

Fahrradland Brandenburg: Jetzt die Mobilitätswende für den Radverkehr einleiten

Brandenburg hat das Potential, zum Land der Radfahrenden zu werden. Die Landesregierung hat dies nur bis heute nicht ausreichend gewürdigt und setzt mit Ihrer „Radverkehrsstrategie 2030“ vom 07. November 2017 keine überzeugenden strategischen Ziele für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in unserem Land.

Das Land Brandenburg muss jetzt die Mobilitätswende mit den Schwerpunkten Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV im Umweltverbund einleiten, um den Herausforderungen einer verträglichen Mobilität für die Zukunft gerecht zu werden.

Der ADFC Landesverband Brandenburg fordert deshalb:

1. Radfahren in Brandenburg muss im ganzen Land sicher, attraktiv und alltagstauglich sein.
2. Die Investitionen in Radverkehr müssen dem anteiligen Modal-Split der Verkehrsarten entsprechen und im Landeshaushalt auf mindestens 50 Mio. €/Jahr erhöht werden.
3. Radschnellverbindungen müssen in den urbanen Verflechtungsräumen zur Bundeshauptstadt Berlin sowie auch für alle Ober- und Mittelzentren in Brandenburg selbstverständlich werden.
4. Radfahrende benötigen qualitativ hochwertige Abstellanlagen an allen Haltestellen des ÖPNV. Entsprechend sind Bike & Ride-Parkplätze und Fahrradparkhäuser für die Mobilitätswende – weg vom eigenen Kfz hin zum Fahrrad - durch ein Landesprogramm für alle Kommunen zu finanzieren.
5. Radmitnahme im SPNV muss als tragende Säule der Radverkehrsförderung so weit gesteigert werden, dass das Angebot der Nachfrage, insbesondere auch am Wochenende, entspricht.
6. Im Interesse eines optimalen intermodalen Mobilitätsangebotes für alle Bevölkerungsschichten müssen Wegekettens analysiert und optimiert werden.
7. Für die touristische und Alltags-Radinfrastruktur sind neue Förderprogramme auch ohne Eigenanteile der Kommunen aufzulegen, damit die ländlich und städtisch geprägten Regionen weiter ein attraktives Reiseziel für Radtouristen bleiben.
8. Leihradssysteme dürfen sich nicht nur in den Oberzentren etablieren, sondern müssen im gesamten Land Brandenburg ohne zeitliche Einschränkungen nutzbar sein und im Angebot den Anforderungen der potentiellen Nutzer entsprechen.
9. Verkehrssicherheit muss sich an der Vision Zero tatsächlich orientieren. Deshalb fordert der ADFC sofort runter vom Gaspedal, auf Außerortsstraßen max. Tempo 70, innerorts Tempo 30 km/h als Regelgeschwindigkeit.
10. Neue Radverkehrsanlagen werden in Brandenburg mindestens nach den Vorgaben der neuesten technischen Regelwerke für den Radverkehr gebaut. Die Landesregierung wirkt auf eine fahrradfreundliche Anwendung der StVO und anderer Normen hin.

Begründung

Brandenburg hat viel Geld in die touristische Infrastruktur investiert, die ländliche Region profitiert noch heute von den Radtouristen. Jedoch fällt das Land im Vergleich zu anderen Bundesländern zurück auf hintere Plätze, da der Instandhaltungsaufwand für Radverkehrsanlagen sowie die Erweiterung des Netzes dem eingetretenen Verfall nicht nachkommt.

Die urbanen Siedlungsräume der Landeshauptstadt Potsdam, des „Speckgürtels“ zur Bundeshauptstadt Berlin und der Oberzentren Cottbus, Frankfurt (O) und Brandenburg a.d.H. sowie die Mittelzentren sind bisher im Wesentlichen für den Kfz-Individualverkehr optimiert. Radverkehr spielt als wichtige Alternative zum motorisierten-Individualverkehr (MIV) dort oft nur zweit- oder drittrangig eine Rolle.

Die aktuelle Rechtsprechung zur Luftreinhaltung führt in der Zukunft zu möglichen Einschränkungen der Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger, soweit diese hauptsächlich auf den MIV setzt. Zusätzlich stehen besonders Kommunen im weiteren Umfeld der Bundeshauptstadt Berlin vor seit Jahren bekannten Herausforderungen zur Demografieentwicklung.

