

V7 Drahteseln Futter und Fläche geben!

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

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

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

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

- 22 • Das Fahrrad muss in Brandenburg endlich integraler Teil des
23 Gesamtverkehrskonzeptes werden, darf nicht länger ein Nischendasein
24 fristen und muss als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer wahrgenommen
25 und akzeptiert werden.
- 26 • Alle Orte in Brandenburg sollen bequem mit der Kombination Zug und Fahrrad
27 erreichbar sein. Es soll jederzeit möglich sein, kein Auto zu besitzen -
28 ohne unverhältnismäßig längere Fahrtzeiten in Kauf nehmen zu müssen,
29 sodass die Lebensqualität darunter leidet.
- 30 • Der Anteil von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr am Gesamtverkehr soll bis 2030
31 auf zwei Drittel erhöht werden.
- 32 • Brandenburg soll seinen Status als eine der beliebtesten bundesdeutschen
33 Fahrradregionen, der maßgeblich zur touristischen Attraktivität beiträgt,
34 nicht verlieren.

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

- 38 • Dass keines der 6 Referate der Verkehrsabteilung des Ministeriums für
39 Infrastruktur und Landesplanung primär zuständig für den Erhalt und Ausbau
40 des Radwegenetzes ist, sagt vieles über den derzeitigen Stellenwert des
41 Radverkehrs bei der Landesregierung aus. Radinfrastruktur darf nicht
42 länger als lästiges Anhängsel des Straßenverkehrswesens betrachtet werden.
43 Es soll daher ein Radverkehrsreferat im Infrastrukturministerium
44 geschaffen werden, das eine institutionelle Stärkung einer
45 fahrradfreundlichen Interessenvertretung innerhalb Brandenburgs
46 garantieren soll. Nur so können genügend Kapazitäten geschaffen werden, um
47 den Interessen der Radfahrer*innen mindestens genauso sehr nachgehen zu
48 können wie denen der Autofahrer*innen. Das Referat soll eine ambitionierte
49 fahrradpolitische Agenda des Landes koordinierend umsetzen und dabei mit
50 einem Monitoring-Programm begleiten. Im Zeichen einer zielgerichteten
51 Arbeit darf die Zuständigkeit für das Thema außerdem nicht weiter in drei
52 unterschiedlichen Ministerien liegen, deren interministerielle
53 Arbeitsgruppe bisher nicht zur Stärkung des Radverkehrs beigetragen hat.
54 Stattdessen muss es klare Verantwortliche geben, besonders in finanziellen
55 Angelegenheiten.
- 56 • Das Radverkehrsreferat des Infrastrukturministeriums soll sich eines
57 umfassenden Radmobilitäts-Monitoring-Programmes des Landes annehmen und
58 dieses perspektivisch zusammen mit dem Land Berlin koordinieren. Ein
59 solches Monitoring wäre zentrales Sicherungsinstrument für die
60 fahrradpolitische Agenda und könnte durch obligatorische Routine-
61 Bestandsaufnahmen der Verschleppung von Vorhaben und möglicher
62 Intransparenz vorbeugen. Außerdem könnte es wertvolles
63 Kommunikationsmittel sein, um zum einen verkehrspolitische Zusammenhänge
64 zu abstrahieren, wie beispielsweise die Effekte auf die generelle Nutzung
65 des öffentlichen Personennahverkehrs und zum anderen sektorenbezogene
66 Erfolge öffentlichkeitswirksamer transportieren zu können, als das bisher
67 möglich ist. Die Prozesse im Zeichen der Radverkehrswende sollen
68 transparent und die damit einhergehende unmittelbaren Veränderungen und
69 Verbesserungen greifbar werden. Indes ließe ein solches Monitoring
70 natürlich auch dynamische und zeitnahe Neu- und, falls notwendig, Nach-
71 Justierungen durch eine Evaluation seiner selbst und der Verkehrspolitik
72 Brandenburgs im Generellen zu.
- 73 • Die massive Investitionslücke im Radverkehrssektor muss unbedingt zeitnah
74 geschlossen werden! Der Investitionsbedarf für die Wiederinstandsetzung
75 und Sanierung von teilweise weit über 15 Jahre alten Radwegen mit
76 Sturzgefahr und weiteren Problemen ist unverändert hoch. Trotz eines
77 klaren Attests des Landesrechnungshofes von 2012 drittelt Rot-Rot die
78 ohnehin knappen Mittel, sodass der Investitionsstau sich auf nunmehr über
79 35 Millionen Euro summiert hat, die es dringend braucht, um die
80 existierende Infrastruktur zu retten. Wir können es uns neben der noch
81 ungenügenden Radinfrastruktur keinesfalls leisten, auch noch alte, teils
82 sehr frequentierte Strecken verfallen zu lassen und die Situation damit

