

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, ADFC

Landesverband Sachsen-Anhalt

Antworten auf die Fragen zur Landtagswahl 2011

1. Aussagen im Parteiprogramm zur Förderung des Radverkehrs, Bilanz der bisherigen Initiativen der Landesregierung. Eigene Ziele und Initiativen bei der Förderung des Radverkehrs.

DIE LINKE. spricht sich für eine ökologische Wende in der Verkehrspolitik aus. Verkehrs-, Struktur- und Regionalplanung sollen enger zusammengeführt werden. Unter diesem Blickwinkel schenken wir der Entwicklung des Radverkehrs große Aufmerksamkeit. Die Partei DIE LINKE. geht davon aus, dass der Radverkehr Mobilität ermöglicht unabhängig von Einkommen und Alter, er ist gesundheitsfördernd und kostengünstig, umweltfreundlich, leise und beansprucht wenig Fläche.

Ökologisches Handeln muss vor Ort beginnen. Ziel unserer kommunalen Verkehrspolitik ist es daher auch, den Anteil des Fahrradverkehrs zu erhöhen.

Die „Radelfreundlichkeit“ der meisten Städte lässt jedoch noch sehr zu wünschen übrig. Es fehlt oft an sicheren, guten Radwegen, sinnvollen Ampelschaltungen und guten Abstellmöglichkeiten z.B. in Fahrradgaragen.

Veränderungen sind möglich, wenn das Land zielgerichteter die verschiedenen Fördermöglichkeiten zum Bau, zur Unterhaltung und Erneuerung von Radwegen zur Verbesserung der Situation einsetzt.

Gleichzeitig muss den Kommunen ein finanzieller Spielraum zur Verfügung stehen, um wichtige Maßnahmen der Daseinsvorsorge realisieren zu können. DIE LINKE. hat auch unter den Bedingungen einer weiter angespannten Haushaltssituation in ihrem Wahlprogramm gefordert, die Finanzausweisungen an die Kommunen wenigstens wieder auf das Niveau der Jahre 2008 und 2009 anzuheben.

Sicher ist darüber hinaus mehr öffentliche Aufmerksamkeit, z. B. ein Wettstreit um die fahrradfreundlichste Stadt oder Pilotprojekte in der Wegegestaltung, denkbar.

2. Landesradverkehrsplan der Landesregierung vom Juni 2010: welche Maßnahmen sollten mit welchen Mitteln in der kommenden Legislaturperiode umgesetzt werden?

DIE LINKE. hat das Erstellen des Landesradverkehrsplans begrüßt, wenngleich die Mitgestaltungsmöglichkeiten durch die Kommunen, Vereine und Verbände sowie des Parlaments aus unserer Sicht unzureichend waren. Aufgrund des im Vergleich zu Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern defizitären Radwegesystems begrüßen wir die Vielschichtigkeit des Anforderungskatalogs im Landesradverkehrsplan, besonders auch die beabsichtigten gruppenspezifischen Maßnahmen für ältere Menschen, Kinder und Frauen. Im aktuellen Landesentwicklungsplan von 2010 ist das Ziel für „funktionsgerechte, durchgängige Rad- und Fußwanderwegenetze“ vorgegeben. Dies befürworten wir und werden die tatsächliche Umsetzung kritisch begleiten. DIE LINKE. erwartet, dass die inhaltliche Bearbeitung des Radwegeverkehrsplans eng mit dem Landesentwicklungsplan und der Fortschreibung des ÖPNV-Planes des Landes Sachsen-

Anhalt verknüpft wird, um Flickwerk im Verkehrskonzept des Landes Sachsen-Anhalt zu vermeiden.

Die für die Maßnahmen geplanten Mittel stammen vorwiegend aus Fördermitteln der Europäischen Union. DIE LINKE. wird sich im Rahmen der Spielräume des Landeshaushalts und unter Berücksichtigung aller politischen Schwerpunkte dafür einsetzen, dass diese Mittel mit Landesgeldern kofinanziert werden können.