Die im Land Berlin ausgerufenen Verkehrswende – weg vom Individual-Kfz hin zum Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) mit neuer Verteilung der Flächenansprüche für den Radverkehr und den ÖPNV – wird im Land Brandenburg weder in der Landesregierung noch in den Kommunen geteilt.

In diesem Sinne wird ohne Bürgerbeteiligung ein im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) entworfenes Konzeptpapier mit dem Ziel von 3 % mehr Radverkehr bis 2030 - innerhalb von 13 Jahren - durch die Gremien der Landesregierung und den Landtag beschlossen und der unbeteiligten Öffentlichkeit zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Weder die für Radverkehrsanlagen im Land vielfach zuständigen Landkreise und Kommunen, noch der für Radverkehr bisher gerne gefragte Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club sowie andere Verkehrsverbände wurden angehört.

Der ADFC-Landesverband Brandenburg e.V. fasst mit diesem Leitantrag seine Vorstellungen für die zukünftige Entwicklung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger im Interesse der maßgeblichen Steigerung des Radverkehrs und des Umweltverbundes im Land Brandenburg zusammen.

Auf das Papier der Landesregierung wird bei der Herausarbeitung der Forderungen des ADFC-Landesverbandes Brandenburg e.V. und die unterschiedlichen Vorstellungen zur Mobilität der Bürger im Jahr 2030 eingegangen.

1. Ziele

Der ADFC geht davon aus, dass die bisherigen Strategien der Landesregierung zur Mobilität im Land Brandenburg und in der Hauptstadtregion nicht ausreichen.

Mobilität als Voraussetzung für Lebensqualität und Wachstum

Unsere Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg wächst weiterhin an Einwohnern, Gewerbebetrieben und Steuereinnahmen. Dies geht einher mit einer großräumigen Änderung der Siedlungsstruktur bei Wohnen, Bildung, Einkaufen und Arbeiten in den Innenstädten sowie der Verdichtung der verschiedenen Stadträume zu einem Großraum mit vielfältigen Anforderungen.

Mobilität ist für die Menschen in Brandenburg nicht nur ein Stück Lebensqualität, sondern auch eine wesentliche Voraussetzung für das wirtschaftliche Wohlergehen des Landes.

Der Radtourismus ist dabei eine wichtige Säule für wirtschaftliche Einnahmen der Tourismuswirtschaft gerade in den ländlichen Regionen.

Bedingt durch das anhaltende Wachstum der Hauptstadtregion im Kontext stark steigender Bodenpreise findet eine Transformation der Bundeshauptstadt Berlin sowie auch der Landeshauptstadt Potsdam statt. Vielfältige neue oder verstärkte Mobilitätsbeziehungen aus dem und in das gebildete Stadtumland, in den verdichteten Stadtraum sind die Folge. Verlagerung der Arbeitsplätze des z.B. handwerklichen Mittelstandes sowie der Logistikbetriebe in das Umland zeichnen dieses Wachstum ebenso aus.

Förderung des Radverkehrs ist Klimaschutz

Damit werden die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger weiterhin steigen. Die erforderliche Reduzierung der negativen Folgen von Mobilität – Stickoxid-, CO₂-, Feinstaub- und Lärmemissionen, Flächenverbrauch, Verkehrssicherheit – erfordert dringend eine Verkehrswende in Brandenburg. Das Fahrrad als nahezu emissionslose Alternative mit geringem Platzbedarf und keiner Klimagefährdung ist ein ideales Verkehrsmittel, um die Ziele z.B. der Klimaschutzverpflichtung des Landes Brandenburg für 2030 zu erreichen.

Dazu bedarf es allerdings einer Umsteuerung der heutigen Abwicklung des Verkehrsgeschehens in erheblichem Maße. In den Planungs- und Baubehörden, in den Straßenverkehrsämtern und bei der Verkehrsüberwachung im Land Brandenburg versteht man unter dem Begriff „Verkehr“ noch allzu oft ausschließlich den Kraftfahrzeugverkehr.

Folgerichtig wurden und werden Infrastruktur, Verkehrsanordnungen und Verkehrslenkung oftmals einseitig an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Das Potential gerade des Fahrrads wird damit nicht ausgeschöpft, und insgesamt die Mobilität der Bürger in Brandenburg zu wenig effizient, sicher und umweltverträglich abgewickelt. Die Strategie des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs soll aufzeigen, wie in Brandenburg umgedacht werden muss, und welche Maßnahmen notwendig und geeignet sind, um das volle Potential des Radverkehrs auszuschöpfen.

ADFC fordert Verdoppelung des Radverkehrs

Der ADFC hält das im Papier der Landesregierung ausgewiesene Steigerungsziel für den Anteil des Umweltverbundes an der Mobilität von 47% auf >50% bis zum Jahr 2030 für wenig ambitioniert.

Schon zwischen den Erhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD) von 2002 und 2008 stieg der Anteil des Umweltverbundes in Brandenburg von 44% auf 47%. Das heißt, bei einer reinen Fortschreibung dieser Tendenz über den genannten Zeitraum würde man für 2030 bereits einen Anteil des Umweltverbundes von 58% erwarten.

Die Anteile des Umweltverbundes, auf die sich die Landesregierung bei der Beschreibung des Ist-Zustandes bezieht, wurden zuletzt 2008 veröffentlicht. Nach diesen Zahlen betrug der Anteil des Radverkehrs im gesamten Land Brandenburg (Modal Split) 13% und war gegenüber der Erhebung von 2002 rückläufig (vorher 16%). Die Zahlen sind im Land Brandenburg uneinheitlich, so z.B. für die Stadt Potsdam etwa 20%, für den inneren Verflechtungsraum um 18% (z.B. Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf) und für den übrigen Teil etwa 11%. Dabei gibt es aber auch größere regionale Unterschiede, z.B. erreicht der Nordosten mit Uckermark und Barnim einen Anteil von rd. 20%, im Osten mit Märkisch Oderland und Spree-Neiße dagegen nur 10%.

Ziel der Radverkehrsstrategie des ADFC Brandenburg ist die Verdoppelung des Radverkehrsanteils im Landesdurchschnitt auf 26% zulasten des MIV bis zum Jahr 2030.

2. Rahmenbedingungen

2.1. Finanzierung

Das Land Brandenburg finanziert Infrastruktur für Radfahrende wesentlich geringer, als dessen Anteil am modalen Split entspricht. Dabei ist die Summe der Investitionsmittel, die das Land Brandenburg sowohl für eigene Infrastrukturmaßnahmen – Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen -und die Förderung der Kommunen aufwendet von fast 20 Mio EUR im Jahre 2010 auf gut 11 Mio EUR im Jahre 2017 zurück gegangen. Das sind etwa 4 EUR pro Einwohner und Jahr.

Im Vergleich dazu plant z.B. das Land Berlin mit dem Fahrradgesetz rund 50 Mio EUR pro Jahr in dieser Legislaturperiode zu investieren.

Nach einem Kurzgutachten zum Nationalen Radverkehrsplan 2020 beträgt der Finanzbedarf der Länder bis zu 10 EUR pro Einwohner und Jahr alleine dafür, die Landesstraßen weitgehend mit begleitenden Radwegen auszustatten.

Der Finanzbedarf von Kommunen, die eine Vorreiterrolle im Radverkehr einnehmen wollen, wird ein Finanzbedarf von 20 EUR pro Einwohner und Jahr angegeben.

Im Land Brandenburg müssen die Finanzmittel drei Bedingungen gerecht werden. Erstens müssen Neuinvestitionen den Radverkehr noch attraktiver zu machen. Zweitens müssen Instandhaltungsmaßnahmen das Erreichte, insbesondere in der touristischen Infrastruktur, sichern. Drittens muss eine flächendeckende Umsetzung dadurch ermöglicht werden, dass Landkreisen, Städten und Gemeinden mit schwierigen Haushaltssituationen ausreichende Fördermittel zur Verfügung gestellt werden.

Vor diesem Hintergrund fordert der ADFC die Mittel im Landeshaushalt auf 20 EUR pro Jahr und Einwohner, also insgesamt 50 Mio EUR pro Jahr, für die nächsten 10 Jahre anzuheben.

2.2. Zustand der Radwege

Die Landesregierung selbst gibt an, dass mehr als 50% der Radwege außerorts und der touristischen Radwege älter als 15 Jahre sind. Bei rund 20% der Radwege wird dringender Sanierungsbedarf vermutet. Mit den Radwegen innerorts verhält es sich vergleichbar negativ.

Schon daraus ergibt sich ein erheblicher Sanierungsbedarf .

Gerade innerorts entsprechen die vorhandenen Radwege darüber hinaus weitgehend nicht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), sind oft nicht sicher gestaltet sondern unfallträchtig und einem steigenden Radverkehrsaufkommen nicht gewachsen. Der schlechte Zustand der innerörtlichen Radwege ist auch ein Ergebnis verfehlter Förderungspolitik in den 90er Jahren. Diese Fehler müssen in Zukunft vermieden werden.

Die vermehrte Nutzung durch Pedelecs erhöht das Risiko von Unfällen, insbesondere bei innerörtlichen gemeinsamen Geh-/Radwegen, die für die unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ungeeignet und teilweise untermaßig sind.

Sehr häufig fehlt die Einbettung in eine übergeordnete Radverkehrsplanung, die eine integrierte Erfassung der Quellen und Ziele der Schul-, Alltags- und Einkaufsverkehre berücksichtigt.

Viele Radverkehrsanlagen an nicht-touristischen Routen befinden sich an Hauptverkehrsstraßen, ohne die spezifischen Bedürfnisse eines guten Radverkehrsnetzes zu erfüllen.

Kurze verbindende Wege unabhängig von großen Hauptverkehrsstraßen sind nicht nur attraktiver sondern auch für den Umstieg auf das Rad von wesentlicher Bedeutung.

2.3. Soziale Aspekte des Radverkehrs

In Brandenburg besitzen rund 23% der Haushalte kein eigenes Kfz. Als Grund dafür geben zusammengefasst 65% dieser Haushalte zu hohe Kosten, Alter oder gesundheitliche Einschränkungen an. Damit verfügen rund 15% aller Haushalte aus sozialen Gründen nicht über ein eigenes Kfz und sind von dieser Form der individuellen Mobilität weitgehend ausgeschlossen.

Dagegen ist die Zahl der Haushalte ohne Fahrrad mit insgesamt 8% nur etwa ein Drittel so hoch, auch dieses überwiegend aus sozialen Gründen. Das Fahrrad ist also der wichtigste Verkehrsträger, der die individuelle Mobilität im besonderen Maße für sozial schwache Menschen in Brandenburg erschließen kann.

Radfahren ist nicht nur aus finanzieller Sicht eine soziale Art der Mobilität. Auch die Gesundheit wird durch Radfahren gefördert, erkranken doch Menschen die sich regelmäßig mit den Fahrrad fortbewegen seltener an Atemwegs- Herz-Kreislauf- und Skeletterkrankungen.

2.4. Mobilitätsperspektive auf Basis der Demografie

Insgesamt wird für das Land Brandenburg ein Rückgang der Bevölkerung bis zum Jahr 2030 um rund 6% oder 150.000 Personen erwartet. Dabei verläuft diese Entwicklung über das ganze Land verteilt sehr unterschiedlich.

Im „Speckgürtel“ von Berlin und dem Oberzentrum Potsdam wird eine Zunahme von mindestens 5% erwartet, im eher ländlich geprägten Raum dagegen eine Abnahme von 12,5%.

Dabei wird vor allem der Anteil von Senioren über 65 Jahren erheblich zunehmen. Der Anteil der „hochmobilen“ Altersklassen von 18-55 Jahren soll deutlich zurückgehen. Daher wird insgesamt für Brandenburg ein Rückgang des prozentualen Personenverkehrsaufkommens um ca. 4% bis 2025 erwartet. Diese Entwicklung kann sich jedoch durch die vermehrte Entflechtung von Wohnen und Arbeiten anders entwickeln.

Nicht zuletzt findet keine Berücksichtigung, dass die vermehrte Zustellung von Waren im Nahbereich der innerörtlichen Verflechtungsräume weiterhin zunimmt, welche im Wesentlichen durch Kfz auf der Straße abgewickelt wird.

3. Forderungen des ADFC für eine bessere Radverkehrsstrategie 2030

3.1. Infrastruktur - Finanzierung

Wer die Förderung des Radverkehrs ernst nimmt, muss den Radfahrenden eine attraktive,

leistungsfähige und sichere Infrastruktur bieten. Dabei sind sowohl die Verschiebungen in den Qualitätsansprüchen aufgrund der Änderung in der Altersstruktur, als auch technische Entwicklungen wie die Verbreitung von Pedelecs zu berücksichtigen. Schon heute gibt es eine Vielzahl von Nutzergruppen, die unterschiedliche Bedürfnisse an eine gute und sichere Infrastruktur stellen. Eine solche Infrastruktur kostet Geld und bedarf umfassender Planungsleistungen.

