

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Initiative für einen zukunftsfähigen und modernen Radverkehr in Brandenburg

Der Landtag stellt fest:

Der Radverkehr hat einen hohen Stellenwert in Brandenburg. Diese Wertschätzung des Radverkehrs muss sich in einer effektiven Förderung widerspiegeln, da der Radverkehr als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik umweltverträgliche Nahmobilität, Ressourcenschonung und touristische Wertschöpfung kombiniert. Das Fahrrad ist die ideale Ergänzung zum ÖPNV. Fahrradfahren ist umweltfreundlich, gesund und preiswert. Zusätzlich ist der Fahrradverkehr durch die hohe Anziehungskraft des Fahrradtourismus ein entscheidender Wirtschaftsfaktor für die Urlaubsregion Brandenburg.

Der Landtag möge beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert, bis Ende des 1. Quartals 2011 einen Radverkehrsplan zu erarbeiten, der folgende Punkte enthält:

1. Die Sicherheit für FahrradfahrerInnen im Straßenverkehr zu verbessern. Besondere Bedeutung hierfür besitzen:

a. Der Bau von Fahrradwegen entlang von viel befahrenen Landstraßen.

b. Die Beseitigung typischer baulicher Mängel und Hindernisse für den Radverkehr.

c. Die Überprüfung des Landesbau- und Verkehrsrechts für mehr Sicherheit im Fahrradverkehr.

2. In Zusammenarbeit mit den Kommunen die Vernetzung zwischen Fahrrad und ÖPNV bzw. Bahn schnell und umfassend zu verbessern. Optimierungsmöglichkeiten hierbei sind insbesondere:

a. Eine bessere Vernetzung durch sichere Fahrradabstellanlagen an Haltepunkten.

b. Der Ausbau kostengünstiger Fahrradmitnahmemöglichkeiten in allen Zügen und in Überlandbussen (z.B.: zusätzliche Fahrradabteile bzw. -Anhänger).

3. In Zusammenarbeit mit den Kommunen touristische Radwege in Brandenburg weiter vorwärts zu bringen. Hierunter sind in erster Linie zu verstehen:

- a. Eine Schwerpunktsetzung auf Lückenschlüsse innerhalb einer Route und Verbindungen zwischen den Routen.
 - b. Die Vollendung des 160 Kilometer langen, touristisch erfolgreichen Berlin-Brandenburgischen Mauerradwegs auf dem ehemaligen Grenzstreifen durch die Unterquerung der Dresdner Bahntrasse in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow (Teltow-Fläming).
 - c. Eine regelmäßige Durchführung von Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen.
 - d. Ein Beschilderungskonzept für die überörtlichen Fahrradwege bis Ende des 1. Quartals 2011 vorzulegen.
4. Die herausgehobene Bedeutung des Radverkehrs bei der Infrastruktur-Förderpolitik des Landes widerzuspiegeln. Dies bedeutet:
- a. Transparenz der Investitionsentscheidung zu Gunsten des Radverkehrs durch eigenen Haushaltstitel im Haushaltsentwurf 2011.
 - b. Überprüfung der Förderrichtlinien bei Infrastrukturinvestitionen für mehr Fahrradinfrastrukturinvestitionen.
5. Ein Konzept für die Umsetzung der „Initiative für einen zukunftsfähigen und modernen Radverkehr in Brandenburg“ dem Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft bis zum Ende des Jahres 2010 vorzulegen.

Begründung:

Radfahren hat viele Vorteile. Radfahren ist preiswert. Das gilt für NutzerInnen und die Infrastrukturbereitstellung gleichermaßen. Die Mobilitätskosten für RadfahrerInnen sind sehr gering. Radverkehrsförderung ist preiswerter als die Förderung jedes anderen Verkehrsmittels.

Radfahren ist umweltfreundlich und leistet somit einen Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität, da es leise ist und keine Schadstoffe in die Luft ausstößt. Es verringert die Abhängigkeit vom Öl.

Radfahren ist stadtverträglich, weil es wenig Platz beansprucht. Das Rad lässt sich gut mit dem öffentlichen Verkehr verknüpfen. Radfahren ist gesund, weil es für körperliche Bewegung sorgt und viele Sinne anspricht. Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor, nicht nur für die Herstellenden und das Zweiradgewerbe, sondern insbesondere auch für das einheimische Tourismusgewerbe, denn Radtourismus in Brandenburg ist "in". Fahrradfreundlichkeit ist daher auch ein touristisch bedeutsamer Standortfaktor. Radfahren macht nicht zuletzt Spaß und ist für viele Wege zudem das schnellste Verkehrsmittel.

Trotz all der genannten Vorteile könnte mehr Fahrrad gefahren werden. Das Potenzial des Radverkehrs in Brandenburg ist nicht ausgeschöpft. Für die Nichtausnutzung des Potenzials gibt es viele Gründe. Das Fahrrad als Verkehrsmittel wird in Politik und Verwaltung häufig noch unterschätzt, obwohl es in etwa denselben Anteil am Verkehrsaufkommen wie der öffentliche Personennahverkehr hat. Andere Verkehrsträger genießen bei politischen Entscheidungen oft Vorrang. Kommunen begründen das langsame Tempo des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur mit Verweis auf ihre desolante Haushaltslage. Fördergesetze sind auf das Auto und die öffentlichen Verkehrsmittel ausgerichtet. Die Koordination der unterschiedlichen Verantwortlichen für den Radverkehr ist nicht optimal. Vernünftige, wettergeschützte sowie diebstahl- und vandalismussichere Fahrradabstellmöglichkeiten sind eher die Ausnahme als die Regel. Selbst an neu

gebauten Bahnhöfen mangelt es daran. Flächen für Radverkehrsanlagen werden häufig nicht zur Verfügung gestellt, wenn es beispielsweise Konflikte mit dem Autoverkehr gibt. Teilweise schreckt auch die Qualität vorhandener Radverkehrsanlagen ab. Winterdienst für den Radverkehr ist nicht überall bekannt. Aufgrund des starken Autoverkehrs in Städten und fehlender Radverkehrsinfrastruktur fühlen sich Radfahrer oft unsicher. Das vorhandene Fahrrad wird von vielen gerade im Alltagsverkehr daher kaum genutzt. Eltern verbieten ihren Kindern wegen der Gefahren das Radfahren. Das Geschwindigkeitsniveau der Autos ist zu hoch. Die Tarif- und Beförderungsbedingungen der Verkehrsunternehmen zur Fahrradmitnahme sind uneinheitlich und für Radfahrer häufig nicht zu durchschauen.

Marie Luise von Halem
für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN