

Wahlprüfsteine Landtagswahl 2011 in Sachsen-Anhalt

Parteien CDU, SPD, LINKE, FDP und GRÜNE

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mehr als 70% der bundesdeutschen Bevölkerung nutzen regelmäßig, 52% sogar mehrmals pro Woche das Fahrrad. 70 % der Bevölkerung unterstützen laut der Untersuchung „Fahrradland Deutschland“ den Bau von mehr Radwegen¹.

Überträgt man diese Befragungsergebnisse auf Sachsen-Anhalt nutzen im Radverkehrsland Sachsen-Anhalt (Radverkehrsanteil liegt mit 11% am Modal-Split 2 % über dem Bundesdurchschnitt; Rede Herr Dr. Daehre vom 18.12.2006), mehr als eine Million Sachsen-Anhalter das Fahrrad regelmäßig im Alltag, in der Freizeit oder im Urlaub. Die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel hat in den vergangenen Jahren aus den verschiedensten Gründen bundesweit, aber auch in Sachsen-Anhalt zugenommen² (wachsendes Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein, steigende Kosten für den MIV und öffentlichen Nahverkehr), ein weiteres Wachstum ist zu erwarten. Der Radtourismus ist eine wichtige und stabile Stütze des Tourismus in Sachsen-Anhalt geworden und hat weiteres Wachstumspotential³. Tausende Arbeitsplätze bei Fahrradhändlern und -werkstätten, in der Produktion (z. B. in Sangerhausen) und im Tourismus in Sachsen-Anhalt hängen vom Wirtschaftsfaktor Fahrrad ab.

Der Radverkehr kann auch eine entscheidende Rolle bei der Verbesserung der Lebensbedingungen und der Reduzierung der Schadstoffemissionen in den sachsen-anhaltischen Städten spielen⁴, wenn Radverkehrsanteile wie etwa in Greifswald (höchste deutschlandweit, mehr als doppelt so hoch wie in Halle und Magdeburg) oder in den Niederlanden erreicht würden.

¹ *Fahrradland Deutschland – ADFC-Monitor 2009 | 5 | August 2009; Quelle: Sinus Sociovision; Basis: 2.000 telefonische Interviews;*

siehe auch www1.adfc.de/Metanavigation/Presse/ADFC-Monitor/Fahrradland-Deutschland—der-ADFC-Monitor

² *Bundesweit um 17% im Vergleich zum Jahr 2002 Siehe <http://www.bmvbs.de>; z. B. in Halle von zwischen 2003 und 2009 von 8% auf 13%*

³ *48% der deutschen Bevölkerung können sich vorstellen eine Radreise zu unternehmen.*

⁴ *Etwa die Hälfte der PKW- Fahrten in Städten ist kürzer als 6 km, hier ist das Fahrrad oft schneller. Derzeit gehen Bürgerinnen und Bürger am Tag rund 600 Meter außer Haus zu Fuß und fahren im Schnitt einen Kilometer Fahrrad.*

Wie stark die Wachstumsraten des Radverkehrs ausfallen werden, hängt aber stark von politischen Weichenstellungen ab (das zeigen deutlich die großen Unterschiede der Radverkehrsanteile in den Städten und Regionen in Deutschland und im Ausland). Für den Bürger stellen sich Fragen wie: Habe ich eine Möglichkeit mein Fahrrad zuhause, in der Schule, am Arbeitsplatz oder vor dem Supermarkt bequem und sicher abzustellen? Kann ich mein Kind guten Gewissens mit dem Fahrrad in die Schule schicken? Wie komme ich möglichst sicher und schnell an meinem Arbeitsplatz, in die Innenstadt zum Einkaufen oder an die Uni? Finde ich bei einem Wochenendausflug oder einem Mehrtagesausflug gut ausgeschilderte und gut befahrbare Radwege ins Umland in reizvoller Umgebung vor? Sind die Gaststätten und Unterkünfte radfahrfreundlich? Wie radfahrfreundlich ist die Mitnahme mit Bus und Bahn auf der Rückreise? Viele dieser Weichenstellungen werden von der Landespolitik getroffen (z. B. durch Regelungen in der Bauordnung und Wahrnehmung der Verkehrsaufsicht, als Fördermittelgeber für Straßen- und Städtebau, ÖPNV, touristische Radwege, aktuell in der Genehmigung von Luftreinhalteplänen usw.).

