

Beantwortung der Wahlprüfsteine

Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Sachsen-Anhalt, 19.04.2021

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

- 5 *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*

Die Fragen 1 und 2 werden im Zusammenhang beantwortet: Wir betrachten die Verkehrswachten als zentralen Baustein zur Stärkung der Verkehrssicherheit im Land. Gerade im Bereich E-Bikes und Pedelecs stellen sich neue Herausforderungen und Aufgaben für den Bereich der Verkehrssicherheit, die zukünftig verstärkt in den Blick gehören. Daher wollen wir die flächendeckende Arbeit der Verkehrswachten im Land insbesondere zur Unterstützung der Jugendverkehrsschulen weiter verlässlich unterstützen und die im Laufe der letzten Jahre erfolgte Verdopplung der Förderung seitens des Landes beibehalten und die Förderung in eine institutionelle Förderung überführen.

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

Antwort: Sollten vor Ort Räumlichkeiten des Landes existieren, wäre eine Nutzung zu prüfen. In der Regel wird es sich dabei aber um Räumlichkeiten der Kommunen handeln. Deren Engagement obliegt natürlich diesen selbst.

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

Antwort: Insbesondere braucht es Bagatellgrenzen für bestimmte Förderungen, so dass etwa die Vorlage dreier Angebote beim Kauf von Materialien o.ä. bei geringen Beträgen entfällt. Auch einheitliche Formulare und eine zentrale Anlaufstelle für Förderungen ehrenamtlichen Engagements sind Bausteine für ein niedrigschwelliges Antragswesen. Wir wollen dafür sorgen, dass keine administrativen Barrieren Engagement unnötig erschwert und setzen diesbezüglich auf eine zeitnahe Umsetzung der aktuellen Eckpunkte zur Engagementstrategie des Landes.

- 30 *5. Wie könnte die personelle Situation der Verkehrswachten aus Ihrer Sicht verbessert werden, wie unterstützen Sie vor Ort ihre Verkehrswachten?*

Antwort: Die Nachwuchsgewinnung bereitet den Vereinen quer durch das Land Schwierigkeiten. Nicht nur die geringer werdende Zahl junger Leute ist der Grund, sondern auch sich ändernde Engagementformen. Längerfristig angelegte Vereinsarbeit etwa über ein wirkliches Ehrenamt verliert an Attraktivität. Projektbezogenes Engagement hingegen nimmt zu. Hier sind Möglichkeiten für ein solch punktuell aber eventuell wiederkehrendes Engagement zu schaffen.

6. *Wie können Sie das örtliche Engagement vor Ort konkret unterstützen?*

Antwort: Durch die aufgezeigten Möglichkeiten einer Engagement fördernden Verwaltungskultur und vereinfachten Antragswesen, kann das örtliche Engagement unterstützt werden.

40 7. *Arbeiten Vertreter ihrer Partei in einer Verkehrswacht mit?*

Antwort: Zu den privaten Aktivitäten der Mitglieder von Bündnis 90/Die Grünen liegen uns keine Informationen vor.

8. *Ist beabsichtigt, das Verkehrssicherheitsprogramm fortzuschreiben?*

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

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

Die Fragen 8-10 werden im Zusammenhang beantwortet: Wir konnten bereits 2017 per Landtagsbeschluss das Land auf die Vision Zero - dem Ziel Null Verkehrstote – verpflichten. Um dieses Ziel konzeptionell zu untersetzen ist das Verkehrssicherheitsprogramm dringend fortzuschreiben und dies natürlich unter Einbezug des entsprechenden Beirats. Für unsere angestrebte Mobilitätswende ist die Stärkung des sogenannten Umweltverbundes – Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV – entscheidend. Dafür wiederum braucht es eine klare Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls und der objektiven Verkehrssicherheit.

55 Ein wichtiger Beitrag zur „Vision Zero“ besteht im Nachrüsten des Abbiege-Assistenten bei LKW, der Radfahrende und Fußgänger*innen vor Unfällen bewahrt. Sachsen-Anhalt soll hier mit gutem Beispiel vorangehen und alle LKW in Landesbesitz sofort nachrüsten und Neuanschaffungen nur noch mit dem Abbiege-Assistenten tätigen. In der Folge von Unfällen müssen Unfallstellen genau untersucht und verkehrstechnische Konsequenzen gezogen werden.

