

SPD-Landesverband Sachsen-Anhalt Antworten auf die Wahlprüfsteine

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Sachsen-Anhalt e. V.

Fragen an die Parteien in Sachsen-Anhalt

- 1. Gibt es in Ihren Parteiprogrammen 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?*

Antwort:

Aussagen im Landtagswahlprogramm zur Förderung des Radverkehrs:

Wir wollen Sachsen-Anhalt zu einem „Aktivland“ mit einem naturnahen, sanften Aktivtourismus weiterentwickeln. Die SPD wird daher die Entwicklung von **rad- und wandertouristischen Angeboten** unterstützen und die Infrastruktur der Wanderwege und des **Radwegenetzes** nachhaltig verbessern.

Die SPD strebt eine Weiterentwicklung des Landestourismus zum Qualitätstourismus an. Dazu gehören neben dem Aktiv- (Wandern, **Rad** und Wasser) und Kulturtourismus der Wellness- und Gesundheitstourismus. Dazu wollen wir die Entwicklung generations-übergreifender Angebote sowie den Ausbau von Angeboten barrierefreier Verkehrsmittel, Freizeiteinrichtungen, Gaststätten und Hotels befördern.

Bilanz der bisherigen Maßnahmen:

Für Sachsen-Anhalt wurde ein ressortübergreifender Landesradverkehrsplan erstellt. Seine Aufstellung erfolgte in enger Kooperation mit den Kommunen und Verbänden. Mit dem Landesradverkehrsplan wird der Nationale Radverkehrsplan auf Landesebene umgesetzt. Der Radverkehr wird als eigenständiges System in die Verkehrspolitik des Landes integriert. Er ist Baustein des Landesverkehrskonzeptes.

Eine zentrale Aufgabe des Landesradverkehrsplans ist es, die bestehende Infrastruktur für den Radverkehr zu einem Gesamtsystem zu vernetzen, das nach einheitlichen Grundsätzen baulastträgerübergreifend konzipiert ist.

Der Radverkehr ist in seiner Gesamtheit zu betrachten. Dies schließt neben der Infrastruktur auch Fragen der Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheit, der Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln, der Gesundheitsförderung sowie von Information und Service ein.

Der Prozess wurde durch einen Aktionsplan "Pro Rad" begleitet. Ziel war es, durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit der Nutzung des Fahrrads eine weitere Dynamik zu verleihen.

Unser Ziel ist es, den Landesradverkehrsplan umzusetzen und durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten. Wir wollen im Rahmen einer integrierten und nachhaltigen Verkehrspolitik den Radverkehr sowohl im Alltags-, als auch im Freizeit- und Tourismusverkehr stärken.

- 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?*

Antwort:

Dem LRVP werden zwei Planungshorizonte zugrunde gelegt. Ein kurzfristiger Zeitraum bis 2012, der mit dem Zeithorizont des Nationalen Radverkehrsplans korrespondiert, und ein mittelfristiger Zeitraum bis 2017. Der erste Planungshorizont soll mit einer Evaluation der umgesetzten Maßnahmen abgeschlossen werden, um die in den Handlungsfeldern eingeleiteten Maßnahmen zielorientiert bis zum Ende des mittelfristigen Planungshorizontes nachsteuern zu können. Maßnahmen, welche mit einem Prüfvorbehalt versehen sind, sollen im Rahmen der Umsetzung des Landesradverkehrsplans hinsichtlich ihrer Dringlichkeit und Realisierbarkeit näher bestimmt werden. Die finanziellen Mittel werden entsprechend ihrer Verfügbarkeit durch den Landeshaushalt zur Verfügung gestellt. Im Internetportal des Landes wird zudem ein Verweis auf die Förderfibel des Fahrradportals des Bundes eingerichtet.

- 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 „Rad-routenplaner 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 intermi-*

nisterielle 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?

