

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Landesverband Sachsen-Anhalt e.V.
Breiter Weg 11a, 39104 Magdeburg

Magdeburg 20. April 2023
Bearbeitung: für den Vorstand Stephan Marahrens, Vorsitzender

kontakt@adfc-sachsenanhalt.de

Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Sachsen-Anhalt e.V. (ADFC)

Radverkehr in Sachsen-Anhalt – aktueller Stand der Entwicklung

Fachgespräch des Ausschusses für Infrastruktur und Digitales am 21. April 2023

Grundsätzliche Bemerkungen

Der Landesvorstand des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs Sachsen-Anhalt e.V. begrüßt die Befassung des zuständigen Ausschusses zum Thema „Stand des Radverkehrs in Sachsen-Anhalt“.

Sachsen-Anhalt hat sich mit der Verabschiedung des Landesradverkehrsplanes vor zwei Jahren einen umfassenden Handlungsrahmen zur Zielerreichung „Fahrradland“ mit Horizont 2030 gesetzt!

In der Präambel wird zurecht eingeführt, dass dem Radverkehr bei der Ausgestaltung einer umweltgerechten und integrierten Infrastrukturpolitik eine wesentliche Rolle zukommt. Durch gezielte Förderung soll der Radverkehr im ländlichen Raum einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge leisten und in den Städten die Verkehrsbelastungen reduzieren! Das Verkehrsmittel Fahrrad soll explizit Alltags- und Pendelverkehre aufnehmen. Als Querschnittsthema sind sowohl die Kommunen als auch Landesressorts/-Behörden wie Umwelt/Klima, Verkehr, Inneres/Sicherheit, Bildung, Wirtschaft und Finanzen angesprochen gemeinsam an der Zielsetzung zu arbeiten.

Als Grundsatz ist im LRVP neben dem Zeithorizont 2030 die systematische Förderung verankert, die sich in einer Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split messen lässt. Aktuell liegen diesbezüglich Daten der Studie „Mobilität in Deutschland, 2017“ vor in der die Zahl von 11% für Sachsen-Anhalt genannt wird, jedoch kein Zielkorridor für das Jahr 2030, der den Erfolg messbar macht. Für die Beurteilung der aktuellen Radverkehrsförderung ist weiterhin die Zufriedenheit der Radfahrenden ein wichtiger Indikator. Laut Fahrrad-Monitor Deutschland stufen in Sachsen-Anhalt im Jahr 2021 nur 6% der befragten Personen die Landespolitik als fahrradfreundlich ein (2017: 13%) Damit ist Sachsen-Anhalt Schlusslicht in Deutschland. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die gefühlte Sicherheit, die maßgeblich einen Einfluss auf die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel hat. Laut Fahrradklima-Test des ADFC fühlen sich im Jahr 2022 76% der befragten Personen eher unsicher/ gefährdet wohingegen es 2020 67% waren. Während im übrigen Bundesgebiet die gefühlte Sicherheit steigt, liegen Anhaltspunkt vor, dass der Trend in Sachsen-Anhalt gegenläufig ist. Als Erwartungshaltung an die

Politik werden in erster Linie investive Maßnahmen in die Infrastruktur (Neubau Radwege, Oberflächenbeschaffenheit, Breite, Wegweiser und Abstellanlagen) genannt und an 2. und 3. Stelle Mobilitätserziehung sowie Imagekampagnen und Öffentlichkeitsarbeit.

Insgesamt stellen wir fest, dass Interesse und die Nachfrage am Radverkehr in Sachsen-Anhalt steigen, wenn auch langsam. Radfahren wird bei den Menschen populärer. Der Beitrag des Radverkehrs als klimaneutrale Mobilität und die kostengünstige Alternative, dank E-Bikes für alle Altersgruppen, sind Garanten für den Fahrradtrend. Nicht zuletzt merken wir als ADFC-Landesverband die zunehmende Beliebtheit des Radfahrens am jährlichen Zuwachs der Mitglieder zwischen 10% und 15%.

Einige zentrale Hinweise stellen wir zusammenfassend den Handlungsfeldern voran.

Kapazitäten in Planung und Bau

Wir nehmen wahr, dass durch die Schaffung einer Radverkehrskoordination im Ministerium für Infrastruktur und Digitales die Umsetzung des Landesradverkehrsplans Fahrt aufgenommen hat und wirkt. Allerdings sind die Aufgaben so vielfältig, es ist inhaltlich so viel zu steuern, zu koordinieren und mit Blick auf die Kommunen und die LSBB zu beraten, dass die Umsetzung der Zielsetzung bis 2030 fraglich scheint. Wir sind skeptisch, ob die beiden zusätzlichen Stellen, die erst besetzt werden müssen, diese Situation heilen. Dennoch halten wir die personelle Besetzung und Aufstockung für zielführend und den richtigen Schritt.

Offensichtlich sind die aktuell vorhandenen Planungskapazitäten der LSBB und bei den Kommunen ein Engpass. Das betrifft sowohl die Qualifizierung im Hinblick auf heutige Standards als auch die Stellenbesetzung. Der begonnene Weg der Weiterbildung muss intensiviert werden, die dazu notwendigen Ressourcen müssen bereitgestellt werden. Als weitere Maßnahme sehen wir die Ausbildung von angehenden Planerinnen und Planern in Sachsen-Anhalt. Im ZUKK (Zukunfts- und Klimakongress in ST) wird es im Maßnahmenkatalog zur Mobilität, hier Radverkehr eine Maßnahme geben in der die universitäre Ausbildung zur Radverkehrsplanung verankert ist, die es bereits an einigen Universitäten in Deutschland gibt. Hier möchten wir zusätzlich darauf verweisen, dass eine Ausbildung im Bereich „Zweiradmechanik“ derzeit in Sachsen-Anhalt nur durch die berufsbildende Schule in Leipzig begleitet werden kann, was eine Hürde ist sich für diesen Ausbildungsberuf in Sachsen-Anhalt zu entscheiden.

Die in Aussicht gestellten 50 Kilometer Radwege pro Jahr konnten lt. Kleiner Anfrage (KA8/ 1210) mit 28,5 Kilometern an Landesstraßen zwischen 2018 und 2022 nicht annähernd realisiert werden. Diese straßenbegleitenden Radwege sind essenziell wie immer wieder zu beklagende Todesopfer im Mischverkehr auf Landes-(Bundesstraßen) dokumentieren (z.B. 2022, L173 oder 2022, B246).

Als ehrenamtlich agierender Verband verfügen wir über Expertise hinsichtlich der rechtlichen und baulichen Standards beim Radwegebau und werden wie vor einigen Jahren vereinbart von der LSBB um Stellungnahmen zu Planungen gebeten. Allerdings beobachten wir, dass Hinweise unsererseits oft nicht aufgegriffen werden und im Endergebnis Qualitätsstandards der ERA 2010 und RAS 2006 nicht immer umgesetzt werden, obwohl seit 2010 lt. Runderlass anzuwenden. Auch wird die Praxis der Beteiligung des ADFC als TöB unterschiedlich gehandhabt, was von Seiten der LSBB und seit 2018 lt. Runderlass zu vereinheitlichen wäre.

Ein weiteres Problem beim Bau straßenbegleitender Radwege ist immer wieder die Frage des notwendigen Grundstückserwerbs. Hinsichtlich eigentumsrechtlicher Fragen müssen hier ergebnisoffene Diskussionen geführt werden.

Finanzierung

Wir nehmen war, dass sich Fahrradinfrastruktur entwickelt. Allerdings kann von einer flächendeckenden Entwicklung im Land aktuell nicht gesprochen werden. Wenn die personellen Kapazitäten in Planung und Bau an die Bedürfnisse angepasst werden sehen wir, dass die aus Bundesmitteln und aus dem EU-Haushalt (plus Kofinanzierung durch das Land) zur Verfügung stehenden Mittel sehr schnell erschöpft sein werden wie beispielsweise die Überzeichnung des Förderprogramms „Stand und Land“ zeigt. Eine Aufstockung der Mittel des Landes für die Radwegbedarfspläne in der Baulast des Landes ist aus diesem Grund für die Zukunft vorzusehen.

