispielsweise die Kampagne „Anderthalb Meter“ zur Umsetzung des neuen Mindestüberholabstandes von Autos gegenüber Radfahrenden von 1,50m auch in Sachsen-Anhalt initiieren.

35

## *Finanzierung des Radverkehrs und personelle Aufstockung*

1. *Wie werden Sie sicherstellen, dass die Koordinationsstelle weiter wächst, damit die wachsenden Aufgaben weiterhin erfolgreich koordiniert werden können?*

2. *Welche weiteren organisatorischen Schritte sehen Sie für die Koordinationsstelle?*

40 *Antwort:* Eine verantwortliche Stelle für den Radverkehr im Ministerium zu etablieren war ein Erfolg der auslaufenden Legislatur. Der neue ambitionierte Landesradverkehrsplan ist dafür ein sprechendes Beispiel. Dessen Umsetzung und Unterfütterung mit einem Radwegebedarfsplan sehen wir als zentrale Aufgabe dieser Stelle für die nächsten Jahre. Die Stelle ist entsprechend weiterzuführen, in ihren Kompetenzen zu stärken und bedarfsgerecht auszustatten.

45 3. *Welche Schritte werden Sie unternehmen, damit u.a. die zuletzt bereit gestellten Fördermittel auf EU- und Bundesebene vollumfänglich verplant und verbaut werden können?*

*Antwort:* Die auslaufende Legislatur brachte eine neue Dynamik in die Radverkehrspolitik insb. durch die Versechsfachung der Mittel für straßenbegleitende Radwege. Der 2016 noch bestehende Planungsstau konnte in den letzten Jahren stark abgebaut werden. Dies ist konsequent weiterzuführen. Dadurch können die Kommunen und das Land den Mittelabfluss bei den Fördermitteln seitens der EU und des Bundes steigern. Durch das geschaffene Gremium der AG Fahrradfreundliche Kommunen besteht überdies die Möglichkeit der Vernetzung und Kooperation hinsichtlich der Beantragung von Fördermitteln. Wir wollen dies weiter unterstützen durch die landesseitige Ko-Finanzierung von Mobilitätsberatern in den Kreisen und kreisfreien Städten. Dadurch können Förderanträge und einzelne Bauprojekte eingepasst werden in kommunale Mobilitätskonzepte.

*Wie stellen Sie sicher, dass die Mittel für den Bau und den Unterhalt von Radwegen an Straßen in Baulast des Landes a. weiter erhöht werden und jährlich mindestens 50 km Radwege an Bundes- und Landstraßen ausgebaut werden?*

60 *Antwort:* Wir wollen die Mittel für den Radwegebau an Landstraßen auf mindestens 15 Millionen € anheben und damit mehr als verdoppeln. Unser Ziel: Aus den bestehenden ca. 670 km Radwege an Landstraßen bis 2026 1.000 km zu machen.

*Wie stellen Sie sicher, dass die Mittel tatsächlich für den Bau von Radinfrastruktur umgesetzt werden?*

*Antwort:* In den Jahren 2019 und 2020 wurden etwa 80 % der bereitgestellten Mittel für den Radwegebau an Landstraßen genutzt. Der Planungsstau, der zu Beginn der Legislatur herrschte, konnte also signifikant abgebaut werden. Wir setzen auf die Fortführung dieser Entwicklung. Gerade der neue Landesradverkehrsplan und der diesbezüglich zeitnah zu erstellende Radwegebedarfsplan werden die entsprechenden Planungen und damit den Abfluss der Fördermittel begünstigen.

70 *Wie stellen Sie sicher, dass die Mittel für den Bau von Radinfrastruktur gesichert werden, falls ein vollständiger Abfluss nicht realisiert wird?*

*Antwort:* Durch die aufgezeigte Entwicklung setzen wir auf einen vollständigen Abfluss der

Fördermittel für Radwege an Landesstraßen. Prinzipiell ist aber festzustellen, dass Ausgaberechte in den Haushaltsplänen der Ministerien an das Finanzministerium zurück fließen. Entsprechend werden wir mit Nachdruck auf ein Ausschöpfen der Landesförderung drängen.

8. Welche Möglichkeiten werden Sie nutzen, um Kommunen und Landkreise dauerhaft bei der Finanzierung des Radverkehrs zu unterstützen?

