

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?**

*Der Finanzierungsbedarf zur Förderung des Radverkehrs wie z.B. für Maßnahmen der Infrastrukturschaffung muss in Kooperation mit Experten ermittelt werden – dabei sind auch die Vorstellungen der Verbände einzubeziehen.*

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?**

*Wesentlich sind aus unserer Sicht Maßnahmen zur sicherheitsbezogenen Verbesserung der Straßeninfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer. Ebenso dringlich ist die Durchsetzung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen im Kontext der Verkehrssicherheit durchgesetzt werden. Dazu müssen die verantwortlichen Behörden personell und technisch besser ausgestattet werden. Zur Entspannung der Sicherheitslage im Straßenverkehr würde nicht zuletzt die Attraktivitätssteigerung und der Ausbau der Angebote von schienengebundenem Verkehr bzw. ÖPNV beitragen. Aber auch hier gibt es erheblichen Verbesserungsbedarf im Hinblick auf die Sicherheit der (radfahrenden) Nutzer/innen*

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?**

*Der Radtourismus hat in Brandenburg eine wesentliche Bedeutung. Sowohl aus wirtschaftlicher wie auch Verkehrssicherheitstechnischer Sicht ist es wesentlich, die Unterhaltung des Radwegenetzes sicherzustellen. Wir setzen uns für die Entkopplung der Radwege von der Fahrbahn. Um die Attraktivität weiter zu steigern, müssen bestehende Lücken geschlossen werden und die Anbindung an überregionale Netze ausgebaut werden. Neben der Frage des Radwegenetzes muss aber auch der Aspekt der Abstellmöglichkeiten und der Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln mit betrachtet werden. Hier besteht wesentlicher Nachholbedarf.*

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?**

*Ja.*

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?**

*Eine zukunftsorientierte Planung aller Mobilitätsangeboten bedarf einer gezielten Konzeptionierung. Daher sehen auch wir Bedarf an der Erarbeitung, Umsetzung und regelmäßigen Fortschreibung eines Radverkehrsplans*

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?**

*Eine feste Zielgröße für den Anteil des Radverkehrs am Mobilitätsmix in Brandenburg halten wir nicht für sinnvoll. Entscheidend wird sein, den Brandenburgern und Brandenburgerinnen sowie ihren Gästen eine Vielfalt an sicheren, zuverlässigen, attraktiven und kombinierbaren Verkehrsangeboten zu unterbreiten. Dies steht über der Frage nach Zielgrößen und kann nur mit einer Verkehrspolitik gewährleistet werden, die ein sicheres Miteinander aller Nutzergruppen im Blick hat und so Mobilität im Flächenland Brandenburg erleichtert.*