In Brandenburg ist die Finanzierung des Baus und Unterhalts von Radwegen gemessen am Radverkehrsanteil in der Vergangenheit strukturell zu niedrig angesetzt worden. Der ADFC fordert deshalb die Finanzmittel auf ein Viertel der jährlichen Investitionssumme für Straßenbau des Landes Brandenburg, also rd. 50 Mio EUR pro Jahr, anzuheben. Diese Finanzmittel würden dem angestrebten Anteil des Radverkehrs entsprechen. Diese Finanzmittel sollen zu etwa 20% in den Erhalt bestehender Radwege fließen, zu 40% in den Umbau nicht mehr regelgerechter Radwege, und zu 40% in den Neubau.

Dazu ist es zwingend erforderlich, dass entsprechend qualifizierte Verkehrsplaner und Straßenbauingenieure auch im Land Brandenburg ausgebildet und mit Unterstützungsleistungen des Landes in den Kommunen eingestellt werden, da diese zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie dringend gebraucht werden.

3.2. Infrastruktur – Standards zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie

Das Land Brandenburg führt die Standards der „ERA 2010“ als Pflicht für alle landeseigenen und von mit Fördermitteln finanzierten Neu- und Umbauten von Radverkehrsanlagen ein. Dabei sind die Regelmaße der ERA grundsätzlich als Mindestmaße für Radverkehrsanlagen anzustreben.

Ausbau nach ERA-Mindestmaß anstelle des Regelmaßes ist nur im besonderen Ausnahmefall aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten und nach ausführlicher nachvollziehbarer Begründung zulässig.

Das Land Brandenburg beteiligt sich aktiv an der Erprobung moderner Führungsformen, wie Radschnellverbindungen und geschützte Radstreifen und realisiert entsprechende übergeordnete Projekte gemeinsam mit dem Land Berlin. Auch die erwartete überarbeitete Neuauflage der „ERA 2020“ wird nach Veröffentlichung unmittelbar als neuer Standard eingeführt.

Das Land Brandenburg wirkt darauf hin, dass Förderrichtlinien nicht anderen Belangen, z.B. dem Denkmalschutz, in einer Weise den Vorzug geben, der einer Anlage nach den Richtlinien der ERA im Wege steht und Bauvorschriften sowie kommunale Satzungen für Fahrradstellplätze die Mindestanzahl an Abstellanlagen entsprechend dem Radverkehrsanteil zwingend vorschreiben.

3.3. Infrastruktur – Anwendung der StVO

Das Land Brandenburg verpflichtet die Straßenverkehrsbehörden der Kommunen, die Schilderwaldnovelle der StVO 1997 fahrradfreundlich und entsprechend der Rechtsprechung oberster Verwaltungsgerichte aktiv umzusetzen, d.h. die Benutzungspflicht innerorts weitgehend abzuschaffen.

Die Benutzung der Fahrbahn ist für selbstbewusste Radfahrer in der Regel ungefährlich und eine bevorzugte Alternative zu den oft schlechten Radwegen. Unzureichende

Radverkehrsführungen dürfen zur Anpassung der Verkehrsbedürfnisse unsicherer Radfahrender zeitlich beschränkt als „Gehweg - Radfahrer frei“ beschildert werden, soweit die Belange des Fußverkehrs dies sicher zulassen.

Diese Maßnahme ist unmittelbar und ohne größere Kosten für die Straßenbaulastträger umsetzbar. Eine aktive Umgestaltung der Beschilderung wäre ein deutliches Zeichen dafür, dass die Landesregierung die Förderung des Radverkehrs ernst nimmt.

Die Notwendigkeit gute separate Radwege zu bauen und qualitativ zu unterhalten bleibt weiterhin eine Verpflichtung des Landes und der Kommunen im Interesse der Verkehrssicherheit.

3.4. Infrastruktur – Planung

Das Land Brandenburg wirkt darauf hin und beteiligt sich an umfassenden Radnetzplanungen in den Städten, Landkreisen, Gemeinden und im gesamten Land. Fördermittel für Radwege mittels Land- und Bundesmitteln werden nur ausgereicht, wenn die Vorhaben Bestandteil eines landesweiten, regionalen oder kommunalen Radverkehrskonzeptes sind.

Das Land selbst erstellt ein übergeordnetes Radverkehrskonzept für Brandenburg mit dem Schwerpunkt Touristische Routen und Radschnellverbindungen zwischen den größeren Zentren, inkl. den zwingend notwendigen Verknüpfungachsen mit der Bundeshauptstadt Berlin.

Der Ausbau der Radwege an Landes- und Bundesstraßen ist Teil eines solchen Konzeptes. Dabei sind die Qualitätsstandards im Rahmen des überregionalen Netzes grundlegend und im Interesse eines steigenden Radverkehrsanteils zu berücksichtigen. Planungsrecht und Baulast für Radschnellverbindungen gehen auf das Land über und sind vom Landesbetrieb Straßenwesen wahrzunehmen. Das Brandenburgische Straßengesetz ist entsprechend zu ändern. Der Landesbetrieb Straßenwesen wird zu diesem Zweck um eine eigene Abteilung „Radverkehr“ erweitert. Diese neue Abteilung Radverkehr steht auch den Kommunen und den anderen Landesbehörden als Kompetenzpartner in Sachen Radverkehr zur Seite. Der Leiter dieser Abteilung übernimmt als „Fahrradbeauftragter des Landes Brandenburg“ die Vernetzung der Fahrradförderung im Land.

Der Landesbetrieb Straßenwesen erstellt und führt ein Radwegkataster für die Radwege in Baulast des Landes. Der Zustand der Radwege wird regelmäßig, mindestens alle zwei Jahre im Rahmen einer Verkehrsschau unter Leitung der zuständigen Verkehrsbehörden mit dem Fahrrad begutachtet und Mängel beseitigt.

Das Land Brandenburg stellt sicher, dass bei jeglichen Bebauungsplänen und Planfeststellungsverfahren im Land und in den Kommunen die Situation des Radverkehrs selbständig betrachtet wird und die Auswirkungen auf das Radverkehrskonzept der betroffenen Gebietskörperschaft berücksichtigt werden.

3.5. Planung – Prioritäten

Oberste Priorität für Neu- und Umbauten hat die Sicherheit der Radfahrer. Unfallschwerpunkte nach der Polizeistatistik werden vordringlich überprüft und wo notwendig baulich umgestaltet. Die Planung kann nur von ausgewiesenen Planern mit Erfahrung bei Radverkehrsanlagen erfolgen.

Darüber hinaus sollen die Wegbeziehungen für defensive und unsichere Radfahrer, speziell für Kinder und Senioren vordringlich behandelt werden. Für Kinder und Jugendliche ist das Fahrrad das erste und oft auch das einzige Verkehrsmittel, das ihnen eigenständige Mobilität bietet. Ein gutes und sicheres Angebot für Kinder und Jugendliche wirkt sich mittel- und langfristig positiv auf die Fahrradnutzung aus, wie man am steigenden Anteil des Radverkehrs in Gegenden mit langer Tradition der Radfahrförderung sehen kann.

Der Anteil der Senioren nimmt in den nächsten Jahren stark zu. Die Erhöhung des Radverkehrsanteils dieser stark steigenden Bevölkerungsgruppe ohne ein auf ihre Bedürfnisse abgestimmtes attraktives Angebot ist unrealistisch. Das Land wirkt deshalb auf die Kommunen durch Beratung als auch entsprechende Förderrichtlinie ein, attraktive Routen möglichst unabhängig von den Hauptverkehrswegen einzurichten. Wichtig dabei ist, dass diese Routen keine größeren Umwege bedeuten.

Im ländlichen Raum können dafür gut Wald- und Feldwege erschlossen werden. Im urbanen Raum bieten sich die Einbeziehung von Grünanlagen, die Gestaltungsmöglichkeit von Fahrradstraßen auf Nebenstrecken des MIV-Verkehrs, sowie die Freigabe von Einbahnstraßen an. Der ADFC unterstützt die Landesregierung in ihrem Vorhaben, Stadt-Umlandverbindungen und Mobilitätsketten im ländlichen Raum vorrangig zu fördern.

Der Umbau von bestehenden Radwegen an Hauptverkehrsstraßen hat nur dann Priorität, wenn es sich um Hauptverbindungen im Radwegenetz handelt oder Unfallschwerpunkte bzw. -risiken beseitigt werden müssen.

Radtourismus ist in Brandenburg sehr erfolgreich und ein wichtiges Standbein der gesamten Tourismusbranche. Auch hier gilt dringend das Motto: Erhalt und Lückenschluss vor Neubau. Gerade touristische Radfahrer sind empfindlich bezüglich baulicher Mängel, die vielleicht nicht immer die Sicherheit, aber immer das Fahrvergnügen negativ beeinflussen.

Viele Radwege in Brandenburg leiden unter unebenen Fahrbahndecken durch Wurzelaufbrüche und schlechte Oberflächenqualität. Bei Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen muss darauf geachtet werden, solche Schäden durch geeignete technische Vorkehrungen für die Zukunft auszuschließen. Der Mehraufwand rechnet sich schon alleine durch die längere Lebensdauer der Radwege.

3.6. Infrastruktur – Verknüpfung ÖPNV

Das Land Brandenburg fördert den Radverkehr auch durch eine bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV (z.B. Richtlinie ÖPNV-Invest).

Maßnahmen in diesem Bereich umfassen die Erreichbarkeit von Bahnhöfen genauso wie gute und sichere Abstellanlagen. Darüber hinaus wirkt das Land Brandenburg auf seine Aufgabenträger im Schienen- und Busverkehr ein, dass ausreichend Kapazität für die Mitnahme von Fahrrädern vorhanden ist. Gerade zu Stoßzeiten im Nahverkehr und an Wochenende im Regionalverkehr reichen diese heute oft nicht aus.

Radabstellanlagen an Haltestellen des Busverkehrs sind als Verknüpfung mit dem ÖPNV ein gutes Angebot zum intermodalen Verkehr. Dabei ist die Absenkung der Förderquote im

Interesse der kommunalen Haushalte weiter auf max. 20 % Eigenanteil, in begründeten Ausnahmefällen von 0% Eigenanteil, anzustreben.

3.7. Tarife im ÖPNV

Beförderungstarife für die Fahrradmitnahme sind attraktiver zu gestalten.

Die Preisgestaltung der Tagestickets des VBB im Tarifgebiet ABC zur Fahrradmitnahme beträgt fast 75% eines regulären Tagestickets und fördert damit die Verknüpfung mit Radmitnahme im Regional- und S-Bahnverkehr nicht. Ein Preisaufschlag in Höhe von maximal 20% des Fahrpreises eines Tagestickets ist anzustreben und für Nutzer in den Landkreisen ein entsprechendes Angebot analog zum Ticket Berlin ABC zu schaffen.

Die Radmitnahme im SPNV ist durchgängig im Interesse der Menschen mit Behinderung auch für mehrrädige Fahrzeuge einzuführen, die im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG zugelassen sind. Das Land Brandenburg setzt sich dabei gemeinsam mit dem Land Berlin für eine Änderung durch die verantwortlichen Verkehrsträger ein.

Eine gute Verknüpfung von SPNV, ÖPNV und Rad erschließt sowohl im ländlich geprägten Raum, bei dem oft weite Strecken zu fahren sind, als auch im urbanen Verflechtungsraum zu Berlin und Potsdam das Potential des Fahrrades.

3.8. Verkehrssicherheit

Das Land Brandenburg bekennt sich in seinem Verkehrssicherheitsprogramm 24 zum Leitziel „Vision Zero“ – also keine Verkehrstoten mehr im Straßenverkehr.

Zur Erreichung dieses Ziels fordert der ADFC folgende dringende Maßnahmen:

3.8.1. Tempo runter!

Das Land Brandenburg setzt sich im Bundesrat für eine Änderung der StVO in dem Sinne ein, dass die Regelgeschwindigkeit für Kfz in geschlossenen Ortschaften auf 30 km/h reduziert werden kann. Die Schwere der Unfälle hängt unmittelbar mit den bei einem Unfall wirkenden Kräften zusammen, die sich in der Regel aus dem Produkt von Masse und Geschwindigkeit ergeben.

Die generelle Reduktion des Tempos für Kfz auf 30 km/h in geschlossenen Ortschaften ist ein wichtiger Baustein für das Ziel einen Straßenverkehr ohne Schwerstverletzte und Todesfälle zu verwirklichen.

Gerade Radfahrende, wie auch zu Fuß Gehende, die um sich keinen „Schutzpanzer“ aus Kfz-Blech tragen, profitieren von dieser Maßnahme. Außerorts sind geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen mit einem generellen Tempolimit von max. 70 km/h an Landes- und Kreisstraßen im Interesse der Verkehrssicherheit von Radfahrenden anzustreben.

3.8.2. Lkw-Abbiegeunfälle – eine besondere Gefahr

Gerade Unfälle mit Lkw führen immer wieder zu schweren Schäden mit Todesfolge.

