



Antwort des CDU-Landesverbandes Brandenburg auf die Wahlprüfsteine des ADFC zur Landtagswahl 2019

- 1. Der ADFC fordert für die kommende Wahlperiode mindestens 50 Mio. EUR pro Jahr aus Landesmitteln für die Förderung des Radverkehrs zur Verfügung zu stellen. Stimmen Sie dieser Forderung zu oder wie hoch sollen Ihrer Meinung nach die Landesmittel für den Radverkehr pro Jahr angesetzt werden?***

Als CDU setzen wir uns dafür ein, das Fahrradland Brandenburg durch eine Vielzahl an Maßnahmen weiterzuentwickeln. Neben flankierenden Maßnahmen wie einer Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖPNV sowie einer grundsätzlichen Berücksichtigung der Belange von Radfahrerinnen und Radfahrern beim Planen und Bauen jeglicher Verkehrsinfrastruktur, gehören dazu auch stärkere Investitionen in unsere Radwege. Die Investitionen müssen auf ein Niveau gebracht werden, welches es ermöglicht, zeitnah die Lücken der Radwege an Landesstraßen zu schließen. Im Durchschnitt transportieren PKW nur 1,4 Menschen pro Fahrt, brauchen dafür aber die meiste Fläche pro Fahrgast und belasten unsere Straßen um ein Vielfaches. Vor diesem Hintergrund müssen wir insbesondere in unseren Städten eine Neuaufteilung des begrenzten öffentlichen Raums in Angriff nehmen.

Weiterhin wollen wir die Kommunen dabei unterstützen, Radwege in kommunaler Trägerschaft deutlich stärker als bisher zu erweitern und zu sanieren.

Denn neben den Mitteln für den Neubau von Radwegen sind es vor allem die Ausgaben für Erhalt und Sanierung von Radwegen an Landesstraßen, die uns große Sorgen bereiten. Die von der Landesregierung investierten 0,3 Mio. € im letzten Jahr oder 0,5 Mio. € in diesem Jahr sind viel zu wenig, um die bestehende Infrastruktur zu erhalten. Dieser Substanzverlust der Radwegeinfrastruktur muss gestoppt werden.

Auch der konzeptionelle Überbau im Sinne einer koordinierten Herangehensweise des Landes ist derzeit kaum vorhanden. Die Radverkehrsstrategie 2030 der Landesregierung ist, ähnlich wie die Mobilitätsstrategie 2030, nicht ambitioniert genug. Eine grundlegende Überarbeitung gemeinsam mit Verbänden und Vertretern aus der kommunalen Praxis ist unbedingt notwendig.

Als CDU setzen wir uns insgesamt für eine gleichberechtigte und faire Behandlung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer ein. Brandenburg bietet hervorragende Voraussetzungen für Radfahrer. Durch eine stärkere Unterstützung des Landes können Sicherheit, Komfort und Qualität der zu Grunde liegenden Infrastruktur erheblich verbessert werden.

- 2. Brandenburg ist auch im Jahr 2018 trauriger „Spitzenreiter“ in der Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer pro Einwohner (59/1Mio) insgesamt. Auch der Anteil getöteter Radfahrer ist mit 10,8/1 Mio. Einwohner im Bundesvergleich sehr hoch. Welches sind aus Ihrer Sicht die***

drei wichtigsten Maßnahmen, die das Land Brandenburg zur Verringerung dieser dramatischen Unfallbilanz umsetzen muss?

Die Verkehrsunfallbilanz ist für Brandenburg seit vielen Jahren ein Armutszeugnis. Als CDU sind wir dem Ziel der „Vision Zero“ verpflichtet und sehen es als eine wesentliche Aufgabe der Verkehrspolitik des Landes an, die Sicherheit auf den Straßen und Radwegen in Brandenburg zu verbessern.

Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es zunächst einer modernen Verkehrsinfrastruktur. Denn viel zu oft gehen Gefahren für Radfahrer (mit oder ohne Elektroantrieb) von zu schmalen, falsch konzipierten oder schlecht gepflegten Radwegen aus. Hierzu ist es neben kontinuierlichen Investitionen in den Erhalt und die Pflege der Straßen und Radwege auch notwendig, bei Planung und Bau der Verkehrsinfrastruktur die Belange aller Verkehrsteilnehmer von Beginn an zu berücksichtigen.

Ein entscheidendes Element zur Verbesserung der Verkehrsunfallbilanz ist zudem eine intensivere Unterstützung der Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit bei der Verkehrserziehung und Unfallprävention. Gezielte Maßnahmen für die unterschiedlichen Zielgruppen sind dabei entscheidend. Im Bereich der Sicherheit von Radfahrern kommen dabei insbesondere Maßnahmen gegen Abbiegeunfälle mit Lkw sowie gegen sogenannte „Dooring“-Situationen in Betracht. Bereits in der Schule beginnt die Verkehrserziehung, ein Schwerpunkt liegt dabei auf der sicheren Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Rad. Die flächendeckende Unterstützung dieser Präventionsarbeit durch die Polizei des Landes ist unbedingt notwendig.

Um die Verkehrsunfallbilanz des Landes zu verbessern, ist es ebenfalls notwendig, den Einsatz der Polizei bei der Kontrolle des Straßenverkehrs zu steigern. Bei der Feststellung von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr aber auch bei Fällen von überhöhter Geschwindigkeit handelt es sich um Kontrolldelikte. Die Intensität der polizeilichen Kontrollen ist durch einen verstärkten Personaleinsatz zu erhöhen.

Zudem unterstützen wir die Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit dem Ziel, die Sicherheit von Radfahrern im Straßenverkehr, beispielsweise durch Änderung der Regelungen der Straßenverkehrsordnung, zu verbessern.

- 3. Mit mehr als 850 Mio. EUR Umsatz im Jahr ist der Radtourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in Brandenburg. Über die Jahre hat sich Brandenburg eine Spitzenstellung beim Ausbau des touristischen Radwegenetzes erarbeitet. Diese Infrastruktur wird aber auf Verschleiß gefahren, einheitliche Daten zur Qualität gibt es nicht, nur wenige Mittel stehen für die Instandhaltung und den Ausbau zur Verfügung. Dabei wird der Wettbewerb im Radtourismus durch die Aktivitäten anderer Regionen ständig schärfer. Der ADFC fordert ein einheitliches Qualitätsmanagement zur Erfassung der Radwegequalität im gesamten Bundesland und ein Förderprogramm zur gezielten Instandhaltung, Ausbau und Lückenschlüssen im Radwegenetz. Wie beurteilen Sie die Bedeutung des Radtourismus für Brandenburg und welche drei Maßnahmen des Landes halten Sie zur Verbesserung der Wettbewerbsposition für besonders dringlich?***

Eine angemessene Würdigung der Rolle des Radtourismus für Brandenburg durch die derzeitige Landesregierung ist leider nicht erkennbar. Anders ist es nicht zu erklären, dass im Haushalt des

Ministeriums für Wirtschaft und Tourismus keine Mittel für den Erhalt und die Unterhaltung der touristischen Radwegeinfrastruktur zur Verfügung stehen. Nach Auffassung der Landesregierung obliegt dies allein denjenigen Gebietskörperschaften und kommunalen Zweckverbänden, auf deren Gebiet der jeweilige Radweg verläuft. Die Finanzlage der jeweiligen Haushalte oder auch die Priorität des Themas „Touristische Radwege“ unterscheidet sich erfahrungsgemäß von Kommune zu Kommune. Die Folge ist dann Stückwerk bei Planung, Bau und Erhalt dieser Infrastruktur. Das erhebliche Potenzial in diesem Bereich wird offenbar vollkommen unterschätzt.

Äußerst kritisch ist bereits, dass die Zustandserfassung der touristischen Radwege die Landesregierung offenbar überhaupt nicht interessiert. Stattdessen wird diesbezüglich auf die Träger der Straßenbaulast verwiesen. Dass gerade im Bereich der touristischen Radwege keine zentrale Erfassung durch das Land erfolgt oder eine solche Erfassung zumindest nicht zentral koordiniert wird, ist nicht nachvollziehbar.

Insgesamt ist ein ganzheitlicher Ansatz bei der touristischen Radwegeinfrastruktur notwendig. Das Land muss deutlich stärker als bisher eine strukturierende Funktion wahrnehmen. Die Kommunen dürfen bei den touristischen Radwegen nicht allein gelassen werden. Dies schließt neben Erhalt und Pflege beispielsweise auch die Wegweisung der Routen und das Marketing ein.

4. Der ADFC fordert eine Anpassung des Brandenburgischen Straßengesetzes, um selbständige Radwege in Baulast des Landes – vor allem Radschnellwege und Radrouten von überregionaler Bedeutung – einzuführen. Als Beispiel kann das Straßengesetz von Baden-Württemberg, in seiner am 5. Februar 2019 geänderten Fassung, insbesondere § 3 und § 22, gelten. Sind Sie für eine entsprechende Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes?

