

Frage 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?

AFD:

Keine Antwort

Bündnis 90/Die Grünen:

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.

CDU:

Als CDU Brandenburg setzen wir uns, wie in den vorherigen Antworten dargestellt, dafür ein, die Bedingungen für Radfahrerinnen und Radfahrer zu verbessern. Wenn gleichermaßen gute Rahmenbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer bestehen, können die Bürgerinnen und Bürger eigenverantwortlich anhand ihres individuellen Mobilitätsbedürfnisses darüber entscheiden, ob sie ÖPNV, Fahrrad, Pkw, E-Scooter oder andere Verkehrsmittel nutzen (beziehungsweise zu Fuß gehen) möchten. Über den Anteil der Verkehrsmittel entscheidet daher nicht die Politik, sondern die Nutzerinnen und Nutzer anhand ihres konkreten Bedarfs. Angesichts des erfreulicherweise vorhandenen gesellschaftlichen Interesses an einer sicheren, effizienten und umweltfreundlichen Mobilität wird sich der Anteil des Radverkehrs sicherlich deutlich positiv entwickeln. Neben den bereits beschriebenen Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur und der grundsätzlichen Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer wird dem Ausbau von Radschnellwegen eine maßgebliche Bedeutung zukommen. Denn Radschnellwege ermöglichen eine attraktive, kosteneffiziente und umweltfreundliche Mobilität für den Alltagsverkehr und bieten auch für Pendlerinnen und Pendler eine echte Alternative. Auch für die Menschen im ländlichen Raum bietet der Ausbau von Radschnellwegen große Chancen und wird dazu beitragen, die Attraktivität aller Regionen Brandenburgs zu erhöhen. Denn Radschnellwege sind sehr gut dafür geeignet, in einer durchgehenden Mobilitätskette mit anderen Verkehrsträgern vernetzt zu werden. Um dies zu erreichen und die Verbreitung von Radschnellwegen zu forcieren, setzen wir uns für die Aufnahme von Radschnellwegen als neue Kategorie der Raum- und Stadtplanung ein. Um die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern zu verbessern, sind sichere Abstellanlagen an Bahnhöfen, zum Beispiel in Form von Bike & Ride- Plätzen, aber auch eine Steigerung der Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV notwendig.

Die LINKE:

Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split muss erhöht werden durch die umfassende Umsetzung der Zielsetzungen der Radverkehrsstrategie 2030 und insbesondere:

- Unterstützung der Kommunen, um Haltestellen/Bahnhöfe zu multimodalen Mobilitätszentren auszubauen
- Unterstützung von Strategien für eine Stärkung der Nahmobilität (z. B. Radverkehrsinfrastruktur Pedelegs, Fußverkehr, „Teilen statt Besitzen“/ Car- und Bikesharing),

- Unterstützung der AG Fahrradfreundliche Kommunen Konzepte für eine umweltfreundliche (Nah)Mobilität in integrierten Stadtentwicklungskonzepten als Grundlage der Förderung, um die „Stadt der kurzen Wege“ zu unterstützen

- Mehr Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖPNV

FDP:

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.

Freie Wähler:

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.

SPD:

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.