**Antworten der CDU**

# Persönlicher Bezug zum Radverkehr

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

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

Wir wollen, dass auch zukünftig jede Bürgerin und jeder Bürger selbst entscheiden kann, welche Technik er nutzt, um von A nach B zu kommen. Es gilt, kluge Anreize zu setzen, damit dies freiwillig möglichst umweltschonend erfolgt. Die CDU ist die Partei der Freiheit. Demzufolge ist es unsere Anliegen, die Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger weiter zu optimieren. Sachsen-Anhalt hat in den zurückliegenden Jahren dreistellige Millionenbeiträge für den Ausbau seiner Fahrradinfrastruktur ausgegeben. Diese Ausgaben haben sich auch positiv auf das Angebot, die Sicherheit und den Komfort ausgewirkt.

# Radverkehrsanteil steigern

Zum Radverkehrsanteil in Sachsen-Anhalt liegen verschiedene Zahlen aus verschiedenen Erhebungen vor. In den Oberzentren liegt der Anteil zwischen 12,7% (Binnenverkehr) in Halle, bei 20% (Binnenverkehr) in Magdeburg und 19,8% (Binnenverkehr) in Dessau- Roßlau. 1,2 Die Zahlen stammen aus dem Forschungsprojekt Mobilität in Städten (SrV). Für das Bundesland wurden 15% in der Untersuchung „Mobilität in Deutschland 20083, 2017 jedoch nur noch 11%4 genannt. Die Anteile bei Entfernungen bis 3 bzw. 5km liegen dabei sogar bei bis zu 21%5!

Eine weitere Untersuchung des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) aus dem Jahr 2010 zeigt, dass 70% der Wege, die mit dem PKW zurückgelegt werden, eine Entfernung von 10km nicht überschreiten. Hier zeigen sich klar und deutlich die Potentiale für den Radverkehr, besonders vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Debatte um „Kostenwahrheit im Verkehr“.6

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

Durch die CDU wurde der Radverkehr weiter gestärkt. Mit unserer Unterstützung wurde eine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen ins Leben gerufen und ein Förderprogramm für Lastenfahrräder aufgelegt. Zugleich haben wir mehr Geld in die Hand genommen, um kaputte Radwege zu sanieren oder neue Radwege zu bauen. Gemeinsam mit vielen anderen setzen wir uns dafür ein, den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen auch in den kommenden Jahren weiter zu erhöhen. Weiterhin wollen wir Radfahrerinnen und Radfahrer durch den Ausbau von gesicherten Fahrradstellplätzen und zugehöriger Ladeinfrastruktur an Bahnhöfen unterstützen. Wir werden weiter gewährleisten, dass beim Straßenbau die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen berücksichtigt und umgesetzt werden.

Wir wollen mehr und bessere Radwege. Wir wollen die Zahl der neu gebauten Radwege in fünf Jahren verdoppeln. Dafür werden wir zusammen mit den Kommunen baulastträgerübergreifende Finanzierungsinstrumente entwickeln.

# Finanzierung des Radverkehrs und personelle Aufstockung

Die Finanzierung des Radverkehrs sowohl in Hinblick auf Infrastruktur als auch personelle Untersetzung in den betreffenden Ministerien und Landesbehörden ist grundlegend für das weitere Voranbringen des Radverkehrs in unserem Bundesland.

## Personelle Ressourcen

Wie im Koalitionsvertrag 2016 festgehalten, wurde mittlerweile eine Koordinationsstelle für den Radverkehr im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr geschaffen. Die Koordinationsstelle hat u.a. erfolgreich die Gründung der AGFK vorbereitet, als auch die Neuauflage des Landesradverkehrsplans und des zugehörigen Netzes auf den Weg gebracht bzw. betreut dieses Vorhaben.

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?*

Die Fragen zwei und 3 werden im Zusammenhang beantwortet.

Die Radfahrkoordinationsstelle ist im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr im Referat „Verkehrsstrategien, Alternative Mobilitätskonzepte angesiedelt. Wir setzen uns dafür ein, dass die Koordinierungsstelle weiterhin bedarfsgerecht organisiert und weiterentwickelt wird.

Der Mangel an Fachkräften auch bei der Radverkehrsplanung und Umsetzung von Vorhaben ist in den vergangenen Jahren ein großer Hemmschuh gewesen und hat zu Planungs- und Ausführungsverzug bei Radverkehrsanlagen bzw. -infrastruktur geführt. Das MLV gibt an mit Hochschulen zu kooperieren, um Fachkräfte nach Sachsen-Anhalt zu holen.7 Aus unserer Sicht reicht dies nicht aus!

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

Wir setzen uns für die Inanspruchnahme von Förderprogrammen der Europäischen Union und des Bundes für den Radverkehr ein. Unser Ziel ist, dass in den Folgeregelungen zum Entflechtungsgesetz der Radverkehr berücksichtigt wird. Im Landesradverkehrsplan werden Maßnahmen zur Stärkung und Weiterentwicklung des Freizeitradverkehr und des Fahrradtourismus benannt. Diese gilt es u.a. unter Verwendung der Mittel umzusetzen.

## Infrastruktur

Durch den Koalitionsvertrag 2016 wurde festgelegt, dass jährlich 8% der Mittel des Landesstraßenbaus in den Ausbau von Radwegen an Landesstraßen fließen sollen. Der ADFC hat den Mittelaufwuchs begrüßt, doch wir mussten feststellen, dass nur 50% der Mittel seit 2017 tatsächlich in den Bau von Radwegen geflossen sind8 die restlichen Mittel flossen zurück und kamen dem Radverkehr nicht zugute! Darüber hinaus reichen die Mittel nicht aus, um Sachsen-Anhalt in einer absehbaren Zeit zu einem „Fahrradpendlerland“ (siehe Landesradverkehrsplan vom 09.02.2021) zu machen und die Verkehrswende bzw. Klimaschutzziele umzusetzen. Allein gemäß dem Landesradwegebedarfsplan Stand 12/2016 bestand ein Neubaubedarf von mehr als 1.000 km Radwegen allein an Landesstraßen.

1. *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 Landestraßen ausgebaut werden?*
2. *Wie stellen Sie sicher, dass die Mittel tatsächlich für den Bau von Radinfrastruktur umgesetzt werden?*
3. *Wie stellen Sie sicher, dass die Mittel für den Bau von Radinfrastruktur gesichert werden, falls ein vollständiger Abfluss nicht realisiert wird?*

Die Fragen fünf bis sieben können nicht losgelöst voneinander beantwortet werden. Die Antwort wurde daher von uns zusammengefasst.

Mit der wachsenden Attraktivität des Fahrrads steigt auch das Bedürfnis nach attraktiven Radwegen. Wir wollen mehr und bessere Radwege. Wir wollen die Zahl der neu gebauten Radwege in fünf Jahren verdoppeln. Dafür werden wir zusammen mit den Kommunen bau-lastträgerübergreifende Finanzierungsinstrumente entwickeln. Die Nutzung des Radverkehrs soll als sicherer und günstiger Verkehrsträger allen Bevölkerungsgruppen landesweit ermöglicht wird. Die Vernetzung, Kooperation und aktive Zusammenarbeit aller beteiligten Ebenen ist die Voraussetzung für die Verbesserung des Radverkehrs. Die Finanzmittel bspw. zum Ausbau der Fahrradinfrastruktur müssen effektiver und gezielter eingesetzt und die Beantragung entbürokratisiert werden.

Neben der Baulast des Landes sind vor allem die Kommunen und Landkreise zuständig für den Bau und den Unterhalt von Radinfrastruktur. Diverse Förderprogramme auf Bundes- bzw. EU-Ebene stehen zur Verfügung, dennoch sind die aufzubringenden Eigenmittel der Kommunen und Landkreise häufig sehr knapp bemessen oder reichen nicht aus.

1. *Welche Möglichkeiten werden Sie nutzen, um Kommunen und Landkreise dauerhaft bei der Finanzierung des Radverkehrs zu unterstützen?*
2. *Welche Landesförderprogramme werden Sie auflegen, welche Mittel zur Verfügung stellen?*

Die Fragen 8 und 9 werden im Zusammenhang beantwortet. Wir können und werden mit Förderprogrammen für die Sanierung und den Bau von Radwegen weiterhin die Kommunen und Landkreise unterstützen, um eine fahrradfreundliche Infrastruktur zu schaffen. Aufgrund des im Grundgesetz verankerten Prinzips der Selbstverwaltung ist es grundsätzlich Aufgabe der Kommunen und Landkreise, für den weiteren Ausbau der Radwege in ihren Ortschaften zu sorgen. Ziel der CDU ist, sie bei der Umsetzung dieser weitreichenden Aufgabe nicht nur finanziell sondern auch durch Beratungen zu unterstützen.

Für den Bau von Radverkehrsanlagen sind neben weiteren Richtlinien vor allem die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (kurz ERA) aus dem Jahr 2010 maßgebend. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass die ERA2010 noch immer nicht maßgeblich ist beim Bau von Radverkehrsanlagen. Als Beispiel seien hier die Eisenbahnüberführung Ernst- Reuter-Allee in der Landeshauptstadt Magdeburg und die Gropiusallee in Dessau genannt.

1. *Wie wollen Sie sicherstellen, dass in Zukunft die ERA konsequent angewandt wird?*
2. *Wie werden Sie sicherstellen, dass Förderungen an die Einhaltung der ERA geknüpft werden?*

Die Fragen 10 und 11 werden zusammenhängend beantwortet.

Die CDU unterstützt die Umsetzung der ERA beim Bau von Radverkehrsanlagen. Wir werden weiter gewährleisten, dass beim Straßenbau die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen eingehalten und umgesetzt werden. Hierbei müssen aber die örtlichen Begebenheiten flexibel berücksichtigt werden. Es gilt zu prüfen inwieweit Förderungen an die Bedingung der Einhaltung der ERA geknüpft werden können.

### Radschnellwege

Das BMVI fördert den Bau von Radschnellwegen und in Sachsen-Anhalt haben zumindest die Landeshauptstadt Magdeburg und die Stadt Halle Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben bzw. waren daran beteiligt.

1. *Welche weiteren Chancen sehen Sie im Bundesland für Radschnellwege?*
2. *Wie werden Sie den Bau von Radschnellwegen in Sachsen-Anhalt landesseitig unterstützen (Bsp. Förderung NRW)?*
3. *Unterstützen Sie den Antrag des Projektträgers Metropolregion Mitteldeutschland auf Förderung des länderübergreifenden Projektes Radschnellweg Halle-Leipzig aus Mitteln der Strukturhilfen zum Kohleausstieg?*

Frage 12 bis 14 werden zusammenhängend beantwortet.

Wir wollen als CDU ergebnisoffen prüfen, ob und inwieweit stillgelegte Eisenbahnstrecken, die aufgrund ihrer in der Regel geringen Steigungen als Radwege sehr geeignet scheinen, radtouristisch oder als Radschnellwege ausgebaut werden können. Initiativen im Rahmen der Strukturhilfen zum Kohleausstieg begrüßen wir als CDU außerordentlich, da diese Projekte zur touristischen Attraktivitätssteigerung der Regionen führen kann.

## Modellprojekte

Modellprojekte dienen der Verbesserung und Weiterentwicklung des Radverkehrs, sie können innovative Ansätze im Radverkehr sichtbar machen und erproben und damit nachhaltige Mobilität durch Radverkehr sichern. Beispielsweise können verkehrsmittelübergreifende Mobilitätskonzepte und -maßnahmen gefördert werden. Modellprojekte dienen außerdem der Vernetzung verschiedener Akteure im Bereich Mobilität. In Sachsen-Anhalt wurde zuletzt das Lastenradförderprogramm als Modellprojekt durchgeführt. Auch nach Ende des Projektes (Ausschöpfung der Fördersumme) ist die Nachfrage hoch.

1. *Wie ist Ihre Einschätzung zu Modellprojekten?*
2. *Welche Modellprojekte werden Sie (neu-) auflegen?*

Frage 15 und 16 werden zusammenhängend beantwortet.

Das Modellprojekt Lastenradförderung war aus Sicht der CDU ein voller Erfolg und wurde von den Bürgern gerne in Anspruch genommen. Eine Fortsetzung des Lastenradprogrammes bzw. die Neuauflegung von weiteren Modellprojekten ist auf Basis der haushälterischen Situation des Landes ergebnisoffen zu prüfen.

# 4. Radabstellanlagen

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:

„(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 die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Ladeinfrastruktur für Kraftfahrzeuge und Fahrräder.“

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.

1. *Welche Schlüsse ziehen Sie aus dieser Situation?*
2. *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?*
3. *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?*
4. *Was halten Sie von der Forderung des Bundesverkehrsministers, Wohnungsbaugesellschaften/ -genossenschaften, Unternehmen und Hauseigentümer finanziell bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen zu unterstützen?*
5. *Wie stehen Sie zur Frage von Radstationen an allen Bahnhöfen in Städten ab der Größe von 10.000 Einwohner\*innen?*

Frage 17 bis 21 wurden zusammenhängend zu beantworten.

Mit der zunehmenden Attraktivität des Radverkehrs in Deutschland steigt auch der Reservationspreis der Bürgerrinnen und Bürger beim Fahrradkauf. Die Menschen sind bereit, mehr Geld für ihr Fahrrad auszugeben. Bedauerlicherweise erhöht dies auch die Attraktivität für Fahrraddiebe. Dem durch geeignete Maßnahmen entgegenzuwirken, ist unser Ziel. Schon in eigenem Interesse werden Kunden bei einem hohen Kaufpreis ihres Fahrrads bestrebt sein, dieses vor Diebstahl zu schützen. Insbesondere individualisierte und codierte Aufsatzsysteme und Stützen am Fahrrad, die vor einem leichten Ausbau schützen, haben sich hierbei bewährt.

Eine einheitliche Codierung werden wir im Dialog mit allen Beteiligten prüfen. Weiterhin wollen wir Radfahrerinnen und Radfahrer durch den Ausbau von gesicherten Fahrradstellplätzen und zugehöriger Ladeinfrastruktur an Bahnhöfen unterstützen.

# 5. Verkehrssicherheit / Verkehrserziehung

Der Landtag des Landes Sachsen-Anhalt hat in seine Sitzung am 08.03.2018 den Beschluss

„Keine Verkehrstoten mehr in Sachsen-Anhalt“9 gefasst. Wir begrüßen diesen Schritt, mit welchem die „Vision Zero“ endlich auch in Sachsen-Anhalt verankert wurde. Anderseits stagnieren die Unfallzahlen von Radfahrern auf hohem Niveau oder wachsen sogar an.

1. *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?*
2. *Welche Möglichkeiten sehen Sie proaktiv, d. h. schon im Planungsprozess oder bei der Identifizierung von Gefährdungsstellen im Bestand, Verkehrssicherheitsaspekte zu berücksichtigen?*

Frage 22 bis 23 wurden zusammen beantwortet.

Die Vision Zero stellt den Menschen in den Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit. Das Ziel ist hierbei möglichst wenig Personenschäden und Unfälle – im besten Fall keine – zu erreichen. Hier ergeben sich zwei Arbeitshypothesen: Erstens muss Menschen mit eingeschränkter Mobilität eine möglichst barrierefreie Teilnahme am Verkehr ermöglicht werden. Zweitens muss das System Straßenverkehr so an den Menschen angepasst werden, dass Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr vermieden werden. Dafür hat das Land Sachsen-Anhalt drei Handlungsfelder ausgemacht: den Menschen, die Verkehrswege und die Fahrzeugtechnik. Unser Ziel ist es die Vision Zero zu unterstützen um eine schnellstmögliche Reduzierung der teils tödlichen Personenschäden zu erreichen

Die im April 2020 veröffentlichte StVO-Novelle brachte zahlreichen Änderungen zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden. Die Novellierung schreibt u.a. einen Mindestabstand von 1,5 Meter innerorts und 2 Meter außerorts beim Überholen von Radfahrerinnen und Radfahrern durch Kraftfahrzeuge und Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen innerorts vor. Außerdem eröffnet sie die Möglichkeit der Einrichtung von Fahrradzonen und führt zusätzlich den Grünpfeil ausschließlich für Radfahrende ein. Zusätzlich gilt mit der neuen StVO ein generelles Halteverbot auf Schutzstreifen für den Radverkehr.

