

Strategie der Landesregierung zur Förderung des Radverkehrs im Land Brandenburg bis 2030 (Radverkehrsstrategie 2030)

Anlage zur Kabinettsvorlage MIL 473/17 – Beschluss vom 07.11.2017

Radverkehrsstrategie 2030

1. Ziel und Funktion
2. Rahmenbedingungen
 - 2.1 Radverkehr in Deutschland
 - 2.2 Radverkehr in Brandenburg
 - 2.3 Radwegeinfrastruktur in Brandenburg
 - 2.4 Finanzierung/Förderung
3. Trends und Potenziale
 - 3.1 Zukunft des Radverkehrs
 - 3.2 Erwartungen aus Sicht der Radfahrenden
4. Ziele und Handlungsfelder
 - 4.1 Allgemein
 - 4.2 Infrastruktur
 - 4.2.1 Radwege in Baulast des Bundes und des Landes
 - 4.2.2 Radwege in kommunaler Baulast
 - 4.2.3 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
 - 4.2.4 Radverkehr und Stadtentwicklung
 - 4.3 Kommunikation/ Öffentlichkeitsarbeit
 - 4.4 Organisation der strategischen Arbeit
5. Fazit und Ausblick

1. Ziel und Funktion der Radverkehrsstrategie 2030

Die Landesregierung strebt an Verkehre zu vermeiden und den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split weiter zu erhöhen. So soll der nach wie vor hohe Beitrag des Verkehrs an Emissionen von Schadstoffen, Feinstaub, Lärm und klimaschädlichen Gasen reduziert werden. Die Zahl der von Luftverunreinigungen und Lärm Betroffenen soll weiter reduziert werden. Die Mobilitätsstrategie 2030 enthält dazu u.a. folgende Ziele:

- den Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) am Modal Split von 47 Prozent (2008) auf über 50 Prozent in 2030 erhöhen,
- regionale und lokale Konzepte für umweltfreundliche Nahmobilität unterstützen,
- umweltfreundliche Mobilitätsangebote bei integrierter Stadtentwicklung verstärkt berücksichtigen, um die „Stadt der kurzen Wege“ zu unterstützen.

Die Förderung des Radverkehrs ist eine kostengünstige Möglichkeit diese Ziele der Mobilitätsstrategie zu erreichen. Die Verlagerung von Kfz-Fahrten im Nahbereich kann einen entscheidenden Anteil der Mobilitätsbedürfnisse heutiger und kommender Generationen befriedigen, ohne die natürlichen Lebensgrundlagen, die ökonomische Entwicklung und die soziale Gerechtigkeit zu gefährden. Kein Verkehrsmittel ist besser geeignet diese Ansprüche unter dem Aspekt von Natur-, Umwelt- und Ressourcenschutz zu erfüllen. Radverkehr ist die klimafreundlichste Alternative zum motorisierten Individualverkehr auf Basis fossiler Brennstoffe.

Die Radverkehrsstrategie 2030 ist die konzeptionelle und strategische Grundlage für die Radverkehrspolitik zur Förderung dieser Verkehrsart im Land Brandenburg. Sie ist Steuerungselement und Wegweiser für die Weiterentwicklung Brandenburgs als fahrradfreundliches Bundesland. Die Radverkehrsstrategie ist kein Haushalts- oder Investitionsplan. Die Bereitstellung der Finanzmittel zur Umsetzung der Ziele erfolgt unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanungen.

Ähnlich wie in anderen Bundesländern hat die Radverkehrspolitik in Brandenburg zahlreiche und bedeutende Schnittstellen zu anderen Politikfeldern, wie Umwelt-, Wirtschafts-, Sozial- und Gesundheitspolitik sowie Kommunal- und Landesplanung. Die Förderung des Radverkehrs ist deshalb eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, zu deren Umsetzung und Ausgestaltung neben der öffentlichen Hand u.a. auch Akteure aus Wirtschaft und Verbänden einen wichtigen Beitrag leisten können. Sie zu motivieren und zur Beteiligung anzuregen ist ein besonderes Ziel der Strategie.

Inhaltlich wird sich die künftige Arbeit zur Förderung des Radverkehrs an den Zielen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020 der Bundesregierung und den Nachhaltigkeitszielen der Landesregierung orientieren. Als Koordinierungs- und Steuerungselement auf Landesebene ist die interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG) Radverkehr zu reaktivieren und ihr Einfluss auf radverkehrsrelevante Entscheidungen in den Ressorts zu stärken.

Wichtige Schnittstelle zwischen Landes- und Kommunalpolitik bildet die in 2015 gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) Brandenburg, deren Arbeit auch künftig von der Landesregierung unterstützt werden soll.

2. Rahmenbedingungen¹

2.1 Radverkehr in Deutschland

Die deutschlandweite Ermittlung der TU Dresden von 2013 ergab:

- Fast drei Viertel der Deutschen (72 Prozent) leben in einem Haushalt mit einem Fahrrad, im Schnitt sind es rund 2,4 Fahrräder pro Haushalt.
- 57 Prozent fahren mindestens gelegentlich mit dem Fahrrad.
- Als reines Verkehrsmittel wird das Fahrrad von knapp jedem Dritten mehrmals die Woche benutzt (27 Prozent). Knapp die Hälfte nutzt es ein paar Mal im Monat (47 Prozent).
- Primär wird das Fahrrad für Einkäufe, kurze Erledigungen und Ausflüge eingesetzt.
- 35 Prozent der Befragten fahren mit dem Fahrrad zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte. Dabei kombiniert ca. jeder Dritte (33 Prozent) die Fahrt mit dem Fahrrad mit Öffentlichen Verkehrsmitteln - verstärkt tun dies 14- bis 29-Jährige.
- Für 13 Prozent, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, ist die mangelnde Sicherheit ein Argument - vorrangig wegen zu hohem Autoverkehr bzw. fehlender Fahrradwege.
- Gute Fahrradstellplätze (52 Prozent) und bessere Radwege (50 Prozent) zeigen sich weiterhin als Hauptanreize für die Anreise mit dem Rad zur Arbeit bzw. zum Ausbildungsplatz.
- Die Zufriedenheit (gut bis sehr gut) mit der Abstellituation an Arbeits- und Ausbildungsstätten und im privaten Umfeld ist mit 72 Prozent im Allgemeinen hoch, an Bahnhöfen und Haltestellen dagegen mit nur ca. 30 Prozent sehr gering.
- Für das Fahrrad als Verkehrsmittel sprechen vor allem gesundheitliche Gründe, Umweltfreundlichkeit und Kostenersparnis, aber auch Spaß und Flexibilität werden mit angeführt.
- 30 Prozent der Deutschen wollen zukünftig das Fahrrad häufiger als Verkehrsmittel nutzen, davon insbesondere Personen zwischen 20 und 39 Jahren.

2.2 Radverkehr in Brandenburg

Brandenburg hat sich in den letzten Jahren zum Fahrradland entwickelt. Besonders spiegelt sich dies im gewachsenen touristischen Angebot wider. 17 der 51 deutschlandweiten Routen verlaufen durch Brandenburg, ca. 25 Prozent der Urlaubsgäste im Land Brandenburg fahren Rad und ca. 850 Mio. Euro pro Jahr werden durch den Radtourismus in Brandenburg umgesetzt. Zunehmend spürbar wird dies beim wachsenden Anteil des Alltags- und Alltagsfreizeitverkehrs.

Der Radverkehrsanteil lag entsprechend MID 2008 in Brandenburg bei 13 Prozent (Bundesdurchschnitt 10 Prozent); im Vergleich der Flächenländer mit Niedersachsen, Sachsen/Anhalt und Schleswig-Holstein im oberen Bereich.

Im Vergleich dazu lag der Anteil des öffentlichen Verkehrs in Brandenburg 2008 bei 9 Prozent. Damit nahm der Radverkehr im Umweltverbund schon damals eine herausragende Stellung ein (*für Brandenburg liegen voraussichtlich erst ab Ende 2017 aktuelle statistisch ermittelte Daten vor – nächste MID*).

¹ Quellen: Fahrradmonitor Deutschland 2013/2015; Mobilitätserhebung in Deutschland (MID) 2008 –nächste Erhebung 2016/2017; Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz UBA, Texte 19/2013, Verfasser TU Dresden; Methodik zur Entwicklung des Radverkehrspotenzials im außerörtlichen Bereich im Land BB, 12/2015; System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) in ausgewählten Städten 2008

Im Land Brandenburg

- spielt das Fahrrad im Vergleich der Altersgruppen für die Bevölkerung im Schul- und Ausbildungsalter sowie im Alter zwischen 45 und 65 Jahren die wichtigste Rolle.
- liegt der Anteil des Radverkehrs im regionalen Vergleich in den Mittel- und Oberzentren sowie im Berliner Umland mit ca. 16-18 Prozent deutlich höher als im ländlichen Bereich mit 11 Prozent (integrierte Auswertung MiD-SrV 2008 - VBB und Land Brandenburg). Die Unterschiede bestehen darin, dass die ländliche Bevölkerung größere Tagesentfernungen zurücklegt, weniger oft öffentliche Verkehrsmittel benutzt, seltener zu Fuß geht und bei allen Wegezwecken das eigene Auto bevorzugt. Das Fahrrad spielt im ländlichen Raum eine größere Rolle als der ÖPNV und könnte durch die starke Marktdurchdringung des Pedelecs zukünftig noch weiter an Bedeutung gewinnen.

2.3 Radwegeinfrastruktur in Brandenburg

Das Land Brandenburg hat aufgrund seiner Topografie, der demografischen Entwicklung und der durchschnittlichen Entfernung zu Alltagszielen ein großes Potenzial zur Nutzung des Fahrrades. Das gilt sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den touristischen Radverkehr.

Brandenburg hat seit 1995 in den Bau von Radwegen stark investiert. Seitdem wurden rund 215 Millionen Euro in Radwege an Bundes- und Landesstraßen investiert. So konnten ca. 2.000 km straßenbegleitende Radwege u.a. zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer auf Schul- und Arbeitswegen realisiert werden. Zum Teil werden diese Alltagsradwege auch als Lückenschlüsse für touristische Radrouten ohne separate Radwegführung genutzt. Mittlerweile ist jedoch rund die Hälfte aller Außerortsradwege an Bundes- und Landesstraßen älter als 15 Jahre. Ähnliches gilt auch für die geförderten touristischen Radwege. Die Erhaltungskosten werden daher in der Zukunft ansteigen und bis zu 50 Prozent des Budgets ausmachen. Das begrenzt die Möglichkeiten für Neubauvorhaben.

Von der Förderung des Landes in den kommunalen Straßenbau entfielen seit 1991 rund 41 Millionen Euro auf den Bau separater Radwege sowie rund 140 Millionen Euro auf den Bau von gemeinsamen Geh- und Radwegen an kommunalen Straßen.

Mit weiteren Fördermitteln des Bundes und Landes im Umfang von 148 Millionen Euro entstand außerdem ein ca. 7.000 km langes touristisches Wegenetz für Radfahrende, auf dem Themen-Radrouten mit einer Gesamtlänge von rund 12.000 Kilometer verlaufen (diese beinhalten auch einen Teil der Radwege an Straßen). Auf dieser Basis hat sich der Fahrradtourismus zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor entwickelt. Speziell für den Tourismussektor des Landes und die Kommunen vor Ort hat dieses Netz eine enorme ökonomische Bedeutung.

Die Wertschöpfung aus dem Radtourismus, ca. 850 Millionen Euro Gesamtumsatz pro Jahr (Radwanderer, Urlauber die vom festen Urlaubsort Tagestouren per Rad unternehmen, Tagesausflügler aus Brandenburg, Berlin und weiteren benachbarten Bundesländern), machen ca. 25 Prozent des gesamt-touristischen Umsatzes in Brandenburg aus.

Neben der wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus hat das regionale Radwegenetz speziell im ländlichen Raum einen erheblichen Anteil an der Sicherung der Alltagsmobilität der dort lebenden Menschen.

2.4 Finanzierung/Förderung

Im Rahmen der Auftragsverwaltung plant, baut, erhält und unterhält das Land Radwege an Bundesstraßen. Die mit den Maßnahmen verbundenen Planungskosten finanziert das Land.

Das Land Brandenburg finanziert die Planung, den Bau und die Erhaltung straßenbegleitender Radwege an Landesstraßen, wobei ca. 50 Prozent in den Neubau und ca. 50 Prozent in die Erhaltung des Bestandsnetzes fließen.

Für Planung, Bau und Unterhaltung der touristisch genutzten Radwege sind vorrangig die Gemeinden, Ämter und Landkreise verantwortlich. Bei der Modernisierung der vorhandenen in kommunaler Baulast befindlichen überregionalen Radfernwege hilft das Land mit Fördermitteln aus der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur".

Unter der Zielstellung der CO₂-Minimierung im Verkehr ist die Förderung des Radverkehrs Bestandteil des europäischen Strukturfonds für regionale Entwicklung (EFRE) in der Periode 2014 – 2020. Wesentliche Fördergegenstände sind die Förderung des innerstädtischen und regionalen Radverkehrs durch Konzepte und Infrastrukturausbau (Wege und Abstellanlagen) zur Optimierung von Mobilitätsketten und Umsteigemöglichkeiten.

Der Ausbau des Angebotes an Bike&Ride (B&R)-Parkplätzen bzw. Abstellanlagen an Umsteigepunkten zum ÖPNV ist integraler Bestandteil der Förderpolitik des MIL (Mobilitätsrichtlinie/Richtlinie ÖPNV Invest).

Mit der LEADER-Förderung können Vorhaben realisiert werden, die die Leistungsfähigkeit des ländlichen Raumes erhalten und gezielt stärken, u.a. durch den Ausbau von prioritären Infrastrukturvorhaben, die der Umsetzung der regionalen Entwicklungsstrategie und damit der Verbesserung bzw. Sicherung aller dort lebenden Altersgruppen dienen.

Im Rahmen weiterer europäischer Förderprogramme sind Finanzmittel abrufbar, darunter aus dem Förderprogramm zur europäischen territorialen Zusammenarbeit INTERREG VA BB-Polen sowie MV-BB-Polen, u.a. für den Bau von grenzüberschreitenden Radwegeverbindungen und Radwanderwegen zur Verknüpfung des Natur- und Kulturerbes.

3. Trends und Potenziale

3.1 Zukunft des Radverkehrs

Umfangreiche aktuelle Untersuchungen anderer Bundesländer aber auch der Fahrradklimatest des ADFC weisen darauf hin, dass viele gesellschaftliche Trends dafürsprechen, dass sich die positive Entwicklung zur Radverkehrsnutzung weiter verstetigt. Beispiele aus dem Land Brandenburg zeigen, dass der 2008 erhobene Radverkehrsanteil in vielen Kommunen bereits deutlich überschritten ist. Sieben der zwölf Brandenburger Teilnehmer an der SrV-Studie von 2008 hatten bereits einen Radverkehrsanteil am Modal Split von über 20 Prozent. Darunter zählt die Stadt Ludwigsfelde mit einem Radverkehrsanteil von 33 Prozent.

Auch für den Brandenburgischen Tourismus hat das Radfahren eine besondere Bedeutung. Marktuntersuchungen im Tourismusjahr 2013/2014 haben ergeben, dass überdurchschnittlich viele Urlaubsgäste in Brandenburg Rad gefahren sind: Der Anteil beläuft sich auf 25,8 % gegenüber dem Durchschnitts-

wert für Deutschland, der bei 12,6 % liegt. D.h., Brandenburg wird bereits als Radurlaubs-Destination wahrgenommen.

Grundlage des Erfolges ist nicht zuletzt die Verbindung von Naturschutz und Naturtourismus. Brandenburg bietet hervorragende natürliche Voraussetzungen für den Aktivtourismus mit dem Naturerlebnis im Mittelpunkt. Die geschützten, unberührten und vielfältigen Landschaften in den Nationalen Naturlandschaften (11 Naturparke, 3 Biosphärenreservate, 1 Nationalpark) sind Schwerpunkträume für den Naturtourismus und insbesondere für den Radausflugsverkehr und Radurlaub geeignet.