Unbestritten wird dem Rad eine wichtige Rolle in der Mobilität der Zukunft zukommen. Angesichts dessen ist es eine logische Konsequenz, auch die rechtlichen Rahmenbedingungen dementsprechend anzupassen. Eine Aufnahme der Radwegeinfrastruktur in Landesrecht durch eine Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes ist daher sinnvoll.

5. Der ADFC Brandenburg fordert die Erstellung eines landesweiten Radverkehrsplans mit konkreten Zielen, Maßnahmen, Prioritäten, Zeitplänen und Verantwortlichkeiten. Der Landesradverkehrsplan soll mit den Kommunen und den angrenzenden Bundesländern abgestimmt werden. Er dient als Rahmen für sämtliche Finanzierung – direkt oder durch Förderung - von Radverkehrsprojekten durch das Land Brandenburg. Der Landesradverkehrsplan ist alle 5 Jahre fortzuschreiben. Stimmen Sie der Pflicht zur Erstellung eines Radverkehrsplans für das Land Brandenburg in diesem Sinne zu?

Als CDU wollen wir die Fahrradnutzung in allen Regionen Brandenburgs attraktiver und sicherer machen. Den Vorschlag, einen Radverkehrsplan zu formulieren, der, anders als die bestehende Radverkehrsstrategie 2030, konkrete und ambitionierte Ziele und Maßnahmen vorgibt, unterstützen wir daher gerne. Bei der Aufstellung des Radverkehrsplanes ist eine umfassende Beteiligung der Bürger, der kommunalen Akteure und der Verbände aus dem Bereich Verkehr und Mobilität notwendig. Anders als beim Landesnahverkehrsplan der Landesregierung sind die dabei vorgetragenen Hinweise und Anregungen auch tatsächlich zu berücksichtigen.

Neben der Erarbeitung eines Radverkehrsplanes für das Land Brandenburg ist das Land auch aufgefordert, die Kommunen bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten durch Beratung und Best-Practice-Beispiele zu unterstützen.

6. *Nach der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahre 2017 ist der Anteil des Radverkehrs in Brandenburg seit 2002 um 6 von 17 % auf 11% und damit so stark wie in keinem anderen Bundesland zurückgegangen. Welchen Radverkehrsanteil streben Sie für Brandenburg an und welches sind aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Maßnahmen, die das Land Brandenburg zur Erreichung des Ziels anpacken muss?*

Als CDU Brandenburg setzen wir uns, wie in den vorherigen Antworten dargestellt, dafür ein, die Bedingungen für Radfahrerinnen und Radfahrer zu verbessern. Wenn gleichermaßen gute Rahmenbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer bestehen, können die Bürgerinnen und Bürger eigenverantwortlich anhand ihres individuellen Mobilitätsbedürfnisses darüber entscheiden, ob sie ÖPNV, Fahrrad, Pkw, E-Scooter oder andere Verkehrsmittel nutzen (beziehungsweise zu Fuß gehen) möchten. Über den Anteil der Verkehrsmittel entscheidet daher nicht die Politik, sondern die Nutzerinnen und Nutzer anhand ihres konkreten Bedarfs. Angesichts des erfreulicherweise vorhandenen gesellschaftlichen Interesses an einer sicheren, effizienten und umweltfreundlichen Mobilität wird sich der Anteil des Radverkehrs sicherlich deutlich positiv entwickeln.

Neben den bereits beschriebenen Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur und der grundsätzlichen Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer wird dem Ausbau von Radschnellwegen eine maßgebliche Bedeutung zukommen. Denn Radschnellwege ermöglichen eine attraktive, kosteneffiziente und umweltfreundliche Mobilität für den Alltagsverkehr und bieten auch für Pendlerinnen und Pendler eine echte Alternative.

Auch für die Menschen im ländlichen Raum bietet der Ausbau von Radschnellwegen große Chancen und wird dazu beitragen, die Attraktivität aller Regionen Brandenburgs zu erhöhen. Denn Radschnellwege sind sehr gut dafür geeignet, in einer durchgehenden Mobilitätskette mit anderen Verkehrsträgern vernetzt zu werden. Um dies zu erreichen und die Verbreitung von Radschnellwegen zu forcieren, setzen wir uns für die Aufnahme von Radschnellwegen als neue Kategorie der Raum- und Stadtplanung ein. Um die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern zu verbessern, sind sichere Abstellanlagen an Bahnhöfen, zum Beispiel in Form von Bike & Ride-Plätzen, aber auch eine Steigerung der Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV notwendig.