

Antrag

der SPD-Fraktion,
der CDU-Fraktion und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Den Radverkehr weiter ins Rollen bringen

Es ist ein Anliegen der Koalition den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split bis 2030 auf 60% zu erhöhen. Dabei spielt der Radverkehr eine entscheidende Rolle. Der Radverkehr als körperlich aktive Fortbewegungsart mit geringem Platzbedarf und nahezu keinen Emissionen stiftet einen hohen individuellen und gesellschaftlichen Nutzen und bietet Lösungen für viele aktuelle Herausforderungen. Brandenburg ist heute bereits durch die günstigen Voraussetzungen ein Fahrradland und hat das Potential, den Radverkehrsanteil sowohl im Alltags- als auch im Ausflugsverkehr noch weiter zu steigern. Die Koalition tritt für die Gleichberechtigung von Fahrrad und Auto ein.

Die Landesregierung wird aufgefordert:

1. ein Gutachten zur Überarbeitung der Mobilitätsstrategie ausgehend vom 60%-Modal-Split-Ziel für den Umweltverbund bis Ende 2020 vorzulegen. Daraus soll ein Modal-Split-Ziel für den Radverkehr hervorgehen und davon abgeleitet die Radverkehrsstrategie von 2017 bis Ende des 4. Quartals 2021 fortgeschrieben werden. Dabei sind konkrete Maßnahmen, Prioritäten und Zeitpläne zur Umsetzung dieses Ziels abzuleiten.

Besonders berücksichtigt werden sollen Radverkehrsanlagen zur:

- Schließung von Lücken
- Schulwegsicherung
- Bewältigung des Pendelns, der Alltagsmobilität und zur Anbindung des ÖPNV
- sowie zur Anbindung touristischer Zentren.

Darüber hinaus sollen aber auch überregionale touristische Radwege, Radabstellanlagen an Bahnhöfen, die Fahrrad-Mitnahme im ÖPNV und Radschnellverbindungen, ihre Zubringer, sowie die Verknüpfung der Radinfrastruktur mit dem Bahnverkehr ausgebaut werden. Davon abgeleitet soll die Radwegebedarfsliste bis zum Ende des 2. Quartals 2022 überprüft werden. Bei der Methodik der Bedarfsermittlung ist neben denen der Verkehre zu Bildungs-, Arbeits- und Freizeitstätten auch die Anbindung an Bahnhöfe des Regional- und S-Bahnverkehrs zu betrachten und damit die Umweltverbundwirkung zu berücksichtigen. Des Weiteren ist dabei der Reichweitenerhöhung durch die Entwicklung der Radtechnik Rechnung zu tragen. In diesem Prozess soll auf bereits vorhandene Untersuchungen (z. B. Projekt „Radverkehrsanalyse Brandenburg“ und „B+R/P+R-Konzeption des Landes Brandenburg“) zurückgegriffen werden.

An der Fortschreibung der Mobilitäts- und der Radverkehrsstrategie (Radwegebedarfsliste) sind die kommunale Familie, die Brandenburger Radverkehrsverbände und die Öffentlichkeit angemessen zu beteiligen.

2. das brandenburgische Straßengesetz (BbgStrG) in Anlehnung an die Regelung anderer Bundesländer dahingehend zu ändern, Radschnellverbindungen als eigenständige Kategorie in dieses Gesetz aufzunehmen. Zur Kostenfolgeabschätzung dieser Gesetzesänderung für das Land Brandenburg soll bis Ende 2020 eine Potentialanalyse erfolgen, welche Verbindungen dafür geeignet sind und abgeschätzt werden, mit welchen Kosten auch unter Berücksichtigung bereits existierender geeigneter Radwegeabschnitte für die Planung, den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung dieses Netzes zu rechnen ist.
3. im Geschäftsbereich des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung die Personalstellen für den Radverkehr zu erhöhen und die Kompetenz auf diesem Gebiet zu stärken.
4. bei der Aufstellung zukünftiger Haushaltspläne in den Erläuterungen der Haushaltstitel die jeweiligen Budgets für den Bereich Radverkehr gesondert auszuweisen. Die für Radverkehr vorgesehenen Mittel werden zweckgebunden eingesetzt. Damit wird mehr Transparenz geschaffen und dem Haushaltsgrundsatz der Haushaltsklarheit verstärkt Rechnung getragen. Die Landesregierung berichtet im zuständigen Fachausschuss jährlich über die Verwendung der Mittel für den Bereich Radverkehr.
5. die aktuelle Radwegebedarfsliste beschleunigt umzusetzen. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010 bzw. in ihrer jeweils gültigen Form) sollen bei allen landeseigenen und mit Landesmitteln geförderten Neu- und Umbauten angewendet werden. Zur Kompensation des mit dem Bau von Radverkehrsanlagen verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft sollen verstärkt Ausgleichszahlungen statt Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen möglich sein.
6. die Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau um „Förderung von Radverkehrskonzepten“ zu erweitern und die Förderung von Fahrrad-Abstellanlagen im Rahmen des Förderprogramms ÖPNV Invest zu intensivieren. Dafür soll ein Gutachten den Bedarf für „Bike & Ride“ ermitteln und der Leitfaden „Parken am Bahnhof“ aktualisiert werden.
7. bis zum Ende des 3. Quartals 2020 eine Lastenradprämie aufzusetzen. Dabei sind sowohl gewerbliche, als auch private Nutzungen zu berücksichtigen.
8. die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen des Landes Brandenburg (AGFK) weiter zu unterstützen und über den/die Radverkehrsbeauftragte*n die Kommunen aktiv über Fördermittel des Landes-, des Bundes und der EU für den Radverkehr zu informieren.
9. bis Ende 2022 gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ein Pilotprojekt eines im VBB-Tarifsystem integrierten Fahrradverleihsystems zu entwickeln.

10. mit gutem Beispiel voranzugehen und bei allen Landesämtern und -ministerien verstärkt Dienstfahrräder anzubieten.

Begründung:

Im Koalitionsvertrag haben sich die Koalitionspartner auf das Ziel verständigt, den Anteil des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) bis 2030 auf 60 Prozent zu erhöhen. Die in diesem Antrag genannten Punkte werden dazu beitragen, dass der Radverkehr in Brandenburg substantiell gestärkt wird und damit zu diesem Ziel beitragen kann. Dazu gehören u.a. die Überarbeitung der Mobilitäts- und Radverkehrsstrategie, die Aktualisierung und beschleunigte Umsetzung der Radwegebedarfsliste sowie die Grundlagen für die Entwicklung von Radschnellverbindungen. Darüber hinaus soll der Radverkehr personell und haushälterisch gestärkt werden. Einzelne Pilotprojekte, kommunale Förderprogramme, aktive Kommunikation mit den Kommunen und deren Unterstützung durch das Land sowie die Aufsetzung einer Lastenradprämie sollen einen weiteren Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs und der damit verbunden verkehrspolitischen Ziele der Landesregierung leisten.