Der Wunsch nach einer flexiblen, selbstbestimmten Mobilität, nach Bewegung und Gesundheit und auch das zunehmende Prestige sprechen für das Radfahren. Fahrradaffine Lebensstile gewinnen durch ein breiter werdendes bedarfsorientiertes Angebot der Fahrradindustrie immer mehr an Bedeutung. U.a. durch Fahrräder mit Elektrounterstützung beim Treten, sog. Pedelecs, wird Radfahren für neue Zielgruppen und Einsatzbereiche attraktiv.

Bundesweit werden 11 Prozent (Basis 2013) der Wege mit dem Fahrrad erledigt. Das sind allerdings nur drei Prozent der zurückgelegten Kilometer. Für mittlere Entfernungen und Fernstrecken ist das Fahrrad im Alltagsverkehr deshalb keine Alternative zum motorisierten Verkehr.

Sein Potenzial liegt bei den kurzen Wegen, also Strecken kürzer als fünf Kilometer. Allerdings zeigen aktuelle Verkehrserhebungen eine zunehmende Tendenz zu längeren Fahrwegen. Unterstützt wird diese Tendenz durch den Trend zu Fahrrädern mit elektromotorischer Unterstützung. Sie erschließen auch den darüber hinaus gehenden Entfernungsbereich bis zu 15 Kilometern. Weiterhin können sie das Zweitauto ersetzen, wie aus o.g. Untersuchungen der TU Dresden im Auftrag des Umweltbundesamtes bekannt geworden ist.

Verkehrsforscher der TU Dresden haben folgendes Potenzial ermittelt:

- Würden 25 Prozent aller kurzen Wege, die bisher mit dem Auto gefahren werden, künftig mit dem Fahrrad zurückgelegt, steigt der Anteil der Radfahrenden im Verkehr auf 16 Prozent.

Es gibt deutliche Unterschiede bezüglich des Potenzials zwischen dem ländlichen Raum und den Städten (Ergebnis einer Nutzerbefragung):

- Das Fahrrad ist eine echte Option vor allem in mittleren und großen Städten, wo es die kurzen Wege ersetzen kann.
- Das Radfahren ist stark abhängig von der Topografie. Bei flachen Strecken werden fünf Kilometer Weg per Rad von mehr als 80 Prozent der Befragten als machbar eingestuft. Wird es hügelig oder gar bergig, sinkt diese Einschätzung deutlich.

Aus den Untersuchungsergebnissen lässt sich auch für das Land Brandenburg ein großes Potenzial zur Verkehrsverlagerung auf das Fahrrad ableiten. Sowohl die topografischen Gegebenheiten aber auch der demografische Wandel in Verbindung mit dem verstärkten Zuzug der Bevölkerung in städtische Ballungsräume mit kurzen Wegstrecken sind dafür vorhanden. Durch den stetig steigenden Anteil von Fahrrädern mit Elektrounterstützung gibt es darüber hinaus erweiterte Einsatzmöglichkeiten auch für mittlere Entfernungen. Dazu zählt unter anderem der Weg zur Arbeitsstätte, der im Brandenburger Durchschnitt zu fast 50 Prozent unter 10 Kilometer liegt.

3.2 Erwartungen aus Sicht der Radfahrenden²

Die Erwartungen und Wünsche an Politik und Verwaltung zur Schaffung eines verbesserten Angebots für Radfahrende sind groß. Im Rahmen der Onlinebefragungen zum Fahrradmonitor Deutschland haben sich auf kommunaler Ebene in 2015 rund 82 (in 2013: 82) Prozent der Deutschen zwischen 14 und 69 Jahren für eine stärkere Beschäftigung der Politik mit dem Thema Radverkehr aus. 12 (15) Prozent stufen die Bundes-, 19 (23) Prozent die Landesregierungen insgesamt als fahrradfreundlich ein. Das Ergebnis der Landesregierungen weist dabei z.T. deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern auf (Brandenburg liegt auf Platz 6 (7) gleichauf mit Bayern, aber hinter Berlin 5 (6)).

Generell sind Erhaltung, Ausbau bzw. Bau neuer Radwege zentraler Wunsch an die Politik.

Bereiche, in denen die Politik aktiver werden sollte, sind aus Sicht der Befragten:

- der Bau von Radwegen (63 (60) Prozent),
- die Verbesserung der Beleuchtung der Radwege (44 (47) Prozent),
- die Verbesserung des Belages der Radwege (43 (41) Prozent),
- sichere Abstellanlagen für Fahrräder (47 (40) Prozent) sowie
- Kampagnen für ein besseres Miteinander (39 (35) Prozent).

Darüber hinaus kommen vor allem aus touristischer Sicht noch die Aspekte Möblierung der Radwege (Schutzhütten/Unterstellmöglichkeiten), die Erweiterung des Angebotes an Fahrradverleihstationen (incl. E-Bikes) und vor allem eine gute und modernisierte Wegweisung (z.B. Knotenpunktweisung) hinzu.

4. Ziele und Handlungsfelder

4.1 Allgemein

Radverkehr ist seit Jahren ein wesentlicher Bestandteil der brandenburgischen Landespolitik mit dem Ziel einer umweltverträglichen, gesunden und sicheren Bedienung der Mobilitätsbedürfnisse in städtischen und ländlichen Räumen. Im Rahmen dieser Landespolitik wurde vorrangig Wegeinfrastruktur durch das Land oder die Kommunen gebaut, zunehmend aber auch der Bau begleitender Infrastruktur, wie Abstellanlagen, gefördert.

Die bisherige Schwerpunktsetzung, der Neubau von separaten Fahrradwegen an Bundes-, Landes- oder kommunalen Straßen hat sich zwar grundsätzlich bewährt, konnte den vielfach vor Ort geäußerten Bedarf an weiteren Radverkehrsanlagen jedoch noch nicht befriedigen.

Mittlerweile ist ca. die Hälfte aller Außerortsradwege an Bundes- und Landesstraßen älter als 15 Jahre. Dies ist auch am Zustand und am Ausbaustandard vor Ort erkennbar. Die Zustandserfassung der Radwege an Bundesstraßen im Jahr 2015 hat einen Bedarf für Erhaltungsmaßnahmen und z.T. auch Modernisierungsmaßnahmen für ca. 20 Prozent des Netzes ermittelt, für Radwege an Landesstraßen liegt der Wert ebenfalls in dieser Größenordnung. Aufgrund der Altersstruktur ist ähnliches auch für die geförderten touristischen Radwege in kommunaler Baulast zu erwarten. Konkrete Zahlen liegen hier jedoch nicht vor.

² Quellen: Fahrradmonitor Deutschland 2015 (2013)

Unter Beachtung des wachsenden Erhaltungsbedarfs ist die Strategie zur Förderung des Radverkehrs durch Bereitstellung von Wegeinfrastruktur neu auszurichten. Der Erhalt des Bestandsnetzes muss bei gleichbleibender Finanzierungslinie stärker, ggfs. zu Lasten von Neubaumaßnahmen, in den Focus genommen werden. Zusätzlich werden verstärkt auch alternative Angebote, wie Schutzstreifen, zur Führung des Radverkehrs in den Städten und Gemeinden geprüft und zur Anwendung kommen.

Mit den infrastrukturellen Maßnahmen wird Brandenburg auch künftig einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesrepublik leisten und die Kommunen bei der Umsetzung von Lärmaktions- und Luftreinhalteplänen aktiv unterstützen. Dabei wird der Fokus in den nächsten Jahren verstärkt auf die Ausnutzung der bestehenden Potenziale der Nutzung des Fahrrades für innerstädtische kurze Wege (Strecken kürzer als fünf Kilometer) und auch die Möglichkeiten, längere Fahrwege durch Fahrräder mit elektromotorischer Unterstützung zu bewältigen, gerichtet werden.

Klimaziele durch mehr Radverkehr zu erreichen ist jedoch nicht allein eine Frage der Bereitstellung von Infrastruktur sondern auch der mentalen Einstellung zum Radfahren selbst.

So geht aus umfangreich vorliegenden bundesweiten und landeseigenen Untersuchungen und Forschungsarbeiten zum Thema Fahrradnutzung und dessen Potenzial hervor, dass die Bedürfnisse und Erwartungen der Nutzer an die Politik nicht nur infrastruktureller Art sind, sondern auch ein fahrradfreundlicheres Klima eingefordert wird.

So wird sich die Umsetzung der Radverkehrsstrategie auf zwei Handlungsschwerpunkte konzentrieren, die Infrastruktur und die Kommunikation.

- Infrastrukturelle Maßnahmen (Neubau und Erhaltung) konzentrieren sich dabei auf eine Verlagerung von radverkehrsgeeigneten Fahrten, die zurzeit noch mit dem Auto erledigt werden, sowie die Schaffung von Angeboten zur kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Maßnahmen der Kommunikation sollen der Schaffung eines radverkehrsfreundlichen Klimas (Spaß am Radfahren) und der Sensibilisierung für den persönlichen Beitrag zur Gesundheitsförderung und Klimaschutz für heutige und künftige Generationen dienen.

4.2 Infrastruktur

Alltags- und touristischer Radverkehr sollen künftig als Einheit betrachtet werden, da die Ergebnisse der mehrjährigen Radverkehrsanalyse im Land Brandenburg den Nachweis erbracht haben, dass es keine signifikanten Unterschiede im Nutzungszweck der Radverkehrsanlagen gibt.

In Auswertung der Radverkehrsanalyse Brandenburg für den Außerortsverkehr (2009-2012) ist der Anteil der Nutzergruppen wie folgt:

- alltägliche Wege der Einwohner (als Verkehrsmittel zum Erreichen der Ziele, auch der Freizeitziele) bei ca. 32 Prozent,
- Radausflugsverkehr (Radfahren zum alleinigen Zweck der Freizeitgestaltung) bei ca. 34 Prozent und
- Radurlaub (Radreisen, Radurlaub) bei ebenfalls ca. 34 Prozent.

Radwege- und Radroutennetz sollen deshalb künftig qualitativ gleichwertig erhalten, modernisiert und moderat ergänzt werden.

Ein besonderer Schwerpunkt ist die sichere Gestaltung von Radverkehrsanlagen und die Realisierung von Projekten zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramm 2024.

4.2.1 Radwege in Baulast des Bundes und des Landes

Ziel:

Der Erhalt und die Modernisierung vorhandener Radwege an Bundes- und Landesstraßen hat künftig Vorrang vor dem Neubau. Bei nachgewiesenem unabweisbarem Erhaltungs- bzw. Modernisierungsbedarf sollen die verfügbaren Mittel vorrangig dafür eingesetzt werden. Durch eine kontinuierliche Erfassung und Bewertung des Zustandes sowie die Beseitigung unfallbegünstigender Faktoren soll eine am Bedarf orientierte Qualität der Radverkehrsanlagen sichergestellt werden.

