

## Wahlprüfsteine Landtagswahl 2011 in Sachsen-Anhalt

Hier: Stellungnahme zum Schreiben des ADFC vom 22. November 2010

### Grundsätzliches

Die Radverkehrsförderung besitzt auch im Zuständigkeitsbereich des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr (MLV) eine wesentliche Bedeutung. Nicht nur bei der Planung und Realisierung von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen, auch im Rahmen der Städtebauförderung und des staatlichen Hochbaus fließen die Aspekte der Radverkehrsförderung ein.

Mit dem am 15. Juni 2010 vom Kabinett beschlossenen Radverkehrsplan für das Land Sachsen-Anhalt, der unter der Federführung des MLV erarbeitet wurde, wurde erstmalig für das Land ein richtungweisender Schritt bei der strategischen Entwicklung der Radverkehrsförderung im zurückgelegt.

Die Regierungskoalition hatte in ihrer Koalitionsvereinbarung für die fünfte Legislaturperiode beschlossen, einen Landesradverkehrsplan zu erarbeiten. Sein Ziel ist es, in Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans, die Radverkehrsförderung im Land ressortübergreifend und in enger Kooperation mit den Kommunen weiterzuentwickeln.

Eine Synthese zwischen den touristischen und Freizeitbelangen aber auch den Anforderungen des Radverkehrs im Alltag soll damit erreicht werden.

Es ist eine anspruchsvolle Zielsetzung, denn es geht dabei um eine Koordination und Integration von vielen eigenständigen Aktivitäten, sowohl der unterschiedlichen Ressorts der Landesregierung als auch der Kommunen. Mit dem vorliegenden Plan wurde dieses Ziel erreicht.

In die Planerarbeitung wurden neben der regelmäßig und intensiv arbeitenden interministeriellen Arbeitsgruppe einschließlich der nachgeordneten Bereiche der Ressorts insbesondere auch alle kommunalen Gebietskörperschaften über die Landkreise und die kreisfreien Städte, die regionalen Planungsgemeinschaften, die im Rahmen der Radverkehrsförderung tätigen Verbände und Vereine einschließlich des ADFC, Wirtschafts- und Infrastrukturunternehmen sowie die anerkannten Umwelt- und Naturschutzverbände einbezogen. Am Ende des damit verbundenen intensiven Abstimmungsprozesses steht nunmehr der Landesradverkehrsplan, der auf einem breiten Konsens fußt.

Deutlich herausgestellt soll werden, dass neben den kommunalen Gebietskörperschaften insbesondere der ADFC zur intensiven Mitarbeit bei der Aufstellung des Landesradverkehrsplans eingeladen war. Ihm wurde die Möglichkeit eingeräumt, auch außerhalb des öffentlichen Anhörungsprozesses eigene Anregungen und Hinweise oder auch Aktivitäten zur Radverkehrsförderung einzubringen.

Im Rahmen des nunmehr stattfindenden Umsetzungsprozesses sind alle verantwortlichen Radverkehrsakteure aufgefordert, den Plan im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereiches eigenständig mit Leben zu erfüllen.

Eine erste Evaluierung bzw. Fortschreibung ist im Jahr 2012, gleichlaufend mit der Fortschreibung des nationalen Radverkehrsplans vorgesehen.

## Beantwortung der konkreten Fragestellungen

Zu 1. Keine Aussage möglich.

Nachfolgend wird zum Realisierungsstand im Radwegebau in Sachsen-Anhalt seit der Erfassung der Ergebnisse, für die zurückliegende Legislaturperiode sowie zu den voraussichtlichen Ergebnissen im Berichtsjahr 2010 informiert.

### **Ergebnisse im Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen 2010 (vorläufige Übersicht)**

#### **Radwege an Bundesstraßen 2010**

Str.	LK	Baumaßnahme	Länge in km	Kosten in T€
B 100	WB	Radis – Gräfenhainichen	2,756	485,7
B 184	ABI	Dessau – Roßlau	2,197	1.520,0
B 184	ABI	Dessau OD-Ende – Roßlau Kn. Waggonbau (U/A)	0,468	40,0
B 107	SDL	OD Havelberg, Sandauer Brücke	0,331	334,9
B 107	SDL	Schönfeld – Scharlibbe	3,401	458,2
B 248	SAW	Ahlum – Rohrberg	2,195	226,9
B 71	SLK	B 71/L 50 OD Bernburg	0,418	52,0
B 1	JL	OD Gerwisch	0,556	279,0
B 184	JL	Gommern – Wahlitz	0,971	266,8
B 246a	BK	Siegersleben – Abzweig K 1270 (Oveigünne)	0,750	120,0
B 246a	BK	Oschersleben – Hornhausen	2,700	236,0
B 246	BK	OD Wanzleben	0,259	60,0
B 27	HZ	OD Blankenburg, Westerhäuser Straße	0,650	150,0
B 27	HZ	Elbingerode – Rübeland	1,313	164,0
B 27	HZ	Rübeland – Abzweig K 1349	1,624	198,0
B 246a	SLK	Alte Fähr – Abzweig Ranies	1,530	213,4
B 244	HZ	OD Zilly (U/A)	0,478	200,0
B 244	HZ	OD Vogelsdorf (U/A)	0,200	25,0
<b>Gesamt:</b>			<b>22,797</b>	<b>5.029,9</b>

Bei der vorgenannten Summe ist es möglich, dass finanzielle Anteile aus Vorjahren enthalten sind (im Sinne von Gesamtkosten).

Hinzu kommen im Rahmen der Substanzerhaltung noch Deckenerneuerungen von Radwegen an den Bundesstraßen B 100, B 183 und B 187 auf insgesamt rd. 10,5 km Länge für ca. 282 T€.

#### **Radwege an Landesstraßen 2010**

Str.	LK	Baumaßnahme	Länge in km	Kosten in T€
L 146	AZE	OD Gröbzig	0,086	22,0
L 15	SDL	OD Kläden	0,980	60,0
L 172	SK	Abzweig B 250 – Hermannseck	4,440	328,7
L 51	SLK	Brücke Frohse	0,725	120,0
L 52	JL	OD Burg, Niegripper Chaussee	0,250	50,0
L 65	SLK	Brücke Calbe/Saale	0,570	75,0
L 85	HZ	OD Wernigerode - OT Benzingerode	2,627	177,6
L 98	HZ	OD Benneckenstein	0,880	125,0
L 241	HZ	Gernrode – Bad Suderode, 3. Bauabschnitt	0,578	65,0
L 24	BK	Oebisfelde - Breitenrode	1,204	150,0
L 66	HZ	B 6n-AS Quedlinburg/Nord – Gewerbegebiet	1,200	72,0
<b>Gesamt:</b>			<b>13,578</b>	<b>1.245,3</b>

Somit verlängert sich das Radwegenetz an Bundes- und Landesstraßen insgesamt um rund 36 km. Dafür wurden über 6,2 Mio. Euro aus dem Bundes- und Landeshaushalt investiert.

#### Realisierungsstand Radwegebau in Sachsen-Anhalt in der laufenden Legislaturperiode

In der laufenden Legislaturperiode (Berichtszeitraum seit 2006) sind beim Bau straßenbegleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen folgende Ergebnisse erreicht worden:

		2006	2007	2008	2009	2010 <sup>1</sup>	Summe
Bund	Länge in km	39,42	21,00	33,58	17,80	22,80	134,60
	Kosten in Mio. €	5,648	4,222	5,200	3,060	5,030	23,160
Land	Länge in km	9,61	9,00	8,44	14,4	13,52	54,97
	Kosten in Mio. €	1,085	1,700	1,484	2,020	1,245	7,534

#### Gesamtbilanz im Radwegebau in Sachsen-Anhalt

##### ▪ Radwege an Bundesstraßen:

Seit 1993 wurden in Sachsen-Anhalt bis Ende 2010 rd. 553,971 km straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen realisiert. Dafür wurden ca. 65,36 Mio. Euro investiert.