9. Welche Landesförderprogramme werden Sie auflegen, welche Mittel zur Verfügung stellen?

Antworten zu 8 und 9: Wir werden die Förderung von kommunalen Radwegen aus der KIP (Kommunale Investitionspauschale) herauslösen und wieder zweckgebunden an die Kommunen ausreichen, wie es bis 2019 auch erfolgte. Die Förderung hat aufzusetzen auf regionalen Radwegedarfsplänen und diese konsequent umzusetzen. Weitere Unterstützung der Kommunen wollen wir durch die Fortsetzung der Förderung der AG Fahrradfreundliche Kommunen leisten sowie einer Ko-Finanzierung von kommunalen Mobilitätsberatern.

10. Wie wollen Sie sicherstellen, dass in Zukunft die ERA konsequent angewandt wird?

11. Wie werden Sie sicherstellen, dass Förderungen an die Einhaltung der ERA geknüpft werden?

Antwort 10 und 11: Wir wollen, dass alle neuen Radwege und Radverkehrsanlagen verbindlich und regelgerecht nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) gebaut werden. Dies ist mittels entsprechender Fördermittelrichtlinien festzuschreiben.

12. Welche weiteren Chancen sehen Sie im Bundesland für Radschnellwege?

13. Wie werden Sie den Bau von Radschnellwegen in Sachsen-Anhalt landesseitig unterstützen (Bsp. Förderung NRW)?

14. Unterstützen Sie den Antrag des Projektträgers Metropolregion Mitteldeutschland auf Förderung des länderübergreifenden Projektes Radschnellweg Halle-Leipzig aus Mitteln der Strukturhilfen zum Kohleausstieg?

Antworten 12 – 14: Wir wollen Radschnellwege zwischen Magdeburg und Barleben, Magdeburg und Schönebeck, zwischen Halle und Merseburg, zwischen Dessau und Roßlau sowie zwischen Halle und Leipzig mit dem Land als Baulastträger. Dafür gilt es Radschnellwege entsprechend gesetzlich zu definieren und von Landesseite aus zu fördern.

15. Wie ist Ihre Einschätzung zu Modellprojekten?

16. Welche Modellprojekte werden Sie (neu-) auflegen?

Antworten 15 - 16: Modellprojekte sind wichtig, um neue Ansätze im Land zu erproben und in die Fläche zu tragen, seien es „Reallabore“ etwa zum Autonomen Fahren von Lastenrädern oder auch Marktanreizprogramme bspw. zur E-Mobilität. Wir wollen eine Fortführung des Landesförderprogramms für Lastenräder mit insbesondere attraktiven Förderkonditionen für Vorhaben in Richtung öffentlicher Lastenräder getragen von Vereinen und Initiativen. Auch zum Bau von sicheren Radwegen (Protected Bikelanes) setzen wir auf ein Modellprojekt des Landes.

## Radabstellanlagen

110 Am 26. November 2020 wurde das Dritte Gesetz zur Änderung der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA) veröffentlicht. Sie trat am 1. März 2021 in Kraft. In § 48 Absatz 3 heißt es:

115 „(3) Die Gemeinde hat den Geldbetrag für die Ablösung von Stellplätzen zu verwenden für 1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen sowie Fahrradabstellanlagen 3. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Ladeinfrastruktur für Kraftfahrzeuge und Fahrräder.“

120 Dennoch liegen die Zahlen der Fahrraddiebstähle in Sachsen-Anhalt weiter sehr hoch. Barrierefreie Abstellanlagen, an denen der Fahrradrahmen angeschlossen werden kann, sind eine wichtige Präventivmaßnahme und gehören somit auch in den Bereich der Förderung des Radverkehrs. Nur zwei Kommunen in Sachsen-Anhalt, die Städte Halle und Magdeburg nutzen dieses Instrument. Der Boom teurerer Pedelecs verschärft die Situation, insbesondere in vielen Mehrfamilienhäusern besteht ein großer Mangel an sicheren Abstellmöglichkeiten. Wie gute Abstellanlagen aufgebaut werden, gibt die DIN 79008 wieder. Diese wurde im Mai 2016 veröffentlicht und sollte auch für Sachsen-Anhalt als Grundlage verankert werden.

