

Antwort der Partei DIE LINKE. Sachsen-Anhalt auf die Wahlprüfsteine des ADFC

1. Persönlicher Bezug zum Radverkehr

**Wie oft und zu welchem Zweck fahren Sie unter der Woche Fahrrad?
Wie beurteilen Sie das Fahrradklima (Angebot, Sicherheit, Komfort) in Sachsen-Anhalt?**

Das Fahrrad hat bei Mitgliedern der Partei DIE LINKE als Mittel der Mobilität und als Freizeitgerät einen hohen Stellenwert, der stetig zunimmt. Viele Abgeordnete und Mitarbeiter*innen verzichten – wo immer möglich – auf das Auto und erreichen ihre jeweiligen Ziele im Umweltverbund – zu Fuß, per Rad und mit der Bahn.

Sachsen-Anhalt hat noch einen langen Weg vor sich, bis es „Fahrradland“ genannt werden kann. Neben den vielen Netzlücken gibt es durch die fehlende Infrastruktur noch erhebliche Gefahren. Noch fehlen an vielen Bundes- und Landesstraßen begleitende Radwege. Es fehlt an sicheren Abstellplätzen für Fahrräder und an Leihangeboten mindestens in den Mittelzentren.

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. 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?

Der Modal Split muss dringend zu Gunsten des Umweltverbundes geändert werden. Wir wollen den 8-prozentigen Anteil bei der Mittelverwendung für den Radwegbau beibehalten und perspektivisch auf 10 Prozent erhöhen. Diese Mittel müssen zweckgebunden eingesetzt werden. Die Planungskapazitäten in den Ingenieurbüros, der LSSB und in den Stadtplanungsämtern müssen personell und strukturell dafür aufgestockt werden. Wir sehen auch Bedarf für einen Aufwuchs bei den Mitteln für die AGFK sowie eine personelle Verstärkung der Radverkehrskoordination im MLV. Eine Professur für Fahrradverkehr in Sachsen-Anhalt scheint uns auch geboten, um die Radkultur im Lande zu beleben. Um die Verkehrssicherheit für Kinder und Senior*innen zu erhöhen müssen die Kreisverkehrswachten aus unserer Sicht stärker gefördert und erhalten werden.

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?

Die personelle und finanziellen Ausstattung muss um mindestens eine Vollzeitstelle erweitert werden und die Ansprechpartner/in für die Kommunen muss bekannt gemacht werden.

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

Dies ist Aufgabe der Binnenorganisation im Ministerium, wenn eine ausreichende Sensibilisierung für den Bedarf dort auch auf den politischen Willen trifft.

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?

DIE LINKE wird weiterhin eine personelle Aufstockung in den Verwaltungsstellen und die Zweckgebundenheit und den Abfluss der Mittel einfordern.

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?

Die Mittel müssen zweckgebunden eingesetzt werden und für einen tatsächlichen Abfluss durch eine Erweiterung der personellen Planungskapazitäten flankiert werden.

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

Dazu müssen die Mittel zweckgebunden und nicht deckungsfähig gestellt werden, damit sie entsprechend eingesetzt werden müssen. Dies haben wir immer gegen die Stimmen der Koalition im Haushalt gefordert und das werden wir fortsetzen.

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

Die Mittel müssen für diese Aufgaben reserviert bleiben und dürfen nicht in den allgemeinen Haushalt eingehen. Die nicht eingesetzten Mittel müssen zweckgebunden im kommenden Haushaltsjahr „on top“ zur Verfügung gestellt werden.

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?

Die Kommunen müssen personell bei der Beantragung der vorhanden EU-, Bundes- und Landesmittel unterstützt werden. Richtlinien müssen so geändert und erstellt werden, dass sie umsetzbar sind. Nachweise bspw. einer exakten und messbaren CO₂-Einsparung wie für EFRE-Programme sind da kontraproduktiv.

