



## Antworten der Freien Wähler 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?**

Wir planen eine Erhöhung der Landesmittel für den Ausbau und Erhalt der Radwege im Land Brandenburg. Unsere Zielgröße beträgt jedoch 20 Millionen Euro im Jahr, was in etwa einer Vervielfachung der derzeit geplanten Mittel entspricht.

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?**

Brandenburg ist ein Flächenland mit geringer Bevölkerungsdichte. Daher legen die Brandenburger überdurchschnittlich lange Wege zurück, insbesondere auf dem täglichen Weg zur Arbeit. Eine Maßnahme ist daher der von uns geforderte Ausbau des ÖPNV, insbesondere des SPNV. Dieser ist nicht nur umweltfreundlicher, sondern reduziert auch deutlich das Risiko tödlicher Unfälle.

Ein weiterer wichtigster Schritt vor allem für die Radfahrer ist der Bau von Radwegen, da durch getrennte Fahrwege für Kfz und Fahrräder die Gefahr tödlicher Unfälle ebenfalls deutlich gesenkt wird.

Eine dritte Maßnahme ist die Entschärfung von Unfallschwerpunkten - je nach Ursache beispielsweise durch bauliche Maßnahmen, Änderung der Vorschriften auf der Strecke (etwa Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) oder Durchsetzung der Vorschriften durch häufigere Kontrollen.

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?**

Natur und Landschaft sind die wichtigsten Anziehungspunkte für den Tourismus in Brandenburg. Diese können am besten durch Wander-, Wasser- und Radtourismus erlebt werden und bieten den berlinfernen Regionen ein wichtiges wirtschaftliches Standbein. Doch vor allem beim Wasser- und Radtourismus sehen wir immer wieder Defizite bei der Infrastruktur, die behoben werden müssen.

Für den Radtourismus muss ein landesweites Radwegenetz konzipiert werden sowie dessen Umsetzung und Instandhaltung vom Land finanziert werden. Die Kommunen sind hierzu finanziell oft nicht in der Lage.

Die Qualität der vorhandenen Radwege muss auf hohem Niveau gehalten werden, damit Radtouristen ihren Urlaub genießen und anschließend wiederkommen oder Brandenburg weiterempfehlen.

Der Radtourismus muss besser vermarktet werden. Hierfür sind der Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH die entsprechenden Mittel zur Verfügung zu stellen.

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?**

Wir unterstützen eine entsprechende Gesetzesänderung. Tourismus kann vor allem für die berlinfernen Regionen ein wichtiges wirtschaftliches Standbein sein. Doch viele Kommunen haben eine angespannte Finanzlage oder befinden sich sogar in einem Haushaltssicherungskonzept. Somit können sie die notwendige Infrastruktur - wie etwa Radwege - oft nicht selbst errichten oder unterhalten. Das Entwicklungspotential bleibt ungenutzt. Hier sollte das Land Brandenburg eingreifen und den Aufbau und Unterhalt von Radwegen als regionale Strukturförderung übernehmen.

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?**

Wir stimmen der Pflicht zur Erstellung eines Radverkehrsplans zu. Bisher erfolgt der Ausbau der Radwege oft durch punktuelle, kommunal angestoßene Projekte. Ein Konzept für ein Gesamtnetz ist dabei nicht immer erkennbar. Auch mit anderen Bundesländern - insbesondere Berlin - ist eine bessere Abstimmung notwendig.

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?**

Wir wollen den Bürgern die Möglichkeit geben, möglichst viele Strecken möglichst bequem und sicher mittels Fahrrad zurückzulegen. Einen konkreten, prozentualen Anteil am Gesamtverkehr streben wir jedoch nicht an.

Erste Maßnahme ist der forcierte Ausbau der Radwege, insbesondere Richtung Berlin. Ein immer größerer Anteil der Bevölkerung lebt und arbeitet im Verflechtungsraum Berlin. Bereits jetzt pendeln täglich 300.000 zwischen Berlin und Brandenburg, Tendenz steigend. Hier gibt es erhebliches Potential, den Pendlern das Rad als gesunde und günstige Alternative zum Auto schmackhaft zu machen.

Oft sind die Ziele der Pendler zu weit entfernt für das Rad. Doch für die Strecke bis zum nächsten Bahnhof kommt das Fahrrad meist in Frage, wenn die Infrastruktur stimmt. Unsere zweite Maßnahme ist daher, Bahnhöfe (S-Bahn, Regionalbahn oder Regionalexpress) mit Rad-Anbindungen besser an die umliegenden Siedlungen anzubinden. Zudem sind an den Bahnhöfen sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen, die den Diebstahl erschweren.

Eine dritte Maßnahme ist die Bekämpfung des grassierenden Fahrraddiebstahls. Die extrem hohen Diebstahlsraten in Brandenburg und Berlin vergraulen die Nutzung des Fahrrads und schrecken potentielle Nutzer ab. Die Aufklärungsquote von 11% in Brandenburg und nur 3,9% in Berlin sind auch kein Zeichen dafür, dass die Bekämpfung wirklich ernstgenommen wird. Hier ist eine Task-Force der Polizei zu bilden, die gezielt gegen Fahrraddiebstahl vorgeht.