17. Welche Schlüsse ziehen Sie aus dieser Situation?

125 Antwort: Sein Fahrrad sicher abstellen zu können ist Voraussetzung für einen Ausbau des Radverkehrs. Gerade die in der Anschaffung kostenintensiven E-Bikes und Pedelecs machen sichere und auch wettergeschützte Abstellanlagen nötig, um die Nutzung der Verkehrsmittel zu befördern. Auch zur Stärkung des intermodalen Verkehrs ist eine stärkere Initiative in Sachen Radabstellanlagen unumgänglich. Im Land besteht entsprechend noch einiger Handlungsbedarf. Sowohl in Sachen finanzieller Förderung wie auch gesetzlicher Vorgaben. Die Umsetzung der neu-

130 ausgestalteten Landesbauordnung ist zu prüfen.

18. Was halten Sie von dem Vorschlag, die Schaffung von Fahrradabstellanlagen, wie vom Bundesverkehrsminister Scheuer im NRVP 3.0 gefordert und ähnlich wie in Hessen, NRW oder B-W auf dem Weg einer Verordnung landesweit zu regeln?

135 Antwort: Diesen Ansatz unterstützen wir. Den Kommunen wollen wir eine fahrradfreundliche Musterstellplatzsatzung zur Verfügung stellen, welche hohe Qualitätsstandards festlegt und den Kommunen Musterlösungen aufzeigt.

140 19. Was halten Sie von der Forderung des Bundesverkehrsministeriumsschlag bei Radabstellanlagen in der Landesverwaltung vorbildlich voranzugehen, die Anzahl gemäß der Orientierungswerte in der FGSV Broschüre „Hinweise zum Fahrradparken“ zu erhöhen und nur noch Abstellanlagen einzurichten bzw. auszutauschen, die der DIN entsprechen?

Antwort: Diesen Ansatz unterstützen wir. Bei Neubau und Erweiterungen von Landesbauten sowie Bauten, die vom Land gefördert sind, soll eine hohe Quote an Fahrradabstellanlagen erreicht werden.

145 20. Was halten Sie von der Forderung des Bundesverkehrsministers, Wohnungsbaugesellschaften/ -genossenschaften, Unternehmen und Hauseigentümer finanziell bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen zu unterstützen?

Antwort: Ebenso wie Parkplätze sind sichere und überdachte Radabstellanlagen bei Neubauten zum Standard zu machen. Wir wollen die Bauordnung um diese Verpflichtung ergänzen.

150 *21. Wie stehen Sie zur Frage von Radstationen an allen Bahnhöfen in Städten ab der Größe von 10.000 Einwohner\*innen?*

Antwort: Dieses Anliegen unterstützen wir. Besonders an den Bahnhöfen im Land, aber auch an Schulen und Hochschulen fehlen oftmals überdachte Fahrradabstellanlagen, an denen die Räder sicher abgestellt werden können. Deshalb treten wir dafür ein, dass das Land Sachsen-Anhalt ein Programm auflegt, mit dem die Errichtung von Radstationen an Bahnhöfen und Schulen  
155 gefördert wird, in denen diebstahlsichere und wetterfeste Abstellplätze, abschließbare Boxen bis hin zu Fahrradparkhäusern mit Reparatur-Service angeboten werden. Für die Hochschulen, aber auch andere Landesliegenschaften, wollen wir ein Sofortprogramm ausrollen.

Grundsätzlich wollen wir Bahnhöfe und zentrale Bushaltestellen zu Mobilitätsstationen entwickeln. Dort sollen alle Verkehrsmittel optimal miteinander verbunden sein. Diese Stationen sollen sicher und komfortabel ausgestattet sein, um einen reibungslosen Umstieg zwischen allen Verkehrsmitteln zu gewährleisten. Zudem sollte auch begleitende Infrastruktur vorhanden sein, wie freies WLAN, Bänke, Fahrgastunterstände, Mülleimer und Schließfächer. Dieser Ansatz ist auch für Schnittstellen des ÖPNV zu realisieren, nämlich durch regelhafte überdachte Radabstellanlagen sowie verschließbare Fahrradboxen. Um die Kommunen bei dieser Aufgabe zu unterstützen, wollen wir eine Bedarfsanalyse für solche Abstellanlagen durchführen und einen Leitfaden entwickeln, der die Kommunen bei der Planung und Ausgestaltung von Haltepunkten planerisch unterstützt. Solche multimodalen Haltepunkte vervielfachen den Einzugsbereich einzelner Haltepunkte von wenigen Hundert Metern auf mehrere Kilometer und können gerade für  
160 Pendler\*innen einen Mehrwert bieten.  
170