Damit beträgt die Länge der Radwege hier insgesamt 735 km. Bei einer Länge des Bundesstraßennetzes von 2.232 km (Stand: 1. Januar 2010) entspricht das einem Ausstattungsgrad von rund 32,93 %.

##### ▪ Radwege an Landesstraßen:

Seit 1993 wurden in Sachsen-Anhalt bis Ende 2010 rd. 256,269 km straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen realisiert. Für diese Radwege wurden ca. 25,41 Mio. Euro investiert.

An Landesstraßen beträgt die Länge der straßenbegleitenden Radwege in Sachsen-Anhalt damit ca. 308,8 km. Bei einer Länge des Landesstraßennetzes von 4.021 km (Stand: 1. Januar 2010) entspricht das einem Ausstattungsgrad von rund 7,68 %.

##### ▪ Zusammenfassung:

Zusammenfassend kann resümiert werden, dass für die Jahre seit der Erfassung der Ergebnisse des Radwegebaus an Bundes- und Landesstraßen durchaus eine positive Bilanz vorliegt.

<sup>1</sup> Voraussichtliches Ist 2010

Das Radwegenetz an Bundes- und Landesstraßen konnte seit 1993 um insgesamt 809 km erweitert werden, wofür rund 90,7 Mio. Euro an Bundes- und Landesmitteln aufgewendet wurden.

**Nachrichtlich:**

▪ Radwege an Kreisstraßen:

Gemäß der Statistik des BMVBS gibt es in Sachsen-Anhalt 304 km straßenbegleitende Radwege<sup>2</sup> an 4.295 km Kreisstraßen (Stand: 1. Januar 2010). Das entspricht einem Ausstattungsgrad von rund 7,1 %.

- Zu 2. Der Landesradverkehrsplan (LRVP) beinhaltet neben den Grundsätzen und Zielen sowie Leitlinien auch Handlungsfelder (einschl. Maßnahmen und Empfehlungen) für die koordinierte Radverkehrsgestaltung der Zeiträume 2012/2017. Da einige dieser Maßnahmen und Empfehlungen unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der erforderlichen Haushaltsmittel stehen, ist für die konkrete Umsetzung ein entsprechender Prüfbedarf vorhanden.

Der Plan bildet unabhängig von der jeweiligen Baulastträgerschaft und der sonstigen Aufgabenzuordnung zu den Ressorts der Landesregierung die Fachplanung des Landes für die Entwicklung des Radverkehrs als Mobilitätssystem in Sachsen-Anhalt. Unter Beachtung dieser unterschiedlichen Ressortzuständigkeit für die verschiedenen Maßnahmen (auch unter dem Prüfvorbehalt) ist eine Prioritätensetzung nicht geplant. Dem LRVP werden zwei Planungshorizonte zugrunde gelegt. Ein kurzfristiger Zeitraum bis 2012, der mit dem nationalen Radverkehrsplan korrespondiert und ein mittelfristiger bis 2017. Der erste Planungshorizont soll mit einer Evaluation der umgesetzten Maßnahmen abgeschlossen werden, um ggf. die in den Handlungsfeldern eingeleiteten Maßnahmen (auch unter Prüfvorbehalt) bis zum Ende des mittelfristigen Planungshorizonts nachsteuern zu können.

- Zu 3. Ein Ziel des LRVP besteht ebenfalls in der Verbesserung einer ressortübergreifenden Koordination von Belangen der Radverkehrsförderung auf den unterschiedlichen Ebenen und im Zusammenwirken der verschiedenen Akteure einschließlich der Öffentlichkeitsarbeit. Herausgestellt werden soll an dieser Stelle jedoch auch, dass die spezifische Ressortzuständigkeit für die Wahrnehmung spezieller Aufgaben weiterhin bestehen bleibt. Während die Koordinierung beim MLV liegt, erfolgt die Umsetzung des LRVP weiterhin ressortübergreifend.

Zu den im Punkt 3 dargestellten Sachverhalten im Einzelnen:

- *Radverkehrsanlagen*

Die vom ADFC angesprochenen Schreiben an die Ressorts hinsichtlich der Umsetzung von Radverkehrsanlagen im Rahmen von Schulmodernisierungen und -sanierungen wurden weder ignoriert noch mangelte es am Verantwortungsbewusstsein.

Ohne an dieser Stelle nochmals auf die vom ADFC konkret dargestellten Sachverhalte eingehen zu wollen muss eindeutig festgestellt werden, dass dazu intensive Ab-

<sup>2</sup> Hierzu zählen Radwege, Radwege, die auch von Fußgängern mitbenutzt werden und Mehrzweckstreifen, die auch vom Radfahrer mitbenutzt werden.

stimmungen aller jeweils zuständigen Ressorts stattgefunden haben. Im Ergebnis wurden dem ADFC die Möglichkeiten zur Realisierung von Radverkehrsanlagen, auf der Basis der in Sachsen-Anhalt geltenden rechtlichen Grundlagen, der Fördermöglichkeiten und nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel, dargestellt.

Im Rahmen der Umsetzung des LRVP wird angestrebt, den Ausstattungsgrad mit modernen und funktionsgerechten Radverkehrsanlagen kontinuierlich zu erhöhen.

Die fahrradfreundliche Gestaltung von Hochbaumaßnahmen des Landes durch die Errichtung dazugehöriger Fahrradabstellanlagen ist ein wichtiges Landesziel und wird auch dementsprechend berücksichtigt.

Bauordnungsrechtlich ist die Erforderlichkeit der Errichtung von Fahrradabstellanlagen nicht geregelt. Bei Neubauten des Landes werden dessen ungeachtet selbstverständlich bei den baulichen Anlagen, die einen Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern erwarten lassen, entsprechende Fahrradabstellanlagen geplant und gebaut. Dies ist bei der überwiegenden Anzahl von Landeshochbaumaßnahmen der Fall. Die Größe dieser Fahrradabstellanlagen wird dabei grundsätzlich so bemessen, dass sie den vorhandenen oder zu erwartenden Fahrradverkehr der ständigen Benutzerinnen und Benutzer und der Besucherinnen und Besucher der baulichen Anlagen aufnehmen kann. In der Kostenplanung nach der DIN 276-1, 2008-12 werden deshalb die entsprechenden Kostengruppen „Stellplätze“ bzw. „Allgemeine Einbauten in Außenanlagen“ berücksichtigt.

Auch bei Sanierungsmaßnahmen von Hochbauten des Landes werden unter Berücksichtigung des baulichen Zusammenhanges und des jeweiligen Finanzrahmens entsprechende Veränderungen der Außenanlagen und Nachrüstungen oder Verbesserungen hinsichtlich der Fahrradabstellplätze vorgenommen.

Im Rahmen der einschlägigen Richtlinien des Städtebaus und der Städtebauförderung sind Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs weiterhin förderfähig, soweit die Zuordnung zu entsprechenden Fördergebieten (formlich festgelegte Sanierungs- bzw. Entwicklungs-, Stadtumbaugebiete und dgl.) gegeben ist, Haushaltsmittel (Fördermittel) und die entsprechenden kommunalen Eigenmittel zur Verfügung stehen und soweit Städte derartige Maßnahmen im Rahmen ihrer Selbstverwaltung planen und zur Förderung anmelden.

