

## Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

### **Zeit, dass sich was dreht - Zehn Maßnahmen für die Radverkehrswende in Brandenburg**

Der Landtag möge beschließen:

Der Radverkehr stiftet einen hohen individuellen und gesellschaftlichen Nutzen und leistet Lösungen für viele aktuelle Herausforderungen. Das Fahrrad als Verkehrsträger wurde aber bislang nicht ausreichend gefördert, in die Brandenburger Radwege zu lange zu wenig investiert. Etwa die Hälfte aller Außerortsradwege an Bundes- und Landesstraßen sind älter als 15 Jahre und in entsprechend schlechtem Zustand. Beklagenswert für den Alltags- und den touristischen Radverkehr sind auch die vielen Lücken im Netz.

Im November 2017 hat das brandenburgische Infrastrukturministerium die Radverkehrsstrategie 2030 vorgelegt. Sie beinhaltet vereinzelt gute Vorstöße. Dennoch handelt es sich dabei in weiten Teilen um eine bloße Beschreibung des Ist-Zustands. Zudem enthält die Strategie keinerlei ehrgeizigen Ziele, sondern wiederholt vielmehr das in der Mobilitätsstrategie formulierte, wenig ambitionierte Ziel, den Anteil des Fuß- und Radverkehrs sowie des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split von 47 (2008) auf über 50 Prozent in 2030 zu erhöhen.

Die Landesregierung wird daher aufgefordert, für eine grundlegende Wende in der Radverkehrspolitik folgende zehn Maßnahmen in einem Fahrradgesetz Brandenburg zu verankern und umzusetzen:

1. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soll von 11 % (2017) auf mindestens 20 % (2025) landesweit erhöht werden.
2. Die Radverkehrsplanung muss ab sofort und konsequent an der Vision „Null Verkehrstote“ („Vision Zero“) orientiert werden. Die zentralen Verkehrssicherheitsdefizite im Radverkehr (Infrastruktur und Verhalten) müssen identifiziert und die Beseitigung von Gefahrenquellen veranlasst werden.
3. Mindestens 15 Prozent des Landesstraßenbauetats müssen für das Erhaltungsmanagement und den Bau einer fahrradgerechten Infrastruktur bereitgestellt werden. Ziel muss es sein, Lücken zu schließen und neue Verbindungen zu schaffen. Gleichzeitig muss die Instandhaltung bzw. Sanierung bestehender Radwege vorankommen. Das Personal des Landesbetriebs Straßenwesen muss aufgestockt werden, damit die Maßnahmen auch umgesetzt werden können.

4. Kommunen, die Radverkehrskonzepte nach Kapitel 1 ERA 2010 auflegen, diese regelmäßig fortschreiben und Ausbaumaßnahmen im Rahmen der dort festgelegten Ziele und Prioritäten umsetzen, müssen systematisch unterstützt werden. Um den Ausbau des Radwegenetzes erheblich zu beschleunigen, legt das Land ein Förderprogramm auf, das die Kommunen bei der Erstellung eines solchen Konzeptes sowie beim Bau von Radwegen finanziell unterstützt. Dabei sorgt das Land insbesondere dafür, dass Einrichtungen für Kinder und Jugendliche sicher mit dem Rad erreichbar sind und legt zudem ein besonderes Augenmerk auf eine bedarfsgerechte Vernetzung des Radverkehrs in ländlichen Räumen.
5. Alle zukünftigen Radwegebedarfslisten werden mit den Brandenburger Radverkehrsverbänden sowie Bürgerinnen und Bürgern erörtert. Bei der Erstellung wird auf bereits vorhandene Potentialanalysen (z.B. Projekt „Radverkehrsanalyse Brandenburg“) zurückgegriffen.
6. Bis 2025 soll zwischen allen Städten mit mehr als 12.000 EinwohnerInnen, die Luftlinie weniger als 15 km voneinander entfernt liegen, gut ausgebaute eigenständige Radwege geschaffen werden, die mindestens drei Meter breit sind. Außerdem soll ein Radschnellwegring geschaffen werden, der die Brandenburger Städte im Speckgürtel Berlins miteinander verbindet. Die Endpunkte der von Berlin geplanten radialen Schnellwege sollen von der Stadtgrenze aus zum Radschnellwegring weitergeführt werden. Über einen landesweiten Ideenwettbewerb sind geeignete weitere Relationen zu identifizieren. Den Kommunen sind Hilfestellungen zur Realisierung und Zuschüsse für diesbezügliche Baumaßnahmen über ein „Sonderprogramm Radschnellwege“ zur Verfügung zu stellen.
7. Damit das Fahrrad als Baustein eines integrierten Verkehrssystems funktioniert, ist die Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Bahn weiter zu verbessern. Außerdem sind Fahrradabstellanlagen an wichtigen Regionalbahnhöfen und Haltepunkten stärker zu fördern. Potentiale von Fahrradverleihsystemen (inklusive Leih-Pedelecs, Leih-Lastenräder etc.) sind systematisch für das Land Brandenburg zu analysieren.
8. Die Stelle der/des künftigen Radverkehrsbeauftragten ist öffentlich auszuschreiben. Für die Stelle ist im Haushalt eine Vollzeitstelle mit eigenem Budget vorzusehen. Zudem sollte im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung ein Referat für den Radverkehr geschaffen werden, das die institutionelle Stärkung einer fahrradfreundlichen Verkehrspolitik in Brandenburg garantieren soll.
9. Um Lärm- und Abgasbelastungen, Staus und Parkraumprobleme in den Städten zu reduzieren, ist eine „Lastenradprämie“ aufzulegen. Mit diesem Investitionskostenzuschuss sollen betrieblich oder gemeinnützig genutzte Lastenräder mit 1.000 Euro gefördert werden.
10. Die Landesregierung soll mit gutem Beispiel vorangehen und bei allen Landesämtern und -ministerien Leasingmodelle für Dienstfahrräder sowie Ladestationen für elektrisch unterstützte Fahrräder anbieten.

Dem Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung ist bis zum Ende des I. Quartals 2019 Bericht über die Umsetzung der Maßnahmen zu erstatten.

Begründung:

Die Förderung des Radverkehrs ist eine effektive Maßnahme für den Klimaschutz. Aber auch weil es schnell und praktisch ist, wird das Fahrrad eine zentrale Rolle im Mobilitätssystem der Zukunft spielen. Die Potentiale des Radverkehrs erschließen sich jedoch nicht von selbst. Es bedarf einer systematischen Radverkehrsförderung. Die Radverkehrsstrategie 2030 formuliert aber keine konkreten Maßnahmen zur Förderung, sondern verweist darauf, dass die „Bereitstellung der Finanzmittel (...) unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanung (erfolgt)“. Im Entwurf des Doppelhaushalts 2019/2020 sind aktuell nur ca. 5 % des Landesstraßenbauetats für den Radverkehr vorgesehen.

Ferner formuliert die Radverkehrsstrategie keine konkreten Ziele zum Radverkehrsanteil, also auf den Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege. Demgegenüber hat sich etwa das Land Baden-Württemberg als Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil bis 2020 gegenüber 2008 auf 16 % aller Wege zu verdoppeln und bis 2030 auf 20 % zu erhöhen. Laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ lag der Fahrradanteil in Brandenburg 2017 bei 11 %.

Ein großer Teil der Radverkehrsinfrastruktur liegt in kommunaler Hand. Das Land ist aber in der Situation, die Förderung des Radverkehrs in den Kommunen direkt unterstützen zu können. Dies gilt auch für Radschnellwege. Dank Pedelecs gibt es eine große Chance, den PendlerInnenverkehr auch auf längeren Distanzen aufs Rad zu verlagern. Neben der Erarbeitung eines Netzes von Radschnellwegen sollte die Landesregierung den Kommunen auch Hilfestellungen zur Realisierung und vor allem Zuschüsse für diesbezügliche Baumaßnahmen zur Verfügung stellen. Die Lastenradprämie könnte aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) finanziert werden. Hierfür wäre eine Notifizierung bei der Europäischen Kommission notwendig.

Zu begrüßen ist die Ankündigung eines oder einer Radverkehrsbeauftragten in der Radverkehrsstrategie. Die Fortführung der bisherigen Stelle bei gleichbleibendem Arbeitszeitkontingent unter dem lediglich neuen Titel „Radverkehrsbeauftragte/r“ sollte zugunsten einer Vollzeitstelle mit tatsächlichen Kompetenzen abgelehnt werden. Es sollte zudem ein Referat geschaffen werden, das eine ambitionierte fahrradpolitische Agenda des Landes koordinierend umsetzen kann.

Nicht zuletzt muss die Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen in Brandenburg verbessert werden. Wissenschaftliche Studien belegen, dass sehr viele VerkehrsteilnehmerInnen öfter das Rad wählen würden, wenn sie sich nicht um ihre Verkehrssicherheit sorgen müssten.