

Übergeben durch LV LSA, Sophie Bendix, 2021-05-06

Fahrkarte :

Typ: Verband

Fragesteller:

ADFC Sachsen-Anhalt e.V.

Martin Hoffmann

Breiter Weg 11a

39104 Magdeburg

<https://www.adfc-sachsenanhalt.de/>

Bearbeitungsende: 2021-04-17

Lektorat bis: 2021-05-18

Spätest. Versand: 2021-05-19

Versand erfolgt am: 2021-xx-xx

1. Persönlicher Bezug zum Radverkehr

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

Teilweise täglich zur Arbeit, in Freizeit, Hobby und Sport.

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

Eindeutige Benachteiligung für Radfahrende gegenüber motorisiertem Verkehr bei Verkehrsführung, Ampelschaltungen, Vorrang/Vorfahrt, Wegezustand und Sicherheit.

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, 2017 jedoch nur noch 11% genannt. Die Anteile bei Entfernungen bis 3 bzw. 5km liegen dabei sogar bei bis zu 21%!*

*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“.*

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

Radverkehr vom motorisierten Verkehr entkoppeln und bevorteilen. Die Verwendung des Rades gegenüber dem PKW soll sich auch in den Faktoren Weg und Zeit widerspiegeln. Die Attraktivität des Radverkehrs gegenüber des PKW-Verkehr soll klar und für Verkehrsteilnehmende erkennbar sein und die Radfahrer sollen sicher von A nach B kommen.

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?**

*Keine Planung von Verkehrsvorhaben ohne Berücksichtigung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr! Deshalb ist die Erweiterung der Koordinationsstelle für Radverkehr zwingend erforderlich. Das des Verkehrsministeriums ist entsprechend anzupassen.*

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

*Eine Erweiterung und die Zuweisung erhöhter Kompetenzen sind die nächsten logischen und erforderlichen Schritte.*

*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. Aus unserer Sicht reicht dies nicht aus!*

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

*Entsprechende Stellen sind attraktiver zu gestalten, um im Wettbewerb um entsprechende Fachkräfte zu bestehen und bereitgestellte Gelder voll auszuschöpfen. Im Umkehrschluss gesehen, wäre es fatal zukünftige Investitionen nicht zu tätigen und im verkehrstechnischen Vergleich weiter zu verlieren.*

### 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<sup>8</sup> 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.*

**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?**

Eine der Aufgaben der dann erweiterten Koordinierungsstelle.

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

Festschreibung der Zweckbindung und Kontrolle der sachgerechten Verwendung.

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

*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.*

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

Einrichtung eines Radwegeausbausfonds im Rahmen weiterer Maßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität im Land Sachsen-Anhalt.

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

*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?**

Keine Erteilung von Genehmigungsverfahren im Rahmen von Straßenausbaumaßnahmen ohne konsequente Umsetzung der ERA.

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

Entsprechend 10.

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?**

Zuerst eine schnellere Umsetzung der positiven Ergebnisse der Machbarkeitsstudien bis spätestens 2025 und weiterführend, die Feststellung und zeitnahe Ausplanung städtischer und überregionaler Projekte.

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

Durch ein gezieltes Förderprogramm.

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

Ja, definitiv.

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?**

Modellprojekte können in vielen Bereichen der Politik als Leuchtturmprojekte positive Signale setzen und in der Praxis die Realisierbarkeit innovativer Ideen beweisen. Für den Radverkehr könnten z.B. Projekte städtischer Vorreiter wie Kopenhagen kopiert und übernommen werden. Stadtteile oder gar ganze - zumindest kleinere - Städte könnten durch gezielte Förderung und Priorisierung von fahrradfreundlicherer bzw. sogar fahrraddominierender Verkehrsgestaltung überzeugen.

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

Zunächst Bewerbungsverfahren für Städte und Stadtteile ausschreiben, Mithilfe fachkompetenter Unterstützung modellhafte Projekte auswählen und angehen.

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?**

Technische Möglichkeiten zur Sicherung müssen bei zukünftiger Wohn- und Geschäftsbebauung Berücksichtigung finden. Weiterhin sind innovativere technische Sicherungseinrichtungen am Rad selbst unerlässlich. Hier könnte wirtschaftlich eine Nische durch finanzielle Maßnahmen für kleine und mittelständische Unternehmen im Land gefördert werden.

**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?**

Zustimmung.

**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?**

Zustimmung.

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

Zustimmung.

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

Positiv gegenüber, weil schnell verfügbar und kostengünstige Lösung von Mobilität im urbanen Bereich.

#### **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“<sup>9</sup> 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?**

Statistisch am stärksten Verkehrstote verursachende Einflüsse, wie Vorfahrtsverstöße durch technische Maßnahmen (Ampelanlagen, Fahrzeuginrichtungen) schnellstmöglich entgegensteuern. Dies zuerst an erfassten Unfallschwerpunkten für Radfahrer (Stichwort: weiße Räder) und danach flächendeckend auch durch Geschwindigkeitsbeschränkungen und Entkoppelung gemeinsamer Nutzung von Fahrstreifen.

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

1. Schritt: Im Planungsprozess darf der motorisierte Verkehr keine Priorität vor anderen Verkehrsmitteln und Fußgängern mehr einnehmen. 2. Schritt: Entkoppelung siehe 22.

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?**

Verstärkte Kontrollen und Polizeipräsenz. Verstöße müssen geahndet werden bevor es zu Verletzungen schwächerer Verkehrsteilnehmer kommt. Der Mindestabstand ist hier ein auffälliges Beispiel von häufigen Verstößen. Um diese zu ahnden braucht es wirksame Kontrollen (auch unter praktischen Benutzung des entsprechenden Verkehrsmittel, hier das Fahrrad). Die Piratenpartei fordert nicht zuletzt im Wahlprogramm die Personalstärke der Polizei zu erhöhen.

*Eine weitere Möglichkeit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen (nebenbei auch 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?**

Werbemaßnahmen über Online-Medien und Verkehrsleitanlagen sowie Nutzung verkehrsnaher Werbemöglichkeiten wie LED-Werbewände.



*Der Landesrechnungshof kritisierte bereits in seinem Jahresbericht 2015 Defizite beim Erkennen und Beseitigen von Unfallschwerpunkten und eine unzureichende Auswertung von Unfallstatistiken. 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?**  
Landesverkehrssicherheitsbeirat regelmäßig tagen lassen und fachliche Expertise im Rahmen von Bürgerbeteiligung (Runder Tisch) basisdemokratisch nutzen.

*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?**

Auch Schüler im Alter von 14 und 16 sollten noch einmal eine Verkehrserziehung erhalten, um für die möglichen Gefahren als Radfahrer sensibilisiert zu werden und Klarheit über Rechte und Pflichten zu haben. Zusätzlich zielgruppenorientierte Aufklärungsmaßnahmen über Online-Medien ähnlich früherer TV-Sendung "Siebter Sinn" oder interaktiver Formate.

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

Die Verkehrserziehung sollte von ausgebildeten Personal von ADFC oder der Polizei durchgeführt werden. Da die vermittelnde Person auf dem neusten Stand sein sollte.

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

Positiv gegenüber, um verbindliche Standards zu setzen und Gefahren zu analysieren und zu beseitigen.

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

Ja.

## 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 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.*

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

1. Anerkennung der Tatsache, dass Radverkehr wichtiger Bestandteil eines nachhaltigen Tourismus in Sachsen-Anhalt ist, 2. Übernahme von Standards im Leitsystem, 3. Zustands- und Bedarfsanalyse von notwendigen Instandsetzungs- und Neubaubedarfs, 4. Schnelle Umsetzung der Ergebnisse (2.-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?**

Positiv gegenüber, da Vereinheitlichung mehr Akzeptanz findet und langfristig kostengünstiger ist.

**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?**

Positiv gegenüber.

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 Fahrradmitnahme gestaltet sich derzeit oft schwierig vorallem in Bussen und Bahnen innerstädtisch ist kaum Platz vorhanden. ÖPNV muss sich daran ausrichten, da das Rad ein wichtiges Verkehrsmittel sein kann und soll im Rahmen der Benutzung des Hauptverkehrsmittels Bahn. Busse als Alternative sollen immer mit Fahrradmitnahmemöglichkeiten ausgestattet sein, notfalls mit entsprechenden Außenträgern für Räder.

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

Der Takt sollte erhöht werden damit die ausgewiesenen Stellplätze auch als solche genutzt werden können.

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?**

Wir werden uns deren Ideen und Wünsche anhören und versuchen diese möglichst zufriedenstellend umzusetzen.

**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.*

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

Der LRVP 2030 muss die Erfordernisse zur Erreichung der Klimaneutralität unterstützen. Schon allein deshalb ist eine Überprüfung notwendig. In der gesamten Verkehrspaltung ist die verstärkte Berücksichtigung klimagünstiger alternativer Verkehrsmittel zwingend erforderlich und somit der LRVP als wichtiges Mittel anzusehen.

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

Durch entsprechende gesetzliche Rahmenbedingungen.

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

Für diese Frage haben wir noch keine Position gefunden, wären dankbar für beratende Unterstützung des ADFC.

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

Innerhalb der nächsten Legislaturperiode müssen merkbare Fortschritte zu verzeichnen sein, nicht zuletzt um die Klimaziele für 2030 und 2045 zu erreichen.

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

Federführend muss das Verkehrsministerium sein und hier koordinierend für externe Ressorts agieren.

**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)?**

Für diese Frage haben wir noch keine Position gefunden, wären dankbar für beratende Unterstützung des ADFC.

#### 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?**

Unbefriedigend und teils sogar ungenügend.

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

Vorschriften und Regelungen auf Landesebene müssen den Kommunen die nötige Unterstützung geben. Bei der Ausgestaltung derer möchten wir die "Anwälte" des Radverkehrs und der lebenswerten, nicht der autofreundlichen Stadt sein. Zu viel Fläche steht dem ruhenden Verkehr zur Verfügung.

#### 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?**

Als Piratenpartei sind wir stets an basisdemokratischer Politikgestaltung interessiert. Deshalb möchten wir entsprechende Instrumente schaffen, einen Bürgerdialog zur Ausgestaltung des Verkehrs in unserem Bundesland unter der Prämisse des Klimawandels zu initiieren. Dabei spielt aus heutiger wirtschaftlicher und technischer Betrachtung der Radverkehr eine entscheidende Rolle. Vor allem im innerstädtischen, aber auch im Überlandverkehr sind hier neue Konzepte unerlässlich. Zur Bestandsaufnahme, Ideenfindung und Umsetzung ist der Dialog mit Experten, wie dem ADFC für uns von großer Bedeutung.