3. Position zur Einrichtung eines/einer Landesverkehrsbeauftragten und einer interministeriellen Arbeitsgruppe sowie einer Koordinierungsstelle für kommunale Radverkehrsaktivitäten.

Wir teilen Ihre Einschätzung weitgehend. Zur weiteren Entwicklung des Fahrradverkehrs halten wir eine interministerielle Zusammenarbeit für erforderlich, die die entsprechenden Bereiche des Ministeriums für Bau und Verkehr, des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt sowie des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit bündelt und koordiniert. Darüber hinaus halten wir es für wichtig, dafür einzutreten, dass in der kommunalen Politik der Stellenwert des Radverkehrs erhöht wird.

Für den Ausbau des Radwegenetzes halten wir eine ressortübergreifende Zusammenarbeit für unerlässlich. Wir setzen uns dafür ein, dass regionale und überregionale Radwege zu einem wirksamen Netz verbunden werden, das den Anforderungen verschiedener Nutzergruppen (zum Beispiel Pendler, Touristen) gerecht wird. Die bisherige Entwicklung sehen wir kritisch und wollen in den genannten Richtungen einen Beitrag leisten, die Situation schrittweise zu verbessern. Der Radwegeausbau erfolgte bisher unkoordiniert und weitgehend konzeptlos durch verschiedenste Ressorts, die vorgesehene Koordinierung durch die ALF ist nicht zu erkennen. Der Ausbau der außerörtlichen Radwege erfolgt je nach kommunaler Interessenslage nur lückenhaft. Auch wir befürworten eine Stelle, an der zentrale Informationen über erreichte Verbesserungen, Ausbaumaßnahmen, aber auch Lücken und Defizite zusammengeführt werden.

4. Position zu gesetzlicher kommunaler Schulwegeplanung in Sachsen-Anhalt.

Das Fahrrad kann auch ein Beförderungsmittel zur Schule sein, wenn die Sicherheit des Weges, die Belastbarkeit der Kinder und sonstige Umstände dies zulassen. Ein Ersatz für die rechtlich garantierten Leistungen der Schülerbeförderung ist es nicht.

Wir gehen davon aus, dass zahlreiche Schülerinnen und Schüler den Weg zur Schule gern mit dem Rad zurücklegen. Das ist eine energie-, emissions- und lärmgünstige Variante, die außerdem auch Gesundheit und Wohlbefinden fördern kann. Deshalb setzen wir uns in den Kommunen dafür ein, die Bedingungen für den Radverkehr zu den Schulen im Rahmen der Möglichkeiten zu verbessern. Wir begrüßen es, wenn die Schulträger bei den Schulen auch sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder schaffen.

Diese Aufgaben liegen allerdings in der Verantwortung der Kommunen, nicht des Landes.

5. Was muss zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an kommunalen Investitionen geleistet werden? Welchen Beitrag sollte das Land in der „Decade of Action for Road Safety 2011-20“ leisten?

Der Bau bzw. Ausbau des Radwegenetzes in Sachsen-Anhalt soll beschleunigt werden. Die Qualität der Radwege (Oberfläche, Beschilderung, Rastplätze usw.) ist regional sehr

unterschiedlich. Ihr Ausbau und ihre Erhaltung sollten im wesentlichen nach den Vorstellungen der Anliegerkommunen erfolgen, das Land muss aber zweckgebunden fördern, z. B. auch durch Wirtschaftsfördermittel des Tourismus.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang in erster Linie auf die Verantwortung der Kommunen.

Die Maßnahmen der Anliegerkommunen sollten auch die sinnvolle Beschilderung umfassen. Die Beschilderung soll nach unserer Auffassung neben der Richtungsweisung auch auf den Radweg selbst und seine touristische Attraktivität aufmerksam machen. Wir werden uns dafür einsetzen, dass das Land auch durch Wirtschaftsfördermittel des Tourismus und andere Fördermittel hier zweckgebunden und schwerpunktorientiert im Rahmen der Spielräume des Landeshaushalts fördert.

