



Die nächsten Schritte

für einen sicheren und guten Radverkehr in Brandenburg

Erstellung eines ressortübergreifenden Radverkehrsplanes für Brandenburg

Die vom Ministerium für Infrastruktur und ländliche Entwicklung vorgelegte Mobilitätsstrategie 2030 inklusive Radverkehrsstrategie müssen konkretisiert werden! Diese Rahmenpläne sollten mittelfristig mit einem ressortübergreifend abgestimmten Maßnahmenkatalog, Budgets und messbaren Zielen unteretzt werden und aus einer Hand koordiniert werden. Dazu bedarf es weiterer Ressourcen und Kompetenzen. Bei der Erstellung dieses Radverkehrsplanes sollen die kommunale Ebenen, touristische Organisationen der Regionen und weitere wichtige Stakeholder sowie Verbände einbezogen werden, um auch in der Abarbeitung der Maßnahmen eine übergreifende Zusammenarbeit zu gewährleisten.

Eine einheitliche Betrachtung des gesamten Radwegenetzes inkl. aller sich in der Praxis vermischenden Nutzungsarten wie Alltags-, Freizeit- und touristischer Radverkehr wird dabei vorausgesetzt. Ebenso die Erfüllung der im Rahmen der Landestourismuskonzeption vom Kabinett beschlossenen Aufgaben der Landesregierung (u.a. "Einbeziehung der touristischen Themen in landesweite Mobilitäts- und Infrastrukturplanungen").

Die Anbindung an die Radwegenetze benachbarter Bundesländer und überregionale Routen finden besondere Berücksichtigung. Die Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg wird von der Brandenburger Landesregierung aktiv betrieben und sie setzt sich für durchgehende Qualität und Managementstrukturen auch in den Nachbarbundesländern ein.

In den Planungen sollen längst vorhandene Bundesstandards wie die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA2010) zur Grundlage des Handelns und der Förderung

auf Landes- und kommunaler Ebene gemacht werden. Eine Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes soll dahingehend angestrebt werden, um eigenständige Radschnellwege und überregionale touristische Routen direkt durch das Land planen und finanzieren zu können. Ebenso setzt sich das Land für eine fahrradfreundliche Überarbeitung der StVO gegenüber dem Bund ein.

Bisher bereitgestellt Mittel und Förderbedingungen reichen nicht aus, um den Radverkehr zeitgemäß weiterzuentwickeln und dem Nutzungsdruck entgegenzukommen. Darum sollen im Landeshaushalt pro Jahr mindestens 50 Mio EUR für die Förderung des Radverkehrs zur Verfügung gestellt werden.

Strukturen und Ressourcen für eine zeitgemäße Radinfrastruktur schaffen

Der Radverkehr ist in vielen Ressorts der Landesregierung angesiedelt. Die Baulast ist auf eine beachtliche Anzahl von Akteuren im Land verteilt. Die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten für das Brandenburger Radwegenetz sind stark zersplittert. Das behindert bspw. abgestimmte Instandhaltungen, eine gleichmäßige Qualitätsentwicklung, gemeinsame Datenstandards, -austausch, regionsübergreifende Radverkehrskonzeptionen etc. Umso mehr bedarf es einer Koordinierung und einer Unterstützung von Landesseite aus! Das gilt vor allem, wenn die o.g. Radverkehrskonzeption realisiert wird.

Durch die fragmentierten Strukturen gibt es starke regionale und lokale Unterschiede in der "Radlerfreundlichkeit" innerhalb des Brandenburger Radwegenetzes: Qualität, Ausbaustufen, Pflege und Instandhaltung. Flächendeckende, nach einheitlichen Standards existierende, routingfähige Daten sind nicht vorhanden für das gesamte Netz. Das wäre aber die Voraussetzung für ein Monitoring, die Übersicht über Zuständigkeiten, Verbesserungsbedarfe und auch überregionale Planungen und die Durchsetzung von Standards! Es bedarf dafür organisatorische und finanzielle Voraussetzungen in Form eines institutionell verankerten Informations- und Qualitätsmanagements und eines nutzerfreundlichen Systems zur Pflege und -aktualisierung der Daten für das gesamte Brandenburger Radwegenetzes. Zudem müssen Rollen und Zuständigkeiten klarer umrissen und die Zusammenarbeit zwischen Land und Kommunen verstärkt werden.

Vorhandene Förderprogramme sollen miteinander abgestimmt und überarbeitet werden. Eine ganzheitliche Betrachtung, die der Vermischung der Nutzungsformen gerecht wird (Alltag/touristisch), ist zwingend notwendig! Wichtig dafür ist auch eine flächendeckende Verbreitung von Leihradsystemen, damit diese nicht auf Oberzentren beschränkt bleiben. Dabei sind Förderprogramme notwendig, die auch ohne Eigenanteile der Kommunen funktionieren.

Den Radverkehr als Bestandteil von Mobilitäts- und Verkehrsketten begreifen

Die Brandenburger Verkehrsplanungen beziehen sich in großem Maße auf Berlin. Die Hauptstadtregion ist dabei als Anker und wichtiger Quellmarkt zu verstehen, in dessen Haushalten oft kein KfZ vorhanden ist und deren Bewohner zunehmend den ÖV nutzen, sowie Multi- und Intermodalität gewöhnt sind. Verkehr muss ganzheitlich gedacht werden, deswegen muss der geforderte Radverkehrsplan sich auch auf andere Verkehrsträger beziehen.

Insbesondere den Umsteigepunkten zwischen verschiedenen Verkehrsmittel ist Beachtung zu schenken, um überhaupt die Voraussetzung für Mobilitätsketten zu schaffen. Das Land fördert darum hochwertige Fahrrad-Abstellanlagen an den Bahnhöfen und Haltestellen. Ebenso sind die Kapazitäten für die Fahrradmitnahme im Schienenverkehr auszubauen, so dass auch zu Stoßzeiten die Mitnahme des Fahrrads jederzeit gewährleistet ist.

ADFC Brandenburg e.V.:

Magdalena Westkemper, 0331-280 05 95, brandenburg@adfc.de

Landestourismusverband Brandenburg e.V.:

Peter Krause, 03391-402600, info@ltv-brandenburg.de

TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH:

Dirk Wetzel, 0331-298 73 789, dirk.wetzel@reiseland-brandenburg.de