60 Wir wollen sowohl aktive wie auch passive Verkehrssicherheit fördern und aktiv einfordern. Für die passive Verkehrssicherheit soll bei Strecken, auf denen die zulässige Geschwindigkeit (noch) nicht reduziert werden kann, die Trennung der Verkehrsmittel beispielsweise durch Protected Bikelanes (geschützte Radwege) und Fuß- und Fahrradbrücken gefördert werden. Auf der Seite der aktiven Verkehrssicherheit sollte überall, wo es möglich ist, die Geschwindigkeit innerorts auf 30 km/h begrenzt und an bestimmten Stellen sogar noch weiter reduziert sowie Shared Spaces angeboten werden. Schönebeck hat bewiesen, wie ein Stadtkern durch eine attraktive Gestaltung und einen gemeinsamen Verkehrsraum, der durch Rücksicht und Geschwindigkeitsreduzierung geprägt ist, belebt werden kann.

70 Verkehrssicherheitsaudits sind regelmäßig an allen Landesstraßen durchzuführen. Auch die lückenlose Durchführung von Verkehrsschauen soll durch die obere Straßenverkehrsbehörde des Landes durchgesetzt und evaluiert werden. Auf Landstraßen mit Fahrbahnen von weniger als sechs Metern Breitesoll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt werden. Wir wollen formalisierte Verkehrssicherheitsaudits nicht nur bei Unfallhäufungen, Neu- und Umbauplanungen, sondern für den gesamten Straßenbestand. Sicherheitspotentiale insbesondere vom Fuß- und Radverkehr sollen zukünftig stärker berücksichtigt werden. Die Richtlinie für das

75 Sicherheitsaudit von Straßen RSAS 2019 ist konsequent umzusetzen. Wir werden uns im Bundesrat für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung einsetzen. Nach österreichischem Vorbild soll den Gemeinden die Ausweisung von Schulstraßen vor Schulen und Kindergärten ermöglicht werden. Die Schulstraßen werden während der Unterrichtszeit von parkenden und fahrenden Kraftfahrzeugen freigehalten. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit tragen auch mehr Kreisverkehre und die erleichterte Einrichtung von Zebrastreifen bei.

80 *11. Allein im vergangenen Jahr wurden nach Angaben des Zweirad-Industrieverband 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?)*

Antwort: Die Mittel für den Radwegebau wollen wir verdoppeln. So dass dann jährlich 15 Mio. € für neue Radwege an Landesstraßen zur Verfügung stehen. Auch wollen wir neue Ansätze wie Radschnellwege befördern, indem wir diese gesetzlich definieren und ein spezielles Förderprogramm auflegen. Damit diese vielen neuen Fahrräder auch sicher untergestellt werden können, wollen wir eine Verpflichtung zum Bau von überdachten Radabstellanlagen für Neubauten. Und einen großflächigen Ausbau entsprechender Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen, um den intermodalen Verkehr zu erleichtern. Dazu gehören auch Ladepunkte für E-Bikes.

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

95 **Antwort:** Einer solchen Helmpflicht beschränkt auf Pedelecs stehen wir offen gegenüber.

13. Die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), die eine Präzisierung der Einsatzbereiche der FGÜ nah der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu § 26 StVO darstellen, sind nicht mehr aktuell. Wird von Ihnen eine Neuaufstellung angestrebt?

Antwort: Der Fußverkehr wurde im Land viel zu lange vernachlässigt. Wir wollen mit der neuen Legislatur dem Fußverkehr endlich die Bedeutung geben, die er als natürliche und erste Fortbewegungsart des Menschen auch verdient. Dazu gehört natürlich auch die Neuaufstellung der besagten Richtlinie. Auch streben wir ein Förderprogramm für sichere Fahrbahnquerungen an. Ebenso ist der Fußverkehr insbesondere als Zubringerverkehr zum ÖPNV in den Blick zu nehmen.

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

Antwort: Wir wollen den ursprünglich vom Bundesrat beschlossenen Bußgeldkatalog wieder in Kraft setzen, den einzig ein Formfehler rechtlich unwirksam werden ließ. Dafür werden wir alle politisch möglichen Schritte unternehmen.

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

Antwort: Alle Maßnahmen, die zu einem regelkonformen Verhalten im Straßenverkehr führen,

115 sind für uns prinzipiell vorstellbar. Initiativen auf Bundesebene zur Halterhaftung im fließenden Verkehr würden wir uns nicht verschließen.

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

Antwort: Beide Forderungen unterstützen wir.