

**1. Welche konkrete Vorstellungen hinsichtlich der finanziellen Unterstützung der örtlichen Verkehrswachten gibt es?**

Wir werden die örtlichen Verkehrswachten auch weiterhin über die Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt e. V. aus dem Landeshaushalt unterstützen. Zudem betrachtet die Landesregierung ausweislich des Verkehrssicherheitsprogramms die Verkehrssicherheitsarbeit und die Verkehrsprävention ausdrücklich als pflichtige Aufgabe der Kommunen. Entsprechend muss eine auskömmliche Finanzierung dieser Aufgabe unbedingt in die Berechnung des FAG einfließen. Darauf werden wir achten.

**2. Die derzeitige Unterstützung der Jugendverkehrsschulen ist ein ganz wesentlicher Schritt zum Erhalt der örtlichen Verkehrswachten, allerdings sind damit die vielfältigen Aktionen mit den verschiedenen besonders gefährdeten Zielgruppen nicht abgedeckt. Welche Vorstellungen gibt es für eine generelle Unterstützung der Verkehrswachten im Land?**

Wie bereits beschrieben die Verkehrswachten auch weiterhin aus dem Landeshaushalt unterstützen. Dabei werden wir darauf achten, dass diese Mittel für die Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt e. V. planbar eingestellt werden.

**3. Werden örtliche Verkehrswachten z.B. durch die zur Verfügungstellung von Räumlichkeiten für die Vereinsarbeit bzw. für die Jugendverkehrsschule unterstützt?**

Wenn es sich um Landesliegenschaften handelt und diese Nutzung deren eigentlichen Zweck nicht ernstlich beeinträchtigt, stehen wir dem sehr offen gegenüber. Wir werben bei den Kommunen dafür, ähnlich zu verfahren.

**4. Wie könnte das Verfahren für die Beantragung von Fördermitteln so weit vereinfacht werden, dass die Voraussetzung auch von den ehrenamtlich Engagierten angewandt werden kann?**

Wir teilen die Auffassung, dass Förderung nicht so ausgestaltet werden darf, dass de facto nur noch das „professionalisierte Ehrenamt“ aufgrund komplizierter Antragstellung in deren Genuss kommt. Spielräume, die die Landeshaushaltsordnung bietet, sollten für ein möglichst unbürokratisches Verfahren genutzt werden. Im Übrigen werden wir uns generell für einen Abbau unnötiger bürokratischer Hürden einsetzen, dabei werden wir auch derartige Antragsverfahren überprüfen.

**5. Wie könnte die personelle Situation der Verkehrswachten aus Ihrer Sicht verbessert werden, wie unterstützen Sie vor Ort Ihre Verkehrswachten? 6. Wie können Sie das örtliche Engagement konkret unterstützen?**

Wir erlauben uns beide Fragen zusammen zu beantworten und darauf hinzuweisen, dass die in den ersten vier Fragen aufgeworfen Themen diesbezüglich sicher von besonderer Bedeutung sind. Wir werden zudem intensiv bei den Verantwortungsträgern vor Ort werben, die Expertise der Verkehrswachten stärker zu nutzen – abgesehen von der notwendigen Finanzierung ist das der hervorragendste Ausdruck von Wertschätzung.

**7. Arbeiten Vertreter Ihrer Partei in einer Verkehrswacht mit?**

Das war zumindest in der Vergangenheit der Fall und ist es vermutlich auch jetzt noch.

Die Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt unterstützt die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms des Landes Sachsen-Anhalt 2021, an dessen Erstellung wir uns auch maßgeblich beteiligt haben. Einige von uns damals eingebrachte Themen wurden zurückgestellt, um in die angekündigte Fortschreibung aufgenommen zu werden.

**8. Ist beabsichtigt, das Verkehrssicherheitsprogramm fortzuschreiben?**

Da das Verkehrssicherheitsprogramm in einem Jahr nicht abgeschlossen sein kann, sollte es auch fortgeschrieben werden.

**9. Ist es aus Ihrer Sicht sinnvoll, dazu den Beirat für Verkehrssicherheit wieder zu aktivieren?**

Dafür spricht Einiges, letztlich ist aber für uns ausschlaggebend, inwieweit die potenziellen Mitglieder dies als sinnvoll erachten.

**10. Unterstützen Sie die Vision Zero und welche Schlüsse ziehen sie daraus hinsichtlich konkreter Themen der Verkehrssicherheitsarbeit?**

Ja, wir unterstützen Vision Zero. Völlig ausschließen werden sich Unfälle durch menschliche Fehler allerdings wohl niemals. Wir setzen deshalb insbesondere auf den Einsatz innovativer Technologien um die Gefahren zu minimieren, gleichzeitig aber auch die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu gewährleisten.

