

Antworten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf die Fragen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club - Landesverband Sachsen-Anhalt e.V. 2011

- 1. Gibt es in Ihrem Parteiprogramm Aussagen zur 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?**

Ja, im Parteiprogramm von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist selbstverständlich auch der Radverkehr und dessen Förderung ein Thema. Viele ebene Strecken und seine vielfältigen Natur- und Kulturlandschaften machen Sachsen-Anhalt besonders attraktiv für Fahrradtouren. Leider wird dieses Potential durch die derzeitige Schwarz-Rote Landesregierung, etwa hinsichtlich des Ausbaus von überregionalen Radwegen und weiteren attraktivitätssteigernden Maßnahmen nicht genügend ausgeschöpft. Von besonderer Bedeutung ist für uns aber der Alltagsradverkehr, demgegenüber bisher, im Vergleich zum touristischen Radverkehr, seitens der Landesregierung zu wenig Beachtung und Förderung gezeigt wird.

Wir planen, den Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen Sachsen-Anhalt auf 20% zu erhöhen. Städte wie Dessau, wo der Verkehrsanteil des Fahrrads schon jetzt bei 22% liegt, zeigen, dass es geht.

- 2. Im Juni 2010 wurde von der Landesregierung der Landesradverkehrsplan (LRVP) beschlossen. Bisher wird in der Folge der Erarbeitung einer digitalen Kartengrundlage für das landesweite Radwegenetz 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 Legislaturperiode Priorität haben und wie und mit welchen Mitteln umgesetzt werden?**

Wir von BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN begrüßen generell die Aufstellung eines Landesradverkehrsplanes. Leider enthält der vorliegende Plan lediglich qualitative Ziele. Dennoch sind die im Plan enthaltenen Vorschläge geeignet, die Infrastruktur des Radverkehrs zu verbessern. Insbesondere die Vorschläge zur Kopplung von vorhandenen Finanzierungsinstrumenten, z.B. für Bundes- und Landstraßen sowie für kommunale Radwege, diese im Zuge des Entflechtungsgesetzes daran zu binden, dass geltende Regelwerke und Empfehlungen eingehalten werden. Dadurch kann die zum Teil dilettantische Bauweise von Radwegen, die vielerorts z.B. in Form kombinierter Rad- und Fußwege anzutreffen ist, abgeschafft werden. Wirksame Maßnahmen hängen aus unserer Sicht nicht primär an der

Bereitstellung von zusätzlichen Mitteln, sondern an der Nutzung der vorhandenen Mittel im Sinne einer Radverkehrsförderung.

Vorschläge für kurzfristige Umsetzung:

- Einführung eines Beschwerdemanagements zum Radverkehr (Muster: Meldeplattform Radverkehr Hessen, <http://www.meldeplattform-radverkehr.de>)
- Einführung Radwegeinformationsdatenbank nach dem Vorbild anderer Bundesländer (z.B. www.routenplaner.rlp.de)

- 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“ ist noch nicht konkret fassbar. Der ADFC schlägt deshalb vor, nach den Beispielen der Bundesländer Baden-Württemberg und Thüringen die Stelle eines Landesverkehrsbeauftragten einzurichten und mit ressortübergreifenden Zuständigkeiten und eigenen finanziellen Mitteln 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?**

Die Koordinierung vorhandener Aktivitäten ist sinnvoll. Sie setzt allerdings zielgerichtete Aktivitäten in allen Ressorts voraus. Noch wertvoller erscheint uns die Vernetzung von Akteuren mit ambitionierter Herangehensweise an die Förderung des Radverkehrs, die sich in einem oftmals radverkehrsignoranten Umfeld so besser behaupten können.

Damit das Verkehrsministerium seiner Rolle zur Förderung des Radverkehrs gerecht werden kann, sind auch organisatorische Maßnahmen notwendig. Dazu gehört eine Anbindung in der Hierarchie mindestens auf Referatsleitungsebene.

- 4. Eine Studie des BAST, sowie Auswertungen der Landespolizei 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?

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wollen die Straßen Sachsen-Anhalts für Kinder sicherer machen. Dies ist in erster Linie eine Aufgabe der Verkehrsplanung, die bekannte Unfallgefahren für Radfahrer etwa an Kreuzungen vermeiden muss. Zudem ist das Umfeld von Schulen und anderen Einrichtungen mit vielen Kindern verkehrlich zu beruhigen. Dazu gehört es auch, die Schulversorgung so zu planen, dass sie ohne „Mama-Taxi“, also ohne Pkw-Bringdienste der Eltern erreichbar sind. Eine kommunale Schulwegeplanung könnte dazu ein Instrument sein.

Auch eine Mobilitätserziehung von Kindern und Jugendlichen kann zu einem sichereren Straßenverkehr und zu einer Senkung des Unfallrisikos beitragen, wenn er über das hinausgeht, was bisher in der klassischen Verkehrserziehung vermittelt wurde. Es muss darauf geachtet werden, dass Kinder möglichst früh mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto vertraut gemacht werden, allen voran mit dem Fahrrad und dessen sicheren Umgang. Denn allgemein bleibt das erste eigene Fahrrad auch das erste Kontaktmittel eines Kindes mit dem alltäglichen Straßenverkehr. Die Forderung des ADFC nach dem Vorbild Hessens eine kommunale Schulwegeplanung gesetzlich vorzuschreiben unterstützen wir.

- 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 Straßen. 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.**

Die Landesregierung kann die vorhandenen Mittel zum Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur (aus dem sogenannten Entflechtungsgesetz) stärker als bisher für die Förderung einer zukunftsfähigen Mobilität reservieren. Dazu enthält der LRVP Ansatzpunkte (vgl. Frage 2). Zur Verkehrssicherheit am Fahrrad tragen zudem Geschwindigkeitsbeschränkungen bei. Und: So banal es klingt, trägt auch die Steigerung des Anteils von Radverkehr am Gesamtverkehr zur Sicherheit bei, da die Gewöhnung und Beachtung aller Verkehrsteilnehmer für Radverkehr steigt und zudem die Unfälle mit Pkw-Beteiligung sinken. Insbesondere wollen wir Kommunen unterstützen, die eine Planung für ein Radroutennetz erstellen und dort Lückenschlüsse vollziehen wollen.

Auch empfehlen wir, die die Veröffentlichung "Fahrradfreundliche historische Stadtkerne im Land Brandenburg" sinngemäß anzuwenden. (http://www.ag-historische-stadtkerne.de/Aktivitaeten/fahrradprojekt2009/Handbuch_Fahrradfreundliche_Stadtkerne.pdf)

- 6. Die Europäische Kommission hat am 30. September 2009 den Aktionsplan „Urbane Mobilität“ angenommen. Eine von 20 Maßnahmen zur Unterstützung 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?**

Wir wollen neben dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Fußverkehr auch das Fahrradfahren als umweltschonende Alternative zum PKW fördern. Die Fahrradmobilität muss daher in Städten und Ortschaften attraktiver und unkomplizierter gestaltet werden, etwa durch die selbstverständliche und kostenlose Mitnahme des eigenen Fahrrads in Bussen, Bahnen und Straßenbahnen oder der Bereitstellung von Fahrradboxen. Zudem wollen wir eine Stadtplanung, die kurze Wege ermöglicht. Für den Stadtumbau heißt dies, dass Städte stärker „von außen nach innen“ schrumpfen müssen und die Zentren attraktiv gemacht werden müssen. Dazu gehören vielfältige Maßnahmen, wie z. B. planungsrechtliche Einschränkungen für Einkaufszentren auf der grünen Wiese. Dies ist auch als präventive Politik zu verstehen, die verhindert, dass Mobilität in Zeiten hoher Ölpreise für die Allgemeinheit unbezahlbar wird.

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

Die Förderung von Sport und Bewegung der Menschen, auch im Alltag, ist ein Anliegen, das auch wir von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN teilen. Gerade das Fahrradfahren ist für die Bewältigung kleinerer Strecken in Städten und Ortschaften, etwa Auf dem Weg zum Arbeitsplatz oder zum Einkauf nicht nur besonders gut geeignet, sondern fördert auch die eigene Gesundheit. Das Rad ist das ideale Mittel, um Sport und Bewegung im Alltag zu verankern. BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN wollen daher, dass sich die Planung und Gestaltung von Städten auch an den Bedürfnissen der Radfahrer orientieren soll. Entsprechende Maßnahmen in der Landesverwaltung unterstützen

wir ausdrücklich. In einem ersten Schritt werden wir alle Einrichtungen der Landesverwaltung (insbesondere jene mit Besucherverkehr) mit angemessenen und zeitgemäßen Fahrradabstellanlagen ausrüsten.

- 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 den Radtourismus verbessert werden? Welche finanziellen Mittel werden Sie hierfür bereitstellen?**

Die vom Bundesumweltministerium veranlasste Kampagne: Kopf an, Motor aus (<http://www.kopf-an.de/die-kampagne>) geht in die richtige Richtung. Wir Grüne fragen uns allerdings, warum so etwas nicht aus dem Verkehrsministerium kommt. Es wäre Aufgabe dieses Ministeriums viel mehr zu tun, um das Image des Fahrrads als Alltagsmobilitätsmittel und attraktive Alternative zum Auto bekannter zu machen. Wir wollen dafür sorgen, dass die Fahrrad-Blindheit des Verkehrsministeriums beendet wird.

- 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 festzustellen. 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?**

Wir haben die Bedeutung und das Potential des Radtourismus für Sachsen-Anhalt erkannt. Der Radtourismus ist eine Freizeitgestaltung, die gesunde, sportliche Betätigung mit dem Erleben der reizvollen sachsen-anhaltischen Naturlandschaften verbindet. Wir von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN möchten daher den Radtourismus als schon jetzt wichtigen, touristischen Vermarktungsschwerpunkt für das Land und als Form eines nachhaltigen und sanften Regionaltourismus fördern und weiter ausbauen. Überregionale Radfernwege und die Errichtung eines landesweiten Radwegenetzes sind daher für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zwei besondere Schwerpunkte in der Ausgestaltung einer touristischen Infrastruktur, die landesverantwortlich aufgebaut und entsprechend gepflegt werden muss. Der Schwerpunkt unserer Aktivitäten wird dabei insbesondere beim Aufbau angemessener Strukturen und Verantwortlichkeiten für die Erhaltung und den qualitativen Ausbau der touristischen Routen liegen.

10. Nach Auffassung des ADFC wird die Radbenutzungspflicht, die eigentlich nur eine Ausnahme 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 Initiativen ergreifen?

Von der Möglichkeit die Radwegebenutzungspflicht aufzuheben, sollte viel mehr Gebrauch gemacht werden. Wenn Radwege im Nebenstraßennetz angelegt sind, sollte die Benutzungspflicht ganz fallen. Im Hauptverkehrsstraßennetz sind Breite und Zustand des Radweges in die Beurteilung mit einzubeziehen. Dazu sind die aus Sicht der Verkehrssicherheit besseren Fahrradstreifen zu prüfen. Radwege, die keinen modernen Standard aufweisen, sollten ebenfalls nicht mehr benutzungspflichtig sein.

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.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sind dafür, die öffentlichen Mittel für den Fahrradverkehr deutlich zu erhöhen. Wir wollen den Anteil des Fahrrades am Gesamtverkehrsaufkommen von 11% auf 20% steigern. Entsprechend fordern wir, 20% der Straßenbaumittel für den Ausbau und den Erhalt von Radverkehrswegen zu reservieren (bei generell sinkenden Neubaumitteln). Generell sollten Verkehrsentwicklungspläne prüfen, inwieweit eine aktive Fahrradförderung bestimmte Infrastrukturausbauten für andere Verkehrsmittel nicht sogar überflüssig macht.