Verkehrssicherheit und Verkehrsorganisation

Für Radfahrende ist die Verkehrssicherheit und die Pflege der Verkehrssicherheit eine essenzielle Voraussetzung für die eigene körperliche Unversehrtheit und die gefühlte Sicherheit, die ein entscheidender Faktor für die Wahl des Verkehrsmittels Fahrrades ist. Aus diesem Grund spielt das Thema im Landesradverkehrsplan eine wesentliche Rolle. Die Regelwerke bieten schon heute die Möglichkeit Maßnahmen zur Steigerung der gefühlten Sicherheit umzusetzen. Besonders die Verringerung der Fahrzeuggeschwindigkeiten inner- und außerorts auf Strecken im Radverkehrsnetz (lokal, landesweit) würde den Radfahrenden mehr gefühlte und praktizierte Sicherheit geben. Im LRVN ist zu diesem Aspekt konkret festgelegt bei welchen Netzlücken und Führungen im Mischverkehr, ab welchen Fahrzeugstärken die Geschwindigkeit reduziert werden kann und soll! In unserer Wahrnehmung tun sich die Straßenverkehrsbehörden (untere, obere und oberste) schwer damit verkehrsorganisatorische Maßnahmen mit dieser Zielsetzung anzuordnen. Die bereits geschilderten Unfälle mit Todesfolge im Mischverkehr auf Landesstraßen sind Anlass zur Sorge und Mahnung. 22 getötete Radfahrende in 2022 sind Anlass genug um die Ursachen zu analysieren. Diesbezüglich möchten wir kritisch anmerken, dass der Beirat für Verkehrssicherheit in Sachsen-Anhalt bereits seit 2018 nicht mehr getagt hat. Wir erwarten, dass dieses Gremium in einem regelmäßigen Turnus Themen der Verkehrssicherheit berät. Die Maßnahmen der novellierten StVO sind seit 3 Jahren anzuwenden. Die Bekanntheit des Überholabstandes ist verbesserungsbedürftig. Bei einer Fahrzeugkontrolle durch das Polizeirevier Dessau im Februar 2023 auf dem Albrechtsplatz in Dessau gaben 14 von 14 Fahrzeugführenden, die den Abstand von 1,50 Meter beim Überholen nicht eingehalten haben an, dass ihnen diese Regelung nicht bekannt war bzw. sie mangels Straßenbreite sich nicht in der Pflicht sahen, den/ die Radfahrenden nicht zu überholen. Wir sehen im Land deutliches Potential diese Kampagnen- und Aufklärungsarbeit zu erhöhen bzw. wir wundern uns, dass diesbezüglich wenig Aufklärungsarbeit erfolgt. Es ist in der Mehrzahl der Fälle, die alltäglich sind, völlig unverständlich, warum Radfahrende mit Vehemenz beim Fahren im Mischverkehr auf vielfältige Weise genötigt werden, obwohl das Fahren auf der Fahrbahn erlaubt ist. Der Fahrradklima-Test zeigt, dass über 80% der Radfahrenden genau an dieser Stelle mehr Akzeptanz erwarten, die zu vermitteln ist. Wir leisten gerne unseren Beitrag dazu, was jedoch wiederum nur auf Akzeptanz stößt, wenn wir in einer gleichberechtigten Kooperation mit Behörden und Verkehrswachtern agieren können.

Fahrradkampagnen und -kultur

Neben den baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sehen wir im Land ein hohes Potential für mehr Öffentlichkeitsarbeit zum Radfahren. Mehr Radverkehr ist gut für unsere Gesellschaft und unser Land. Jeder gefahrene Kilometer Fahrrad ist in der Konsequenz ein Geschenk an die Gesellschaft. Die positiven Aspekte stärker zu vermarkten, ein Mitmacherlebnis zu kultivieren, das dauerhaft zum Radfahren motiviert sind Maßnahmen, die mit vergleichsweise wenig Mitteleinsatz und durch viele Akteursgruppen forciert werden können. Auch zu diesem Punkt finden sich mehrere Maßnahmen im Landesradverkehrsplan! Der ADFC in seiner ehrenamtlichen Organisationsstruktur stößt inzwischen an die Kapazitätsgrenzen seiner Mitglieder, weil die Vielfalt der Themen und die Zahl der Formate ständig zunehmen.