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

Der Bund ist bei der Umsetzung und Bekanntmachung der StVO als federführend anzusehen. Jede Kommune und jeder Landkreis hat die Pflicht, sich stets über rechtliche Neuerungen in allen Gebieten zu informieren und diese konsequent umzusetzen. Die Schulung des handelnden Personals obliegt nicht dem Land. Dennoch sieht sich die CDU in der Pflicht die Kommunen und Landkreise aktiv zu informieren und die Änderungen über verschiedene Medien an die Bürger heranzutragen.

Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und die Lärmbelastung für Anwohner kann kostengünstig und schnell durch Tempo 30 Anordnungen innerorts erhöht werden. Insbesondere in Bereichen mit engen Straßenquerschnitten ist die Anordnung von Tempo 30 die Lösung für mehr Sicherheit im Mischverkehr.

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

Vor Schulen, Kindergärten, Altenheimen sowie Krankenhäusern ist Tempo 30 eine sinnvolle Maßnahme zur Vermeidung von Unfällen und Straßenlärm. Zur Förderung der Verkehrssicherheit sind diese Tempobeschränkungen zu unterstützen. Auch hier sehen wir die Möglichkeiten der aktiven Kommunikation seitens des Landes in die Bevölkerung sowie in de Kommunen und Landkreise.

Der Landesrechnungshof kritisierte bereits in seinem Jahresbericht 2015 Defizite beim Erkennen und Beseitigen von Unfallschwerpunkten und eine unzureichende Auswertung von Unfallstatistiken10. Der Landesverkehrssicherheitsbeirat hat zwar verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, der Umsetzungsstand ist jedoch nicht erkennbar. Außerdem hat der Beirat in den vergangenen Jahren kaum getagt.

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

Mit ihrem Verkehrssicherheitsprogramm legt die Landesregierung den Grundstein für eine lebenslange und sichere Mobilität. Es soll eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme und des verantwortungsbewussten Umgangs miteinander gefördert werden. Eine Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramm wird beabsichtigt. Der Beirat setzt sich aus Mitgliedern der drei zentralen Handlungsfeldern (Mensch, Wege, Fahrzeug) zusammen und kann somit einen substantiellen Beitrag leisten, die Vision Zero zu erreichen. Die konstruktive Abstimmung bei der Umsetzung einzelner Programme und Aktionen in der Fläche, kann den überparteilichen Anspruch der Verkehrssicherheitsarbeit widerspiegeln und gleichzeitig zu einem effizienteren Einsatz der zunehmend knapper werdenden engagierten Mitgliedern der Vereine, Verbände und Gebietskörperschaften führen.

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.

1. *Wie wollen Sie die Arbeit im Bereich Verkehrserziehung sowohl inhaltlich als auch vom Umfang her verbessern?*
2. *Welche weiteren Maßnahmen (bspw. Verkehrspädagogik als verbindlicher Teil der Lehrerausbildung, etc.) sehen sie vor?*
3. *Wie stehen Sie zu flächendeckenden Schulwegeplänen für zu Fuß gehende und Rad fahrende Kinder?*
4. *Werden Sie eine Kampagne „1,5 m Mindestabstand“ (Bsp. NRW) auf allen Einsatzfahrzeugen der Polizei unterstützen und einfordern?*

Die Fragen 27 bis 30 wurden zusammen beantwortet.

Die Jugendverkehrsschulen (JVS) im Land Sachsen-Anhalt befinden sich in Trägerschaft der örtlichen Verkehrswachten. Jede Verkehrswacht kann gleichzeitig JVS sein, wenn sie die notwendigen Voraussetzungen erfüllt und entsprechend jährlich planungssicher ausgestattet ist (personell, finanziell und sächlich). Die Jugendverkehrsschulen müssen finanziell sachgerecht unterstützt werden um deren Arbeit damit nachhaltig zu sichern Die Arbeit der örtlichen Verkehrswachten wird bereits jetzt durch Förderungen durch das Land finanziell unterstützen. Diese Förderung wollen wir verstetigen und erhöhen. Hierfür setzen wir uns für eine etwaige (anteilige) Zweckbindungen der Einnahmen aus Bußgeldbescheiden für die Verkehrssicherheitsarbeit (z. B. Maßnahmen der Verkehrsprävention und Mobilitäts- und Verkehrserziehung etc.) seitens des Landesgesetzgebers durch eine Änderung des Gesetzes zur Ausführung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten oder im Rahmen der Haushaltsgesetzgebung ein

Die Unterstützung der Schulen bei der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung durch die mobilen und stationären Jugendverkehrsschulen des Landes Sachsen-Anhalt werden aktuell mit rund 20.000 € pro Jahr gefördert. Darüber hinaus wurde das Projekt „Ersatzbeschaffung von Ausrüstungsgegenständen zur Umsetzung der Jugendverkehrsschulen“ gefördert.

Eine Kampagne analog zu der nordrhein-westfälischen „1,5 m Mindestabstand“-Kampagne wird zu prüfen sein.

# 6. Radtourismus

Der Radtourismus leistet, wie keine andere Tourismusform in Sachsen-Anhalt, einen Beitrag für die Entwicklung strukturschwacher ländlicher Räume. Tausende Arbeitsplätze, nicht nur in der Gastronomie, werden dadurch geschaffen oder gesichert. Die 18 Radfernwege in Sachsen-Anhalt weisen aber noch erhebliche Qualitätsmängel auf (siehe z. B. Antwort auf die Große Landtagsanfrage 7/1273). Auch in der Baulast des Landes stehende Radwege an Landestraßen (z. B. Saaleradweg L 203 zwischen Klein-Heringen und Bad Kösen) und Abschnitte von Deichwegen (z. B. Elberadweg bei Schönebeck) und Forstwege fehlen bzw. befinden sich in einem schlechten Zustand. Die diesbezüglichen Koalitionsvereinbarungen 2016 - 2021 zur Verbesserung der Wegweisung, zum Aufbau eines Radwegemanagements mit Mängelmeldesystems, zum Ausbau stillgelegter Bahntrassen, zu zeitnahen Bau- und Erhaltungsmaßnahmen an den Landesradfernwegen, sind, wenn überhaupt, nur stellenweise umgesetzt worden. Das touristische Leitsystem weicht von dem aller Nachbarbundesländer ab und irritiert Radtouristen.

1. *Was werden Sie tun, um eine Qualitätsverbesserung der 18 Radfernwege bzw. der Umsetzung der Koalitionsvereinbarungen zu realisieren?*
2. *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?*
3. *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?*

Die Fragen 31 bis 33 wurden zusammen beantwortet.

Sachsen-Anhalt verfügt mittlerweile über ein sehr dichtes und gut ausgebautes Radwegenetz. Allein zwischen 2010 und heute wurden fast 200 km neue Radwege geschaffen. Das Land hat seit der Jahrtausendwende dreistellige Millionenbeträge für den Neubau-, die Sanierung und die Erschließung von Radwegen ausgegeben. Allein zwischen 2020-2023 stehen über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ 24,5 Mio. für Radwegeprojekte zur Verfügung. Die Qualität der Radwege hat sich in den zurückliegenden Jahren deutlich verbessert. Der Erhalt dieses guten Zustandes bleibt eine ständige finanzielle Herausforderung für das Land. Der Radtourismus ist in Deutschland, aber auch in Sachsen-Anhalt ist ein stetiger Wachstumsmarkt. Seit 2015 erlebte das Segment über 40 Prozent Steigerung. Eine besondere touristische Bedeutung kommt den überregionalen Radwegen und den Radwegen in den touristischen Hochburgen zu. Allein der Elberadweg wurde mehrfach preisgekrönt. Wir wollen dafür sorgen, die touristischen Angebote stärker zu vernetzen. Im Bereich der Digitalisierung gibt es nicht nur neue Möglichkeiten, sondern auch noch erheblichen Nachholbedarf. Ein erfolgreicher Radtourismus kann sich nicht nur über gut ausgebaute Radwege definieren, sondern er muss ganzheitlich die Infrastruktur wie sichere Abstellplätze, Beschilderung, Gastronomie oder Informationsangebote umfassen. Aus unserer Sicht muss auf den Ausbau diese Infrastruktur in den nächsten Jahren das Hauptaugenmerk liegen. Radfahren muss in unserem Bundesland ein Erlebnis werden, über das man gerne redet. Eine bundeseinheitliche Regelung für Radwegestandards und Beschilderungen wäre zu begrüßen. Hier ist zunächst der Bund im Dialog mit den Ländern gefragt, einen Vorschlag zu erarbeiten.

