

Zu 1. Der Radverkehr ist nur insoweit weiter zu steigern, als er den Fußverkehr nicht weiter behindert hier ist im Besonderen die Nutzung von Wegen im kombinierten Fuß-Radverkehr zu beschränken. Da das hier entstehende Konfliktpotential nicht zu unterschätzen ist, zum Nachteil der Fußgänger (Fahrradfahrer als Prothesengott)

Zu 2. Wir werden uns für eine höhere Absetzbarkeit von Mitgliedsbeiträgen von Vereinen einsetzen, damit der Anreiz für die Vereinsmitglieder verbessert wird ihren Verein mit Mitgliedsbeiträgen auskömmlich zu finanzieren. (Eigenverantwortung der Vereine stärken)

Zu 3. Wir finden es richtig weiter in Radverkehrsanlagen zu investieren hierzu werden wir die Radfahrer im Wege einer Radverkehrsabgabe an der Finanzierung derartiger Anlagen beteiligen.

Zu 4. Wir werden hier Kooperationsmöglichkeiten mit dem adfc und der Privatwirtschaft zu Finanzierung suchen und denken hier über ein Mautsystem für erstrangige Radverkehrsstrecken nach. Hierdurch wollen wir den Ausbau von Radschnellverbindungen zwischen Ballungszentren vorantreiben.

Zu 5., 6., 7. Durch die Verpachtung von Radwegen können die Mittel für den Unterhalt und den Neubau von Radwegen gewonnen werden. Nur die Nutzer müssten für den Unterhalt und den Ausbau bezahlen.

Zu 8., 9. Wir werden die Kommunen dabei unterstützen, Bezahlmodelle für den Radverkehr zu entwickeln, das können Steuermarken für Fahrräder oder Saisontickets sein. So kann analog zum Autoverkehr die Radverkehrsinfrastruktur auskömmlich finanziert werden.

Zu 10., 11. Indem Radverkehrswege zukünftig privat, aus den Mitteln welche die Radfahrer und ihre Vertretungen dafür aufwenden, finanziert werden, können alle baulichen Anlagen entsprechend den ERA umgesetzt werden.

Zu 12., 13., 14. Wir sehen große Chancen für den Bau von Radverkehrsschnellwegen, wenn wir unsere Vorstellung über die privatwirtschaftliche Finanzierung von Radverkehrsanlagen im Landtag umsetzen können. Hier sind alle gefordert das Land für die Bereitstellung der Trassen und die Radfahrenden welche sich im Wege eines Finanzkonsortiums Radverkehrsschnellweg für die bauliche Umsetzung einsetzen.

Zu 15., 16. Wir finden Modellprojekte gut. Zur Förderung des Baus von Radverkehrsanlagen werden wir die Kommunen dabei unterstützen, Modellprojekte zur Finanzierung von Radverkehrsanlagen zu entwickeln. Hier denken wir über die Einführung einer neuen Kommunalsteuer Radverkehr oder Varianten eines Mautsystems für Radschnellverbindungen nach.

Zu 17., 18., 19., 20., 21. Wir begrüßen die Schaffung von Radabstellanlagen und sehen hier eine Stärkung der Privatwirtschaft indem weitere Fahrradparkhäuser errichtet werden, in denen die Nutzer gegen Gebühr ihr Eigentum diebstahlssicher verwahren können. Wir werden die Investoren bei der Standortsuche unterstützen.

Zu 22. Wir werden keine Schritte unternehmen um die Unfallzahlen dauerhaft zu steigern wenn dies mit Verbesserung gemeint war.

Zu 23. Es sind innerorts zuerst die Belange der Fußgänger zu berücksichtigen. Insbesondere darf sich niemand im von Fußgängern genutzten Verkehrsraum, schneller wie diese bewegen. Das würde entscheidend zur Senkung der Unfallzahlen beitragen.

Zu 24., 25. Hier werden wir die Polizeidienststellen einsetzen, welche im Rahmen ihrer ordnungspolitischen Aufgaben für die Durchsetzung des neuen Rechtes sorgen.

Zu 26., 27., 28., 29., 30. Unsere Aufgabe im Landtag wird eine Kampagne „Sicher zu Fuß“ sein. Um hier Fußgänger gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern klar zu bevorzugen. Denn Fußgänger verursachen statistisch die wenigsten tödlichen Verkehrsunfälle und auch die wenigsten Verkehrsunfälle mit schweren Verletzungen.

31. Wir gehören keiner Regierungskoalition an.

Zu 32.,33. Wenn unser Modell der privaten Finanzierung von Radfernverkehrswegen greift müssen die Landesstraßenbaubehörden nur noch die Verkehrsstrassen bereitstellen.

Zu 34.,35. Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist aus unserer Sicht zufriedenstellend geregelt. Als Lösung für eine optimale Kapazitätsauslastung sehen wir die Einführung eines Reservierungssystems für die Mitnahme von Rädern.

Zu 36. Wir werden die ADFC mit unserer Mitgliedschaft unterstützen.

Zu 37., 38., 39., 40., 41., 42. Wenn wie von uns gefordert, private Finanzierungskonzepte beim Ausbau des Radverkehrs greifen, wird es eine sehr schnelle Umsetzung des Landesradverkehrsplanes geben. Den dann werden die Nutzer das notwendige Kapital bereitstellen.

Zu 43., 44. Für uns gibt es hier nur einen geringen Handlungsbedarf da eine Parkraumbewirtschaftung nur in wenigen Ballungsräumen überhaupt erfolgt.

Wir wollen den Radverkehr in Sachsen-Anhalt voranbringen, indem wir den Nutzern von Radwegen die Möglichkeit geben, sich mit eigenen Finanzmitteln an der Errichtung und dem Unterhalt von Radwegen zu beteiligen. Daneben werden wir die Kommunen bei der Finanzierung von Radverkehrsprojekten unterstützen durch die Einführung einer kommunalen Fahrradsteuer und eine Radverkehrsabgabe die den Gemeinden ungeteilt zur Verfügung steht. Dadurch wird erreicht, dass die Nutzer von Radinfrastruktur angemessen an der Errichtung und Wartung beteiligt werden. Wir versprechen uns hierdurch einen schnelleren und vor allem bedarfsgerechten Ausbau des Radverkehrs in Sachsen-Anhalt