

1. Persönlicher Bezug zum Radverkehr

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

Da ich in Halle lebe, profitiere ich von den kurzen Wegen in der Stadt, die ich auch mit dem Rad, aber vor allem zu Fuß zurücklege. Durch die Arbeit als Fraktionsvorsitzende, die vor allem in Magdeburg stattfindet, mich aber in weite andere Teile des Landes führt, sind PKW und Bahn für den Arbeitsalltag außerhalb von Halle unerlässlich.

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

In den vergangenen Jahren habe ich als Radfahlerin persönlich vor allem der Ausbau des Radverkehrs in Halle positiv wahrgenommen. Insbesondere im Rahmen des Stadtbahnprogramms und des Ausbaus touristischer Angebote wie dem Saale-Radweg und der Hafenbahntrasse hat sich viel in Bezug auf Angebot, Sicherheit und Komfort getan. Dennoch bleiben im wahrsten Sinne des Wortes viele Baustellen übrig. Die Rückmeldungen vieler Bürger im Land spiegeln mir ähnliches: gerade zwischen Gemeinden sind es teil jahrelange oder jahrzehntelange Kämpfe bis es neben der jeweiligen Landstraße auch einen sicheren Radweg gibt. Hier will ich ansetzen und mit meiner Partei für Verbesserungen sorgen.

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“.

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

Die Hälfte der Strecken, die heute mit dem Auto zurückgelegt werden, sind weniger als fünf Kilometer lang. Dafür ist das Fahrrad eine gesunde und umweltfreundliche Alternative. Damit das Rad für Groß und Klein, für Jung und Alt eine sichere Alternative ist, braucht es unter anderem eine bessere Infrastruktur. Wir möchten aber auch für die Nutzung des Fahrrads werben, daher machen wir uns für eine Landeskampagne „Sachsen-Anhalt steigt auf“ stark.

3. 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.

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?*

Wir werden uns auch weiterhin für eine bedarfsgerechte Finanzierung einsetzen.

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

Die Stelle des*der Radverkehrskordinators*in soll die Zuständigkeiten im Radverkehr strategisch und organisatorisch bündeln. Die Koordinationsstelle muss so ausgeweitet werden – evtl. durch mehr Personal - dass die ehrgeizigen Ziele des LRVP 2030 koordiniert und umgesetzt werden können.

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!

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

Wir danken Ihnen für die Einschätzung. Wir werden die Gründe evaluieren weshalb die Anwerbung von Fachkräften noch nicht die gewünschten Effekte erzielt. Kurzfristig muss dies aber auch weiterhin die Strategie bleiben. Langfristig muss man die Idee der Professur für Radverkehr noch einmal prüfen.

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 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.

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 Landestraßen ausgebaut werden?*

Der Flaschenhals war in diesem Fall der Planungsvorlauf. Da nun etliche Verfahren kurz vor dem Abschluss stehen, sollten nun deutlich mehr Radwege gebaut werden können. Wir wollen in Zukunft sichergestellt wissen, dass Radwege dauerhaft fester Bestandteil der Planungen werden.

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

Wir werden uns dafür einsetzen, dass die Mittel zweckgebunden für den Radverkehr eingesetzt werden müssen. Voraussetzung ist, dass Radwegebau beplant wird und somit Planungen kontinuierlich umsetzbar sind. (siehe 5.)

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

Wir werden uns dafür einsetzen, dass dann der Anteil der Mittel für die Radinfrastruktur im folgenden Haushaltsjahr entsprechend größer 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?*

Hier gilt es, die Kommunen grundsätzlich zu unterstützen. Dies machen wir unter anderem, indem wir eine Aufstockung der Finanzausgleichsmasse noch für 2021 pauschal auf 1,7 Milliarden Euro befürworten. Es ist auch festzuhalten, dass viele Förderprogramme oftmals am Eigenanteil scheitern, daher möchten wir die kommunalen Sockel- und Pauschalbeträge erhöhen, um mehr Raum für regionale Selbststeuerung zu geben.

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

Wir wollen weniger (Einzel-)Förderprogramme, die oft an einer leistbaren Gegenfinanzierung scheitern, dafür aber erhöhte kommunale Sockel- und Pauschalbeträge für mehr Spielraum einer regionalen Selbststeuerung.