#### *- Aktionsplansplan „Pro Rad“*

Die Erarbeitung des LRVP wurde durch einen Aktionsplan „Pro Rad“ unterstützt, der ein 11-Punkte-Programm mit öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen in Verantwortung der einzelnen Ressorts enthält.

Auch wenn bei einzelnen Maßnahmen ein differenziert zu bewertender Bearbeitungsstand besteht, kann der Erfüllungsstand des Plans in seinem Ziel, den Aufstellungsprozess des LRVP zu unterstützen und das Augenmerk auf einen bis dahin noch etwas unterbelichteten Verkehrsträger zu richten, als erfüllt angesehen werden.

- Die Kommunen bzw. auch fahrradfreundliche Arbeitgeber wurden und werden weiterhin kontinuierlich und jeweils aktuell über bundesweit laufende Wettbewerbe informiert und zur Beteiligung aufgerufen. Sowohl die Stadt Halle als auch die Landeshauptstadt Magdeburg konnten dabei bereits ausgezeichnet werden. Die Auslobung eines eigenen landesinternen Wettbewerbs würde gegenüber den bestehenden Wettbewerben keine neue Möglichkeit bieten.
- Die Entwicklung eines Radroutenplaners für Sachsen-Anhalt ist auf den Weg gebracht und konnte objektiv begründet mit der Erstellung des LRVP nicht parallel abgeschlossen werden.

Bestandteil des LRVP ist die Entwicklung und Einführung einer Radwegeinformationsdatenbank. Erst auf dieser Basis wird es möglich, routingfähige Daten für einen nutzerfreundlichen Radroutenplaner zu erzeugen. Es ist beab-

sichtigt diese radverkehrsspezifischen Daten später über den bereits vorhandenen Reise- und Freizeitplaner Sachsen-Anhalt zur Verfügung zu stellen.

*- Radverkehrsbeauftragter*

Auf Länderebene gibt es unterschiedliche Strukturen zur Koordinierung der Radverkehrsgestaltung.

Von Seiten des Landes sind zunächst durch die Gründung der interministeriellen Arbeitsgruppe (IMAG) „Landesradverkehrsplan“ die Voraussetzungen für eine Abstimmung und Koordination auf der Ebene der Landesressorts geschaffen worden.

Im Rahmen der Umsetzung des LRVP wird nunmehr geprüft, ob diese Struktur eine ausreichende Gewähr für die effektive Radverkehrsförderung bietet oder z. B. durch einen „Arbeitskreis Radverkehr“ unterstützt werden kann. In diesem Arbeitskreis würden dann eine Vielzahl von Radverkehrsakteuren (u. U. abhängig von der jeweiligen Themensetzung) zusammen arbeiten.

Daneben sind weitere Aktivitäten zur Vernetzung der Kommunen (Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen) denkbar und für die Perspektive angestrebt.

**Zu 4. Nicht zuständig**

**Zu 5.** Radfahrer sind gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer und unterliegen damit ebenfalls der StVO. Eine Benutzung der Gehwege ist auf dieser Grundlage lediglich Kindern bis höchstens 10 Jahren erlaubt. Die im Sachverhalt dargestellte Benutzung der Gehwege durch Radfahrer widerspricht der StVO und ist damit rechtswidrig.

Da die unzulässige Benutzung von Gehwegen durch Radfahrer ein durchaus ernst zu nehmendes Problem darstellt, wäre hier eine Initiative des ADFC zum Vermitteln der Regelungen zum Radverkehr auf der Basis der StVO durchaus wünschenswert.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Bundesverwaltungsgericht Leipzig im November 2010 die Rechte der Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer gestärkt hat. Damit bestätigte das Gericht, auf die Klage des ADFC Regensburg, das Radfahrer im Regelfall auf der Fahrbahn fahren dürfen. Durch das Gericht wurde zum Ausdruck gebracht, dass mit dem Urteil die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer gestärkt werde.

innerorts gibt es folgende planungs- und finanzierungsrelevante Radverkehrsführungen zu beachten:

**Baulastträger Straße**

- auf der Fahrbahn,
- als Schutzstreifen,
- als radfahrstreifen,
- als separater Radweg,
- als gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg.