Wir könnten und möchten mehr tun – sowohl bei der Qualifizierung von Planung und Bau als auch beim Thema Verkehrssicherheit arbeiten wir schon jetzt im Sinne des Gemeinwohls mit dem Ziel mehr Radverkehr für mehr Klimaschutz, mehr nachhaltige Mobilität und mehr Verkehrssicherheit auf den Straßen von Sachsen-Anhalt. Diesen Aufgaben sind im Ehrenamt Grenzen gesetzt. Wir sind aktuell bestrebt diese Arbeit zu professionalisieren und mit hauptamtlichen Kräften zu stärken. Die Basis dafür sind finanzielle Ressourcen für die wir derzeit vielfältig werben. An dieser Stelle bitten wir die Landesregierung um das Ausloten von institutionellen und/ oder projektbezogenen Fördervoraussetzungen in den Ressorts, die beim Querschnittsthema Radverkehr betroffen sind. Den Fahrradtourismus als Wachstumsmarkt mit großem kulturellem und topografischem Potential in Sachsen-Anhalt haben wir an dieser Stelle gar nicht erwähnt. Wir möchten auf die Maßnahmen im Landesradverkehrsplan verweisen, in denen der ADFC explizit als mitwirkender Akteur benannt wird (s. ff).

Vor dieser Einordnung bewerten wir den Stand des Radverkehrs im Land in nicht abschließender Aufzählung anhand der zentralen Handlungsfelder des Landesradverkehrsplanes.

Zum Stand des Landradverkehrsplanes

Der Landesradverkehrsplan gibt mit seinen Handlungsfeldern und Maßnahmen den Rahmen vor, der geeignet ist, den Radverkehrsanteil signifikant zu steigern und das Ziel „Fahrradland“ bis 2030 zu verwirklichen.

Handlungsfeld I Radverkehrsplanung und Konzeption

M1 Landesradverkehrsnetz

Mit dem LRVN 2020 existiert ein Konzept für ein Landesradverkehrsnetz, das neben den touristischen Routen den Alltagsradverkehr berücksichtigt. Die Führungsformen bedürfen bei 30% der weiteren Untersuchung. Hier gilt es die Ergebnisse der lfd. Bestandsaufnahme abzuwarten. Die Qualitätsstandards sind definiert. Ein Konzept zur Überführung in konkrete Radwegbedarfspläne und zur Priorisierung existiert. Daraus resultierend fehlt die Baulastträger übergreifende Abstimmung einer Umsetzungsstrategie.

Bei der Identifikation der Führungsformen bedürfen 3 Bereiche einer besonderen Beachtung:

1. 7% des LRVN (330 Kilometer) des Bestandsnetzes erfüllen nicht den Mindeststandard an Radverkehrsanlagen (vgl. Anlage Qualitätsstandards)
2. 31% des LRVN (1460 Kilometer) haben eine zulässige Mischverkehrsführung. Hier ist ein besonderes Augenmerk darauf zu legen, ob dennoch Maßnahmen der Verkehrsorganisation (Reduzierung der Geschwindigkeit) nach LRVP geboten sind.
3. 30% des LRVN (1400 Kilometer) besitzen keine Radverkehrsanlage, was bedeutet, dass zu prüfen ist, ob es sich um eine Netzlücke mit Bedarf handelt oder ob Mischverkehr möglich ist mit notwendigen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen (Reduzierung der Geschwindigkeit nach LRVP, Handlungsfeld V, Maßnahme 1b und Priorisierung Maßnahmen LRVN Prioritäten 2 und 3, dort ausgeführt).

M2 Kommunale Radverkehrsnetze

Etwa 80% der Kommunen haben keine oder keine aktuelle Radverkehrskonzeption, die der Schlüssel für Fördermittel oder die Entwicklung von Netzen ist. Hier sollte die AGFK-Hilfestellung bieten und das Land mit geeigneter Förderung die Aufstellung von Konzepten flankierend unterstützen und beraten.

M4 Wegweisungskonzept

Mit dem „Touristischen Leitsystem Sachsen-Anhalt“ ist unser Bundesland einen anderen Weg eingeschlagen als mit der „Wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ nach FGSV-Standard (zuletzt überarbeitet), den viele Bundesländer umsetzen. Bei der Konzeption eines landesweit einheitlichen Systems sollte dieser Standard zur Anwendung kommen.

M5 Handlungsleitfaden für die Landesebene

Für Planung und Bau von Radverkehrsanlagen, Abstellanlagen und verkehrsorganisatorische Maßnahmen existieren Regelwerke und Verwaltungsvorschriften, u.a. die ERA 2010 (aktuell in Überarbeitung), die lt. Runderlass

von 2010 in Sachsen-Anhalt verbindlich umzusetzen ist. Wir empfehlen nach dem Vorbild einiger Bundesländer (BW oder HE) die Herausgabe von „Musterlösungen“ für den Radverkehr in Sachsen-Anhalt. https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2021/05/Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_2te_Auflage_inkl_Ergaenzungen_2021-05-05.pdf

Eine Handreichung in dieser Form dient der weiteren Qualifizierung von mit der Planung betrauten Personen in Verwaltung und Planungsbüros und kann zur besseren Illustration für die ausführenden Baufirmen eingesetzt werden.

M6 Leitfäden kommunale Praxis

Was auf Landesebene empfohlen wird gilt ebenso für die kommunale Ebene. Für die kommunale Ebene ist die AGFK und die Mitgliedschaft in der AGFK ein geeignetes Gremium, um die kommunale Praxis zu qualifizieren bei den Themen: Planung und Bau (Musterlösungen), Verkehrsorganisation (StVO und VwV), Baustellenorganisation, Abstellanlagen und Wegweisung.

M7 Modellprojekte

Für Modellprojekte, die der Förderung des Radverkehrs dienen, wäre ein Fördertopf unabhängig von der Mitgliedschaft in der AGFK zu etablieren. Modellprojekte sind aus den Bereichen Planung und Bau, Verkehrsorganisation und Kampagnen denkbar.

M8 Evaluierung LRVP

Die Evaluierung ist ein Auftrag an die IMAG Radverkehr. Der Erfüllungsstand der einzelnen Maßnahmen sollte regelmäßig überprüft werden. Der ADFC wird von Zeit zu Zeit zu bestimmten Maßnahmen seine Einschätzung abgegeben.

Handlungsfeld II Infrastruktur

M1 Umsetzung des LRVN

Mit dem Konzept des Landradverkehrsnetzes (LRVN) hat das Land eine wegweisende Grundlage. Was jetzt fehlt ist die baulastträgerübergreifende Umsetzung wie bereits unter den Grundsätzen zu Planung Bau ausgeführt. Mit Zielhorizont 2030 sind personelle Kapazitäten und Finanzen für Planung und Bau entsprechend vorzusehen bzw. einzuplanen. Das Ziel von 50 Kilometer und Jahr sehen wir als Minimalansatz, wenn wir davon ausgehen, dass 350 Kilometer des Bestandes nicht die Mindeststandards erfüllen und bei 1400 Kilometern die abschließende Bestandsaufnahme aktuell in Bearbeitung ist.

M2 Ausbaustandards

Die einschlägigen Regelwerke (s. Oben) und die Qualitätsstandards geben die Bauausführung vor. Da die ERA derzeit überarbeitet wird, ist zu schauen, ob die aktuellen Qualitätsstandards voraus. in 2025 anzupassen und zu überarbeiten sind. WICHTIG ist die Frage nach §9 Straßenverkehrsgesetz Sachsen-Anhalt zur Erschließung von Wohngebieten und Straßen im ländlichen Raum, nach der die Anlage und Erschließung für den Radverkehr keine Pflichtaufgabe ist.