Trotz einiger Verbesserungen in den letzten Jahren (landesweite Ausschilderung der 17 Fernradwege im Auftrag des MWA; 7,1 Mio. EFRE-Radwegeausbauprogramm des MLV im Jahr 2009; Beschluss eines Landesradverkehrsplanes im Juni 2010; teilweise Umsetzung des 11 Punkte Programms „Pro Rad“ aus dem Jahr 2006) ist die Situation der Radfahrer noch lange nicht ausreichend und optimal⁵. Das Potential des Null-Emissions-Fahrzeugs Fahrrad ist in Sachsen-Anhalt noch lange nicht ausgeschöpft. Dies zeigt der Blick auf Vorbildstädte und -regionen im In- und Ausland. Als nationale Beispiele seien hierfür nur das Land Brandenburg hinsichtlich der überregionalen, touristischen Radwanderwege (neun mit drei oder vier Sternen zertifizierte touristische Radfernwege) und Städte wie Braunschweig (im Rahmen des Luftreinhalteplans 3 Mio. Investitionen in den Radverkehr in den vergangenen 2 Jahren)⁶, hinsichtlich der kommunalen Infrastruktur genannt.

Der ADFC Sachsen-Anhalt möchte deshalb seine Mitglieder, aber auch allen Radfahrinteressierten, vor der kommenden Landtagswahl darüber informieren, welche Aktivitäten und Maßnahmen von den einzelnen Parteien zur Weiterentwicklung des Radverkehrs in Sachsen-Anhalt zu erwarten sind. Deshalb bitte ich Sie, die im Folgenden angeführten Fragen bis zum Freitag, den 17. Dezember 2010 zu beantworten und an die Geschäftsstelle des ADFC Sachsen-Anhalt zu senden.

Eine Verdoppelung der Fußmeter und der Fahrradkilometer würde ca. 5,5 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Das wären 5 Prozent der gesamten Straßenverkehrsemissionen.

⁵ Würde etwa die durchschnittliche Fahrtstrecke pro Einwohner in Sachsen-Anhalt von ca. 300 km auf bis zu 1.000 km gesteigert, Fahrleistungen die heute schon in Holland und Dänemark erreicht werden, könnten die CO₂ Emissionen in Sachsen-Anhalt um ca. 270.000 t jährlich reduziert werden

Fragen an die Parteien in Sachsen-Anhalt

1. Gibt es in Ihren Parteiprogrammen Aussagen zu Förderung des Radverkehrs, welche sind das? Welche Bilanz der bisherigen Maßnahmen und Initiativen der Landesregierung bezüglich des Radverkehrs ziehen Sie? Welche konkreten Ziele bei der Förderung des Radverkehrs haben Sie und welche Initiativen planen Sie?
2. Im Juni 2010 wurde von der Landesregierung der Landesradverkehrsplan (LRVP) beschlossen. Bisher wird in der Folge die Erarbeitung einer digitalen Kartengrundlage für das landesweite Radwegnetz geplant, Netzprioritäten sind festgelegt worden. Zahlreiche weitere Maßnahmen sollen geprüft werden. Welche dieser zusätzlichen Maßnahmen (unter vielen Maßnahmen des LRVP steht ein Prüfungsvorbehalt) sollten aus Ihrer Sicht in der nächsten Legislaturprojekte Priorität haben und wie und mit welchen Mitteln umgesetzt werden?
3. Aus Sicht des ADFC fehlt bisher eine systematische ressortübergreifende Koordinierung und Öffentlichkeitsarbeit der Radverkehrsbelange in der Landesverwaltung und zwischen Landesverwaltung und Kommunen. Z. B. hat der ADFC in der Vergangenheit erfolglos in Schreiben an MLV, MS und MK darauf hingewiesen, dass mit der Schulmodernisierung und -sanierung Standards für Radverkehrsanlagen in den Schulen formuliert und durchgesetzt werden sollten und auf gute Beispiele in anderen Bundesländern verwiesen. Letztlich fühlte sich niemand verantwortlich. Von dem im Sept. 2006 angekündigten 11 Punkte Programm „PRO Rad“ sind z. B. bis heute die Punkte „Wettbewerbe fahrradfreundlicher Betrieb und Kommune“, sowie „Radroutenplaner nach dem Vorbild NRW“ in Sachsen Anhalt noch nicht realisiert worden. Die programmatische Ankündigung „Radverkehrsaktivitäten kommen unter ein Dach“⁷ ist noch nicht konkret fassbar. Der ADFC schlägt deshalb vor, nach den Beispielen der Bundesländer Baden-Württemberg und Thüringen die Stelle eines Landesradverkehrsbeauftragten einzurichten und mit ressortübergreifenden Zuständigkeiten und eigenen finanziellen Mittel auszustatten. Eine interministerielle Arbeitsgruppe zu seiner Unterstützung sollte eingerichtet werden; Radverkehrsaktivitäten der Kommunen sollen nach dem Vorbild der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW koordiniert werden. Wie stehen Sie zu diesen Vorschlägen?