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

Wir möchten die Fortsetzung des Förderprogramms für Lastenräder. Dieser Topf muss erhöht werden. Die Nachfrage ist so groß, dass beim Start der Förderrichtlinie bereits nach wenigen Monaten die Mittel ausgeschöpft waren. Weitere Förderprogramme sehen wir in den Bereichen Abstellanlagen, Verkehrssicherheit, Leihfahrräder und Hochschulprofessur.

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 letz-

ten 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?

Die Förderung muss auch für die Kommunen gekoppelt sein an die Einhaltung dieser Bauvorschrift.

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

Dies muss in den Förderrichtlinien als Kriterium eine Bedingung für die Förderung sein und kontrolliert 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?

Um in den Genuss der Bundesförderung zu kommen, sollten die Kreisfreien Städte Halle und Magdeburg ihre Vorhaben weiter konkretisieren und einreichen und dabei landesseitig Unterstützung finden.

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

Über ein ergänzendes Landesförderprogramm könnte nachgedacht werden, wenn Projekte angemeldet werden und die Bundesfördermittel ausgeschöpft wären.

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

Das unterstützen wir und halten wir für einen adäquaten Mitteleinsatz.

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 sind eine gute Variante, um die Machbarkeit, Kosten, Nutzen und Risiken zu erfahren und eine Öffentlichkeit und Kultur für neue Ideen anzuregen.

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

Wir können uns Modelle wie Pop Up Bike Lanes vorstellen oder einen Ausbau des Verleihsystems. Park-Boxen an Bahnhöfen oder eine Parkgarage für Fahrräder wie an der Universität Leipzig sind für uns ebenso überlegenswert.

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 La-
deinfrastruktur 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?

Wir hatten eine Änderung in der LBO dazu eingebracht, die von der Koalition jedoch nicht aufgegriffen wurde. Möglicherweise ist eine Landes-Verordnung hier der bessere Weg anstatt der freiwilligen Satzungen der Kommunen.

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 halten wir für einen machbaren Weg.

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 halten wir für eine probate Forderung. Selbst die Situation am Landtag, speziell am Personaleingang des Ostflügels ist ein trauriges Beispiel für den beschriebenen Mangel an angemessenen Abstellanlagen. Auch an Schulen, Kitas, Krankenhäusern und anderen öffentlichen Einrichtungen fehlt es im Land massiv an Abstellplätzen.

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

Das ist eine Forderung, die wir unterstützen.

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

Das unterstützen wir ausdrücklich.

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?

Bereits 2018 hatten wir beantragt (Drs. 7/2492), ein ständiges beratendes Gremium zur Verkehrssicherheit sowie eine Mobilitätskonferenz im Land einzurichten, eine Verkehrssicherheitskampagne zu initiieren sowie die Kreisverkehrswachten und Jugendverkehrsschulen personell und finanziell stärker zu unterstützen. Diese Forderungen erhalten wir aufrecht und werden wir weiterhin vorantreiben.

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

Aus unserer Sicht muss die ERA2010 als Planungsgrundlage verwendet werden. Tempo-30-Zonen müssen verstärkt ausgewiesen werden, verkehrsberuhigte und autofreie Innenstädte wie sie in Halle geplant sind, können die autozentrierte Stadtplanung nachträglich etwas korrigieren. Falschparken muss stärker verfolgt werden.

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?

Wir unterstützen solche Aktionen wie mit der „Poolnudel“ des ADFC, um bei Autofahrer*innen weiter für die Abstandsregeln ein Bewusstsein zu wecken.

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?

Wir unterstützen Anwohner*innen und Interessenvertreter*innen in den Kommunen bei der Antragsstellung in den Kommunen.

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?

Die Jugendverkehrsschulen wurden mit einem (dann geänderten) Antrag von uns gefördert. Die örtlichen Verkehrswachten müssen mehr unterstützt werden - organisatorisch und personell. Als Bestandteil der freiwilligen Aufgaben der Kommunen ist das nur unzureichend gesichert.

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?

Wenn die Verkehrswachten und Jugendverkehrsschulen vernünftig ausgestattet sind, sollten die Schulen diese integrieren. Eltern möchten wir sensibilisieren, auf ein „Elterntaxi“ zu verzichten. Sichere Stellplätze für Fahrräder an Schulen halten wir für unabdingbar.

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

Verkehrspädagogik und Mobilitätserziehung sollten Teil der Lehramtsausbildung sein. Die Verkehrserziehung und Radfahrprüfungen sollten bereits vor Klasse 3 und 4 im Lehrplan aufgenommen werden, ein flächendeckendes Angebot der Verkehrserziehung in Zusammenarbeit mit der Polizei und den Verkehrswachten unterstützen wir.

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

Dies unterstützen und fordern wir ausdrücklich.

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

Ja. Die vom ADFC geforderte Aufkleber-Aktion als Hinweis unterstützen wir und möchten wir gern umsetzen.

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 Leit-system 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 im Koalitionsvertrag angekündigten Maßnahmen zur Verbesserung beim Lückenschluss, Radwegemanagement und Mängelmeldesystem sind aus unserer Sicht noch sehr ausbaufähig. Es gibt auch noch viele „Schotterpisten“, wie auf dem Saale-Harz-Radweg oder dem Saaleradweg. Die geschotterten Feld- und Waldwege wie auf dem R1, dem Himmelscheibenradweg oder dem Altmarkrundkurs sind noch qualitativ zu verbessern, um das Bett & Bike - Angebot für Radtouristen zu attraktiver zu gestalten.

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?

Das unterstützen wir.

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?

Dies ist für uns eine vorstellbare Option, wenn die Landesstraßenbaubehörde dafür die Kapazitäten, besonders personell, erhält.

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 kostenlose Fahrradmitnahme in den Regionalzügen und im Bus-Landesnetz ist lobenswert und vorbildlich. Die Nachfrage erfordert aber z.T. eine deutliche Erweiterung der Kapazitäten.

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

Auf touristisch attraktiven Routen oder bei Fahrradevents wie der Cycle-Tour ist die Nachfrage so stark, dass mehr Züge bzw. Busse eingesetzt werden müssen. Es muss darüber mit der NASA dringend gesprochen werden, um die Möglichkeiten und Flexibilität auszuloten.

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 haben bei den vergangenen Haushaltsverhandlungen die Aufstockung der Mittel für die AGFK beantragt und werden dies fortsetzen. Überlegenswert ist auch eine personelle Aufstockung im LEV bei der Radverkehrskordinatorin, um den Kommunen weitere Unterstützung zu geben.

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?

Aus unserer Sicht fehlen dem LRVP erneut konkrete Zielfestlegungen, wie bspw. ein Modal Split (Verkehrsträgeranteil) beim Radfahren von 25 Prozent. Es fehlen konkrete Zeithorizonte für das Umsetzen der Projekte und Maßnahmen. Verbindliche strukturelle und personelle Veränderungen bzw. Aufwüchse wären ebenso hilfreicher gewesen.

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

Der Mittelabfluss der vorhandenen und einsetzbaren Mittel des Landes, Bundes und der EU ist zu verbessern, die Mittel sind zweckgebunden einzusetzen und es muss einen personellen Aufwuchs bei der LSBB, dem MLV und der AGFK geben.

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

Das Controlling muss transparent sein und im LRVP selbst direkt festgeschrieben werden. Wir werden uns dafür einsetzen, regelmäßige Umsetzungsberichte im Landtagsausschuss für Landesentwicklung und Verkehr zu erhalten.

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

Bis 2030 müssen die Maßnahmen des neu aufgestellten LRVP umgesetzt werden, um den Radverkehr im Land spürbar voranzubringen. Analog zu unseren Forderungen für landesbedeutsamen Fahren, sollten landesbedeutsame Radwege in die Baulast des Landes übernommen werden. Diesbezüglich unterstützen wir die Vorstellungen des ADFC. Die ERA2010 ist für alle Baulasträger verbindlich zu erklären. Mindestens acht Prozent der Landesstraßenbaumittel sind für den Radwegbau im Alltags-, Freizeit- und Tourismus-Bereich einzusetzen.

