



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 wollen, dass Brandenburg mindestens ein Drittel des bisherigen Landesstraßenbauetats für Radinfrastruktur bereitstellt und die personellen Voraussetzungen für die Umsetzung der Projekte schafft. Mit jährlich mindestens 20 Euro pro Einwohner*in entspricht das ca. 50 Millionen Euro im Jahr. Zudem braucht es ein regelmäßiges Monitoring, um den Sanierungs- und Ausbaubedarf transparent zu machen. Ziel muss es sein, mit den Mitteln Lücken zu schließen und neue Verbindungen zu schaffen. Zudem sollen Planungshoheit und Baulast von Radwegen vermehrt beim Land liegen. Landkreise und Kommunen sollen bei den Kosten für die Baumaßnahmen entlastet werden und künftig die Finanzierung des Radverkehrs nur zu zehn Prozent selbst tragen, die restlichen 90 Prozent der Baulast sollen beim Land liegen.*

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?

Wir wollen die Radverkehrsplanung konsequent an der Vision „Null Verkehrstote“ („Vision Zero“) orientieren. Unsere Verkehrspolitik will allgemein erreichen, dass das Auto häufiger stehen gelassen und Bus und Bahn genutzt werden, die nicht in einem so starken Konflikt mit der Verkehrssicherheit Rad Fahrender stehen.

Weil die häufigste Unfallsituation Rad Fahrender Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Einbiegen, Kreuzen oder Abbiegen sind, müssen erstens die zentralen Verkehrssicherheitsdefizite in der Infrastruktur (insb. Kreuzungen und Einmündungen) identifiziert und die Beseitigung von Gefahrenquellen veranlasst werden (z.B. durch Trennung der Verkehre). Eine verkehrssichere, d.h. oftmals getrennte, Führung des Radverkehrs ist unerlässlich, um Unfälle zu verhindern.

Abbiege- und Notbremsassistenten für Lkw tragen maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Rad Fahrenden bei. Wir wollen uns deshalb zweitens auf allen Ebenen dafür einsetzen, dass der Abbiegeassistent schnell verpflichtend wird (auch als Nachrüstpflicht bei älteren Fahrzeugen) und im Fuhrpark der Landesverwaltung wollen wir den Abbiegeassistenten verbindlich einführen.

Zudem wollen wir drittens mit einer Bundesratsinitiative eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) erreichen, so dass innerorts Tempo 30 die Regelgeschwindigkeit wird.

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?

Brandenburg ist eine beliebte Raddestination in Deutschland. Wir wollen das große Potenzial des Fahrradtourismus weiter ausschöpfen.

Erstens müssen infrastrukturseitig Lücken im Radwegenetz geschlossen werden. Die Instandhaltung bestehender Radwege muss zudem verbessert werden – und die Kommunen müssen beim Erhaltungsmanagement der in kommunaler Trägerschaft befindlichen touristischen Radwege unterstützt werden. Der Zustand der touristischen Radwege muss zukünftig erfasst werden.

Zweitens wollen wir die Vernetzung mit dem ÖPNV verbessern. Die Kapazitäten zur Fahrradmitnahme im Regionalverkehr der Bahn sind zu knapp bemessen und sind damit eine Hürde des Fahrradtourismus. Außerdem wollen wir Fahrradabstellanlagen an wichtigen Regionalbahnhöfen und Haltepunkten stärker fördern. Potentiale von Fahrradverleihsystemen (inklusive Leih-Pedelecs, Leih-Lastenräder etc.) wollen wir systematisch für das Land Brandenburg analysieren.

Hinzu kommen weitere begünstigende Faktoren, wie etwa eine verbesserte Ausschilderung, moderne Unterkünfte und Gastronomie entlang der Radrouten.

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 Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes, die Radwege in Baulast des Landes auch unabhängig von Landesstraßen ermöglicht. Mittelfristig wollen wir ein Gesetz zur Förderung des Radverkehrs, in welchem nach

dem Vorbild des Berliner Radgesetzes Maßnahmen verpflichtend festgeschrieben werden. Dazu gehört auch die Schaffung überregionaler Radschnellwege, die Dörfer und Städte verbinden. Die in Berlin geplanten Radschnellwege wollen wir auf Brandenburger Seite sinnvoll weiterführen. Wir wollen einen Radschnellweg, der als Außenring die Orte im Berliner Umland miteinander verbindet. Alle Orte mit mehr als 12.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, die weniger als 15 km voneinander entfernt liegen, sollen durch breitspurige Radschnellwege verbunden werden. Zu diesem Vorschlag gehört auch, dass Radwege zunehmend unabhängig von Straßen verlaufen werden. Um die Zuständigkeiten eindeutig zu klären, muss im Brandenburger Straßengesetz die Kategorie "selbstständiger Radweg" eingeführt werden.

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?

In Brandenburg gibt es die sogenannten „Bedarfslisten für den Neubau von Außerortsradwegen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen“. Diese haben sich bislang nicht als ein wirksames Mittel gezeigt, um den Radwegebau voranzutreiben. Unabhängig vom konkreten Titel wollen wir, dass alle zukünftigen Radwegebearbeitungslisten mit den Brandenburger Radverkehrsverbänden sowie Bürgerinnen und Bürgern erörtert werden. Bei der Erstellung soll auf bereits vorhandene Potentialanalysen (z.B. Projekt „Radverkehrsanalyse Brandenburg“) zurückgegriffen werden.

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?

Dass der Radverkehrsanteil aktuell bei lediglich 11 Prozent liegt, kann niemanden zufrieden stellen. Dass es bislang keine ambitionierten Ziele vonseiten der Landesregierung gibt, erst recht nicht. Unser Ziel ist es, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen von 11 % (2017) auf mindestens 20 % (2025) landesweit zu erhöhen.

Aus unserer Sicht tragen viele Faktoren dazu bei, den Radverkehrsanteil anzuheben: In erster Linie bringen mehr Qualität und Sicherheit des Angebots mehr Rad Fahrende. Auch bringen mehr Radverbindungen mehr Rad Fahrende. Radfahren

wird auch dann für Pendlerinnen und Pendler und Touristinnen und Touristen attraktiver, wenn Fahrräder unkompliziert im Zug mitgenommen werden können und es diebstahlsichere Bike & Ride-Parkplätze gibt.