6. Welche Maßnahmen werden Sie einleiten, um die Ziele der „Urbanen Mobilität“ und des Klimaschutzkonzepts umzusetzen?

Die Ziele des EU-Aktionsplans „Urbane Mobilität“ sind zu begrüßen. Es geht um Klimaschutz, Straßensicherheit und sozialen Zusammenhalt. Die Maßnahmen dafür halten wir allerdings für unzureichend und unverbindlich. Die EU-Fördergelder werden nicht entsprechend einer Strategie quotiert, weg von der Straße, hin zu ÖPNV und Radverkehr. Nach wie vor fließen die meisten EU-Mittel in die Straßeninfrastruktur. Der Radverkehr als Alternative spielt im EU-Aktionsplan leider eine untergeordnete Rolle. Im Klimaschutzprogramm der Landesregierung wird zwar die Einrichtung eines Radverkehrsbeauftragten „geprüft“ und es wird auf die Maßnahmen des Landesradverkehrsplans verwiesen, die konkreten Umsetzungen für Verbesserungen im Bereich Radverkehr stehen jedoch noch aus. Umweltzonen wird es in Sachsen-Anhalt erst Ende 2011 geben, und nach den Widerständen der Halleschen Stadtverwaltung nur räumlich eng begrenzt. Hiermit wird eine Chance vertan und die EU-Feinstaub-Richtlinie, der wir zustimmen, unzureichend umgesetzt. Umweltzonen alleine reichen jedoch nicht. Es muss verkehrspolitisch einen Paradigmenwechsel im innerstädtischen Verkehr geben, bei dem der individuelle motorisierte Verkehr und der motorisierte Frachtverkehr zugunsten emissionsarmer oder -freier Verkehre reduziert wird.

Die Schlüsselfrage für DIE LINKE. ist dabei die Stärkung und attraktivere Gestaltung des öffentlichen Personenverkehrs in den Städten, aber auch darüber hinaus. Der öffentliche Personenverkehr ist für uns das Grundgerüst für urbane Mobilität. Wir befürworten deshalb in den öffentlichen städtischen Verkehren Großbeförderungsmittel, wie Busse und Bahnen. Der Radverkehr ist dabei eine sehr wichtige Ergänzung. Deshalb setzen wir uns für folgende Maßnahmen ein wie:

In den öffentlichen Verkehrsmitteln sollen günstige Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder bestehen. An wichtigen Verkehrsknoten treten wir dafür ein, „Leihfahrräder“ zur Verfügung zu stellen, außerdem müssen Grundstücksbesitzer und auch die öffentliche Hand angehalten werden, geeignete und sichere Fahrradabstellplätze zu schaffen. DIE LINKE. unterstützt hierfür auch eine Änderung der Landesbauordnung, um eine Regelung zu Fahrradabstellplätzen aufzunehmen. Zahlreiche, stabile, sichere und überdachte Fahrradabstellanlagen sind eine Voraussetzung für die verstärkte Nutzung des Fahrrades. Dies hat auch der landesweite Marktcheck der Verbraucherzentrale zu den Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen in Sachsen-Anhalt gezeigt.

Darüber hinaus müssen die Anstrengungen verstärkt werden, den Radverkehr sicher und angenehm zu ermöglichen.