Antwort:

In Sachsen-Anhalt wurde in den vergangenen Jahren im Rahmen der Aktion „Pro Rad“ eine Vielzahl von Projekten durchgeführt. Daran soll auch in Zukunft festgehalten, die Öffentlichkeitsarbeit ausgebaut und die Zusammenarbeit mit den Verbänden aktiviert werden. Ein interministerieller Arbeitskreis „Radverkehr“ ist unter Federführung des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr bereits eingerichtet. Wir wollen uns für eine aktive Gestaltung dieses interministeriellen Arbeitskreises einsetzen.

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 Schulwegeplanung gesetzlich vorzuschreiben?*

Antwort:

Die SPD wird sich dafür einsetzen, dass vor Kindertagesstätten und Schulen grundsätzlich eine 30 km/h-Zone eingerichtet wird. Weiterhin werden wir daran festhalten, dass in den Kindertagesstätten und Grundschulen die Verkehrserziehung unter Berücksichtigung eines sicheren Radverkehrs fortgesetzt und wenn möglich verbessert wird.

Projekte des Einsatzes von Schülerlotsen vor Grundschulen und an gefährlichen Kreuzungen sorgen für eine deutliche Verbesserung der Sicherheit. Bewährt haben sich auch die Verkehrsschulen der Verkehrswacht mit der Durchführung von Radturnieren. Wir werden uns dafür einsetzen, dass diese Maßnahmen fortgesetzt und ausgebaut werden.

Mit Blick auf die Entwicklung des Kindes und auch der Forderungen der StVO sollte das Fahrrad nach wie vor erst ab Klasse 5 auf dem Schulweg genutzt werden. Insofern stellt die Unterstützung der schulischen Verkehrserziehung insbesondere in Hinsicht auf die Radfahrprüfung einschließlich der technischen Kontrolle der Fahrräder in Klasse 4 einen besonderen Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit dar.

Zudem halten wir die Reaktivierung des Beirates für Verkehrssicherheit für sinnvoll, um im Rahmen eines Netzwerkes mit vielen Partnern die Verkehrssicherheit insgesamt und insbesondere für den Radverkehr von Kindern zu erhöhen.

An der gesetzlichen Vorschrift einer kommunalen Schulwegplanung haben wir Zweifel, da wir die Eltern und Schüler nicht dazu verpflichten können, einen bestimmten Schulweg zu nehmen.

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?*

Antwort:

Wir werden uns auch weiterhin dafür einsetzen, dass kommunale Investitionen in den Ausbau von Radwegen erfolgen. Zu beachten dabei ist, dass die finanziellen Möglichkeiten des Landes nicht zuletzt aufgrund des hohen Konsolidierungsbedarfs des Landeshaushalts begrenzt sind. Mit dem Landesradverkehrsplan wurden Prioritäten gesetzt, die wir entsprechend der Planungen abarbeiten wollen.

Zudem werden der Ausbau und die Sanierung von Radwegen in der Regel mit vorgenommen, wenn Straßen für den ÖPNV um- und ausgebaut werden. Bei der Aufstellung des ÖPNV-Investitionsprogramms des Landes soll zukünftig stärker darauf geachtet werden, dass bei den angemeldeten Vorhaben die Verknüpfung mit dem Radverkehr untersucht und berücksichtigt wird.

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?*

Antwort:

Das Stadtplanungsmodell der kurzen Wege lässt sich nicht von heute auf morgen umsetzen. Vielmehr ist es ein langwieriger Prozess an dem wir kontinuierlich arbeiten müssen. Es sind viele Einzelmaßnahmen, die zum Erfolg führen. So wollen wir uns z.B. dafür einsetzen, dass die Schnittstellen der einzelnen Verkehrsträger optimiert und das Verbundsystem des ÖPNV ausgebaut wird. Mit der kostenlosen Mitnahme von Fahrrädern im Schienenpersonennahverkehr haben wir die Voraussetzung geschaffen, dass die Kombination von Bahn und Fahrrad z.B. auf dem Weg zur Arbeit attraktiv gestaltet ist.

Laut Landesradverkehrsplan sind Bike+Ride-Anlagen für alle Bahnhöfe und Haltepunkte anzustreben. Für den Bau von Bike+Ride-Anlagen legt der Landesradverkehrsplan Standards wie Erreichbarkeit, Sicherheit, Beleuchtung und Zugänglichkeit fest. Für etwa ein Drittel der Zugangsstellen wurde der

Bedarf bereits ermittelt. Für Halle und Magdeburg ist die Errichtung von Fahrradstationen vorgesehen.

Des Weiteren wollen wir die bürgernahe Bereitstellung von Dienstleistungen verbessern.

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?*

Antwort:

Wir wollen uns dafür einsetzen, dass Bedienstete der Landesverwaltung die Möglichkeit erhalten, angemessene Dienstwege mit einem Dienstrad zu erledigen. Dafür wollen wir in einem Modellprojekt die Voraussetzungen schaffen und für eine rege Beteiligung werben.

In der Aktion von ADFC und AOK „Mit dem Rad zur Arbeit“ sehen wir eine vorzügliche Möglichkeit der Öffentlichkeitsarbeit bezüglich der Nutzung des Fahrrads für den Arbeitsweg. Die Aktion soll im kommenden Jahr durch eine Öffentlichkeitskampagne durch das Land begleitet werden, um eine möglichst hohe Teilnahme zu erreichen. Eine finanzielle Unterstützung durch das Land würden wir insbesondere für die Durchführung von Modellprojekten befürworten.

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?*

Antwort:

Der Radverkehr hat in Sachsen-Anhalt mit der Aktion „Pro Rad“ und der Erstellung des Landesradverkehrsplans deutlich in der Verkehrspolitik an Bedeutung gewonnen. Es kommt darauf an, die Vernetzungsstrukturen von Radverkehr, Tourismus und Gesundheit weiter auszubauen. Dazu sind ein intensiver Dialog zwischen den einzelnen Akteuren sowie eine offensive Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Dieser Prozess soll von Seiten des Landes koordiniert und die dafür erforderlichen finanziellen Mittel bereitgestellt werden.

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?*

Antwort:

Die Verbesserung der Qualität unserer Radfernwege findet im Rahmen der Umsetzung des Landesradverkehrsplans statt. Der Landesradverkehrsplan wurde erstellt, um entsprechende Prioritäten zu setzen, die es nun umzusetzen gilt. Um den Radtourismus in Sachsen-Anhalt weiter zu erhöhen, wollen wir die Marketingmaßnahmen fortsetzen. Dabei wollen wir mit dem ADFC und weiteren Interessierten in einen Dialog treten.

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?*

Antwort:

Das Land und die Kommunen sind bemüht, die Bedingungen für Radfahrer stetig zu verbessern, um dem Ziel der Verkehrsverlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr zu entsprechen. Das Vorhalten eines angemessenen Radwegenetzes ist hierfür eine Voraussetzung, welche zu erfüllen ist. Für die Art und Weise der Erfüllung dieser Aufgabe muss die Verkehrssicherheit oberste Priorität haben. Wenn also Maßnahmen, wie das Markieren von Fahrradstreifen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Erfüllung der Verkehrssicherheit erforderlich sind, so müssen diese auch so zeitnah wie möglich umgesetzt werden. Den ADFC möchten wir dazu auffordern, diesen Prozess aktiv zu begleiten.

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?*

Antwort:

Der Forderung, 11 % des Verkehrshaushaltes für den Radverkehr einzusetzen, stehen wir kritisch gegenüber. Die Finanzierung der Verkehrsträger richtet sich nach dem jeweiligen Bedarf. Der Ausbau von Schienen, Wasserstraßen und Straßen ist bedeutend kostenintensiver als die Anlage von Radwegen. Zudem haben wir für die einzelnen Verkehrsträger unterschiedliche Unterhaltungskosten. Gerade in Hinblick auf die Instandsetzung von Brückenbauwerken werden wir in Sachsen-Anhalt in den kommenden Jahren erhebliche Investitionen tätigen müssen.

Die Verbindung von Radwegebau soll bei Baumaßnahmen an Straßen wo möglich und sinnvoll erfolgen.