Das Land Brandenburg setzt sich daher dafür ein, dass Lkw ab 3,5 t in zeitnah nur noch mit elektronischen Abbiegesicherheitsassistenten zugelassen und nachgerüstet werden, die den Fahrer effektiv auf neben dem Lkw befindliche Personen und Radfahrende hinweisen, bzw. bei entsprechendem Stand der Technik den Lkw automatisch abbremsen bzw. stoppen.

Gleiches gilt für alle anderen Straßenfahrzeuge über 3,5t (Busse, Baustellenfahrzeuge etc.). Außerdem wirkt das Land Brandenburg darauf hin, dass Fahrzeuge über 3,5 t ohne eine solche Sicherheitsausstattung von den Straßen in geschlossene Ortschaften ab 2020 ausgeschlossen werden.

3.9. Radverkehr zukunftsfähig

Das Land Brandenburg wird sich den sich verändernden Bedingungen des Radverkehrs auch in Zukunft annehmen und diese als Chance begreifen. Alle Maßnahmen des Landes berücksichtigen die neuen technischen Entwicklungen, sowohl bei der Fahrradtechnik als auch bei der Infrastruktur.

Außerdem wird Brandenburg neue Gesetze und Richtlinien den Radverkehr betreffend zeitnah umsetzen und die Anwendung durch nachgeordnete Behörden sicherstellen. Brandenburg beteiligt sich aktiv an der Erprobung und Evaluierung neuer Konzepte im Radverkehr, wie z.B. geschützte Radfahrstreifen, Radstreifen außer Orts und Radschnellverbindungen.

Das Land Brandenburg setzt sich im Interesse der Nutzung des Radverkehrs durch Landesbeschäftigte dafür ein, dass über die Bestimmungen der Tarifgemeinschaft der Länder sowie das Landesbeamtengesetz ein Angebot von Jobrad-Angebot für Mitarbeiter eingeführt wird.

Weiterhin setzt sich das Land Brandenburg dafür ein, dass Behörden und Unternehmen des Landes Brandenburg, der Landkreise und der Kommunen bis 2020 die EU-Anforderungen für „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ erfüllen und stellt entsprechende Förderprogramme über die AGFK Brandenburg zur Zertifizierung zur Verfügung.

3.10. Kommunikation und Fortbildung

Kommunikation in Sachen Radverkehr zielt sowohl intern auf die Mitarbeiter der Landes- und Kommunalbehörden als auch extern auf alle Verkehrsteilnehmer. Das Land Brandenburg stellt durch geeignete Fortbildungsangebote sicher, dass auf allen Ebenen der Verwaltung ausreichend kompetentes Personal mit der Bearbeitung von Vorgängen des Radverkehrs befasst ist. Die Koordinierung der Fortbildung liegt beim Radverkehrsbeauftragten der Landesregierung.

Das Land unterstützt hierbei insbesondere die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK Brandenburg.). Diese Aufgabe umfasst auch die Koordinierung sämtlicher Fördermöglichkeiten, die für den Radverkehr nutzbar gemacht werden können.

Das Land Brandenburg wirbt außerdem aktiv für ein positives Bild des Radverkehrs. Hierbei können Kampagnen externer Organisationen, wie z.B. die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Stadtradl'n“ unterstützt werden, als auch eigene Kampagnen aufgelegt werden. Insbesondere ist darauf hinzuwirken, dass Veränderungen des Verkehrsrechtes oder neue Verkehrsführungen zielgruppenorientiert kommuniziert werden.

3.11. Radverkehr nachhaltig

Das Land Brandenburg legt alle fünf Jahre einen Statusbericht über den Radverkehr vor.

Darin sind insbesondere darzulegen:

- Unfallstatistik Radverkehr Brandenburg
- verkehrsrechtliche, planerische oder technische Entwicklungen und ihre Umsetzung
- Umfang der Investitionen in den Radverkehr
- Entwicklung des Radverkehrs in Brandenburg, absolut, Anteil, regional etc.
- Radverkehrskonzepte im Land Brandenburg
- Fehlende Lückenschlüsse im Haupt- und Nebenroutennetz der jeweiligen Bereiche auf Landes- und Kreis- und Kommunalebene
- Bike&Ride (B&R)-Anlagen mit Verknüpfung zum ÖPNV
- Intermodale Verkehrsnutzungen im Land Brandenburg sowie Radverkehrsanteil im Umweltverbund
- Zukünftige Arbeitsaufträge zur Verbesserung der Radverkehrsziele in den nächsten 5 Jahren