⁶ http://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/index.html

⁷ Siehe Pressemitteilung MLV vom 18.12.2006

4. Eine Studie der BAST⁸, sowie Auswertungen der Landespolizei⁹ weisen auf eine vergleichsweise hohe Unfallquote von radfahrenden Kindern in Sachsen-Anhalt hin. Was werden Sie unternehmen um dies zu ändern, welche zusätzlichen Maßnahmen werden Sie einleiten? Wie stehen Sie zu der Forderung des ADFC nach dem Vorbild von Hessen eine kommunale Schulwegeplanung gesetzlich vorzuschreiben?
5. Ein großes Problem für eine Attraktivitätssteigerung und die Verbesserung der Verkehrssicherheit (über 90 % aller Radverkehrsunfälle passieren innerorts) sind die innerörtlichen Straßenverhältnisse in vielen Städten und Ortschaften mit hohen Anteilen maroder Straßen¹⁰. Besonders in den Altstadtvierteln wie z. B. in Halle weichen Radfahrer auf Gehwege aus, um unzumutbare Straßenverhältnisse zu vermeiden. Was kann eine neue Landesregierung mehr als bisher tun, um die notwendigen kommunalen Investitionen zu unterstützen und anzuregen? Welchen weiteren Beitrag sollte das Land Sachsen-Anhalt zur "Decade of Action for Road Safety 2011-2020", ausgerufen von Regierungen weltweit, leisten.
6. Die Europäische Kommission hat am 30. September 2009 den Aktionsplan "Urbane Mobilität"¹¹ angenommen. Eine von 20 Maßnahmen zur Umsetzung des Aktionsplans ist die Förderung der Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad. Im Klimaschutzkonzept des Landes Sachsen-Anhalt wird das Stadtplanungsmodell der kurzen Wege propagiert, Radverkehr soll in den Städten gefördert werden und motorisierter Individualverkehr substituiert werden. Welche Maßnahmen werden Sie in der nächsten Legislaturperiode einleiten um diese Ziele zu erreichen?
7. Die Landesverwaltung hat nach Auffassung des ADFC eine Vorbildwirkung für die Nutzung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit, als auch bei Dienstgängen und -fahrten. Sie wird damit die Gesundheit ihrer Beschäftigten fördern und Krankheitskosten einsparen können, das belegen Studien aus Norwegen und den Niederlanden. Welche Aktivitäten planen Sie und wie werden Sie die diesbezügliche Aktion von AOK, ADFC und BMVBS „Mit dem Rad zur Arbeit“ unterstützen? Können Sie

⁸ N. Neumann-Opitz, R. Bartz, Chr. Leipzig: Kinderunfallatlas. Regionale Verteilung von Kinderunfällen in Deutschland. In: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M192, 2008.

⁹ <http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?id=35825>; Kinderunfälle mit dem Rad... aus der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik; Magdeburg, Mai 2009 EPHK Jörg Kuske, MI LSA EPHK Arno Schubert, TPA LSA

¹⁰ Beispielsweise kann die Stadt Halle mit ihrem kommunalen Straßennetz von 650 km, darunter 250 km mit „großem oder größten Reparaturbedarf“ (MZ vom 02.11.2007) gerade einmal 2,4 Mio. Euro für die Reparatur bereitstellen. Im neuen Saalekreis wurden von 252 km sanierungsbedürftigen km Kreisstraße seit 1994 erst 77 km saniert (MZ vom 21.08.2007)

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:DE:HTML>

sich auch eine finanzielle Unterstützung dieser Aktivitäten, wie z. B. in Bayern und Bremen, vorstellen?

8. In der Verkehrspolitik und Außendarstellung des Landes spielt der Radverkehr bisher eine untergeordnete Rolle. Dies obwohl das Fahrrad das dritt wichtigste Verkehrsmittel, Radfahren der beliebteste aktiv betriebene Sport und Radtourismus die wichtigste Form des Aktivtourismus in Sachsen-Anhalt ist. Die erfolgreiche Kampagne „Kopf an, Motor aus“ im Jahr 2009 in Halle wurde vom BMU gefördert. Wie können aus Ihrer Sicht die Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktungsbemühungen für den Radverkehr und Radtourismus verbessert werden? Welche finanziellen Mittel werden Sie hierfür bereitstellen?
9. Die wirtschaftlichen Potentiale des Radtourismus in Sachsen-Anhalt sind noch lange nicht ausgereizt, z. T. sind noch erhebliche Qualitätsmängel auch auf den 17 Radfernwegen des Landes festzustellen¹². In Deutschland konnten vom ADFC bisher 16 Radfernwege mit drei, vier oder fünf Sternen zertifiziert werden, in Sachsen-Anhalt bisher leider noch keiner. Welche zusätzlichen Initiativen planen Sie in den nächsten fünf Jahren um Verbesserungen herbeizuführen bzw. mehr Radtouristen nach Sachsen-Anhalt zu locken?
10. Nach Auffassung des ADFC wird die Radwegebenutzungspflicht, die eigentlich nur eine Ausnahmereglung sein soll (Lesart Bundesverkehrsministerium), vielerorts in Sachsen-Anhalt rechtswidrig angeordnet (zahlreiche Urteile bundesweit bestätigen uns in dieser Meinung) und Radfahrer werden auf zu schmale und schlechte Fuß- und Radwege abgedrängt. Wie viele andere Maßnahmen (z. B. Markieren von Fahrradstreifen, Aussprechen von Geschwindigkeitsbeschränkungen) können dadurch kostenlos, oder jedenfalls mit geringen Kosten deutliche Verbesserungen erreicht werden. Wie ist Ihre Haltung hierzu, was kann und sollte das Land als obere Verkehrsaufsicht tun um dies zu ändern, werden Sie hierfür Initiative ergreifen?
11. Der ADFC Bundesverband fordert von der Bundesregierung einen dem Anteil des Radverkehrs am Modal Split angemessenen Anteil am Verkehrshaushalt. In Sachsen-Anhalt werden 11% aller Wege von Radfahrern zurückgelegt. Wie stehen sie zu der Forderung 11% der Mittel des Verkehrshaushaltes für den Radverkehr einzusetzen.

¹² 37% aller Teilstrecken (insgesamt 2.033 km) der 17 Routen mit touristischer Priorität im Land Sachsen-Anhalt, waren im Jahr 2007 gemäß Erhebung der TGL als Routen mit „deutlichen Mängeln und familienunfreundlich“ (509 km) oder als „mit schwerwiegenden Mängeln“ (173 km) oder als „unbefahrbar“ (24 km) eingestuft worden.

Seite 6/6

Ich bedanke mich für Ihre Antworten. Der ADFC wird diese nach Eingang über seine WEB-Seite öffentlich machen und an die Presse weitergeben.

Mit freundlichen Grüßen

David Tucker

Landesgeschäftsführer ADFC