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

In den beteiligten Ressorts Bildung, Wirtschaft und Inneres sollten Radverkehrsverantwortliche mit der Radverkehrskordinatorin des MLV vernetzt sein und sich regelmäßiger als IMAG und mit der AGFK treffen und vernetzen. In einer Mobilitätskonferenz sollte Sachsen-Anhalt ein Mobilitätsstrategie 2030 wie in Brandenburg erarbeiten.

42. Eine Ziel-Angabe zum Modal Split fehlt im LRVP, welche Vorgabe ist aus Ihrer Sicht wünschenswert (Anteil des Radverkehrs in % bei der Anzahl der Wege)?

Wir plädieren für 25 Prozent.

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 haben in unserer Anfrage im September 2019 (Drs.7/4896) „Preisentwicklung für Parken und ÖPNV in Sachsen-Anhalt“, die aus unserer Sicht kritikwürdige Situation hinterfragt. Wir setzen uns für eine Änderung der Landesverordnung zur Abschaffung oder Anhebung der Höchstsätze ein, da die günstigen PKW-Parkgebühren ein Anreiz für den MIV und eine Benachteiligung für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr darstellen. Dies ist eine soziale Frage und eine Frage der Flächenkonkurrenz und Flächennutzung der Verkehrsträger, bisher zu Lasten des Umweltverbundes.

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

Die Kommunen sollen weiterhin Stellplatzsatzungen erstellen. Magdeburg ist die einzige Stadt im Land, die 2007 ihr Parkgebühren erhöht hat. Diesem Beispiel könnten andere folgen.

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?

Radfahren ist populär und könnte im Land noch an Fahrt gewinnen, wenn die Infrastruktur endlich soweit ausgebaut ist, dass sich alle, besonders jüngere und ältere Menschen, sicher und wohl auf dem Rad fühlen können. Welche Vorstellungen und Bedürfnisse die Bürger*innen haben, sollte in kommunalen Radentscheiden wie in Berlin oder Magdeburg demokratisch abgestimmt werden.

Geschützte Radfahrstreifen und Fahrradstraßen sind in den Kommunen unbedingt weiter auszubauen. In Berlin und Hamburg sind „modale Filter“, bzw. „Superblocks“ zu finden, um den KFZ-Verkehr räumlich einzuschränken und den öffentlichen Raum umzunutzen für Fuß- und Radverkehr, was wir sehr interessant finden. Auch in Halle wird diskutiert, die autofreie Innenstadt zu erproben, was eine neue Denkkultur erfordert.

Die Stadt Hilden in Nordrhein-Westfalen hat eine sehr gute Satzung zu Abstellanlagen erlassen, diesem Beispiel sollten andere Kommunen in Sachsen-Anhalt folgen. Die Stadt Halle hat das schon getan. In Meckenbeuren in Baden-Württemberg gibt es einen Bike-Tower als sicheren Abstellraum mit Ladestationen für E-Bikes, was wir als nachahmenswert erachten.

Ein wichtiger Fortschritt wäre die bessere Pflege und der Ausbau von für Radrouten zu nutzenden Forst- und Deichwegen. Sehr attraktiv ist auch die Umnutzung von stillgelegten Bahntrassen, wie es sie in anderen Bundesländern schon vielfach gibt.

Vorankommen müssen wir bei der landesweit einheitlichen Beschilderung und Wegweisung des Landesradverkehrsnetzes. Die AGFK muss sich weiter etablieren, sie muss gestärkt und gut vernetzt mit den Ministerien und Kommunen sein. Insgesamt muss der Radverkehr im Land systematischer und verlässlicher gefördert werden, damit der Radverkehrsanteil am Modal Split im Alltags- und Freizeitverkehr auf 25 Prozent anwächst.

Die vom ADFC initiierte Idee der Aufkleber-Aktion an Polizeiwagen, um für einen Sicherheitsabstand von PKW zu Radfahrenden von 1,5 Metern zu werden, finden wir gut. Die private Nutzung und Versteuerung von Dienstfahrrädern ist für uns eine guter Ansatz, der weiterentwickelt werden muss.