

Wahlprüfsteine des ADFC Sachsen-Anhalt e.V. zur Landtagswahl 2021

Antworten der Klimaliste Sachsen-Anhalt

1. Persönlicher Bezug zum Radverkehr

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

Die Frage ist etwas seltsam, da Wahlprüfsteine die Meinung und den Standpunkt von Parteien, die zur Wahl stehen zu aktuellen Themen erfassen sollen. Eine Partei fährt nun mal kein Fahrrad. Ich persönlich fahre täglich Fahrrad für alle Zwecke (Arbeit, Freizeit), da ich kein Auto besitze. Ich gehe davon aus, dass die anderen Parteimitglieder ebenfalls sehr viel Fahrrad fahren.

Wie beurteilen Sie das Fahrradklima (Angebot, Sicherheit, Komfort) in Sachsen-Anhalt?
Das Fahrradklima in Sachsen-Anhalt ist eindeutig verbesserungswürdig und muss dringend hin zu mehr Fahrradfreundlichkeit geändert werden.

2. 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 2008/3, 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?

Verbesserung der Radinfrastruktur. Mehr Radwege bauen. Beim Bau von neuen Radwegen grundsätzlich als Standard Radwege planen und ausführen, die baulich getrennt vom Autoverkehr liegen (Bordsteinkante oder Trasse durch Leitplanken getrennt, wenn möglich mit Grünstreifen zwischen den Fahrbahnen für Autos und Fahrradfahrer). Trennung durch weiße Linie auf der Straße nur temporär und bei wenigen Ausnahmen. Autospuren verkleinern oder zurückbauen zu Gunsten des Fahrrads. Fahrradbügel und Fahrradparkhäuser zum sicheren Abstellen schaffen. Den Bundesverkehrswegeplan vom Autozentrismus befreien und auf Fahrrad und ÖPNV ausrichten. In Parlamenten, Stadträten, Ämtern und Verwaltungen sowie in Bildung und Erziehung in Baurecht und Gesetzgebung dem Fahrrad höchste Priorität einräumen und alle weiteren Planungen

Wahlprüfsteine des ADFC Sachsen-Anhalt e.V.

zur Landtagswahl 2021

daran ausrichten. Die Bevorzugung des Autoverkehrs umkehren in eine Bevorzugung des Fahrradverkehrs. Förderprogramme zur Anschaffung von (elektrifizierten) Fahrrädern und Lastenrädern. Kommunale oder privatwirtschaftliche Fahrradverleihsysteme etablieren.

3. Finanzierung des Radverkehrs und personelle Aufstockung

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

3.1. 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.

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

Professionelle Personalentwicklung auf Grundlage eines stetig steigenden Bedarfs etablieren. Umwidmung von Stellen in Straßenbaubehörden, die Straßen für Autos planen in Stellen, die Wege für Fahrräder planen. Abbau der Belegschaft bei den Autoverkehrsplanern mit gleichzeitigem Aufbau für Radverkehrsplaner.

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

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!

Es muss neben der Suche nach geeigneten Fachkräften (Fachkräfte aus Münster, Freiburg, Bremen, Göttingen, Erlangen, Oldenburg, Bochholt, Amsterdam, Kopenhagen abwerben) eine Ausbildungsinitiative gestartet werden für jede Fahrradwege planende Behörde. Im unteren, mittleren, höhere und gehobenen Dienst müssen Verwaltungsfachkräfte speziell für die Radverkehrsplanung ausgebildet werden.