**11. Allein im vergangenen Jahr wurden nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV) über 5 Mio. Fahrräder in Deutschland verkauft, womit die steigende Bedeutung dieser Mobilitätsform deutlich wird. Mit welchen Konzepten wollen Sie diese Entwicklung (z.B. durch Ausbau von Radwegen) unterstützen?**

Wir wollen dies durch den Ausbau eines möglichst dichten und sicheren Radwegenetzes erreichen und durch sichere Abstellmöglichkeiten, insbesondere an Umsteigepunkten zu anderen Verkehrsträgern etwa an Bahnhöfen. Zudem ist auch die Sorge um den Diebstahl der zunehmend teuren Fahrräder und E-Bikes ein wichtiges Hemmnis für den Einsatz im Alltag – hier muss zur Abschreckung die Aufklärungsrate deutlich erhöht werden und die Polizei über die dafür notwendigen Ressourcen verfügen.

**12. Laut Bundesanstalt für Straßenwesen tragen deutschlandweit nur rund 23 Prozent der Radler einen Helm. Die tödlichen Unfälle mit Pedelecs sind im letzten Jahr im Vergleich zum Vorjahr um knapp 20 Prozent gestiegen. Wie stehen Sie vor diesem Hintergrund zu einer Helmpflicht für Pedelecs, da diese in Geschwindigkeit und Fahrverhalten eher motorisierten Zweirädern ähneln?**

In der Tat ermöglichen Pedelecs und ähnliche Geräte Fahrern Geschwindigkeiten, die sie aufgrund körperlicher Fitness sonst nicht erreichen könnten und die leider nicht selten über die Grenzen ihres fahrerischen Vermögens hinausgehen. Da eine generelle Helmpflicht wohl allenfalls stichprobenartig kontrolliert werden könnte, setzen wir diesbezüglich vor allem auf wachsende Einsicht den Menschen – so wie das ja etwa auf den Skipisten durchaus gelungen ist. Für sehr schnelle Pedelecs ist eine Helmpflicht aber zumindest ernsthaft zu prüfen.

**13. Die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ2001), die eine Präzisierung der Einsatzbereiche von FGÜ nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu § 26 StVO darstellen, sind nicht mehr aktuell. Wird von Ihnen eine Neufassung angestrebt?**

Der Stand der Technik entwickelt sich ständig weiter und wir setzen ohnehin darauf, dass etwa Smart-City-Technologien, die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen. Eine grundlegende Anpassung solcher Vorschriften dürfte notwendig werden, um diese Chancen auch nutzen zu können.

**14. Sanktionshöhe und Sanktionswahrscheinlichkeit haben maßgeblichen Einfluss auf das Verkehrsverhalten. Welche Schritte werden von Ihnen unterstützt, den Bußgeldkatalog in der Fassung vom April 2020 wieder in Kraft zu setzen?**

Grundsätzlich haben auch die Freien Demokraten den weit überwiegenden Teil der StVO-Novelle unterstützt. Dass die Änderungen des Bußgeldkatalogs wegen eines Zitierfehlers außer Kraft gesetzt werden mussten, ist nicht nur ärgerlich, es zeigt auch ein weiteres Mal, dass die Rechtsetzung in Deutschland eine kaum noch zu durchschauende Komplexität erreicht hat. Die Verschärfung war jedoch in den Punkten unverhältnismäßig, wo keineswegs „Raserei“ sondern schon eine einmalige Unachtsamkeit mit Fahrverbot belegt werden sollten. Eine diesbezügliche Neuregelung die zielgerichteter auf Verkehrssituationen abstellt, die im Alltag eine höhere Gefahrneigung aufweisen, würden wir befürworten.

**15. Welche Position nehmen Sie zu der Halterhaftung im fließenden Verkehr ein, ein Mittel das europaweit für mehr Beachtung der Verkehrsregeln führt?**

Wir halten den Grundsatz, dass Strafen nur für individuelles Verschulden angemessen sein können, weiterhin für ein fundamentales Prinzip eines freiheitlich verfassten Rechtsstaates, das nicht durchbrochen werden sollte. Auch die erleichterte Verfolgung und Repression von Delikten kann hier kein ausschlaggebendes Argument sein.

**16. Wie stehen Sie zu einem generellen Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführer und einer Absenkung der Promillegrenze für Radfahrer?**

Wir halten die derzeitigen Grenzwerte für angemessen. Häufigere Kontrollen gegen Fahrten unter Alkohol- oder Drogeneinfluss wären unserer Auffassung nach zielführender. Die Zunahme des Radverkehrs und der durchschnittlichen Geschwindigkeiten durch Pedelecs etc. erhöht womöglich auch die Gefahren, die mit dem Einfluss von Drogen und Alkohol einhergehen. Eine Absenkung der Promillegrenzen sollte deshalb unvoreingenommen überprüft werden.