

1. Der ADFC fordert für die kommende Wahlperiode mindestens 50 Mio. Euro 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?**

*Gemessen an den Notwendigkeiten für mehr nachhaltige Politik wäre dieses Summe nicht zu hoch. Allerdings sollten die vorhandenen finanziellen Mittel in Ausgewogenheit mit dem Schienenverkehr und dessen weiteren Ausbau geplant werden. Klar ist, dass sich die Investitionen in den Radverkehr erhöhen müssen, um das Radwegenetz insgesamt auszubauen und weitere Lückenschlüssen zu realisieren.*

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 18,8/1 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?**

- *Konsequente Umsetzung der Verkehrssicherheitsstrategie des Landes Brandenburg mit Null-Tote Vision und mehr Verkehrskontrollen zur Vermeidung der drei Hauptunfallursachen: Fahren unter Alkohol und Drogen, Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit und Nichtbeachtung der Vorfahrtsregelungen, Bau und Instandhaltung von Radwegen und Abbau von Gefahrenstellen, Schließung von Lücken in Netzen,*
- *Gesetzliche Einführung von LKW - Abbiegeassistenten*
- *Bau von Radwegen, insbesondere Radwegeförderung in Städten*

3. Mit mehr als 850 Mio. Umsatz 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 auf Verschleiß gefahren, einheitliche Daten zur Qualität gibt es nicht, nur wenige Mittel stehen zur Instandhaltung und den Ausbau zur Verfügung, Dabei wird der Wettbewerb im Radtourismus durch die Attraktivität anderer Regionen ständig schärfer. Der ADFC fordert ein einheitliches Qualitätsmanagement zur Erfassung der Radwegqualität 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?**

*Der Radtourismus ist eine wichtige Säule bei der Entwicklung der Tourismuswirtschaft in Brandenburg und trägt maßgeblich zur Sicherung von Arbeitsplätzen in der Tourismus-Branche bei.*

- *Die geplanten Maßnahmen der Bedarfsliste zum Bau der Radwege bis 2025 müssen zügig umgesetzt und erweitert werden sowohl an Bundes- und Landesstraßen als auch in*

*kommunaler Baulast.*

*- Dafür sind weiterhin EU-Mittel zu akquirieren.*

*- Die bereits getesteten Methoden zur Erfassung der Qualität des Radwegesystems im Land*

*müssen verbessert und angepasst werden, um ein Wirksames Management einzuführen.*

4. Der ADFC fordert eine Anpassung des Brandenburgischen Straßengesetzes, um selbständige Radwege in Baulast des Landes – vor allem Radschnellweg und Radrouten in 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?**

*Ja, da Mobilität auf dem Rad wachsen wird.*

5. Der ADFC Brandenburg fordert die Einstellung eines landesweiten Radverkehrsplanes 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 Radverkehrsplanes für das Land Brandenburg in diesem Sinnen zu?**

*Die LINKE befürwortet diesen Vorschlag, da diese Radverkehrsplanung auf der Grundlage der Mobilitätsstrategie des Landes sowie der Radverkehrsstrategie des Landes bis 2030 und auf der Basis der bislang bestehenden und mit den Kommunen abgestimmten Bedarfslisten erarbeitet und erweitert werden kann.*

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 in Brandenburg an und welches sind aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Maßnahmen, die das Land Brandenburg zur Erreichung dieses Zieles anpacken muss?**

*Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split muss erhöht werden durch die umfassende Umsetzung der Zielsetzungen der Radverkehrsstrategie 2030 und insbesondere:*

*- Unterstützung der Kommunen, um Haltestellen/Bahnhöfe zu multimodalen Mobilitätszentren auszubauen*

*- Unterstützung von Strategien für eine Stärkung der Nahmobilität (z. B. Radverkehrsinfrastruktur Pedelecs, Fußverkehr, „Teilen statt Besitzen“/ Car- und Bikesharing),*

*- Unterstützung der AG Fahrradfreundliche Kommunen Konzepte für eine umweltfreundliche*

*(Nah)Mobilität in integrierten Stadtentwicklungskonzepten als Grundlage der Förderung,  
um die „Stadt der kurzen Wege“ zu unterstützen  
- Mehr Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖPNV*