

**1. 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?**

Die Bedingungen für den Radverkehr sind in Sachsen-Anhalt sehr unterschiedlich, weswegen eine Bewertung für das ganze Land kaum möglich ist. Bei Fahrradunfällen befindet sich Sachsen-Anhalt laut Unfallstatistik knapp unterhalb des deutschen Durchschnitts, die Gefahr dabei tödlich zu verunglücken war hierzulande jedoch zuletzt leider besonders hoch.

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

Wir setzen uns für einen Ausbau des Fahrradwegenetz Sachsen-Anhalts ein. Die Planungs- und Umweltvorschriften im Fahrradwegebau wollen wir zu diesem Zweck vereinfachen. Um den Umstieg auf das Fahrrad attraktiver zu machen, hat für uns das Schließen von Lücken, wo örtliche Verkehrsbeziehungen bestehen, Vorrang vor teuren Prestigeprojekten. Zudem sehen wir in hohen Zahlen beim Fahrraddiebstahl einen wichtigen Hinderungsgrund, um das Fahrrad im Alltag zu nutzen. Neben einer Verbesserung der leider mitunter sehr niedrigen Aufklärungsquoten, wollen wir zusätzliche sichere und witterungsfeste Abstellmöglichkeiten schaffen.

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

Angesichts des Umstands, dass Schwarz-Rot-Grün trotz Rekordsteuereinnahmen schon vor Corona bereits sämtliche Notfallreserven des Landeshaushalts verbraucht hat, dürfte eine gründliche und umfassende Aufgabenkritik der Landesverwaltung wohl unumgänglich werden. Dabei muss dann auch überprüft werden, wie die Koordinierungsstelle angemessen personell ausgestattet werden kann.

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

Dazu werden wir mit allen Beteiligten beraten.

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

Neben entsprechenden Weiterbildungen zum Fördermittelmanagement werden wir uns insbesondere für vereinfachte Planungs- und Genehmigungsverfahren für Fahrradinfrastruktur einsetzen, um den bürokratischen Aufwand auf das unbedingt Nötige zu begrenzen.

**3. 5. 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?**

Dafür ist eine Haushaltspolitik überfällig, die sämtliche staatlichen Ausgaben genauestens auf den Prüfstand stellt und sich auf eine auskömmliche Finanzierung der vom Landtag zu identifizierenden Prioritäten konzentriert, statt sich zu verzetteln.

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

Dem Landtag als Haushaltsgesetzgeber ist es unbenommen, durch entsprechende Haushaltsvermerke sicher zu stellen, dass Ausgaben nur für die von ihm intendierten Zwecke getätigt werden.

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

Durch entsprechende Haushaltsvermerke kann der Landtag für eine überjährige Verfügbarkeit von Haushaltsresten sorgen.

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

Unter einer „bedarfsgerechter Finanzierung“ der Kommunen verstehen wir, dass diese zur Erfüllung ihrer Pflichtaufgaben, aber auch freiwilliger Aufgaben in der Lage sind. Wir werden das Finanzausgleichsgesetz (FAG) einer vollständigen Evaluation mit dem Ziel unterziehen, den Kommunen mehr Spielräume zu eröffnen. Diese sollen sie im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung eigenverantwortlich etwa für Verbesserungen für den Radverkehr nutzen können.

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

Wir wollen ein Förderprogramm des Landes aufsetzen, das darauf abzielt, die Radinfrastruktur insbesondere durch die Befestigung des Seitenstreifens zu verbessern. Unter Nutzung bestehender Bundes- und Landesförderprogramme wollen wir die Schaffung sicherer Abstellmöglichkeiten und Elektroladepunkte für Zweiräder an Umsteigepunkten vorantreiben. Wie viele Mittel für Förderprogramme zur Verbesserung des Radverkehrs insgesamt zur Verfügung stehen, wird sich seriös erst beziffern lassen, nachdem sämtliche Ausgaben des Landes auf den Prüfstand gestellt wurden. In jedem Fall muss es besser gelingen, geeignete Programme des Bundes und der Europäischen Union zur Förderung des Fahrradverkehrs auszuschöpfen.

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

Die ERA sind gemäß Erlass des Verkehrsministeriums in Sachsen-Anhalt seit 2011 für die Bereiche der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen sowie der Landesstraßen in der Baulast des Landes anzuwenden. Für die Kommunen ist die Anwendung empfohlen. Eine „konsequente Anwendung“ der ERA in dem Sinne, dass Wirtschaftlichkeit und örtliche Gegebenheiten kaum mehr Berücksichtigung finden dürften, halten wir nicht für zielführend. Die ERA selbst lassen wohlweislich begründete Ausnahmen zu.

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

Wir halten das nicht für sinnvoll, zumal auch die ERA Ausnahmen mit entsprechenden Begründungen ausdrücklich zulassen. Wir sind jedoch offen, die Förderprogramme so auszugestalten, dass die Anreize zur Beachtung der Standards der ERA verstärkt werden.

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

Radschnellwege sind insbesondere für Strecken in urbanen Gebieten interessant, auf denen Pendler auch für etwas weitere Strecken gerne auf das Fahrrad umsteigen würden. Mit dem Aufkommen von E-Bikes hat sich die Zielgruppe auch in Sachsen-Anhalt ganz sicher vergrößert.

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

Fördermittel des Bundes zum Radschnellwegbau sollten auch in Sachsen-Anhalt vermehrt genutzt werden. Dazu kann und sollte es eine Unterstützung der Wegebausträger im Rahmen der Kofinanzierung aber auch durch die Vereinfachung der Planungs- und Genehmigungsverfahren geben.

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

Die Strukturhilfen sollten sich vor allem auf die Schaffung neuer Wertschöpfung im Revier bzw. in dessen Umfeld sowie wirtschaftliche Perspektiven für die Menschen dort konzentrieren – schon um die Akzeptanz der politischen Vereinbarungen nicht zu gefährden. Der Nutzen eines Radschnellweges zwischen Leipzig und Halle für die vom Strukturwandel betroffene Region muss deshalb gut belegt sein. Das Land sollte diesen Antrag deshalb jedenfalls dann unterstützen, wenn dies nicht zu Lasten von Projekten im Revier geht. Im Übrigen besteht ja ansonsten für beide betroffene Länder ja die Möglichkeit, sich um eine „normale“ Förderung seitens des BMVI zu bemühen.

### **3. 15. Wie ist Ihre Einschätzung zu Modellprojekten?**

Modellprojekte, die Erfolgsbedingungen für eine verbesserte Einbindung des Fahrrads als Verkehrsträger zeigen, sind sinnvoll. Die Förderung des Kaufs privater Lastenfahrräder war hingegen haushaltspolitisch unverantwortlich, da gleichzeitig trotz Rekordsteuereinnahmen die Notreserven des Landeshaushalts aufgelöst werden mussten. Da mit der Lastenradförderung offenbar auch kein Erkenntnisinteresse verfolgt wurde, hatte es auch weniger den Charakter eines Modellprojekts als vielmehr einer schlichten Subvention auf Kosten der Steuerzahler.

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

Modellprojekte zur besseren Verbindung des ÖPNV – insbesondere des Schienenverkehrs – mit dem Verkehrsmittel Fahrrad, sollte das Land unterstützen.

### **3. 17. Welche Schlüsse ziehen Sie aus dieser Situation?**

Die Schaffung sicherer Abstellanlagen, aber auch die Erhöhung der Aufklärungsquote zur Abschreckung von Fahrraddiebstählen sind wesentliche Maßnahmen um das Fahrrad stärker als Verkehrsmittel für den Alltag zu etablieren.

### **3. 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?**

Da Fahrräder absehbar in den nächsten Jahren weiter deutlich an Popularität gewinnen dürften, sind Vermieter und Projektentwickler gut beraten, aus eigenem Antrieb für entsprechende Abstellanlagen zu sorgen und so ihre Objekte für Mieter und Käufer attraktiver zu machen. Um günstiger und schneller zu bauen, sollte das Baurecht vereinfacht und nicht mit zusätzlichen Vorschriften verkompliziert werden.

### **3. 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?**

Den Ansatz begrüßen wir. Ausnahmen von der DIN müssen in Einzelfällen gleichwohl möglich sein müssen, wenn aufgrund baulicher Gegebenheiten ansonsten keine zusätzlichen Abstellanlagen errichtet werden könnten, oder an bestehenden gar keine Verbesserungen mehr vorgenommen werden könnten.

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

Diese Forderung teilen wir.

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

An Bahnhöfen brauchen wir in ganz Sachsen-Anhalt genügend sichere und witterungsfeste Abstellanlagen. Auch das Angebot an Leihfahrrädern und anderen Sharing-Angeboten sollte möglichst flächendeckend ausgebaut werden, um nicht-ortsansässigen Fahrgästen die Überwindung der letzten Meile zu ermöglichen.