Der Neubau straßenbegleitender Radwege wird entsprechend der verfügbaren Mittel fortgesetzt. Schwerpunkte sind wichtige Alltagsradwege zwischen Kommunen und ihren Umlandgemeinden bzw. Ortsteilen sowie Netzschlüsse im touristischen Fernradroutennetz mit großer Nachfrage.

Bei nachgewiesenem Erhaltungsbedarf sollen für Erhaltungsmaßnahmen mindestens 50 Prozent des Budgets verwendet werden.

Neben Bundes- und Landesmitteln werden dabei auch EU-Fördermittel (EFRE) eingesetzt.

Handlungsfelder/Umsetzung:

a) *Neubau*

Erstellung und Abarbeitung einer realistisch finanzierbaren und in 5-Jahresscheiben geteilten Bedarfsliste bis 2030 mit folgender Prioritätensetzung:

- Verbesserung der Stadt-Umland-Beziehungen
- Sicherung der Wegebeziehungen für Kinder und Jugendliche zu Schulen und Freizeiteinrichtungen
- Sicherung des Verkehrs für Auszubildende und Berufstätige
- Radwegbauvorhaben zur Unterstützung von Mobilitätsketten im ländlichen Raum
- Netzschlüsse im definierten und zertifizierten Fernradroutennetz mit großem Bedarf und turnusmäßige Überprüfung und Fortschreibung der Bedarfsliste nach jeweils fünf Jahren.

b) *Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes*

Erarbeitung einer Erhaltungskonzeption und daraus abgeleitet Erhaltungsprogramme jeweils für zwei Fünfjahreszeiträume

- Bewertungsgrundlage
 - Zustandserfassung und –bewertung für Radwege an Bundesstraßen in 2015 und für Radwege an Landesstraßen in 2016/17
- Prioritätensetzung:
 - Radwegzustand
 - Ausbaustandard entspricht nicht den Anforderungen der aktuellen Richtlinien bzw. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
 - Nutzungsintensität ergänzt mit
 - Prioritätensetzung analog Neubau.

Turnusmäßige Überprüfung und Fortschreibung der Erhaltungsprogramme nach Ablauf der jeweiligen aktuellen Fünfjahresprogramme.

c) Zustandserfassung und Bewertung des Radwegenetzes

- Turnusmäßig nach jeweils fünf Jahren

d) Erhöhung der Verkehrssicherheit

- Reduzierung der Unfallzahlen durch
 - Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms 2024
 - Mobilitätserziehung auf der Grundlage des Verkehrssicherheitsprogramm 2024
 - Unterstützung der Arbeit des Forums und Netzwerkes Verkehrssicherheit
 - Durchführen von Radverkehrsprojekten im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit
- Identifikation sicherheitsrelevanter Gefahrenpotenziale
 - Analyse und Bewertung von Unfallhäufungsstellen mit Radfahrerbeteiligung gemäß Erlasslage
 - besondere Berücksichtigung der Auswirkungen neuer Verkehrsmittel durch unterschiedliche Nutzergruppen (z.B. ältere Pedelec-Fahrer)
- aktive Mitwirkung an Reformen des Straßenverkehrs- und StVZO -Rechts
 - Begleitung bundesweiter Pilotprojekte und Untersuchungen, z.B. Schutzstreifen außerorts
 - Kindersicherheit, z.B. erwachsene Radfahrer mit Kindern auf Gehwegen
 - Fahrradbeleuchtung, z.B. Anbringung, Spannung, Mitführungspflicht
 - Abbiegeunfälle, z.B. Abbiegeassistenten bei Lkw
 - Reduzierung der Lkw-Radfahrunfälle, z.B. Einsatz seitlicher Begrenzungsleuchten bei Lkw
 - bundesweite Diskussion, z.B. Radfahrer und Alkohol (Promillegrenzen)
- Umsetzung innovativer Infrastrukturmaßnahmen durch an die Entwicklung angepasste Strategien zur Beseitigung von unfallbegünstigenden Faktoren wie z. B.
 - die stärkere Berücksichtigung von Querungsstellen von Radverkehrsanlagen im Rahmen von Sicherheitsaudits sowie
 - die Stärkung der Entwurfsprinzipien der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Straße.

4.2.2 Radwege in kommunaler Baulast

Ziel:

Das Land wird auch künftig EU,- Bundes- und Landesmittel für das kommunale Alltags- und touristische Radwegenetz, insbesondere zur Entlastung der Innenstädte von umweltbelastenden Kfz-Verkehr, bereitstellen und die Kommunen bei der Beantragung von Fördermitteln unterstützen.

Das kommunale Straßenbauförderprogramm des MIL wird künftig stärker als bisher auf die Erhaltung und die Modernisierung von Radwegen fokussiert werden. Darunter kommt dem Aspekt der Erhöhung/Verbesserung der Verkehrssicherheit eine besondere Rolle zu. Zudem sollen durch die Förderung von Pilotprojekten neue Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, von Ausbaustandards, kostensenkender Herstellungsverfahren und Finanzierungsmodellen untersucht werden.