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?*

Wir werden prüfen, inwieweit die Anwendung der ERA als verbindlich erklärt werden kann.

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

Für die direkte Förderung von Radverkehrsprojekten sollte dies Teil der Förderbedingungen werden.

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?*

Grundsätzlich sehen wir den Bedarf für Radschnellwege zur Verbindung von Oberzentren und Umland. Zudem würden wir die Kommunen unterstützen, den entsprechenden Bedarf vor Ort zu ermitteln.

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

Aus unserer Sicht wäre ein Radschnellwegeprogramm zur Unterstützung des Baus von Radschnellwegen sinnvoll

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

Ja, dieses Vorhaben unterstützen wir.

3.3. Modellprojekte

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.

15. *Wie ist Ihre Einschätzung zu Modellprojekten?*

Wir halten Modellprojekte für sehr sinnvoll. Neue Ansätze können so erprobt werden.

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

Wir planen Modellprojekte zur Weiterentwicklung des Radverkehrs. Dies beinhaltet die Erprobung von Protected Bike Lanes, Fahrradbrücken und die Anbindung von Schulen oder Kitas an bestehende Radwege (obwohl dies eigentlich kein Modellprojekt sein sollte).

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.

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

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?*

Die Fragen 17 und 18 werden zusammen beantwortet.

Nach der sachsen-anhaltischen Bauordnung haben die Kommunen die Möglichkeit, eine Satzung zur Schaffung von Radverkehrsanlagen zu beschließen. Das sollte als Teil der Kommunalen Selbstverwaltung auch so bleiben

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?

Diesen Vorschlag halten wir für sehr sinnvoll.

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

Eine entsprechende Förderung durch den Bund würden wir begrüßen. Gute und sichere Fahrradabstellanlagen sind heute schon ein Kriterium für Wohnungssuchende, ähnlich wie Mieter*innenparkplätze. Hinzu kommt, dass wir den Kommunen mit §48 der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt die Möglichkeit einräumen, Bauherren zur Schaffung von notwendigen Fahrradabstellanlagen zu verpflichten.

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

Wir brauchen moderne und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen, Bus- und Straßenbahnhaltestellen und wollen diese fördern. Die Größe muss sich nach dem jeweiligen Bedarf richten. Ob die Einwohner*innenzahl von 10.000 EW da die richtige Richtgröße ist, ist für uns offen.

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. 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?

Ein Schwerpunkt beim Straßenverkehr ist die weitere Umsetzung der Vision Zero, also dem Ziel, dass es keine Verkehrstoten mehr in Sachsen-Anhalt gibt. Ein wichtiger Baustein der Verkehrssicherheit ist die Verkehrserziehung. Diese Arbeit werden wir weiter unterstützen. Die Förderung der Jugendverkehrsschulen ist dabei ein wichtiger Schritt. Wir wollen sie auf jeden Fall fortsetzen. Wir werden auch das Verkehrssicherheitsprogramm fortschreiben. Es gibt ständig neue Sachverhalte im Straßenverkehr und damit neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheit. Wir befinden uns mitten in einer Verkehrswende - Menschen nutzen häufiger das Fahrrad oder das Pedelec. Das findet sich so noch nicht wieder. Der Bau straßenbegleitender Radwege bezieht sich zum Beispiel noch auf den alten Landesradverkehrswegeplan. Auch „Protected Bike Lanes“ finden sich überhaupt nicht in diesem Papier.

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

Wir wollen, dass an jeder Landesstraße ein straßenbegleitender Radweg entsteht. Denn wenn potentielle Konflikte der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen vermieden werden, dann steigert das auch die Verkehrssicherheit.

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?*

Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass die Kommunen die neue StVO im übertragenen Wirkungskreis wahrnehmen und anwenden. Sollte dies nicht der Fall sein, muss die obere Straßenverkehrsbehörde darauf hinwirken.