**3. 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?**

Die Landesverkehrsminister haben gemeinsam mit dem Bund zwischenzeitlich die „Gemeinsamen Eckpunkte für eine Verkehrssicherheitsarbeit von Bund und Ländern“ beschlossen. Darin sind eine Reihe von Handlungsempfehlungen zur Verwirklichung des Ansatzes „Vision Zero“ formuliert, die ihrerseits der Konkretisierung bedürfen. Wie im Bund-Länder-Beschluss richtigerweise vorgesehen, sollten geeignete Maßnahmen vorrangig dort getroffen werden, wo sie die größte Verringerung der Getöteten- und Schwerverletztetenzahlen versprechen – „insbesondere bei Landstraßenunfällen mit Pkw und Motorrädern sowie Unfällen im Innerortsbereich mit zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden“.

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

In den einschlägigen Regelwerken zum Straßenbau sind die Belange der Verkehrssicherheit durchaus auch im Planungsprozess berücksichtigt. Wir werben in allen Planungsverfahren jedoch für eine möglichst frühe Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger um nicht zuletzt auch diese Fragen mit der Expertise vor Ort frühzeitig in den Blick zu nehmen.

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

Wir sehen keinen Grund daran zu zweifeln, dass die Regelungen der StVO in den örtlich zuständigen Behörden bekannt und dort entsprechend angewendet werden.

**3. 25. 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?**

Geschwindigkeitsbegrenzungen sind dort sinnvoll, wo der Mehrwert für die Verkehrssicherheit im Mittelpunkt steht. In der Debatte um Tempo 30 geht es jedoch häufig vor allem darum, den motorisierten Verkehr künstlich unattraktiver zu machen. Die Erprobungsklausel ist in den Kommunen bekannt und bedarf deshalb keiner besonderen Bewerbung durch das Land.

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

Dabei handelt es sich um einen der vielen Kritikpunkte des Landesrechnungshofes, die zunächst von Schwarz-Rot und dann genauso von Schwarz-Rot-Grün schulterzuckend zur Kenntnis genommen wurden. Wir werben dafür, solche Kritik ernst zu nehmen und sich mit ihr auseinanderzusetzen.

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

Wir sind offen dafür, den Standard der Verkehrserziehung in Sachsen-Anhalt einer Evaluation zu unterziehen und für Verbesserungen externe Expertise einzuholen.

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

Für Verbesserungen im schulischen Bereich setzen wir insbesondere auf Lehrerweiterbildungen und die Zusammenarbeit mit außerschulischen Fachleuten der Verkehrserziehung wie etwa der Polizei, der Deutschen Verkehrswacht, aber selbstverständlich auch mit Verbänden wie dem ADFC.

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

Der ADFC stellt hier nahezu dieselbe Frage wie 2016. Mit den Grünen, die sich damals positiv zu flächendeckenden Schulwegeplänen für zu Fuß gehende und Rad fahrende Kinder äußerten, und der CDU, die die Entwicklung prüfen wollte, standen zwei spätere Koalitionsfraktionen dem Thema jedenfalls nicht ablehnend gegenüber. Offenbar wurde es dennoch in den vergangenen fünf Jahren keinen Durchbruch. Wir werden die Landesregierung auffordern, die Gründe dafür darzulegen.

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

Grundsätzlich sollte sich die Landespolizei an Aufklärungskampagnen über Mindestabstände beim Überholen von Fahrrädern beteiligen. Da zwischenzeitlich außerorts ein Abstand von 2 Metern verpflichtend ist, würde die erwähnte Kampagne mittlerweile jedoch eher zu Verwirrung führen.

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

Für die Umsetzung einer Koalitionsvereinbarung sind die Parteien verantwortlich, die sie abschließen. Wir wollen wir insbesondere entsprechende Mittel des Bundes und Europäischen Union besser ausschöpfen. Um schneller zu Verbesserungen zu kommen, werden wir uns für eine vereinfachte Planungs- und Genehmigungsverfahren im Radwegebau einsetzen.

**3. 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?**

Wo die Beschilderung derzeit für Verwirrung sorgt, sollten die örtliche Tourismusorganisationen bei den Baulastträgern auf zügige Verbesserungen drängen. Bei Neubau und größeren Sanierungsmaßnahmen sollten dann auch bundesweit anerkannte Standards zur Beschilderung genutzt werden.

**3. 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?**

Insgesamt hat es sich bewährt, die Pflichten, die aus der Straßenbaulast erwachsen, beim Straßenbaulastträger zu konzentrieren. Wir werden uns allerdings gerne von den Landes- und Staatsregierungen mögliche Vor- und Nachteile für einen Übergang auf die Landesstraßenbaubehörde erläutern lassen.

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

Insbesondere auf stark nachgefragten Strecken entsprechen die Kapazitäten häufig nicht dem Bedarf. Das Problem ließe sich womöglich etwas mildern, wenn die Radfahrer darauf vertrauen könnten, dass sie ihr Rad sicher am Einsteigebahnhof abstellen können.

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

Wir werben für mehr Flexibilität in den Nahverkehrsverträgen, mit der das Angebot besser auf die Bedarfe angepasst werden kann. Dass ändert freilich wenig daran, dass zunächst weiterhin Züge

überfüllt sein werden. Das Dilemma, dass in diesem Fall womöglich Fahrgäste am Bahnsteig zurückbleiben müssten, damit andere ihr Fahrrad mitnehmen können, ist kaum aufzulösen. Es wäre allerdings wünschenswert, wenn sich die EVU und die Interessenverbände auf einen Kompromiss einigen, der für die Fahrgäste nachvollziehbar ist.

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

Der LRVP beschreibt den derzeitigen Sachstand, sowie die Planungsgrundlagen und Aufgaben zur Verbesserung des Radverkehrs in Sachsen-Anhalt, bleibt in weiten Teilen jedoch wenig konkret.

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

Möglichkeiten zur Finanzierung sind im LRVP teilweise selbst beschrieben. Ein finanzieller Rahmen ist dort nicht benannt und auch eine Abschätzung ist aufgrund seines unkonkreten Charakters kaum möglich. Wir werden uns jedenfalls für Verbesserungen für den Radverkehr einsetzen, für die selbstverständlich auch die notwendigen Ressourcen eingestellt werden müssen. Im LRVP wird ausdrücklich beklagt, dass den Kommunen oft für die freiwillige Aufgabe der Förderung des Radverkehrs nicht die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Wir werben deshalb dafür, die Kommunalfinanzierung insbesondere auch in der Hinsicht auf den Prüfstand zu stellen, inwieweit die Finanzausstattung auch zur Erfüllung freiwilliger Aufgaben angemessen ist.

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

Für diese Aufgabe ist laut LRVP die IMAG Radverkehr zuständig. Sie muss in die Lage versetzt werden, sich die für das Controlling notwendigen Informationen zu beschaffen. Eine weitere Stelle muss damit nicht betraut werden. Der Landtag sollte sich freilich regelmäßig Bericht erstatten lassen, um im Rahmen der Haushaltsberatungen notwendige Mittel einstellen zu können.

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

Bei manchen Maßnahmen sind konkrete Zeitziele genannt oder sie werden als Daueraufgabe bezeichnet, im Übrigen führt der LRVP seinen eigenen Zeithorizont gewissermaßen im Titel. Da ansonsten die Handlungsfelder im Ungefähren bleiben, sind die Zielvorstellungen kaum zu beziffern.

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

Es ist Aufgabe der Ressorts sich selbst ihren Aufgaben entsprechend zu organisieren. Die Bürgerinnen und Bürger, sowie der Landtag als ihr Vertreter haben den Anspruch, dass sie dies zufriedenstellend erledigen.

**3. 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)?**

Wir wollen, dass sich die Bürgerinnen und Bürger zunehmend das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen, weil sie das gern tun und die Qualität des Angebots ihren Ansprüchen genügt, nicht indem andere Mobilitätsformen unattraktiv oder gar unmöglich gemacht werden. Politisch festgelegte Ziele für den Modal Split sind deshalb wenig hilfreich.

**3. 43. Wie ist Ihre Einschätzung der derzeitigen Situation?**

Wir gehen nicht davon aus, dass höhere Parkgebühren ein geeignetes Mittel sind, das Umland in die sachsen-anhaltischen Innenstädte zu locken. Der Umstieg etwa auf Park+Ride sollte vielmehr durch ein attraktiveres Angebot befördert werden.

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

Diesbezüglich haben wir keine Schritte geplant.

**11. Ihre Ideen zum Radverkehr in unserem Bundesland (10-15 Sätze)**

Alle wesentlichen Punkte wurden in den Fragen des ADFC bereits angesprochen. Wichtig ist für die Verkehrspolitik insgesamt, dass die Bedürfnisse der Menschen im ländlichen Raum angemessen Berücksichtigung finden. Wir schauen uns gern Best-practices zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs in anderen Ländern an und werden unvoreingenommen prüfen, inwieweit sie auf Sachsen-Anhalt übertragbar sind.