M3 Management/ Mängelmeldesystem

Die Bestandsaufnahme des Netzes erfolgt aktuell und wird zusätzlich wichtige Hinweise zur Priorisierung geben.

Einhellige Beobachtung des ADFC ist, dass es ein Baustellenmanagement geben muss. Egal in welcher Baulast eine Baumaßnahme sich befindet, die Verkehrsorganisation für Radfahrende ist oft mangelhaft und erzeugt unnötige Gefahrenstellen. Hier braucht es Handreichungen und Fortbildungen auf Basis der existierenden Regelwerke.

M4 Einheitliche Wegweisung

Anwendung des bundesweiten FGSV-Standards (Alltag und Tourismus) s. Handlungsfeld I, M4.

M5 Schnittstellen zum ÖPNV

Das Schnittstellenprogramm eröffnet viele Möglichkeiten zeitgemäße Fahrradabstellanlagen und -Vorrichtungen zu bauen.

Handlungsfeld III Tourismus

M1 Neukonzeption

Eine Neukonzeption des touristischen Angebotes ist wünschenswert, weil das Potential des Radtourismus bislang nicht gehoben wird. Klima, Topographie, Kultur und Natur bieten mehr als bislang nachgefragt wird. Die aktuelle Radreiseanalyse des ADFC <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2023> unterstreicht dies. Unter den meist befahrenen Bundesländern taucht Sachsen-Anhalt mit 9,1% in 2022 unter den Flächenländern auf Platz 10 auf. Unter den beliebtesten Bundesländern mit 0,9% in 2022 knapp vor dem Saarland auf dem letzten Platz der Flächenbundesländer. Unter den meist befahrenen Radreiseregionen (ADFC) taucht Sachsen-Anhalt gar nicht auf. Der Elberadweg liegt nachwievor in der Rubrik meist befahren auf Platz 1 und in der Rubrik Beliebtheit auf Platz 2. Alle anderen überregionalen touristischen Radrouten tauchen weder beim Befahren noch in der Beliebtheit im Ranking auf. Es sind unbedingt Qualitätsstandards an touristische Radwege anzulegen, was die Oberflächen und Führungsformen sowie das Serviceangebot angeht. Alle drei D-Routen (R1, Elbe- und Saaleradweg) verdienen besonderes Augenmerk. Besonders die Qualität des R1 wird immer wieder kritisiert.

M2 Fahrradtourismus mit Qualität

Wie bereits erwähnt sind Qualitätskriterien als Maßstab anzulegen. Ein Beispiel könnte die Zertifizierung der „Sternrouten“ des ADFC oder der Radreiseregionen sein die sich in vielen Bundesländern durchgesetzt hat.

M3 Wegweisung

Anwendung des bundesweiten FGSV-Standards, ergänzt um das „Knotenpunktsystem“, s. weitere Handlungsfelder und Maßnahmen.

M4 Radrouten- Management

Besonders die Führung an Baustellen und Umleitungen ist oft ungenügend und bedarf der Qualitätssicherung

Handlungsfeld IV Kommunikation

M1 IMAG Radverkehr

In der IMAG Radverkehr sollten alle Ressorts und Institutionen, die sich mit Radverkehr befassen vertreten sein oder zumindest anlassbezogen eingeladen werden. Der ADFC bietet diese Möglichkeit an und sieht hier weiterhin den ADAC, Seniorenvertretung und Schülerschaft sowie NASA und Verkehrswacht.

M2 AGFK

Der AGFK kommt die besondere Rolle zu in der Vernetzung den Radverkehr in den Kommunen zu fördern. Als Aufgaben sehen wir vor allem die Vernetzung, Fort- und Weiterbildung, Planung von Veranstaltungen und die Öffentlichkeitsarbeit/Kampagnen. Die AGFK sollte kurz- bis mittelfristig Kriterien für die Fahrradfreundlichkeit von Kommunen entwickeln und den Kommunen die Möglichkeit geben den Grad der Fahrradfreundlichkeit entsprechend einordnen zu können.

M3 Aktive Zusammenarbeit

Alternativ zur IMAG Radverkehr, siehe Oben.

M4 Fort- und Weiterbildung

Im Kontext Planung und Bau sowie Verkehrsorganisation wurde bereits ausgeführt, dass entsprechende Angebote vorzuhalten sind, sei es in Form von Printmedien oder Veranstaltungen wie bereits in jüngster Zeit durch das MID durchgeführt.

M5 Info-Angebot des Landes

Das aktuelle Angebot auf der Website des MID und die Erreichbarkeit zu Fragen des Radverkehrs finden wir sehr gut! Ein Newsletter explizit zum Radverkehr ist uns bislang nicht bekannt und möchten wir anregen in einem angemessenen Zyklus und gerne unter Beteiligung von Informationen durch den ADFC zu besonderen Veranstaltungen oder Terminen.

M7 Digitale Information/ Arbeitsplattform

Wir halten das ALRIS als digitale Informationsplattform für sehr gelungen. Weitere Ausbauformen sollten anlassbezogen zeitnah umsetzbar sein.

Handlungsfeld V Sicherheit/ Erziehung

M1 Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Wie in den grundlegenden Eingangsbemerkungen bereits dargestellt besteht augenscheinlich die Tendenz, dass die gefühlte Sicherheit sich in Sachsen-Anhalt unter den Radfahrenden verschlechtert, während sich die Situation im Bundesgebiet verbessert. Mit Maßnahmen der Verkehrsorganisation, besonders der Maßnahme 1b (Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen bei fehlenden Radverkehrsanlagen) kommt hier eine hohe Bedeutung zu (Tempo 30 innerorts oder Tempo 70 außerorts). In unserer Wahrnehmung sind die Verkehrsbehörden nachwievor sehr zurückhaltend in der Umsetzung. Hier bedarf es eines Paradigmenwechsels, der

nach Maßgabe des §45 StVO „Experimentierklausel“ weitergehend ausgeschöpft werden sollte. Es sind wenig bis keine Anordnungen bekannt, die sich auf die vereinfachte Möglichkeit der Erprobung gründen.

Sog. Radverkehrsschauen sind nach VwV-StVO ebenfalls regelmäßig durchzuführen. Ebenso Beratungen der Unfallkommissionen bei denen der ADFC nicht per se beteiligt wird. Auch hierfür bieten wir die Zusammenarbeit an.

Insgesamt sehen wir bei Maßnahme 1 großes Potential für die Verkehrssicherheit und Radverkehrsförderung, das regelmäßig nicht ausgenutzt wird.

M2 Sicherheitsaudits

Bei der Anwendung von RSAS (Richtlinien für Sicherheitsaudits an Straßen) ist uns bislang zur Umsetzung wenig bekannt. Bei Neu-/ Um- und Ausbau auf allen Ebenen der Baulast sollten die Richtlinien verbindlich sein, besonders dann, wenn die Maßnahme gefördert wird.

M3 Sichere Verbindungen für Kinder- und Jugendliche

Es bedarf einer Evaluierung welche Kommunen gültige und aktuelle Radschulwegpläne führen und fortschreiben. Die Radschulwegpläne erlauben die Identifizierung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen. Wir sind der Ansicht, dass diese Radschulwegpläne grundsätzlich in die Maßnahme 1b aufgenommen werden und als Bedingung für streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen gewertet werden und zwar unabhängig davon, ob Radverkehrsanlagen vorhanden sind oder nicht. Diese Erweiterung kann als Modellvorhaben umgesetzt werden.

M4 Mobilitätserziehung von Kindern und Jugendlichen

Verkehrserziehung an Schulen, besonders die Radfahrausbildung im Primarbereich sind unabdingbar für die Sicherheit und die Motivation der Kinder und Jugendlichen Fahrrad zu fahren. Der ADFC nimmt wahr, dass es zunehmend schwieriger für Schulen wird an dieser Stelle geeignetes Personal oder Institutionen zu finden, die diese Arbeit und Aufgabe übernehmen. Das merken wir daran, dass uns zunehmend mehr Anfragen zu diesem Thema erreichen. Der ADFC möchte sich in diesem Themengebiet engagieren. Das Bedarf einer Professionalisierung und personeller Kapazitäten, die im Ehrenamt nicht zu leisten sind.

M5 Lehrerfortbildung und Informationen für Schüler/ Eltern

Die aktuellen Themen der Verkehrssicherheit (Tempo 30, Nutzung von Smartphones, der zunehmende Verkehr und neue Regelungen in der StVO) erfordern eine ständige Weiterbildung. Auch hier möchte sich der ADFC stärker einbringen, zumal als Akteur wie bei M4 explizit im Landesradverkehrsplan genannt. Hier hat der ADFC bereits mit Mitteln des MB in 2022 eine Broschüre für Lehrende, Eltern und Schülerschaft im Primarbereich aufgelegt. Die Broschüre heißt „Radverkehr entdecken – Mobilitätsbildung für Grundschulkinder“ und der ADFC stimmt derzeit mit dem MB ab wie die Broschüren auf geeignete Art und Weise an die Schulen verteilt werden können. Auch hier gilt, dass die Kapazitäten im Ehrenamt begrenzt sind und der Professionalisierung bedürfen. Es wäre zu überlegen, ob Institutionen und Behörden bei dieser Thematik stärker kooperieren und in geeigneten Projekten mit entsprechender Ausstattung zusammenarbeiten.

M6 Aktionen an Schulen

Die Durchführung von Verkehrssicherheitstagen an Schulen ist explizit ein geeignetes Format zur Steigerung der Sicherheit und Motivation. Hier möchte sich der ADFC ebenfalls stärker als bislang möglich einbringen, zumal der ADFC als Akteur explizit genannt wird. Der Weg der Kooperation scheint geeignet.

M7 Kurs- und Trainingsangebote für Radfahrkompetenz

Auch bei dieser Maßnahme möchte der ADFC gerne seine Kompetenz einbringen. Mit sog. Radfahrschulen können Menschen aller Altersstufen fit für den Straßenverkehr gemacht werden. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Qualifizierung beim Fahren mit E-Bikes, weil durch die höheren Fahrgeschwindigkeiten mehr Aufmerksamkeit gefordert ist. Diese Aufgabe ist ebenfalls mit rein ehrenamtlichen Strukturen nicht verlässlich umsetzbar und bedarf entsprechender personeller Voraussetzungen, die in Kooperation von Verbänden und Institutionen angeboten werden könnte.

M8 Mobilitätserziehung durch Information und Verkehrsüberwachung

Die Erfahrung zeigt (wie in den Grundzügen ausgeführt), dass beispielweise die Maßnahmen der 2020 novellierten StVO vielen Verkehrsteilnehmenden nicht bekannt sind. Hier gilt es verstärkt Regelübertretungen zu kontrollieren und Öffentlichkeitsarbeit durchzuführen. Vorschläge in diese Richtung existieren. So können z.B. Fahrradstaffeln der Polizei für mehr Akzeptanz auf beiden Seiten sorgen und auf diese Weise die Sicherheit steigern (Berlin macht das sehr gut vor und hat dies im Innenausschuss unlängst vorgestellt). Inzwischen besitzt die Polizei eine entsprechende Dienstfahrradflotte. Ein weiterer Vorschlag ist die Bewerbung des Überholabstandes von 1,50 Meter innerorts und 2 Meter außerorts, eine Maßnahme, die viel für die gefühlte und objektive Sicherheit auf beiden Seiten erreicht. Denkbar sind Aufkleber auf Dienstfahrzeugen des Landes, resp. der Polizei wie es viele Bundesländer praktizieren oder Plakatkampagnen.

Handlungsfeld VI Finanzierung und Förderung

Den grundsätzlichen Ausführungen möchten wir an dieser Stelle nichts hinzufügen. Kurz zusammengefasst die folgenden Vorschläge:

- Eigenmittel Landeshaushalt für Bau und Planung
- Modellprojekte (incl. Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit z.B. Stadtradeln)
- Förderung alternativer Transportmöglichkeiten (Transporträder 2.0)
- Maßnahmen der Information und Verkehrsüberwachung