V7 Drahteseln Futter und Fläche geben!

Gremium:	GRÜNE JUGEND Brandenburg
Beschlussdatum:	18.03.2018
Tagesordnungspunkt:	3. Infrastruktur "Wir stellen die Weichen auf grün"

Als zweitstärkster Verursacher von CO2-Emissionen ist der Verkehr eine entscheidende Stellschraube im Kampf gegen die Klimakrise. Die Treibhausgase, welche durch den Personentransport entstehen, lassen sich nur radikal reduzieren, wenn emissionsfreie Verkehrsmittel wie das Fahrrad an Zulauf gewinnen. Gute Radinfrastruktur ist somit eine zentrale Grundlage für die Reduzierung der Verkehrsemissionen. Gleichzeitig ist Radinfrastruktur der Schlüssel zu mehr Lebensqualität und Flexibilität für alle Menschen in Brandenburg, denn die Fortbewegung mit dem Fahrrad ist vergleichsweise günstig, gesundheitsfördernd, individuell und für alle Altersgruppen attraktiv.

Die im November 2017 vom brandenburgischen Infrastrukturministerium ausgearbeitete „Radverkehrsstrategie 2030“ beinhaltet vereinzelt gute Vorstöße wie die Einführung des Amtes einer*eines Radverkehrsbeauftragen, dennoch handelt es sich mehr um eine aktuelle Bestandsaufnahme als um eine Strategie. Das erklärte Ziel der Landesregierung ist es, den Anteil von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr am Gesamtverkehr bis 2030 auf über 50 Prozent zu erhöhen. Doch schon zum Zeitpunkt der letzten Erhebung im Jahr 2008 lag dieser bei 47 %. Wir werten dies als klares Bekenntnis zur verkehrspolitischen Ambitionslosigkeit seitens Rot-Rot.

Mit allen Forderungen zur Verbesserung der Radinfrastruktur arbeiten wir auf einen grundlegenden Wandel der Radverkehrspolitik in Brandenburg hin, konkretisiert durch die folgenden Zielstellungen:

- Das Fahrrad muss in Brandenburg endlich integraler Teil des Gesamtverkehrskonzeptes werden, darf nicht länger ein Nischendasein fristen und muss als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer wahrgenommen und akzeptiert werden.

- Alle Orte in Brandenburg sollen bequem mit der Kombination Zug und Fahrrad erreichbar sein. Es soll jederorts möglich sein, kein Auto zu besitzen - ohne unverhältnismäßig längere Fahrtzeiten in Kauf nehmen zu müssen, sodass die Lebensqualität darunter leidet.

- Der Anteil von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr am Gesamtverkehr soll bis 2030 auf zwei Drittel erhöht werden.

- Brandenburg soll seinen Status als eine der beliebtesten bundesdeutschen Fahrradregionen, der maßgeblich zur touristischen Attraktivität beiträgt, nicht verlieren.

Auf dem Weg, diese Ziele zu erreichen, ist ein breites Spektrum an Maßnahmen von essentieller Bedeutung. Dies ist unser bündnisgrünes „Forderungspaket Radverkehr“:

- Dass keines der 6 Referate der Verkehrsabteilung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung primär zuständig für den Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes ist, sagt vieles über den derzeitigen Stellenwert des Radverkehrs bei der Landesregierung aus. Radinfrastruktur darf nicht länger als lästiges Anhängsel des Straßenverkehrswesens betrachtet werden. Es soll daher ein Radverkehrsreferat im Infrastrukturministerium geschaffen werden, das eine institutionelle Stärkung einer fahrradfreundlichen Interessenvertretung innerhalb Brandenburgs garantieren soll. Nur so können genügend Kapazitäten geschaffen werden, um den Interessen der Radfahrer*innen mindestens genauso sehr nachgehen zu können wie denen der Autofahrer*innen. Das Referat soll eine ambitionierte fahrradpolitische Agenda des Landes koordinierend umsetzen und dabei mit einem Monitoring-Programm begleiten. Im Zeichen einer zielgerichteten Arbeit darf die Zuständigkeit für das Thema außerdem nicht weiter in drei unterschiedlichen Ministerien liegen, deren interministerielle Arbeitsgruppe bisher nicht zur Stärkung des Radverkehrs beigetragen hat. Stattdessen muss es klare Verantwortliche geben, besonders in finanziellen Angelegenheiten.

- Das Radverkehrsrefarat des Infrastrukturministeriums soll sich eines umfassenden Radmobilitäts-Monitoring-Programmes des Landes annehmen und dieses perspektivisch zusammen mit dem Land Berlin koordinieren. Ein solches Monitoring wäre zentrales Sicherungsinstrument für die fahrradpolitische Agenda und könnte durch obligatorische Routine-Bestandsaufnahmen der Verschleppung von Vorhaben und möglicher Intransparenz vorbeugen. Außerdem könnte es wertvolles Kommunikationsmittel sein, um zum einen verkehrspolitische Zusammenhänge zu abstrahieren, wie beispielsweise die Effekte auf die generelle Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und zum anderen sektorenbezogene Erfolge öffentlichkeitswirksamer transportieren zu können, als das bisher möglich ist. Die Prozesse im Zeichen der Radverkehrswende sollen transparent und die damit einhergehende unmittelbaren Veränderungen und Verbesserungen greifbar werden. Indes ließe ein solches Monitoring natürlich auch dynamische und zeitnahe Neu- und, falls notwendig, Nach-Justierungen durch eine Evaluation seiner selbst und der Verkehrspolitik Brandenburgs im Generellen zu.

- Die massive Investitionslücke im Radverkehrssektor muss unbedingt zeitnah geschlossen werden! Der Investitionsbedarf für die Wiederinstandsetzung und Sanierung von teilweise weit über 15 Jahre alten Radwegen mit Sturzgefahr und weiteren Problemen ist unverändert hoch. Trotz eines klaren Attests des Landesrechnungshofes von 2012 drittelte Rot-Rot die ohnehin knappen Mittel, sodass der Investitionsstau sich auf nunmehr über 35 Millionen Euro summiert hat, die es dringend braucht, um die existierende Infrastruktur zu retten. Wir können es uns neben der noch ungenügenden Radinfrastruktur keinesfalls leisten, auch noch alte, teils sehr frequentierte Strecken verfallen zu lassen und die Situation damit

noch zu verschärfen. Sinnvolles und fortschrittliches Investieren in Brandenburg bedeutet, auch an die Radinfrastruktur zu denken!

- Bessere Kofinanzierung: Eine Mindestförderung aller Radverkehrsprojekte könnte den Ausbau des Radwegenetzes erheblich beschleunigen. Wir fordern: Landkreise, Städte und Gemeinden sollen die Kosten all ihrer Bauvorhaben zur Verbesserung der Radinfrastruktur maximal zu 25 % selbst tragen. Soweit dies nicht bereits durch Bundesmittel oder europäische Fonds geschieht, sollen die übrigen 75 % aus Landesmitteln finanziert werden. Hierfür benötigte Gelder können unter anderem durch eine Umschichtung aus dem Straßenbau freigesetzt werden. Insgesamt soll eine durchschnittliche Förderquote von 80 % für alle Radinfrastrukturmaßnahmen angestrebt werden, denn im besonderen Maße notwendige Projekte sollen mit deutlich mehr als der geforderten Mindestförderung bezuschusst werden.

- Radverkehr darf auf keinen Fall nur für kurze Wege in Betracht gezogen werden - nicht zuletzt, da die Nutzung von E-Bikes kontinuierlich ansteigt. Gute Radinfrastruktur muss es ermöglichen, Strecken bis zu 10 Kilometer und darüber hinaus bequem mit dem Rad zurückzulegen – auch im Alltag. Von besonderer Bedeutung sind überregionale Radwege, welche naheliegende Dörfer und Städte verbinden und den Radfahrer*innen eine schnelle und hindernisfreie Fahrt garantieren. Radschnellwege zwischen allen benachbarten Orten sollten ein zentrales Anliegen des Landes Brandenburg sein! Der Ausbau solcher Wege ist essenziell, um den Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr konkurrenzfähig zu machen und soll schnellstmöglich im größtmöglichen Ausmaß erfolgen. So sollen bis 2025 zwischen allen Städten mit mehr als 12.000 Einwohner*innen, die (Luftlinie) weniger als 15 km voneinander entfernt liegen, breitspurige Radschnellwege existieren. Außerhalb des Berliner Umlands betrifft dies die folgenden Städtepaare: Lübben-Lübbenau, Senftenberg-Lauchhammer, Wittenberge-Perleberg, Luckenwalde-Jüterbog. Zumeist handelt es sich hierbei um Städte, welche durch Landesstraßen miteinander verbunden sind. Dies sichert Handlungsspielraum der Landesebene bei der Umsetzung der Radschnellwege. Des Weiteren soll jeder Ort mit mehr als 1000 Einwohner*innen nicht nur durch eine Straße, sondern zusätzlich durch einen Radweg angebunden sein. An vielbefahrenen Straßen soll dieser baulich getrennt sein. Da viele dieser Radwege an Kreisstraßen entlanggeführt werden können, soll eine Plattform für verbesserten Dialog zwischen benachbarten Kommunen und Landkreisen geschaffen werden, um die Planung zu erleichtern und gut abzustimmen. Neu gebaute Radwege dürfen nicht abrupt an einer Kreisgrenze enden, weil vom Nachbarkreis erst mit Zeitverzögerung weitergebaut werden soll. Außerdem soll das Landesinfrastrukturministerium gezielt auf Kommunen und Landkreise zugehen, wenn Potentiale für bessere Radanbindungen bestehen.

- Die vom Land Berlin geplanten Radschnellwege aus dem Berliner Stadtzentrum bis zum Stadtrand sollen vom Land Brandenburg bis in das äußere Berliner Umland verlängert werden. So kann das hohe Verkehrsaufkommen zwischen dem Berliner Umland und der Stadt Berlin zum Teil auf Radwege verlagert werden. Zudem würde die Anbindung zwischen den Orten des Vorortgürtels verbessert. Hierfür ist es jedoch ebenso wichtig, zusätzlich zum radialen

Radwegenetz einen Radschnellweg zu schaffen, der als Außenring die Berliner Vororte miteinander verbindet.

- Das Land Brandenburg soll auf Basis der Arbeit seines Radverkehrreferates Leitlinien für sichere und moderne Radinfrastruktur festlegen, an denen sich Kommunen und Landkreise orientieren sollen. Das Infrastrukturministerium soll anhand dieser Leitlinien weitere Prämien für besonders fortschrittliche Stadtplanung vergeben und damit nachhaltige und inklusive Konzepte würdigen. Zu den Leitlinien sollen gehören:

1. „Protected Bike Lanes“: Klare bauliche Trennung von Radweg und Straße (z.B. durch Poller oder Bordstein)
2. Fahrradstraßen bzw. breite Fahrradspuren an großen Straßen
3. Priorität für Radwege: Ist der Platz neben einer Straße begrenzt, sollen Radwege Vorrang vor Parkplätzen haben.
4. Grüne Welle für Radfahrer*innen
5. Sichere Kreuzungen nach dem Modell des Stadtplaners Nick Falbo mit vorgelagerten Haltelinien und schützenden Verkehrsinseln vor allen Ecken
6. flächendeckende Luftpump-, Lade-, Leih- und Abstellinfrastruktur
7. Sichere Lösungen für Kreisverkehre
8. Asphaltierte Fahrradstreifen auf Kopfsteinpflasterstraßen
9. Innerorts Tempo 30

- Die Luftpump-, Lade-, Leih- und Abstellinfrastruktur in der Nähe von Bahnhöfen, Schulen, Arbeitsplätzen und anderen oft von Fahrradfahrer*innen angefahrenen Orten muss ausgebaut, sowie ein besserer Schutz vor Diebstahl an solchen Orten gewährleistet und somit niedrigeschwelligere Fahrradnutzung ermöglicht werden. Eine Studie des BMVI aus dem Jahr 2015 ergab, dass für 52% der Befragten sichere Fahrradabstellplätze und für 23% weitergehende Reparaturmöglichkeit Anreize zum Fahrradfahren seien. Es besteht also Potenzial, das genutzt werden muss.
    - Besonders an Schulen und Bahnhöfen stehen Fahrräder häufig unsicher – hier erfordert es Investitionen in Fahrradabstellanlagen, die schonender für das Fahrrad sind, mehr Sicherheit vor Diebstahl gewährleisten und das Prüfsiegel „ADFC-empfohlene Qualität" besitzen. Sie sollen die simplen Vorderradhalter ersetzen. Zu diesen besseren Alternativen gehören Anlehnbügel, Fahrradboxen, Fahrradparkhäuser oder zweistöckige Abstellsysteme wie am Bahnhof Charlottenhof in Potsdam.

    - Ladestationen für elektrisch unterstütze Fahrräder sollen zur Grundausstattung eines jeden Arbeitsplatzes gehören. Alle Landesämter und -ministerien sowie der Landtag sollen diesbezüglich mit gutem Beispiel vorangehen.

    - Wichtige Stellschrauben für ein vermehrtes Nutzen von Fahrradleihsystemen sind die Erhöhung der Ausleihstationendichte (gerade an zentralen Umstiegsorten), hochwertige und ansprechend gestaltete Leihräder, leicht verfügbare Informationen, einfache Ausleihprozesse, ein gut erreichbarer Kundendienst, funktionelle Smartphone-Applikationen, sowie kostenlose Nutzungsmöglichkeiten für Studierende, Auszubildende, Schüler*innen und Sozialhilfeempfänger*innen, wie sie durch Nextbike-Kooperationen mit (Fach-)Hochschulen teils schon existieren. Außerdem sollen Fahrradverleihsysteme möglichst schnell in die VBB-Tarife integriert werden, unter anderem um die bis an die Grenzen ihrer Kapazität gefüllten Zugabteile zur Fahrradmitnahme zu entlasten. Dies soll ebenso dazu beitragen, perspektivisch durch das Zusammenspiel tariflicher wie infrastruktureller Verbesserungen allen Brandenburger*innen die Kombination von Zug und Rad ohne Mehrkosten ermöglichen zu können.

- Touristisch gesehen ist Brandenburg schon lange ein Fahrradland - das ist gut, aber muss auch so bleiben! So wird der Marktanteil des Radtourismusses am gesamten Tourismus in Brandenburg als hoch eingeschätzt. Ca. 26% der Urlauber*innen hierzulande nutzen während ihres Aufenthalts das Rad - oder sind sogar gleich gänzlich damit unterwegs. Jedoch ist der Radtourismus als eigenständiger Themenkomplex anzusehen und nicht in einen Topf zu werfen mit dem Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel. Denn im Alltag geht es mehr um Schnelligkeit und Praktikabilität als um die Schönheit. Nichtsdestotrotz sehen wir Bündnisgrüne es nicht nur als wirtschaftlich sinnvoll, sondern vor allem auch als ökologisch notwendig an, dass Fahrradurlaub attraktiv bleibt - und noch attraktiver wird! Als zwei der drängendsten Stellschrauben sehen wir zum einen eine erneute Evaluation mit Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Radtourismusses in Brandenburg, da die letzten dafür relevanten statistischen Daten von 2008 stammen. Zum anderen braucht es eine Offensive, um die schon existenten und die, durch die vorhergehenden Forderungen entstehenden, Radwege gründlich auf touristische Tauglichkeit zu prüfen und dadurch auch neue Tourismus-Routen zu erschließen. So kann Alltag mit Urlaub verbunden werden - und die Radwege erreichen maximale Effektivität und Nutzung.

- Gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) soll ein Routenplaner entwickelt werden, der die besten Verbindungen für die Kombination "Zug & Fahrrad" bzw. "ÖPNV & Fahrrad" findet. Möglich wäre es beispielsweise, dies als zusätzliche Option im Routenplaner des VBB zu integrieren.

- Um alle Ziele zur Verbesserung der Radinfrastruktur verbindlich zu machen, der Priorisierung von Radverkehr eine rechtliche Grundlage zu geben und ein stabiles Fundament für das Radmobilitäts-Monitoring zu schaffen, soll die nächste Landesregierung ein Gesetz zur Förderung des Radverkehrs in Brandenburg auf den Weg bringen, in welchem nach dem Vorbild des Berliner Radgesetzes Maßnahmen verpflichtend festgeschrieben werden. Unter anderem sollen feste Werte für zusätzlich benötigte Abstellmöglichkeiten sowie Radschnellwegkilometer mit zeitlicher Begrenzung für die Umsetzung

enthalten sein. Auch die innerhalb eines Zeitraums auf die Tauglichkeit als Fahrradstraße zu prüfende Anzahl an Straßen soll gesetzlich verankert werden. Das Gesetz soll alle regionalen Unterschiede berücksichtigen.

- Um in Brandenburg und bundesweit sichere Fortbewegung mit dem Fahrrad gewährleisten zu können, soll die Brandenburgische Landesregierung die vom Berliner Senat geplante Bundesratsinitiative unterstützen, welche die bundespolitischen Rahmenbedingung für Verkehrssicherheit auf den neuesten Stand bringen soll. Moderne Abbiegeassistenten in allen LKWs und angemessene Strafen für Raser*innen sind essenzieller Bestandteil unserer verkehrspolitischen Ziele. Außerdem soll sich die Landesregierung im Bundesrat zukünftig gezielt für weitere bundesweite fahrradpolitische Initiativen einsetzen und werben.

Begründung

Die ambitionslose Verkehrspolitik der rot-roten Landesregierung, welche dem Fahrrad als nachhaltigstes aller Verkehrsmittel keinerlei Bedeutung verleiht, ist weder umwelt- noch menschenfreundlich. Mit unseren Forderungen und Ideen arbeiten wir auf einen flotten Wandel der Radverkehrspolitik in Brandenburg hin, u.a. um (Hand in Hand mit den Inhalten des ÖV-Antrages) noch vor 2030 den Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) am Gesamtverkehr auf zwei Drittel zu erhöhen!