- 83 noch zu verschärfen. Sinnvolles und fortschrittliches Investieren in
84 Brandenburg bedeutet, auch an die Radinfrastruktur zu denken!
- 85 • **Bessere Kofinanzierung:** Eine Mindestförderung aller Radverkehrsprojekte
86 könnte den Ausbau des Radwegenetzes erheblich beschleunigen. Wir fordern:
87 Landkreise, Städte und Gemeinden sollen die Kosten all ihrer Bauvorhaben
88 zur Verbesserung der Radinfrastruktur maximal zu 25 % selbst tragen.
89 Soweit dies nicht bereits durch Bundesmittel oder europäische Fonds
90 geschieht, sollen die übrigen 75 % aus Landesmitteln finanziert werden.
91 Hierfür benötigte Gelder können unter anderem durch eine Umschichtung aus
92 dem Straßenbau freigesetzt werden. Insgesamt soll eine durchschnittliche
93 Förderquote von 80 % für alle Radinfrastrukturmaßnahmen angestrebt werden,
94 denn im besonderen Maße notwendige Projekte sollen mit deutlich mehr als
95 der geforderten Mindestförderung bezuschusst werden.
 - 96 • **Radverkehr darf auf keinen Fall nur für kurze Wege in Betracht gezogen**
97 **werden - nicht zuletzt, da die Nutzung von E-Bikes kontinuierlich**
98 **anstiegt. Gute Radinfrastruktur muss es ermöglichen, Strecken bis zu 10**
99 **Kilometer und darüber hinaus bequem mit dem Rad zurückzulegen – auch im**
100 **Alltag. Von besonderer Bedeutung sind überregionale Radwege, welche**
101 **naheliegende Dörfer und Städte verbinden und den Radfahrer*innen eine**
102 **schnelle und hindernisfreie Fahrt garantieren. Radschnellwege zwischen**
103 **allen benachbarten Orten sollten ein zentrales Anliegen des Landes**
104 **Brandenburg sein! Der Ausbau solcher Wege ist essenziell, um den**
105 **Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr konkurrenzfähig zu machen und soll**
106 **schnellstmöglich im größtmöglichen Ausmaß erfolgen. So sollen bis 2025**
107 **zwischen allen Städten mit mehr als 12.000 Einwohner*innen, die**
108 **(Luftlinie) weniger als 15 km voneinander entfernt liegen, breitspurige**
109 **Radschnellwege existieren. Außerhalb des Berliner Umlands betrifft dies**
110 **die folgenden Städtepaare: Lübben-Lübbenau, Senftenberg-Lauchhammer,**
111 **Wittenberge-Perleberg, Luckenwalde-Jüterbog. Zumeist handelt es sich**
112 **hierbei um Städte, welche durch Landesstraßen miteinander verbunden sind.**
113 **Dies sichert Handlungsspielraum der Landesebene bei der Umsetzung der**
114 **Radschnellwege. Des Weiteren soll jeder Ort mit mehr als 1000**
115 **Einwohner*innen nicht nur durch eine Straße, sondern zusätzlich durch**
116 **einen Radweg angebunden sein. An vielbefahrenen Straßen soll dieser**
117 **baulich getrennt sein. Da viele dieser Radwege an Kreisstraßen**
118 **entlanggeführt werden können, soll eine Plattform für verbesserten Dialog**
119 **zwischen benachbarten Kommunen und Landkreisen geschaffen werden, um die**
120 **Planung zu erleichtern und gut abzustimmen. Neu gebaute Radwege dürfen**
121 **nicht abrupt an einer Kreisgrenze enden, weil vom Nachbarkreis erst mit**
122 **Zeitverzögerung weitergebaut werden soll. Außerdem soll das**
123 **Landesinfrastrukturministerium gezielt auf Kommunen und Landkreise**
124 **zugehen, wenn Potentiale für bessere Radanbindungen bestehen.**
 - 125 • **Die vom Land Berlin geplanten Radschnellwege aus dem Berliner Stadtzentrum**
126 **bis zum Stadtrand sollen vom Land Brandenburg bis in das äußere Berliner**
127 **Umland verlängert werden. So kann das hohe Verkehrsaufkommen zwischen dem**
128 **Berliner Umland und der Stadt Berlin zum Teil auf Radwege verlagert**
129 **werden. Zudem würde die Anbindung zwischen den Orten des Vorortgürtels**
130 **verbessert. Hierfür ist es jedoch ebenso wichtig, zusätzlich zum radialen**

- 131 Radwegenetz einen Radschnellweg zu schaffen, der als Außenring die
132 Berliner Vororte miteinander verbindet.
- 133 • Das Land Brandenburg soll auf Basis der Arbeit seines Radverkehrreferates
134 Leitlinien für sichere und moderne Radinfrastruktur festlegen, an denen
135 sich Kommunen und Landkreise orientieren sollen. Das
136 Infrastrukturministerium soll anhand dieser Leitlinien weitere Prämien für
137 besonders fortschrittliche Stadtplanung vergeben und damit nachhaltige und
138 inklusive Konzepte würdigen. Zu den Leitlinien sollen gehören:
- 139 1. „Protected Bike Lanes“: Klare bauliche Trennung von Radweg und Straße
140 (z.B. durch Poller oder Bordstein)
 - 141 2. Fahrradstraßen bzw. breite Fahrradspuren an großen Straßen
 - 142 3. Priorität für Radwege: Ist der Platz neben einer Straße begrenzt, sollen
143 Radwege Vorrang vor Parkplätzen haben.
 - 144 4. Grüne Welle für Radfahrer*innen
 - 145 5. Sichere Kreuzungen nach dem Modell des Stadtplaners Nick Falbo mit
146 vorgelagerten Haltelinien und schützenden Verkehrsinseln vor allen Ecken
 - 147 6. flächendeckende Luftpump-, Lade-, Leih- und Abstellinfrastruktur
 - 148 7. Sichere Lösungen für Kreisverkehre
 - 149 8. Asphaltierte Fahrradstreifen auf Kopfsteinpflasterstraßen
 - 150 9. Innerorts Tempo 30
- 151 • Die Luftpump-, Lade-, Leih- und Abstellinfrastruktur in der Nähe von
152 Bahnhöfen, Schulen, Arbeitsplätzen und anderen oft von Fahrradfahrer*innen
153 angefahrenen Orten muss ausgebaut, sowie ein besserer Schutz vor Diebstahl
154 an solchen Orten gewährleistet und somit niedrigeschwelligere
155 Fahrradnutzung ermöglicht werden. Eine Studie des BMVI aus dem Jahr 2015
156 ergab, dass für 52% der Befragten sichere Fahrradabstellplätze und für 23%
157 weitergehende Reparaturmöglichkeit Anreize zum Fahrradfahren seien. Es
158 besteht also Potenzial, das genutzt werden muss.
- 159 ◦ Besonders an Schulen und Bahnhöfen stehen Fahrräder häufig unsicher
160 – hier erfordert es Investitionen in Fahrradabstellanlagen, die
161 schonender für das Fahrrad sind, mehr Sicherheit vor Diebstahl
162 gewährleisten und das Prüfsiegel „ADFC-empfohlene Qualität“
163 besitzen. Sie sollen die simplen Vorderradhalter ersetzen. Zu diesen
164 besseren Alternativen gehören Anlehnbügel, Fahrradboxen,
165 Fahrradparkhäuser oder zweistöckige Abstellsysteme wie am Bahnhof
166 Charlottenhof in Potsdam.
 - 167 ◦ Ladestationen für elektrisch unterstützte Fahrräder sollen zur
168 Grundausstattung eines jeden Arbeitsplatzes gehören. Alle
169 Landesämter und -ministerien sowie der Landtag sollen diesbezüglich
170 mit gutem Beispiel vorangehen.

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

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

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

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

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

223 • Um in Brandenburg und bundesweit sichere Fortbewegung mit dem Fahrrad
224 gewährleisten zu können, soll die Brandenburgische Landesregierung die vom
225 Berliner Senat geplante Bundesratsinitiative unterstützen, welche die
226 bundespolitischen Rahmenbedingung für Verkehrssicherheit auf den neuesten
227 Stand bringen soll. Moderne Abbiegeassistenten in allen LKWs und
228 angemessene Strafen für Raser*innen sind essenzieller Bestandteil unserer
229 verkehrspolitischen Ziele. Außerdem soll sich die Landesregierung im
230 Bundesrat zukünftig gezielt für weitere bundesweite fahrradpolitische
231 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!