#### *Verkehrssicherheit / Verkehrserziehung*

*22. Mit welchen Schritten wollen Sie den Landtagsbeschluss konkretisieren und die entsprechenden Landesministerien dazu verpflichten, regelmäßig aktiv zu werden und eine dauerhafte Verbesserung der Unfallzahlen zu erreichen?*

175 *23. Welche Möglichkeiten sehen Sie proaktiv, d. h. schon im Planungsprozess oder bei der Identifizierung von Gefährdungsstellen im Bestand, Verkehrssicherheitsaspekte zu berücksichtigen?*

Antworten 22 - 23: Die Verkehrssicherheit ist gerade im Bereich des Radverkehrs zentral, um diesen zu fördern. Denn die Menschen sollen sich auf dem Rad sicher fühlen und natürlich auch sicher sein. Gerade zur nachhaltigen Stärkung des Radverkehrs ist es wichtig, dass Eltern auch  
180 ihre Kinder mit dem Rad am Straßenverkehr teilnehmen lassen. Damit diese etwa selbstständig zur Schule fahren können.

Wir wollen sowohl aktive wie auch passive Verkehrssicherheit fördern und aktiv einfordern. Für die passive Verkehrssicherheit soll bei Strecken, auf denen die zulässige Geschwindigkeit (noch) nicht reduziert werden kann, die Trennung der Verkehrsmittel beispielsweise durch Protected  
185 Bikelanes (geschützte Radwege) und Fuß- und Fahrradbrücken gefördert werden. Auf der Seite der aktiven Verkehrssicherheit sollte überall, wo es möglich ist, die Geschwindigkeit innerorts auf 30 km/h begrenzt und an bestimmten Stellen sogar noch weiter reduziert sowie Shared

Spaces angeboten werden.

190 Verkehrssicherheitsaudits sind regelmäßig an allen Landesstraßen durchzuführen. Auch die lückenlose Durchführung von Verkehrsschauen soll durch die obere Straßenverkehrsbehörde des Landes durchgesetzt und evaluiert werden. Auf Landstraßen mit Fahrbahnen von weniger als sechs Metern Breite soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt werden. Wir wollen formalisierte Verkehrssicherheitsaudits nicht nur bei Unfallhäufungen, Neu- und Umbauplanungen, sondern für den gesamten Straßenbestand. Sicherheitspotentiale insbesondere vom Fuß- und Radverkehr sollen zukünftig stärker berücksichtigt werden. Die Richtlinie für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS 2019) ist konsequent umzusetzen.

200 Wir werden uns im Bundesrat für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung einsetzen. Nach österreichischem Vorbild soll den Gemeinden die Ausweisung von Schulstraßen vor Schulen und Kindergärten ermöglicht werden. Die Schulstraßen werden während der Unterrichtszeit von parkenden und fahrenden Kraftfahrzeugen freigehalten. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit tragen auch mehr Kreisverkehre und die erleichterte Einrichtung von Zebrastreifen bei.

*24. Wie wollen Sie die neue StVO in Sachsen-Anhalt bekannt machen, damit die neuen Möglichkeiten in den Kommunen und Landkreisen konsequent angewandt werden?*

205 Antwort: Wir wollen alle Novellierungen der Straßenverkehrsordnung mit Verbesserungen für den Radverkehr in Sachsen-Anhalt zügig flächendeckend anwenden. Beispiele dafür sind die Einführung von Fahrradzonen und des Grünpfeils ausschließlich für Radfahrer\*innen sowie das Verkehrszeichen für Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen. Dies ist zusammen mit den Verkehrsbehörden umzusetzen. Auch öffentlichkeitswirksame Kampagnen sind zur Durchsetzung der neuen StVO sinnvoll. Dafür wollen wir beispielsweise die Kampagne „Anderthalb Meter“ zur Umsetzung des neuen Mindestüberholabstandes von Autos gegenüber Radfahrenden von 1,50 m auch in Sachsen-Anhalt initiieren.

*25. Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, z.B. im Rahmen der erweiterten Erprobungsklausel, um landesweit die Anordnung von Tempo 30 bekannter zu machen und zu unterstützen?*

215 Antwort: Wir werden uns dafür einsetzen, dass Tempolimits und Verkehrsberuhigungen im Innenstadtbereich gezielt für mehr Sicherheit sorgen. Wo immer möglich ist Tempo 30 einzuführen. Das Land hat auf allen Ebenen für diesen Ansatz zu werben und bekannt zu machen.

220 *Der Landesrechnungshof kritisierte bereits in seinem Jahresbericht 2015 Defizite beim Erkennen und Beseitigen von Unfallschwerpunkten und eine unzureichende Auswertung von Unfallstatistiken<sup>10</sup>. Der Landesverkehrssicherheitsbeirat hat zwar verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, der Umsetzungsstand ist jedoch nicht erkennbar. Außerdem hat der Beirat in den vergangenen Jahren kaum getagt.*

*26. Welche Schlüsse ziehen Sie aus dieser Situation, welche Maßnahmen sehen Sie vor?*

225 Antwort: Der Verkehrssicherheitsbeirat ist zeitnah wieder zu aktivieren. Gerade durch die Entwicklung in Sachen E-Mobilität im Bereich Radverkehr stellen sich neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheit, die konzertiert anzugehen sind. Verkehrssicherheit ist für uns wie in den vorigen Antworten bereits formuliert ein zentrales Anliegen, um insbesondere Rad- aber auch den Fußverkehr zu stärken und das Ziel Null Verkehrstote zu erreichen.

*Ein wichtiger Aspekt bei der Vermeidung von Unfällen ist ebenfalls die Verkehrserziehung im Kindesalter. Die Landesregierung hat in den letzten Jahren hierfür mehr Geld bereitgestellt, der ADFC sieht dies durchaus positiv, dennoch muss dringend an den Inhalten der Verkehrserziehung gearbeitet werden.*

230 27. *Wie wollen Sie die Arbeit im Bereich Verkehrserziehung sowohl inhaltlich als auch vom Umfang her verbessern?*

28. *Welche weiteren Maßnahmen (bspw. Verkehrspädagogik als verbindlicher Teil der Lehrerbildung, etc.) sehen sie vor?*

235 Antworten 27 und 28: Die Mobilitätspädagogik wollen wir weiter qualifizieren und in allen Bildungsbereichen von der Kita bis zur Volkshochschule thematisieren. Der Erlass aus dem Bildungsministerium soll entsprechend überarbeitet werden.

29. *Wie stehen Sie zu flächendeckenden Schulwegeplänen für zu Fuß gehende und Rad fahrende Kinder?*

240 **Antwort:** Wir wollen, dass Kinder gefahrlos ihre Wohngegend erkunden können und dass insbesondere der Schulweg sicher ist. Wir fördern Kommunen bei der Umsetzung von Fußwegkonzepten einschließlich verkehrsberuhigter und autofreier Zonen, die insbesondere Kinder, ältere und bewegungseingeschränkte Menschen in den Blick nehmen. Schulwegpläne sind dafür ebenfalls ein sinnvoller Ansatz, den wir unterstützen. Durch die Ko-Finanzierung von Mobilitätsberatern wollen wir die Kommunen bei solchen konzeptionellen Ansätzen unterstützen.

245 30. *Werden Sie eine Kampagne „1,5 m Mindestabstand“ (Bsp. NRW) auf allen Einsatzfahrzeugen der Polizei unterstützen und einfordern?*

Antwort: Ja.

31. *Was werden Sie tun, um eine Qualitätsverbesserung der 18 Radfernwege bzw. der Umsetzung der Koalitionsvereinbarungen zu realisieren?*

250 32. *Wie stehen Sie zu der Forderung des ADFC die Fahrradwegweisung zukünftig an dem bundesweiten Standard der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen auszurichten und landesweit zu vereinheitlichen?*

33. *Was halten Sie von der Verfahrensweise des Freistaates Sachsen, die Fahrradwegweisung an Landesradfernwegen und im Landesradverkehrsnetz zentral von der Landesstraßenbaubehörde planen und errichten zu lassen?*

255 Antworten 31 - 33: Der Elberadweg ist als unser bekanntester touristischer Radweg ein überregionaler Magnet für den Radtourismus. Der Boom des Radtourismus auch durch Corona bedingt, ist entsprechend zu befördern. Dafür wollen wir, dass der Elberadweg sowie weitere landesbedeutsame Radwege in die Landesverantwortung übernommen werden.

260 Ein durchgängig guter Ausbaustand und eine einheitliche Beschilderung auch entsprechend bundesweiter Standards sollen damit sichergestellt werden. Ferner wollen wir den Aufbau eines Leitsystems für Radtourist\*innen initiieren. Ein solches System soll Hinweise auf örtliche Tourismusangebote ermöglichen. Weil die Elektromobilität zukünftig auch den Rad- und Bootstourismus prägen wird, soll der Aufbau eines Netzes von Ladestationen mit Fördermitteln unterstützt

265 werden. Wir wollen Fahrradroutes besser vernetzen und eingeführte Zertifikate wie TourCert oder die Sterneradwege des ADFC weiter stärken. Wo es noch an Rast-, Reparatur- und Übernachtungsmöglichkeiten mangelt, wollen wir diese schaffen helfen.

*34. Wie schätzen Sie die Situation zur Fahrradmitnahme im ÖPNV ein?*

*35. Welche Lösung bzgl. Kapazitätsüberschreitung bei der Mitnahme sehen Sie?*

270 Antworten 34 - 35: Der multimodale Verkehr ist der entscheidende Ansatz, um den Umweltverbund in Gänze zu stärken. Nur eine bestmögliche Verknüpfung der Verkehrsmittel garantiert die nötige Flexibilität und Verlässlichkeit. Nur so können wir über den Umweltverbund unsere Mobilitätsgarantie umsetzen. Daher setzen wir weiterhin auf die Fahrradmitnahme im ÖPNV und SPNV und dies ist etwa bei entsprechenden Ausschreibungen als Bedingung aufzunehmen. Auch bei der Weiterentwicklung des Bahn-Bus-Landesnetzes ist die Fahrradmitnahmen im Blick zu  
275 behalten und umzusetzen.

*36. Welche Schritte wird ihre Partei unternehmen, um die AGFK in Sachsen-Anhalt dauerhaft (ideell und finanziell) zu unterstützen?*

Antwort: Die AGFK werden wir weiterhin fördern. Eine weitere Vernetzung und Kooperation auf kommunaler Ebene ist für eine Stärkung des Radverkehrs unerlässlich.

280 *37. Wie ist Ihre allgemeine Einschätzung zum LRVP 2030?*

Antwort: Der LRVP 2030 stellt einen deutlichen programmatischen Fortschritt dar und formuliert sinnvoll Handlungsansätze und Zielstellungen, um den Radverkehr in Gänze zu stärken und voranzubringen.

*38. Wie wollen Sie den personellen und finanziellen Rahmen des LRVP sichern?*

285 Antwort: Die Umsetzung des LRVP wird in der Verantwortung aller politischen Ebenen liegen. Kommunen, die Landesministerien und Landesbehörden wie auch der Landtag stehen in der Verantwortung den ambitionierten LRVP auf die Straße zu bringen. Dazu gehören von Seite des Landtags insbesondere die Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel. Die Förderung von Radwegen an Landesstraßen und in den Kommunen, die Förderung der Landesverkehrswacht,  
290 die Unterstützung der AGFK, die Unterstützung von Modellprojekten im Bereich Lastenrad, Rad-schnellwege und Verkehrssicherheit sind der Sache nach für uns gesetzt. Für den Radwegebau wollen wir mindestens 15 Millionen € bereitstellen.

*39. Wie soll aus Ihrer Sicht ein Controlling zur Umsetzung über die IMAG hinaus sichergestellt werden?*

295 Antwort: Wir werden im Rahmen unserer zukünftigen Landtagsarbeit die Umsetzung des LRVP regelhaft erfragen und thematisieren. Sowohl im Fachausschuss wie auch im Rahmen der jeweiligen Haushaltsberatungen soll der Umsetzungsstand regelhaft dargestellt werden. Auch setzen wir auf einen breit besetzten Mobilitätsbeirat als beratendes Gremium des Landes. In diesem neu zu gründendem Gremium ist die Umsetzung des LRVP ebenso regelhaft zu thematisieren.

*40. Welche konkreten Zeithorizonte und quantifizierbaren Ziele sehen Sie bei der Umsetzung?*

300 41. Welche Verantwortlichkeiten innerhalb der Ressorts sollten aus Ihrer Sicht definiert werden, damit verbindliche Strukturen entstehen und Kommunikation gut funktioniert?

42. Eine Ziel-Angabe zum Modal Split fehlt im LRVP, welche Vorgabe ist aus Ihrer Sicht wünschenswert (Anteil des Radverkehrs in % bei der Anzahl der Wege)?

305 Antworten 40 - 42: Konkrete quantifizierbare Ziele und Zeithorizonte sind in den nächsten Arbeitsschritten zur Umsetzung des LRVP zu entwickeln. Dies obliegt den zuständigen Ressorts in Abstimmung mit dem Mobilitätsbeirat und der Landespolitik. Etwa ist der Radwegebedarfsplan zügig im Austausch mit den Kommunen zu entwickeln, um anhand dessen Zeitplan und mithin Förderung der Radwege im Land zu planen und zu steuern.

310 Das übergeordnete Ziel im Bereich der Mobilität ist für uns der Anstieg des Umweltverbundes am Modal Split auf über 50% bis 2026 und auf über 60% bis 2030.

#### *Ruhender Verkehr*

315 Laut § 6a Abs. 6 Satz 3 Straßenverkehrsgesetz (StVG) „können“ die Länder Höchstsätze für Parkgebühren in den Gemeinden festlegen. Das Land Sachsen-Anhalt formuliert mit der Verordnung über Parkgebühren (ParkG VO) einen Höchstsatz von 0,50 Euro pro halber Stunde. Der Bundesgesetzgeber sah 2003 eine volle Eigenverantwortlichkeit bei der Festsetzung von Parkgebühren „ohne starre Bindung an feste Sätze“ (vgl. Bundestagsdrucksache 15/1496) vor. Die dafür erforderliche Änderung der Landes-Verordnung ist bisher nicht erfolgt.

320 In fast allen anderen Bundesländern wird den Kommunen kein Höchstsatz vorgegeben und damit volle Eigenverantwortlichkeit bei der Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs und damit auch der Verkehrslenkung eingeräumt.

43. Wie ist Ihre Einschätzung der derzeitigen Situation?

Antwort: Der Umstand, dass öffentlicher Raum in Form von Parkplätzen im Land seit Jahrzehnten inflationsbereinigt immer billiger wird, ist für uns unhaltbar. Der Privat-PKW wird damit über Gebühr etwa gegenüber dem ÖPNV bevorteilt.

325 44. Welche Schritte werden Sie unternehmen, um den Kommunen „freie Hand“ bei der Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs zu geben?

330 Antwort: Wir wollen die Obergrenze für Parkgebühren als Landesvorgabe abschaffen. Die Kommunen sollen in Zukunft selbst über die Höhe von Parkgebühren und Anwohner\*innenparkausweisen entscheiden können. Die dadurch möglichen zusätzlichen Einnahmen sind mit einem kommunalen Mobilitätskonzept zu untersetzen und grundsätzlich zur Stärkung des Radverkehrs, des Fußverkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel zu verwenden. Das muss kommunalaufsichtlich abgesichert werden, damit die Mehreinnahmen nicht im Gesamthaushalt verschwinden. Um diese Konzeptentwicklung zu befördern, streben wir eine hälftige Kofinanzierung kommunaler Mobilitätsberater durch das Land an.

335 11. Ihre Ideen zum Radverkehr in unserem Bundesland

Hier ist möglicher Raum für Ihre Ideen zum Radverkehr in Sachsen-Anhalt! Schreiben Sie in 10-15 Sätzen,

*wie Sie den Radverkehr in Sachsen-Anhalt voranbringen wollen und unser Bundesland zum Fahrradland machen wollen.*

340 *Welche Beispiele aus anderen Bundesländern werden Sie bspw. adaptieren? Welche umweltorientierten Mobilitätsverbände sollen gefördert werden?*

Antwort: Mit dem aufgezeigten Bündel an Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur, der Modellprojekte, des multimodalen Verkehrs und der Verkehrserziehung wollen wir ein Fahrradklima erzeugen, dass immer mehr Menschen dazu einlädt selbst auf den Sattel zu steigen. Als klimafreundliche und gesundheitsfördernde Mobilität ist das Fahrrad Dreh- und Angelpunkt unserer angestrebten Mobilitätswende. Ein Fahrradland Sachsen-Anhalt zeichnet sich für uns durch eine abgas- und lärmfreie sowie raumsparende Mobilität insb. in den Städten aus. Aber eben auch durch eine Ausschöpfung des Potentials des Rads für die ländliche Mobilität. Gerade E-Bikes und Pedelecs eröffnen für die ländlichen Regionen viele Möglichkeiten, die wir als Land unterstützen und fördern wollen. Mehr Radverkehr im Land kennt nur Gewinner. Daran wollen wir mit allen zuständigen und interessierten Akteur\*innen im Land weiterarbeiten.

345  
350