Der sächsische Ansatz, die Landesstraßenbaubehörde mit der Beschilderung von Radwegen zu beauftragen, wird immer wieder diskutiert und muss für unser Bundesland geprüft werden. Insbesondere durch Verwitterung und Vandalismus entstehen immer wieder Schäden, die es rasch zu beheben gilt.

# 7. Verknüpfung ÖV-Rad

Viele Menschen sind täglich mit dem Rad unterwegs und nutzen dabei auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV. Dies ist in Sachsen-Anhalt in den Nahverkehrszügen kostenlos möglich. Auf bestimmten Relationen ist die Fahrradmitnahme mittlerweile schwierig geworden (bspw. S-Bahn Halle-Leipzig). Außerdem wurden Bahnverbindungen in den vergangenen Jahren abbestellt und teilweise in landesbedeutsame Buslinien umgewandelt, bei denen nicht immer eine Fahrradmitnahme gesichert ist.

1. *Wie schätzen Sie die Situation zur Fahrradmitnahme im ÖPNV ein?*
2. *Welche Lösung bzgl. Kapazitätsüberschreitung bei der Mitnahme sehen Sie?*

Die Fragen 34 und 35 wurden zusammen beantwortet.

Klare Maßgabe des ÖPNV-Plans des Landes ist, dass der ÖPNV mit dem Individualverkehr zu vernetzen ist. Deswegen wollen wir dafür sorgen, dass mit der Fortschreibung des ÖPNV-Plans in Sachsen-Anhalt auf stark nachgefragten landesbedeutsamen Buslinien ausreichende Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder bzw. geeignete Sicherungsanlagen vorhanden sind.

# 8. AGFK

Im November 2019 wurde die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen- Anhalt (AGFK) gegründet. Der ADFC Sachsen-Anhalt begrüßt diesen längst überfälligen Schritt. Damit eine fruchtbare Zusammenarbeit der Kommunen und Gemeinden im Bereich Radverkehr wachsen kann, bedarf es einer langfristigen Förderung durch das Bundesland.

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

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommune Sachsen-Anhalt wurde von uns initiiert. Derzeit wird die Geschäftsstelle der AGFK mit Landesmitteln gefördert. Dieses wollen wir in der nächsten Legislatur fortführen und bei Bedarf eine Aufstockung der finanziellen Mittel prüfen. Radverkehrsförderung und Radwegebau sind eine Gemeinschaftsaufgabe des Bundes, der Länder und der Kommunen und mit der AGFK LSA hat das Land bei diesen Themen nun einen starken Partner auf kommunaler Ebene an seiner Seite. Diese Zusammenarbeit muss für eine erfolgreiche Umsetzung der Projekte weiterhin vertrauensvoll erfolgen.

# 

# 9. Landesradverkehrsplan und Landesnetz

Im Februar 2021 wurde der Landesradverkehrsplan (LRVP 2030) vom Kabinett beschlossen. Der Landesradverkehrsplan aus dem Jahre 2010 ist somit abgelöst. Der LRVP 2030 stellt ab sofort die strategische Planungs- und Handlungsgrundlage für Landesverwaltung und Kommunen / Landkreise dar. In vielen Maßnahmen der einzelnen Handlungsfelder ist die Verantwortung für die Umsetzung an das MLV als federführend adressiert. Hier stellt sich die einfache Frage, wie die Umsetzung gelingen soll, ohne die nötige personelle und finanzielle Untersetzung. Wenn das Vorhaben ernsthaft angegangen werden soll, müssen die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt werden.