Handlungsfelder/Umsetzung:

a) Förderung von Radwegebau und -erhaltung

Die Förderung einer nachhaltigen Mobilität in Städten und Gemeinden insbesondere zur Entlastung von Innenstädten vom motorisierten Individualverkehr ist vorwiegend eine kommunale Aufgabe. Die Landesregierung wird diese Aufgabe auch künftig durch Fördermittel unterstützen. Darunter zählen:

- die Schaffung bedarfsgerechter und regional spezifischer Lösungen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split
- die Schaffung neuer Angebote vor dem Hintergrund der allgemein steigenden Fahrradnutzung der Berufspendler, Schüler, Freizeitfahrer und Touristen sowie durch die rasant wachsende E-Mobilität (z.B. Radschnellwege, Ladestationen für E-Bikes)
- die Integration von Modernisierung und Erhaltung sowie die Beseitigung von Unfallschwerpunkten in die Förderkulisse
- die Modernisierung und der Erhalt von touristischer Infrastruktur durch Umsetzung des 40 Millionen Euro-Förderprogramms
- die prioritäre Förderung von Neubauvorhaben auf der Grundlage lokaler und/oder regionaler Radverkehrskonzepte der Kommunen mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf kommunalen Straßen und unter Anwendung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- der effizientere Einsatz der für den Radwegeneubau, die Modernisierung oder die Erhaltung zur Verfügung stehenden Haushalts- bzw. Fördermittel des Bundes und des Landes durch eine bessere Koordinierung zwischen den relevanten Ressorts (MIL, MWE, MLUL)
- Finanzierung/Förderung eines Modellprojektes zur Einführung einer kontinuierlichen Zustandserfassung des touristischen Radwegenetzes durch Aufbau eines touristischen Radwege-Monitoringsystems unter Einbindung der Nutzer.

b) Wegweisung und Orientierung

Die Landesregierung wird sich weiterhin an der Umsetzung des landesweiten Wegweisungskonzeptes für touristische Fernradrouten beteiligen und die zielorientierte Radwegweisung nach den HBR (Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg) einschließlich der Knotenpunktwegweisung an Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen begleitenden Radwegen sowie im Zuge selbstständiger touristischer Radwege bzw. -routen fördern oder mitfinanzieren. Damit wird die Beschilderung für den Radverkehr auf ein einheitliches Qualitätsniveau gebracht und leistet einen entscheidenden Beitrag zur Qualitätssicherung im Brandenburger Radroutennetz.

c) Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur zur Förderung von Stadt-Umlandbeziehungen

Radverkehr ist ein bedeutender Bestandteil zur Sicherung von Stadt-Umland-Verkehren im Nahbereich, seine Förderung ist Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg. Die Landesregierung fördert auf der Basis eines Stadt-Umland-Wettbewerb (SUW) Projekte mit dem Ziel der Bündelung von Ressourcen und Fördermitteln, um den demografischen, strukturellen, klimatischen, ökonomischen und ökologischen Herausforderungen zu begegnen. Dazu gehören Maßnahmen in Zusammenhang mit der Förderung des innerstädtischen und regionalen Radverkehrs durch Konzepte und Infrastrukturausbau, die in den aktuellen Förderperioden umgesetzt werden können:

- EU-Förderperiode 2014 bis 2020 stärkt integrierte Entwicklung von Regionen, Städten und ländlichen Räumen,
- gemäß OP EFRE 2014-2020 kann Radverkehr über das Thematische Ziel (TZ) 4 „CO₂-Reduzierung“ unterstützt und gefördert werden.

Förderfähig sind u.a. Maßnahmen zur Optimierung von Mobilitätsketten und Umsteigemöglichkeiten, wie Fahrradstationen und Abstellanlagen inklusive Lademöglichkeiten.

Die Regionalen Wachstumskerne (RWK) genießen in entwicklungsrelevanten Förderprogrammen der Landesministerien einen Fördervorteil. Sie werden vorrangig behandelt, in dem der Mitteleinsatz stärker auf diese Standorte konzentriert wurde und wird.

Ergänzend zu den Schwerpunkten innerhalb Brandenburgs spielen Radverkehrsbeziehungen zwischen Brandenburg und Berlin aufgrund vielfältiger funktionaler Verflechtungen in Verbindung mit räumlicher Nähe, eine große und zunehmend noch wachsende Rolle. So ist z.B. die Vernetzung des Radverkehrs an S- und Regionalhaltepunkten angesichts der Steuerung der Siedlungsentwicklung entlang der Achsen im Berliner Umland eine wichtige Maßnahme, um ggfs. den Modalsplitt zu Gunsten von ÖV – und Radverkehr zu beeinflussen. Die Abstimmung mit Berlin zur Verbesserung der Vernetzung der Infrastrukturen ist deshalb zu forcieren.

4.2.3 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Eine Bedarfsanalyse im Auftrag des MIL ergab einen wachsenden Bedarf an Bike&Ride (B&R-)Stellplätzen vor allem im engeren Verflechtungsraum mit Berlin und in den Städten des Landes Brandenburg. Es hat sich gezeigt, dass der Bedarf an Fahrradstellplätzen gegenüber dem Bedarf an P&R-Stellplätzen für Pkw sogar mehr als doppelt so hoch ist:

- derzeit ca. 23.000 Fahrradstellplätze an B&R-Plätzen insbesondere an Bahnhöfen und im Bahnhofsumfeld
- nur ca. die Hälfte der Anlagen (Bestandsanalyse VBB 2011) ist bereits optimal ausgestattet (z.B. mit Überdachung, diebstahlsicher).