Bei allen Bauarbeiten an überörtlichen Straßen (besonders den Neubauten) ist zu prüfen,

ob Bedarf nach einem Radweg besteht. In dem Fall ist es in der Regel kostengünstig, den Radwegbau sofort in die Gesamtbaumaßnahme zu integrieren. Dies ist in der bisherigen Praxis häufig vernachlässigt worden, nicht selten mit der Begründung zusätzlicher Kosten. Daneben muss der Erhaltung der vorhandenen Wege z.B. durch zweckgebundene Förderung mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Ebenso sollten ländliche Wege („Feldwege“) in das Radwegenetz mit einbezogen werden. Es bedarf nach unserer Auffassung ordnender Eingriffe in lokale Radwegeplanungen, besonders in den großen Städten, sofern die regionalen und überregionalen Belange des Landesradwegeplanes lokal nicht umgesetzt werden.

7. Welche Aktivitäten planen Sie für die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“? Sehen Sie finanzielle Unterstützungsspielräume?

DIE LINKE. unterstützt Initiativen nicht nur beim Weg zur Arbeit auf das Rad umzusteigen sondern auch beim Weg zur Ausbildungsstätte und bei der Gestaltung von Freizeit und Tourismus. Einen wichtigen Schwerpunkt sehen wir dabei in den Bemühungen zur Erhöhung der diesbezüglichen Verkehrssicherheit gerade unter Kindern und Jugendlichen. Entsprechende Projekte und Unterrichtsbestandteile an den Schulen unterstützen wir. Darüber hinaus treten wir für den Ausbau sicherer Radwege (s.o.) und sicherer Abstellmöglichkeiten an öffentlichen Einrichtungen ein.

Wir wollen bessere Bedingungen schaffen, das Fahrrad in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen zu können. Besonderen Nachholbedarf sehen wir bei Bussen im öffentlichen Nahverkehr. Kostenlose Mitnahmemöglichkeiten sollten zu höherer Attraktivität von Bus & Bike aber auch zur Attraktivität von Rad und Straßenbahn beitragen. Die eingeschränkte und fahrgeldpflichtige Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln widersprechen allerdings diesem Anliegen, hier sieht DIE LINKE. unverändert Handlungsbedarf.

Weiter werden wir prüfen, inwieweit in Sachsen-Anhalt die Angebote z.B. der Bahn-AG aber auch anderer Anbieter zur Bereitstellung von City-Bikes weiterentwickelt und ausgebaut werden können.

Prinzipiell kritisieren wir, dass es heute immer mehr ein Privileg ist, mit dem Rad den Arbeitsplatz erreichen zu können. Die Arbeitsrealität vieler Sachsen-Anhalter/innen besteht im „Frühaufstehen“, um mit dem Auto nach außerhalb zu pendeln, da zugleich das öffentliche Streckennetz der Bahn immer weiter ausgedünnt wird.

8. Wie kann aus Ihrer Sicht die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr und den Radtourismus verbessert werden? Welche finanziellen Mittel würden Sie bereit stellen?

Wir teilen ihre Auffassung, dass das Radfahren im Landesmarketing eine größere Rolle spielen sollte. In Regierungsverantwortung werden wir uns bemühen, hier mehr zu tun. Wir halten es auch für wichtig, in geeigneter Form die Kommunen anzuregen, ihrer Verantwortung gerecht zu werden. Insbesondere bei der Ausschilderung von Radwegen, bei der attraktiveren Gestaltung des Radwegeumfelds und bei der Bereitstellung entsprechender Angebote für Fahrradtouristik, Radwandern und für den Radverkehr insgesamt, entsprechendes Marketing eingeschlossen.

Wir gehen davon aus, dass es vor allem darauf ankommt, die Situation selbst zu verbessern. Attraktive Landeswerbung kann nach unserer Auffassung nicht lange über substantielle Mängel hinwegtäuschen.

9. Wie können die Qualitätsmängel auf den 17 Radfernwegen des Landes behoben werden? Wie wollen sie mehr Radtourist/innen nach Sachsen-Anhalt locken?

Die Qualität der überregionalen Radwege unterscheidet sich im einzelnen sehr. Insgesamt erreicht keiner der Wege durchgängig die Qualitätsklassen 1 und 2. Besonders die kürzeren Routen - der Havelradweg, der Aller-Radweg sowie der Radweg Berlin-Leipzig - bedürfen in den kommenden Jahren Ausbau und Investitionen, da sie schwerwiegende Mängel aufweisen. Hier müssen prioritär breite und helle Radwege geschaffen werden. Um Sachsen-Anhalt als „Land der RadfahrerInnen“ bei den RadtouristInnen bekannter zu machen, bedarf es einer intensiven Imagekampagne und Pressearbeit. Der Elberadweg führt im sachsen-anhaltischen Abschnitt direkt an der Elbe entlang und ist damit der reizvollste Abschnitt, wie der Verband „Elbe-Börde-Heide“ richtig feststellte. Die Ausschilderungen und das Bekanntmachen der Alternativrouten, z.B. im Jerichower Land, müssen jedoch deutlich verbessert werden. Außerdem betrachtet es DIE LINKE. als notwendig, bei der Fortschreibung der Landestourismus-Konzeption den Schwerpunkt Radtourismus mit aufzunehmen. Hier muss besonders die Vernetzung mit den Nachbarbundesländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern berücksichtigt werden. Als Qualitäts-Initiative sind die gastronomische Versorgung und die Beherbergungsmöglichkeiten an den Radwanderwegen (Bike & Bed) deutlicher hervorzuheben und auszubauen. Für die Mitnahme des Rades im Bus ist meist die Anschaffung neuer Busse nötig. In Tourismusgebieten sind Anhänger zum Radtransport schon verbreitet und akzeptiert. In Sachsen-Anhalt erfolgt dieses Angebot noch zu selten. Die kostenlose Mitnahme des Rades könnte zur Attraktivität von Bus & Bike beitragen.

10. Durch welche Maßnahmen kann die Radwegebenutzungspflicht flankiert werden? Wie stehen Sie zu markierten Fahrradstreifen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen? Welche Maßnahmen sollte das Land ergreifen?

DIE LINKE. kann das Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts vom November 2010, das die Radwegebenutzungspflicht aufhebt, nachvollziehen. In der Realität sind und waren die Radwege oft zu riskant und baulich unzureichend, als dass sie die Unfallgefahr senken konnten, im Gegenteil. Der Radverkehr findet damit gleichberechtigt auf der Straße statt, was allerdings flankiert werden muss durch markierte Fahrradstreifen, Geschwindigkeitsbeschränkungen für den motorisierten Verkehr sowie vorgeschaltete Grünphasen für Radfahrer/innen.

Prinzipiell muss jedoch an der Ursache angesetzt werden, das heißt, die Radwege müssen so ausgebaut, geplant, geführt und ausgeschildert sein, dass die Radfahrer/innen sicher und gleichberechtigt am Verkehr teilnehmen können.

11. Elf Prozent aller Wege werden von Radfahrer/innen zurückgelegt. Wie stehen Sie dazu, elf Prozent des Haushalts für den Radverkehr einzusetzen?

Wir werden in der nächsten Legislatur des Landtages das Thema Fahrradverkehr parlamentarisch thematisieren, um die Problematik mehr ins Zentrum der Aufmerksamkeit zu rücken und vor allem in Kernfragen zu verbindlicheren Lösungen zu gelangen als bisher.

Dabei werden wir Verbände, Organisationen und Gewerkschaften einbeziehen, selbstverständlich auch den ADFC.

Wir schlagen dazu vor, zunächst durch entsprechende Zweckbindung von Landesfördermitteln zur Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur eine angemessene Berücksichtigung dieses Schwerpunktes zu gewährleisten. Längerfristig muss es allerdings gelingen, dass auch in kommunaler Selbstverwaltung entsprechend gehandelt wird.

Aus dem Anteil an den Gesamtmobilitätswegen in der aufgezeigten Weise Prozentsätze für die dem Verkehr gewidmeten Haushaltsteile festzulegen, halten wir nicht für zielführend.