1. *Wie ist Ihre allgemeine Einschätzung zum LRVP 2030?*
2. *Wie wollen Sie den personellen und finanziellen Rahmen des LRVP sichern?*
3. *Wie soll aus Ihrer Sicht ein Controlling zur Umsetzung über die IMAG hinaus sichergestellt werden?*
4. *Welche konkreten Zeithorizonte und quantifizierbaren Ziele sehen Sie bei der Umsetzung?*
5. *Welche Verantwortlichkeiten innerhalb der Ressorts sollten aus Ihrer Sicht definiert werden, damit verbindliche Strukturen entstehen und Kommunikation gut funktioniert?*
6. *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)?*

Die Fragen 37 bis 42 wurden zusammen beantwortet.

Durch gezielte Förderung kann der Radverkehr im ländlichen Raum einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge leisten und in den Städten zur Verkehrsentlastung beitragen. Wir haben damit eine zukunftsweisende Gesamtstrategie, auf deren Grundlage der Radverkehr in Sachsen-Anhalt kontinuierlich weiterentwickelt werden kann.

Der Landesradverkehrsplan wird als übergeordnetes Strategiepapier zum Radverkehr angesehen. Er bildet die Grundlage für die Planungen und Projekte der nächsten zehn Jahre. Wir setzen uns weiterhin für die Förderung des Rads als nachhaltiges, klimaneutrales und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel. Für die Umsetzung eines flächendeckenden Radverkehrssystems ist jedoch eine noch engere Verzahnung der verschiedenen Zuständigkeiten und Baulastträger erforderlich. Der LRVP bindet erstmals auch außerhalb der Landesverwaltung eine Vielzahl von Akteuren auf der kommunalen und gesellschaftlichen Ebene mit ein. Mit der Umsetzung eines der größten Teilprojekte des LRVP 2030 ist bereits begonnen worden. So wird derzeit an der Konzeption eines neuen alltagstauglichen Landesradverkehrsnetzes gearbeitet. Dieses Konzept wird der Grundstein für viele weitere Maßnahmen sein. Unser Ziel ist, in den nächsten Jahren ein lückenloses, komfortables und sicheres befahrbares Wegenetz für den alltags- und freizeitrelevanten Radverkehr aufzubauen. Uns ist bewusst, dass der LRVP 2030 das Land und die Kommunen vor großen finanziellen und personellen Herausforderungen stellt. Daher müssen die Fördermöglichkeiten der EU, des Bundes und des Landes voll ausgeschöpft werden.

# 10. Ruhender Verkehr

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!

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.

1. *Wie ist Ihre Einschätzung der derzeitigen Situation?*
2. *Welche Schritte werden Sie unternehmen, um den Kommunen „freie Hand“ bei der Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs zu geben?*

Die Fragen 43 bis 44 wurden zusammen beantwortet.

Die CDU steht dafür ein, dass die Nutzung des Parkraums durch eine möglichst große Anzahl von Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten ist. Wir werden daher prüfen, inwieweit sich das Land auf Grundlage des Straßenverkehrsgesetztes § 6 Abs.6 aus den Festlegungen des Höchstsatzes zurückziehen und dies in die Eigenverantwortung der Kommunen legen kann.

# 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.

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

**Die richtige Mobilität für jeden** – vom Bürgerbus bis zum Familien-Diesel. Wir lehnen eine ideologisch motivierte Technologiefeindlichkeit. Wir wollen, dass auch zukünftig jede Bürgerin und jeder Bürger selbst entscheiden kann, welche Technik er nutzt, um von A nach B zu kommen. Es gilt, kluge Anreize zu setzen, damit dies freiwillig möglichst umweltschonend erfolgt. Die CDU ist die Partei der Freiheit. Mit uns wird Sachsen-Anhalt zum Zukunftslabor für vernetzte Mobilität, grüne Mobilitätsketten und moderne Konzepte zur Verkehrssteuerung. Wir wollen Radfahrerinnen und Radfahrer durch den Ausbau von gesicherten Fahrradstellplätzen und zugehöriger Ladeinfrastruktur an Bahnhöfen unterstützen. Wir werden weiter gewährleisten, dass beim Straßenbau die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen berücksichtigt und umgesetzt werden.