Im Grundsatz ist die Verbesserung der innerörtlichen Straßenverhältnisse eine originäre kommunale Aufgabe.

Eine Besonderheit ist die Planung und die Finanzierung von gemeinsamen Geh- und Radwegen an B- und L-Straßen. Gemeinsame Geh- und Radwege an B-Straßen werden hinsichtlich Gehweg- und Radweganteil getrennt finanziert (Gehweganteil von Kommunen und Radweganteil vom Bund). Bei getrennten Geh- und Radwegen trägt der Bund den finanziellen Anteil für den Radweg und die Kommune den Anteil für den Gehweg. Gemeinsame Geh- und Radwege an L-Straßen sind durch die Kommune zu finanzieren. Bei getrennten Geh- und Radwegen zahlt das Land den Anteil für den Radweg und die Kommune den Anteil für den Gehweg.

Kommunen treten als Baulastträger für Fahrradstraßen und Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, auf.

Um die notwendigen kommunalen Investitionen in den Radwegebau bzw. die -unterhaltung zu unterstützen gibt es eine Vielzahl von Fördermöglichkeiten durch die EU, den Bund und das Land über die die Kommunen laufend aktuell informiert werden. Die Übersicht über Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten für Radverkehrsmaßnahmen in Sachsen-Anhalt sind umfassend einerseits durch das Projekt „Förderfibel“ im Rahmen des nationalen Radverkehrsplans (NRVP) und andererseits als Bestandteil des Landesradverkehrsplans (LRVP) dargestellt.

Auf Grund der Vielzahl der Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten wird in diesem Zusammenhang auf die Darstellung im Einzelnen verzichtet und auf die o. a. Informationsmöglichkeiten verwiesen.

Die genannte „Decade of Action for Road Safety 2011 – 2020“ geht weit über die Bereitstellung einer verkehrssicheren Radwegeinfrastruktur hinaus. Ein wichtiger Aspekt in diesem Kontext wird in der Umsetzung der Maßnahmen und Empfehlungen des LRVP, der den „Radverkehr als System“ betrachtet, gesehen. Insbesondere sind hier jedoch auch Maßnahmen aus den Zuständigkeitsbereichen von MI, MK und MS zu sehen.

- Zu 6. Verkehrspolitisches Ziel des Landes Sachsen-Anhalt ist es, den Radverkehr und seine Gleichberechtigung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern herzustellen, zu stärken und weiter zu befördern.

Eine stärkere Fahrradnutzung kann einen wichtigen Beitrag zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie und zum Erreichen der Klimaschutzziele leisten. Das Land Sachsen-Anhalt wird diesen Aspekt bei der aktuellen Fortschreibung des Klimaschutzprogramms berücksichtigen.

Hinsichtlich der Umsetzung des Aktionsplans „Urbane Mobilität“ im Rahmen der Zuständigkeit des MLV wird auf die Unterstützung der Kommunen durch die vorhandenen vielschichtigen Finanzierungs- und Förderprogramme (vgl. Pkt. 5) verwiesen.

Ein weiterer Aspekt zur Erreichung der Klimaschutzziele ist die wechselseitige Verknüpfung von Radverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr über die beiden diesbezüglichen Fachpläne (Landesradverkehrsplan und den Plan über den öffentlichen Personennahverkehr). Damit werden ganz wesentliche Voraussetzungen zur Substitution des motorisierten Individualverkehrs geschaffen. Beispiele dafür sind u. a.:

- die kostenlose Fahrradmitnahme im ÖPNV
- die Förderung der Ausrüstung von Bussen mit Fahrradträgern
- Schaffung von Voraussetzungen über das Bahnhofs- sowie das Schnittstellenprogramm.

- Zu 7. In den zurück liegenden Jahren wurde die Aktion von AOK und ADFC „Mit dem Rad zur Arbeit“ seitens des MLV tatkräftig unterstützt und bei den Beschäftigten um eine rege Beteiligung geworben.

Herr Minister Dr. Daehre war in den letzten Jahren stets Schirmherr der Aktion und hat durch seine Präsenz sowohl im Rahmen der jährlichen Auftakt- und Abschlussveranstaltungen den hohen Stellenwert, der dieser Aktion seitens der Landesregierung beigemessen wird, deutlich zum Ausdruck gebracht.

Diese Aktion ist eine Initiative von AOK und ADFC unter tatkräftiger Mitwirkung zahlreicher regionaler Sponsoren. Eine materielle Unterstützung ist durch das MLV unter haushalterischen Gesichtspunkten derzeit nicht geplant.

Zu 8. Mit dem vorliegenden Landesradverkehrsplan wird der „Radverkehr als System“ mit den wesentlichen Elementen Infrastruktur, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sowie Service und Dienstleistungen unterstützt.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit, als ein ganz wesentliches Element der Radverkehrsförderung, werden alle beteiligten Ressorts im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit zukünftig stärker als in der Vergangenheit nach außen wirksam werden.

Vergleichbar mit der bundesweiten Kampagne „Kopf an, Motor aus“, die über das MLV an alle kommunalen Gebietskörperschaften herangetragen wurde, werden auch weiterhin alle zuständigen Stellen über bestehende oder geplante öffentlichkeitswirksame Projekte und Maßnahmen kontinuierlich und zeitnah informiert.

Im Rahmen aktueller Entwicklungen (z. B. Novellierung der StVO) wird unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel jeweils aktuell über die Möglichkeit der Durchführung einer öffentlichkeitswirksamen Unterstützung entschieden werden.

Zu 9. Nicht zuständig

Zu 10. Im Rahmen der Fachaufsicht wird auf die Umsetzung der geltenden Vorschriften (z. B. betreffend die Radwegebenutzungspflicht) gegenüber den Straßenverkehrsbehörden hingewirkt. Auch bei Aus- und Neubaumaßnahmen von Straßen werden im Rahmen der Fachaufsicht und im Beteiligungsverfahren als Träger öffentlicher Belange regelmäßig Hinweise zur Radverkehrsführung gegeben. Die Auswertung fachaufsichtlicher Prüfungen und Verkehrsschauen der vergangenen Jahre hat bereits dazu geführt, dass die Radwegebenutzungspflicht in einer Vielzahl von Fällen aufgehoben wurde. Beispielsfälle hierfür sind:

- Magdeburg: Gareisstraße, Otto-von-Guericke-Straße, Breiter Weg, Lüneburger Straße, Dodendorfer Straße, Schilfbreite, Hellestraße,
- Altmarkkreis Salzwedel: Schillerstraße in Salzwedel; L 11 Ortsdurchfahrt Rohrberg,
- Landkreis Stendal: L 2 alle Ortsdurchfahrten zwischen Aulosen und Seehausen.

Im Ergebnis von Verkehrsschauen und thematischen Radverkehrsschauen wurden Radwegbenutzungspflichten darüber hinaus auch in Halle, Dessau, Wernigerode, Schönebeck und in Oschersleben aufgehoben.

Festzuhalten ist letztendlich aber auch, dass die Aufhebung der Benutzungspflicht besonders an größeren lichtsignalgeregelten Knotenpunkten Komplikationen mit sich bringen kann, da die Zwischenzeiten an der Lichtsignalanlage an die längeren Räumzeiten der Radfahrer angepasst werden müssen und dies wiederum die Anpassung der anderen Knotenpunktzufahrten bis hin zu ganzen Straßenzügen (Grüne Welle) nach sich zieht.

Zu 11. Nicht zuständig