



Frage 1 (Mittelvolumen)

Brandenburg verfügt über eine umfassende und qualitativ gute Radwegeinfrastruktur. 80% der Radwege- an Bundes- und Landesstraßen sind in gutem Zustand. Bei 20% gibt es Handlungsbedarf. Für die Erhaltung dieses Netzes ist Vorsorge getroffen worden: in den vergangenen Jahren wurden die Haushaltsmittel für straßenbegleitende Radwege auf mittlerweile 11 Mio. € p.a. kontinuierlich erhöht. Für das touristische Wegenetz hat das Wirtschaftsministerium ein 40-Millionen-Programm aufgelegt hat, das von den Landkreisen aktiv genutzt wird, um Erhaltungsmaßnahmen durchzuführen.

Der Bau und die Erhaltung von touristischen und straßenbegleitenden Radwegen wird bedarfsgerecht fortgeführt. Wir werden in Zukunft 100 Mio. Euro pro Jahr in Straßen und Radwege investieren. Daraus folgt auch ein stetig wachsendes Investitionsvolumen für den Radwegebau.

Gemeinsam mit Berlin und den Kommunen wollen wir Radschnellwege zwischen Berlin und dem Berliner Umland schaffen. An den Bahnhöfen unterstützen wir die Bahn und die Kommunen beim Bau von sicheren Radabstellanlagen und Fahrradparkhäusern.

Frage 2 (Verkehrssicherheit)

Ein Schwerpunkt werden wir auf den innerstädtischen Verkehr legen, bei dem Abbiegeassistenten und andere Warnmöglichkeiten im Straßenverkehrsnetz ausprobiert werden sollen. In die Integrierten Stadtentwicklungskonzepte wollen wir das Thema Mobilität – gerade Rad- und Fußverkehr – verstärkt einbringen.

Ein wichtiger Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit entsteht durch eine bessere Straßeninfrastruktur. Der Bau von Querungshilfen beispielsweise ist fester Bestandteil bei der Förderung des Ausbaus von Ortsdurchfahrten. Die Errichtung von Kreisverkehren und Schutzplanken an Bundes- und Landesstraßen tragen ebenfalls dazu bei, die Verkehrssicherheit auf den Straßen erhöhen. Damit Radfahrerinnen und Radfahrer auf den Straßen überall sicher unterwegs sein können, werden in dem schon beschriebenen Umfang Radwege an Bundes- und Landesstraßen erneuert bzw. neu gebaut.

Überhöhte Geschwindigkeit ist seit Jahren die häufigste Unfallursache. Auf Empfehlung der Autobahnunfallkommission des Landes wird deshalb gegen den Widerstand im dritten Quartal ein Tempolimit von 130 km/h und ein LKW-Überholverbot auf der A 13 zwischen dem Kreuz Schönefeld und dem Dreieck Spreewald eingeführt. Wir halten es für sinnvoll, Tempolimits konsequent an Unfallschwerpunkten vorzuschreiben.

Frage 3 (Förderung des Radtourismus)

Brandenburg hat sich aufgrund der jahrelangen Investitionen in den Bau von Radwegen zum Fahrradland entwickelt. Seitdem ist Brandenburg auch eine beliebte Radreiseregion für viele Besucher und Urlaubsgäste. Der Radtourismus soll sich auch weiterhin durch eine hohe Radwegequalität, eine große Zahl an touristischen Angeboten und ein wachsendes Radwegenetz auszeichnen. Hierfür sind die Förderung der Radwegeinfrastruktur und eine kontinuierliche Zustandserfassung der bisherigen Radwege unerlässlich. Als Handlungsschwerpunkte erachten wir den Erhalt des Bestandsnetzes als auch den Neubau, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln wie dem ÖPNV.

Frage 4 (Radschnellwege)

Gemeinsam mit Berlin und den Kommunen wollen wir Radschnellwege zwischen Berlin und dem Berliner Umland schaffen. Dafür werden wir die erforderlichen Voraussetzungen schaffen.

Frage 5 (Radverkehrsplan)

Zu den Rahmenbedingungen des Radverkehrs gehört die zentrale Verankerung des Themas in der Mobilitätsstrategie 2030 und in der daraus abgeleiteten ressortübergreifenden Radverkehrsstrategie, die Ende 2017 verabschiedet wurde. Die personelle und strategische Verankerung des Themas Radverkehr gewährleistet, dass auf geänderte Anforderungen angemessen reagiert werden kann: über die Interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG) Radverkehr, durch die Unterstützung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) Brandenburg und durch Schaffung der Stelle eines Radverkehrsbeauftragten der Landesregierung als zentraler Ansprechpartner und zur Steuerung und Koordinierung der ressortübergreifenden Aktivitäten. Ein verpflichtender Radverkehrsplan ist gegenwärtig angesichts der bereits eingeleiteten Maßnahmen nicht notwendig.

Frage 6 (Radverkehrsanteil)

Die Mobilitätsstrategie 2030 werden wir in der kommenden Legislaturperiode überprüfen. Wenn sich daraus Erkenntnisse für eine Zielabweichung bzw. für Anpassung der Zielzahlen für den Modal Split hinsichtlich des Radverkehrs ergeben, werden wir die Ziele fortschreiben und durch neue Maßnahmen flankieren.