

Frage 2:

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?

AFD:

Keine Antwort

Bündnis 90/Die Grünen

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.

CDU:

Als CDU setzen wir uns dafür ein, das Fahrradland Brandenburg durch eine Vielzahl an Maßnahmen weiterzuentwickeln. Neben flankierenden Maßnahmen wie einer Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖPNV sowie einer grundsätzlichen Berücksichtigung der Belange von Radfahrerinnen und Radfahrern beim Planen und Bauen jeglicher Verkehrsinfrastruktur, gehören dazu auch stärkere Investitionen in unsere Radwege. Die Investitionen müssen auf ein Niveau gebracht werden, welches es ermöglicht, zeitnah die Lücken der Radwege an Landesstraßen zu schließen. Im Durchschnitt transportieren PKW nur 1,4 Menschen pro Fahrt, brauchen dafür aber die meiste Fläche pro Fahrgast und belasten unsere Straßen um ein Vielfaches. Vor diesem Hintergrund müssen wir insbesondere in unseren Städten eine Neuaufteilung des begrenzten öffentlichen Raums in Angriff nehmen. Weiterhin wollen wir die Kommunen dabei unterstützen, Radwege in kommunaler Trägerschaft deutlich stärker als bisher zu erweitern und zu sanieren. Denn neben den Mitteln für den Neubau von Radwegen sind es vor allem die Ausgaben für Erhalt und Sanierung von Radwegen an Landesstraßen, die uns große Sorgen bereiten. Die von der Landesregierung investierten 0,3 Mio. € im letzten Jahr oder 0,5 Mio. € in diesem Jahr sind viel zu wenig, um die bestehende Infrastruktur zu erhalten. Dieser Substanzverlust der Radwegeinfrastruktur muss gestoppt werden. Auch der konzeptionelle Überbau im Sinne einer koordinierten Herangehensweise des Landes ist derzeit kaum vorhanden. Die Radverkehrsstrategie 2030 der Landesregierung ist, ähnlich wie die Mobilitätsstrategie 2030, nicht ambitioniert genug. Eine grundlegende Überarbeitung gemeinsam mit Verbänden und Vertretern aus der kommunalen Praxis ist unbedingt notwendig. Als CDU setzen wir uns insgesamt für eine gleichberechtigte und faire Behandlung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer ein. Brandenburg bietet hervorragende Voraussetzungen für Radfahrer. Durch eine stärkere Unterstützung des Landes können Sicherheit, Komfort und Qualität der zu Grunde liegenden Infrastruktur erheblich verbessert werden.

Die Linke:

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.

FDP:

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.

Freie Wähler:

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.

SPD

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.