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 landesweit die Anordnung von Tempo 30 bekannter zu machen und zu unterstützen?*

Wir mussten immer wieder erleben, dass kommunale SPD-Initiativen zur Anordnung von Tempo-30-Zonen an der Straßenverkehrsbehörde scheiterten. Auch ein entsprechender Selbstbefassungsantrag der SPD im Verkehrsausschuss des Landtages verlief ernüchternd. Wir würden uns dafür einsetzen, dass auf Bundesebene eine eindeutigere Regelung gefunden wird, die keinen Raum für Interpretation lässt.'

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.

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

Prinzipiell sind die Aufgaben des Beirats für Verkehrssicherheit sinnvoll. Dass der Beirat am 16. November 2018 das Letzte Mal zusammengekommen ist, ist ein großer Fehler, der behoben werden muss.

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?*

Die Jugendverkehrsschulen als wichtige Säule der Verkehrswachten werden wir weiter unterstützen. Zudem werden wir uns in der nächsten Wahlperiode dafür einsetzen, dass es darüber hinaus und neben der Projektförderung für die örtlichen Verkehrswachten einen Festzuschuss gibt.

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

Die Jugendverkehrswachten leisten eine gute Arbeit. Diese Arbeit werden wir weiterhin unterstützen.

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

Diesen Plänen stehen wir offen gegenüber. In einem ersten Schritt würden wir gerne Modellprojekte etablieren und Schulen und Kitas an das Radwegenetz anbinden.

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

Die 1,5 m Mindestabstandsregel ist vielen Teilnehmer*innen am Straßenverkehr leider nicht präsent. Daher unterstützen wir Kampagnen, um diese Regel bekannter zu machen.

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.

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

Die Landesregierung hat die Problematik der unterschiedlichen Baulastträger und der daraus resultierenden Lücken erkannt. Derzeit wird an einem Konzept für ein flächendeckendes und lückenloses Landesradverkehrsnetz gearbeitet. Diesen Weg begrüßen und unterstützen wir.

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?*

Diese Forderung ist berechtigt und sinnvoll. Einheitliche Radwegweiser sind gerade für den Radtourismus sinnvoll, da sie eine schnelle und leichte Orientierungshilfe darstellen wollen.

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?*

Die Fahrradwegweisung ist derzeit eine Aufgabe der Kommunen. Die Aufgabe zentral an die Landesstraßenbaubehörde zu delegieren ist sinnvoll, da so verhindert werden kann, dass Lücken entstehen.

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?

Grundsätzlich begrüßen wir es, dass die Fahrradmitnahme in den Nahverkehrszügen kostenlos ist. Das soll zukünftig auch beibehalten werden. Es ist auch gut, dass dieses Angebot nachgefragt und immer mehr Sachsen-Anhalter*innen in der Kombination Rad und SPNV eine Alternative zum Auto sehen. Unser Ziel ist es, dass keine weiteren Bahnverbindungen mehr abbestellt werden müssen.

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

Punktuelle Kapazitätsüberschreitungen werden sich nicht verhindern lassen. Gerade in S-Bahnlinien ist es fraglich, wie viel Optimierungspotential tatsächlich besteht. Wir möchten gerne das Angebot für diejenigen ausweiten, die derzeit ihr Rad noch in den Zug mitnehmen müssen, weil es vor Ort keine sicheren Abstellmöglichkeiten gibt. Deshalb werden wir moderne und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen, Bus- und Straßenbahnhaltestellen fördern.

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 Kommunen wird sehr gut angenommen. Derzeit gibt es schon 52 Mitglieder und viele weitere Anträge liegen vor. Kommunen werden bei der Fördermittelberatung unterstützt, außerdem sollen Seminare, Fortbildungs- und Schulungsveranstaltungen angeboten werden. Aus unserer Sicht ist das Engagement langfristig angelegt, weshalb wir auch eine auskömmliche und langfristige Finanzierung unterstützen.

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?

Wir begrüßen die längst überfällige Ergänzung der Darstellung des Rades als Verkehrsmittel für den Alltagsverkehr. Soll das Fahrrad eine Alternative zum Auto darstellen, dann ist es wichtig, dass man gut und sicher zum nächsten Bahnhof gelangt. Auch ist es wichtig, dass

Eltern wissen, dass ihre Kinder sicher mit dem Rad in Schule kommen. Solche Wege haben oft nur eine kommunale Bedeutung und waren bisher nicht im Blick.

