



Wahlprüfsteine des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club)

1. Gibt es in Ihren Parteiprogrammen Aussagen zur Förderung des Radverkehrs, welche sind das? Welche Bilanz der bisherigen Maßnahmen der Landesregierung bezüglich des Radverkehrs ziehen Sie? Welche konkreten Ziele bei der Förderung des Radverkehrs haben Sie und welche Initiativen planen Sie?

Im aktuellen Wahlprogramm finden sich keine Aussagen zur Förderung des Radverkehrs. Das heißt aber nicht, dass den Liberalen dieses Thema egal wäre. So findet sich im Koalitionsvertrag zwischen Union und FDP auf Bundesebene die Aussage: „Der Radverkehr stellt für uns einen wichtigen Bestandteil städtischer Mobilität dar. Deshalb werden wir den Nationalen Radverkehrsplan weiterentwickeln.“

Auf Landesebene haben wir im parlamentarischen Raum die diesbezüglichen Aktivitäten der Landesregierung unterstützt. Ein realistisches Ziel kann und muss unserer Auffassung nach vor allem darin bestehen, den Landesradverkehrsplan in sinnvollen Abständen fortzuschreiben. Zu den dort genannten Zielen bekennt sich auch die FDP, wobei insbesondere die attraktive, sichere und komfortable Gestaltung der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr sowie die Vernetzung der Verkehrsmittel und damit die Erweiterung der Einsatzmöglichkeiten des Fahrrades hervorzuheben sind.

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 Legislaturperiode Priorität haben und wie und mit welchen Mitteln umgesetzt werden?

Die vorgesehenen Prüfungen halten wir durchaus für sinnvoll, um sicherzustellen, dass öffentliche Mittel zielgerichtet eingesetzt werden. Da der LRVP ein in sich schlüssiges Konzept ist, das auch bereits Schwerpunkte setzt, halten wir es so kurz nach Beschluss des Planes für verfrüht, bereits jetzt einzelne Maßnahmen herauszuheben und ihnen eine besondere Priorität zu verleihen. Als Parlament werden wir uns in der nächsten Legislaturperiode von der Landesregierung über den Umsetzungsstand des LRVP berichten lassen. Dann wird sicher erkennbar sein, in welchen Bereichen es Probleme gibt und ob eine Priorisierung einzelner Maßnahmen notwendig ist.

Die finanziellen Mittel werden entsprechend ihrer Verfügbarkeit aus dem Landeshaushalt zur Verfügung gestellt.

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, 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 Landesradverkehrsbeauftragten 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 Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Städte in NRW koordiniert werden. Wie stehen Sie zu diesen Vorschlägen?

Die genannten Arbeitsgemeinschaften, die Zusammenarbeit mit Verbänden und ehrenamtliches Engagement in diesem Bereich sind ausnahmslos zu begrüßen. Interministerielle Arbeitsgruppen sind ein probates Mittel, um ressortübergreifende Ansätze realisieren zu können. Voraussetzung ist allerdings, dass die Arbeitsgruppen auch tatsächlich tagen und nicht nur auf dem Papier existieren.

Einen Landesradverkehrsbeauftragten erachten wir als nicht notwendig. Den Kommunen hingegen ist durchaus anzuraten, diesbezüglich ehrenamtliche Aktivitäten zuzulassen.

4. Eine Studie der BASt, sowie Auswertungen der Landespolizei weisen auf eine vergleichsweise hohe Unfallquote von Rad fahrenden 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 Schulwegplanung gesetzlich vorzuschreiben?

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und aufgrund von Defiziten im Reaktionsvermögen und bei den kognitiven Fähigkeiten im komplexen Vorgang Straßenverkehr oft überfordert und somit besonders gefährdet. Deshalb ist der Ver-

kehrserziehung von Beginn an ein hoher Wert beizumessen. Es gab und gibt die verschiedensten Projekte, wie z. B. Fahrradturniere, die sich bewährt haben und die auch in Zukunft durchgeführt werden sollten. Weiterhin sind natürlich auch die Eltern gefordert, ihren Kindern ein verantwortungsbewusstes Agieren im Straßenverkehr vorzuleben.

Kommunale Schulwegeplanung mag in einzelnen Orten durchaus ein sinnvolles Instrument darstellen. Dies flächendeckend per Gesetz vorzuschreiben, ist jedoch der falsche Weg, da Eltern und Schüler nicht auf einen bestimmten Schulweg verpflichtet werden können.

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 seit 1990 erzielten Fortschritte beim Ausbau des Straßennetzes, aber auch der Innenstädte sind äußerst beachtlich. Angesichts des Auslaufens des Solidarpaktes, einer absehbaren Absenkung der EU-Mittel, einer schrumpfenden Bevölkerung und des ab 2020 geltenden Verschuldungsverbotes unterliegt das Land einem enormen Zwang, seinen Haushalt zu konsolidieren. Der beachtliche Schuldenstand des Landes unterstreicht die Notwendigkeit der Konsolidierung. Unter diesen Bedingungen genießen der LRVP und die dort gesetzten Schwerpunkte Priorität.

6. Die Europäische Kommission hat am 30. September 2009 den Aktionsplan „Urbane Mobilität“ 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?



Grundsätzlich muss es darum gehen, alle Verkehrsträger zu vernetzen und noch besser aufeinander abzustimmen. Der LRVP gibt hier die Marschroute vor, wie das Radnetz mit dem ÖPNV zu verknüpfen ist.

Zum anderen müssen die Innenstädte noch attraktiver gestaltet werden, so dass zum Beispiel Einkäufe bequem zu Fuß erledigt werden können und nicht automatisch die Fahrt hinaus auf die „Grüne Wiese“ bedingen.

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 Vorbildwirkung der Verwaltung ist auf allen Ebenen unbestritten. Deshalb ist sicherlich die Anschaffung von Diensträdern denkbar, wenn die entsprechende Behörde einen glaubhaften Bedarf signalisiert. Pauschale Anschaffungen und rigide Dienstanweisungen können jedoch auch das Gegenteil bewirken. Es darf keinen Zwang geben, das Fahrrad zu benutzen. Genausowenig kann den Bediensteten vorgeschrieben werden, mit welchem Verkehrsmittel sie den Weg zur Arbeit zurücklegen. Aufklärungskampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ können hier einen wertvollen Beitrag zum Bewusstseinswandel leisten. Mit der Schirmherrschaft durch Verkehrsminister Daehre hat das Land die Aktion bereits maßgeblich unterstützt. Dies sollte auch künftig in dieser Form fortgesetzt werden.

8. In der Verkehrspolitik und Außendarstellung des Landes spielt der Radverkehr bisher eine untergeordnete Rolle. Dies obwohl das Fahrrad das dritt-wichtigste Verkehrsmittel, Rad fahren 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?

Dass der Radverkehr im politischen Bereich als eigenständiges Thema angekommen ist, zeigt sich unter anderem daran, dass das Verkehrsministerium die Umsetzung des Aktionsplans „Pro Rad“ durchführt und 2010 der LRVP verabschiedet



wurde. Dies wurde durch die im Landtag vertretenen Parteien begleitet und begrüßt. Das gleiche gilt auch für das Konzept zum Aktivtourismus.

Die Frage nach der Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit sollte nicht durch die Politik beantwortet werden. Hier sind die unmittelbar Beteiligten wesentlich kompetenter. Inwieweit hierfür Landesmittel bereitgestellt werden, muss im Einzelfall geklärt werden. Bei viel versprechenden, innovativen Projekten kann eine Unterstützung von Seiten des Landes durchaus erwägenswert sein.

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 Radtourismus nach Sachsen-Anhalt zu locken?

Im Falle des von uns angestrebten Regierungswechsels würden wir keineswegs alles auf den Kopf stellen, nur um der Veränderung willen. Richtige Ansätze der derzeitigen Landesregierung würden wir in verantwortungsbewusster Weise fortführen. Das beinhaltet den LRVP, der ja Prioritäten setzt und die notwendigen Maßnahmen vorgibt, um im Bereich des Radwegebbaus weitere Fortschritte zu erzielen.

10. Nach Auffassung des ADFC wird die Radwegebenutzungspflicht, die eigentlich nur eine Ausnahmeregelung 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 gedrängt. 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?

§ 2 StVO legt grundsätzlich fest, dass alle Fahrzeuge, und damit auch Radfahrer, die Fahrbahn benutzen müssen. Benutzungspflichtige Radwege sind bekanntlich durch die entsprechenden blauen Schilder gekennzeichnet. Dass dies die Ausnahmeregelung darstellt, sehen auch wir so. Wir sind uns auch der Probleme (Konflikte mit Fußgängern, Sorglosigkeit aufgrund des zu hohen subjektiven Sicherheitsgefühls u.ä.) bewusst. Deshalb ist die Benutzungspflicht auch zu Recht an bestimmte Mindeststandards geknüpft. Diese sind gesetzlich fixiert und somit natürlich einzuhalten. Wenn weitere Maßnahmen, wie das Markieren von Fahrradstreifen oder das



Aussprechen von Geschwindigkeitsbeschränkungen die allgemeine Verkehrssicherheit erhöhen und das Unfallrisiko aller Verkehrsteilnehmer senken, sind sie umzusetzen, sofern sie angemessen sind und die gesetzlichen Bestimmungen erfüllen.

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?

Da der Modal Split auf Basis verschiedener Berechnungsgrundlagen ermittelt werden kann, ist es unredlich, auf Basis einer Zahl einen pauschalen Anteil am Verkehrshaushalt einzufordern. Aus dem Verkehrshaushalt werden neben den Radwegen auch Ausbau und Erhalt von Schienen, Straßen und Wasserstraßen finanziert. Die hierfür einzuplanenden Mittel müssen sich nach dem objektiven Bedarf richten und dürfen nicht durch einen pauschalen prozentualen Anteil festgelegt werden. Zudem verursacht der Radwegebau bei weitem nicht solche Kosten wie die zuvor genannten Verkehrsträger. Einen Anteil von 11% am Verkehrshaushalt halten wir deshalb nicht für realisierbar.

Grundsätzlich sollte angestrebt werden, den Radwegebau möglichst sinnvoll in den Straßenbau zu integrieren.