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

Die Bauleitplanung (Regionalplanung, Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) muss verbindlich und schnell für fahrradfreundlichere Strukturen neu gedacht werden. Die Prozesse sind zu langsam. Es werden Ziele mit verbindlichen Zeitplänen in einem Klimaschutzplan definiert, nach dem der öffentliche Verkehrsraum zu Gunsten von Fahrrad und ÖPNV

Wahlprüfsteine des ADFC Sachsen-Anhalt e.V.

zur Landtagswahl 2021

umgestaltet wird. Können in den ersten 3 Jahren nicht sofort alle Fördermittel für den Bau von Radwegen eingesetzt werden, müssen die übrigen Gelder in folgender Reihenfolge ausgegeben werden: 1) Bessere Abstellmöglichkeiten (Bügel, Parkhäuser), 2) Förderung von Lastenrädern und Diensträdern für privaten und beruflichen Verkehr.

3.2. 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 sind & die restlichen Mittel flossen zurück und kamen dem Radverkehr nicht zugute! Darüber hinaus reichen die Mittel nicht aus, um Sachsen-Anhalt in einer absehbar en 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 bestanden ein Neubaubedarf von mehr als 1.000 km Radwegen allein an Landesstraßen.

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?

Es wird ein Wettbewerb ausgelobt. Teilnehmer sind Teams aus Planungs- und Baufirmen gemeinsam mit Bauämtern. Ziel wird wie folgt definiert: Welche Kommune hat am Tag X die meisten Fahrradweg-Kilometer gebaut und fertiggestellt?

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

Zweckbindung. Das Geld darf nur für den Zweck Radinfrastruktur ausgegeben werden. Möglichkeit von mehrjährigen Projekten schaffen, bei denen Fördergeld aus einer Vorperiode mitgenommen werden kann, um ein planerisch langwieriges Projekt zu fördern.

7. Wie stellen Sie sicher, dass die Mittel für den Bau von Radinfrastruktur gesichert werden, falls ein vollständiger Abfluss nicht realisiert wird? Siehe oben: Die übrigen Gelder sollen in folgender Reihenfolge ausgegeben werden: 1) Bessere Abstellmöglichkeiten (Bügel, Parkhäuser), 2) Förderung von Lastenrädern und Diensträdern für privaten und beruflichen Verkehr. Weiterhin soll Geld in Bildung und Erziehung bezüglich Radverkehr und in die Förderung von Radverkehrsinitiativen (ADFC) fließen.

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.

Wahlprüfsteine des ADFC Sachsen-Anhalt e.V.

zur Landtagswahl 2021

8. Welche Möglichkeiten werden Sie nutzen, um Kommunen und Landkreise dauerhaft bei der Finanzierung des Radverkehrs zu unterstützen? Städtische CO₂-Abgabe/Stadteinfahrtsgebühr für Autos, höheres Bußgeld aus Blitzer und Falschparken erheben und mit den Einnahmen Radverkehr finanzieren. Pendler-/Radverkehr fördern.

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

Mittel aus Braunkohleausstieg für Fahrradförderung einsetzen. Mittel aus kommunaler Beteiligung und Zahlungen aus Windparks der Fahrradförderung zuschreiben.

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.

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

Das technische Regelwerk für die Planung von Radwegen gilt in Zukunft als die Grundlage jeglichen planerischen Handelns in diesem Bereich. Sie wird als verbindlich für die Bauleitplanung und auch für die nachgeordnete bauliche Ausführung erklärt.

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

In Sachsen-Anhalt ist die Anwendung der ERA 2010 wie auch in anderen Bundesländern in Zukunft eine verbindliche Voraussetzung für eine finanzielle Förderung.

3.2.1. 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.

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

Die Chancen sind vielfältig und groß um die CO₂-Reduktionsziele zu erreichen. In Sachsen-Anhalt sind Radschnellwege das Mittel der Wahl um ländliche Räume an Städte anzubinden. Damit kann der automobiler Berufspendlerverkehr signifikant eingeschränkt werden.

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

Wir werden ebenfalls mit den Baubehörden einen landesweiten Leitfaden erarbeiten um den Ausbau der Radschnellwege zu fördern. Die Hierarchie (kommunal, überörtliche Wege ergänzen sich optimal), die Art der Führung der Wege (hindernisfreie Querungen...) wird festgelegt. Für die einzelnen Projekte (Radschnellwege) wird ein Planungswettbewerb ausgeschrieben. Die beste Planung gewinnt. Siehe: <https://www.radschnellwege.nrw/>

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

Wahlprüfsteine des ADFC Sachsen-Anhalt e.V. zur Landtagswahl 2021

Ja, wir unterstützen dies ausdrücklich.

3.3. 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.

15. Wie ist Ihre Einschätzung zu Modellprojekten? Sehr gut geeignet um neue Mobilitätskonzepte einzuführen.

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

- a) Modellprojekt Lastenrad verlängern (mindestens 3 Jahre)
- b) Modellprojekt Dienstrad einführen (für Behörden und weitere Arbeitgeber)
- c) Modellprojekt 100.000 Fahrradbügel und 10 Parkhäuser einführen

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 3. 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.

17. Welche Schlüsse ziehen Sie aus dieser Situation? Der Ausbau von Abstellanlagen muss verstärkt werden. Flankierend müssen diese staatlich gefördert werden.

Wahlprüfsteine des ADFC Sachsen-Anhalt e.V.

zur Landtagswahl 2021

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? Das wäre ein erster Schritt und ist sicher förderlich. Darauf aufbauend müssen weitere Schritte folgen.

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?

Das Technische Regelwerk FGSV-Nr.: 239 FGSV, Ausgabe: 2012 liegt uns nur als Inhaltsverzeichnis vor. Die Herangehensweise zur Konzeption, Planung und Errichtung von Radabstellanlagen sieht auf den ersten Blick aus, als bildet sie den Bedarf von Fahrradfahrern an solche Einrichtungen sehr gut ab. Dieses Regelwerk sollte als Standard bei der Planung von neuen Abstellanlagen gelten und alte, nicht dem Standard entsprechende Anlagen sollten nach und nach ersetzt werden (verbindlicher Zeitplan nach Orten gegliedert aufstellen).

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

Der Vorschlag ist sehr gut.

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

Der Vorschlag ist sehr gut.

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

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?

Tempo 30 in Innenstädten einführen. Fuß- und Radwege verbessern (baulich getrennt, nicht nur weiße Fahrbahnmarkierung/Streifen, breiter, sicherer). Überwege sicherer gestalten. Poller oder Bäume als Hindernisse für Schnellfahrer. Straßen verengen, damit keine hohen Geschwindigkeiten möglich sind.

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

Wahlprüfsteine des ADFC Sachsen-Anhalt e.V.

zur Landtagswahl 2021

Straßen so bauen, das ein Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit nicht möglicih ist (eng, Hindernisse)

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.

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

- a) Einsatz auf Bundesebene zur Anpassung Bußgeldkatalog bei Nichteinhaltung der neuen Regeln
- c) Neuerungen über alle Kanäle bekannt machen: Plakate, Werbung, Radio, Fernsehen, Internet, SocialMedia

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.

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?

Seminare und Infoveranstaltungen für Stadträte und Bürgermeister, Vorträge zum Thema bei Stadtratssitzungen. Es geht auch darum, die Vorteile breiter bekannt zu machen in Bezug auf Schadstoffemissionen, Verkehrssicherheit und Lebensqualität in Städten infolge Verkehrsreduktion.

zusätzliche Faktoren zur Verlangsamung des Verkehrs: Ampelanlagen, Halteinseln für ÖPNV etc.

Der Landesrechnungshof kritisierte bereits in seinem Jahresbericht 2015 Defizite beim Erkennen und Beseitigen von Unfallschwerpunkten und eine unzureichende Auswertung von Unfallstatistiken 10. 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?

Sitzungsgeld einführen/erhöhen

Präsenzpflicht einführen

Ziele klar definieren, bei Zielerreichung Belohnung ausloben

Wahlprüfsteine des ADFC Sachsen-Anhalt e.V.

zur Landtagswahl 2021

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.