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

Wir werden darauf achten, dass im Rahmen der zukünftigen Haushaltsaufstellungen die aufgezählten Maßnahmen aus dem Handlungsfeld VI „Finanzierung und Förderung“ berücksichtigt und eingeplant werden.

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

Parallelstrukturen erweisen sich selten als zielführend. Wir halten ein Controlling der IMAG für durchaus sinnvoll. Es ist aber auch wichtig, dass dieses Gremium durch den*die Radverkehrskordinator*in eine gute Zuarbeit erhält, sodass Probleme konstruktiv gelöst werden können.

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

Zu konkreten Zeithorizonten kann aus jetziger Sicht keine seriöse Angabe gemacht werden. Durch den LRVP wurden Maßnahmen definiert. Nun muss mit Hilfe des*der Radverkehrskordinators*in mit der Umsetzung begonnen werden. Dies beinhaltet die Bündelung der Kommunikation zwischen den verschiedenen Ressorts und die Installation eines Berichtswesens an die IMAG, damit diese ihre Controllingaufgabe wahrnehmen kann.

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

Im LRVP sind die Maßnahmen operationalisiert und die beteiligten Ressorts benannt. Anhand dieser Liste müssen in den einzelnen Ressorts feste Verantwortlichkeiten verteilt werden. Der Radverkehrskordinator benötigt feste Ansprechpartner*innen, damit eine zielführende Kommunikation entstehen und aufrechterhalten werden kann.

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)?*

Die Festlegung auf eine bestimmte Prozentzahl ist nicht zielführend. Gerade in der Fläche hängt der Modal Split auch an anderen Faktoren, wie der Verfügbarkeit des ÖPNV. Das Ziel ist, den Anteil des Radverkehrs wesentlich zu erhöhen. Dazu wäre es zielführend, die Maßnahmen des LRVP so schnell wie möglich umzusetzen.

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?*

Wir erkennen einen hohen Parkraumdruck in vielen Innenstädten. Ansatz muss es sein, die Menschen mit guten Alternativen zu überzeugen. Die Alternativen sind gut ausgebaute Radwege, sichere Fahrradabstellanlagen und ein guter ÖPNV.

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

Die Parkraumbewirtschaftung sollte komplett in kommunaler Hand liegen. Hier kennt man die Herausforderungen und kann an den notwendigen Stellschrauben drehen. Die dafür erforderliche Änderung der Landesverordnung würden wir unterstützen.

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 Hälfte der Strecken, die heute mit dem Auto zurückgelegt werden, sind weniger als fünf Kilometer lang. Dafür ist das Fahrrad eine gesunde und umweltfreundliche Alternative. Damit das Rad für Groß und Klein, für Jung und Alt eine sichere Alternative ist, braucht es eine bessere Infrastruktur.

Deshalb brauchen wir:

- ein flächendeckendes Radwegenetz an Landes- und Bundesstraßen, eine Modernisierung der vorhandenen Wege und die Umsetzung des Landesradverkehrsplans. Bei jedem Ausbau einer Straße außerorts mit überörtlicher Bedeutung wird ein Radweg gebaut! Acht Prozent der Straßenbaumittel sind für Radverkehr aufzuwenden. Wir wollen eine konsequente Anwendung der ERA2010
- eine Landeskampagne „Sachsen-Anhalt steigt auf!“
- die Förderung von modernen und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen, Bus- und Straßenbahnhaltestellen
ein Radschnellwegeprogramm zur Unterstützung des Baus von Radschnellwegen
- den Ausbau von Radschnellwegen auch abseits von Hauptstraßen
- die Unterstützung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen
- eine Aufwertung der*des Radverkehrskoordinator* in im Verkehrsministerium. Aktives Einwerben der Bundesmittel aus dem Klimapakete für Projekte in Sachsen-Anhalt
- ein Pilotprojekt zur Verlagerung von innerstädtischem Lieferverkehr auf Lastenräder
- die Förderung des Radtourismus
- Modellprojekte zur Weiterentwicklung des Radverkehrs (Protected Bike Lane, Fahrradbrücken, Anbindung von Schulen oder Kitas)