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

Eltern/Kind-Fahrradkurse. Themen: Erlernen des Fahrradfahrens, Verhalten im Straßenverkehr als Elternteil und als Kind, Einüben zur Bedienung von Hilfsmitteln wie Follow-Me-Räder oder Follow-Me-Kupplung um Kinder hinter sich zu halten. Radanhänger sicher fahren, Lastenräder mit Kindern sicher fahren, Planung von kindgerechten Radtouren/Radreisen...

28. Welche weiteren Maßnahmen (bspw. Verkehrspädagogik als verbindlicher Teil der Lehrerausbildung, etc.) sehen sie vor? Vertrauenslehrperson für Radverkehr an jeder Schule einführen. Integration des Themas Fahrradtechnik / -reparatur im Rahmen des Werkunterricht, damit Kinder und Jugendliche den Umgang und Reparaturen des Fahrrads.

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

Stehen wir positiv gegenüber, wenn diese Pläne auch mit baulichen Maßnahmen begleitet und unterstützt werden. Dieses Vorhaben ist bereits in unserem Landeswahlprogramm festgelegt.

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

Ja, wir unterstützen das vollumfänglich, dass Innerorts Kraftfahrzeuge mindestens 1,5 Meter Abstand zu Radfahrenden halten und Außerorts bei Geschwindigkeiten über 50 km/h sind 2 Meter Abstand erforderlich.

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 Landstraßen (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 Mängelmeldesystemen, 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.

Wahlprüfsteine des ADFC Sachsen-Anhalt e.V.

zur Landtagswahl 2021

31. Was werden Sie tun, um eine Qualitätsverbesserung der 18 Radfernwege bzw. der Umsetzung der Koalitionsvereinbarungen zu realisieren? Besserer Ausbau aller Routen. Lückenschluss der fehlenden Abschnitte (z.B. bei Deich- und Flußwegen)

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

Das unterstützen wir ausdrücklich.

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?

Das ist gut, wenn gleichzeitig auch technisch und personell (Radwegplaner) weiter ausgebaut wird.

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.

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

Die Situation ist stark verbesserungswürdig.

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

Eine flexible Lösung wäre, einen separaten Fahrradwagen (Zug und auch Bus) während der Stoßzeiten (Berufsverkehr, Ferienzeit) anzuhängen.

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?

Wahlprüfsteine des ADFC Sachsen-Anhalt e.V.

zur Landtagswahl 2021

Aufbau eines Expertengremiums, das sich nach etwa 5-jähriger Anfangsfinanzierung durch Beratungsleistungen und Schulungen (für Kommunen und Unternehmen) selbst trägt.

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 Unterstützung. Wenn das Vorhaben ernsthaft angegangen werden soll, müssen die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt werden.

37. Wie ist Ihre allgemeine Einschätzung zum LRVP 2030?

Der allgemeine Ansatz des Plans geht in die richtige Richtung. Er müsste jedoch viel ambitioniertere Ziele haben, was die Verbesserung des Radverkehrs und seine Infrastruktur betrifft.

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

Es müssen neue Stellen geschaffen werden. Teilweise müssen am Anfang auch Aufgaben der Radverkehrsplanung von der Straßenverkehrsplanung übernommen werden.

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

Die im November 2006 gegründete interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr (IMAG) muss mit den nachgeordneten Behörden Zielvereinbarungen einführen. Eine regelmäßige Überprüfung der Ziele und eine Nachjustierung ist dann notwendig. Der ganze Prozess eines Controllings muss aktiv durch die Ministerien umgesetzt werden.

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

Die Einzelmaßnahmen, die bis 2019 beschlossen wurden (oder noch werden), müssen in Jahresreportings überwacht werden. Alle drei Jahre findet eine Zielerreichungskontrolle statt. Als Quantifizierung kann die Länge der neu gebauten Radwege (km), die Anzahl der umgesetzten Lückenschließungen zwischen Fernradwegen, die Anzahl der sanierten Radwege, die Abnahme der Unfälle mit Radfahrern, die Zunahme der zurückgelegten Fahrten, Strecken und Entfernungen bei Radfahrern gelten.

41. Welche Verantwortlichkeiten innerhalb der Ressorts sollten aus Ihrer Sicht definiert werden, damit verbindliche Strukturen entstehen und Kommunikation gut funktioniert? Die Frage ist zu speziell. Hierzu ist das Verständnis der ressortinternen Strukturen notwendig.

Wahlprüfsteine des ADFC Sachsen-Anhalt e.V.

zur Landtagswahl 2021

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)?

40 bis 50% Anteil Radverkehr am Modal Split im Jahr 2030

Im Jahr 2030 sollten 70 % aller Wege unter 10 km von 80 % der Radfahrer zurückgelegt 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.

43. Wie ist Ihre Einschätzung der derzeitigen Situation?

Der Höchstsatz muss dringend abgeschafft werden.

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

- Autofreie Innenstädte; Beginn mit für Fahrräder freien Fußgängerzonen in zentralen hochfrequentierten Innenstadtarealen und schrittweise Erweiterung
- Schaffung einer adaptierten und differenzierten Gebührenstruktur: grundsätzliche Entgeltspflichtigkeit angepasst an Lage und Nutzungshäufigkeit, unterschiedliche Höchstparkdauern
- Reduktion von Parkflächen und Sperrung von Straßen, Nutzung gewerblicher Parkflächen
- zusätzliche Leistungen in Parkhäusern (Laden von E-Fahrzeugen, Fahrradverleih, direkte Park-and-Ride-Anbindung)
- Ausbau von Parkflächen für Car-Sharing
- Anhebung von Parkgebühren (auf Freiparkflächen deutlich höher als in Parkhäusern)
- drastische Anhebung von Verwarnungsgeldern (deutlich höher als Tagesmaxima auf öffentlichen Parkflächen) und intensivierete Überwachung von Parkräumen
- die Änderung des Bewirtschaftungszeitraumes auf Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr unmittelbar in der Altstadt und von 9.00 bis 15.00 Uhr auf den Parkplätzen und Stellplatzangeboten an der Peripherie

11. Ihre Ideen zum Radverkehr in unserem Bundesland

Wahlprüfsteine des ADFC Sachsen-Anhalt e.V.

zur Landtagswahl 2021

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

Im Hinblick auf das Erreichen der Klimaziele von Paris muss die Umweltbelastung durch den Autoverkehr drastisch reduziert werden. Neben dem Ausbau des Bahnverkehrs muss dafür dem Fahrradverkehr Vorrang vor dem Autoverkehr gegeben werden. Der Radverkehr wird derzeit in der "Strategie Landesstraßenbau 2030" nicht in der Form priorisiert, wie es notwendig wäre um das Fahrrad zu einer echten Mobilitätsalternative in Sachsen-Anhalt zu machen. Anknüpfen lässt sich an dem Radentscheid aus Frankfurt oder dem Baden-Württembergischen Förderprogramm. Visionäre Inspirationen finden sich jedoch außerhalb von Deutschland, wie zum Beispiel die Fahrradverkehrsorganisation in Kopenhagen oder Amsterdam. Doch neben den Städten müssen auch die ländlichen Gebiete stärker durch Bahn- und Fahrradverkehrsanbindungen vernetzt werden. Dafür wollen wir den Ausbau des Autoverkehrsnetzes hinten anstellen und die entsprechenden Gelder in das Radverkehrsnetz investieren. Dazu gehört auch die Förderung von umweltorientierten Mobilitätsverbände. Wir möchten an dieser Stelle jedoch keine einzelnen Verbände nennen. Die Vergabe von Förderungen muss vielmehr klar an Kriterien gebunden werden, die sich an den zuvor genannten Zielen ausrichten.