Schwerpunkt der künftigen Förderung wird deshalb die Erweiterung und Optimierung des B+R-Anlagen-Netzes insbesondere zur Stärkung der Beförderungskette Wohnort – Arbeits-/Ausbildungsstätte sowie für Freizeit- und Ausflugsverkehre auf besonders touristisch gefragten Relationen, wie z.B. in den Brandenburger Großschutzgebieten, sein. Dies gilt sowohl für die Erleichterung der Fahrradnutzung für radverkehrsgerechte Stadt-Umland-Strecken als auch für relevante Haltepunkte des ÖV im ländlichen Raum. Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln wird umso erfolgreicher sein, je mehr die Sicherheit insbesondere für die zunehmende Zahl hochwertiger Fahrräder (insbesondere E-Bikes, Pedelecs) gewährleistet werden kann.

Grundsätzlich sollen jedoch Bestandserweiterungen und Modernisierung der Verknüpfungsstellen Vorrang vor einer Kapazitätserweiterung zur Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln haben, da eine Verstärkung des Angebotes, insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen, auch künftig nur in begrenztem Umfang möglich sein wird

Ziele:

Die Landesregierung will die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad im Verbundgebiet Berlin-Brandenburg kundenfreundlich lenken, unterstützen und wo möglich auch fördern, um der zunehmenden Bedeutung des Fahrrads für die Mobilität der Menschen gerecht zu werden.

Handlungsfelder:

a) Verknüpfungsstellen

Fahrrad und ÖPNV sollen sich in einer Mobilitätskette ergänzen (Zubringer zu öffentlichen Verkehrsmitteln für den Alltags- und touristischen Radverkehr), u.a. durch:

- Erweiterung des B&R-Angebots
- Modernisierung bzw. Ersatz veralteter und unsicherer Radabstellanlagen

- Überdachung von Abstellanlagen (Witterungsschutz)
- Bau von Abstellanlagen für elektrisch unterstützte Fahrräder.

b) Fahrradmitnahme im ÖV

In Brandenburg ist die Fahrradmitnahme in den Regionalzügen, in den S-Bahnen als auch auf ausgewählten Buslinien möglich. Alle Züge verfügen über entsprechende Mehrzweckabteile mit Stellplätzen für Rollstühle, Kinderwagen und eben auch Fahrräder. Allerdings bestehen hier drastische Kapazitätsprobleme, insbesondere im Berufsverkehr und in den Sommermonaten auf ausgewählten Relationen.

Da kapazitätserweiternde Maßnahmen an der Infrastruktur oder dem Fahrzeugeinsatz u.a. aus wirtschaftlichen Gründen nur begrenzt möglich sind, gilt es diese Engpässe gegenüber dem Fahrgast sachlich zu kommunizieren bzw. alternative Lösungen an den Zu- und Ausstiegspunkten anzubieten. Moderate Erweiterungen der Mitnahmekapazitäten sollen dennoch Bestandteil der konkreten Maßnahmenpakete sein mit dem Ziel:

- vorhandene Mitnahmemöglichkeiten in Bahnen und Bussen bedarfsorientiert und entsprechend der Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge auch künftig zu gewährleisten,
- neue Mitnahmemöglichkeiten in Regionalzügen, S- und U-Bahnen sowie auf ausgewählten Busverbindungen, darunter auch zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Nationalen Naturlandschaften, zu prüfen,.

Das Pilotvorhaben „Rad im Regio“ ist weiter umzusetzen und bei Bedarf zu erweitern. Die Auswertung des Projektes soll Grundlage für die Festlegung von Kriterien eines späteren Regelbetriebes sein.

c) Fahrradausleihsysteme

- Unterstützung des Systems Bike-Sharing als Ergänzung zum Car-Sharing im Nahbereich
- Erweiterung von Mietangeboten „Rent a Bike“
- Unterstützung der Einführung neuer Systeme wie Integration Fahrradverleih – ÖPNV/SPNV, sowohl stationsbasierte als auch flexible Systeme, u.a. mit Integration in das Tarifsysteem

4.2.4 Radverkehr und Stadtentwicklung

Mobilität und gute Erreichbarkeit sind bedeutende Standortfaktoren für Unternehmen und Haushalte in Städten und Gemeinden. Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung, Beschäftigung und Teilhabe des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben. Mobilitätsanforderungen machen stadtverträgliche Anpassungen der städtischen Verkehrsinfrastruktur notwendig.

Anlagen für den Rad- und Fußverkehr haben eine zentrale Rolle für die innerörtliche Mobilität. Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit stellen an die lokalen Wegenetze besondere Anforderungen bei der Gestaltung, der Barrierefreiheit und der Funktionsvielfalt in urbanen Wohn- und Mischgebieten. Das gilt auch besonders vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung und dem Bestreben der Städte, die Kernlagen städtebaulich aufzuwerten und eine „Stadt der kurzen Wege“ zu entwickeln. Durch die Zunahme von Radverkehrsanteilen in verdichteten Siedlungsbereichen und neue Nutzergruppen (Pedelecs, E-Bikes) ändern sich auch die Qualitätsanforderungen an die Infrastruktur.

Auch aus Sicht der Luftreinhaltung und der Lärminderung muss der Fokus in den nächsten Jahren verstärkt auf die Ausnutzung der bestehenden Potenziale der Nutzung des Fahrrades für innerstädtische kurze Wege (kürzer als 5 km) und auch die Möglichkeiten, längere Fahrwege durch Fahrräder mit elektromotorischer Unterstützung zu bewältigen, gerichtet werden. Pedelecs erschließen den Entfer-

nungsbereich bis zu 15 Kilometer und können damit Pendler-Fahrten zu Arbeits- und Ausbildungsstätten in Innenstädten substituieren.

Ziele:

Das Thema Nahmobilität soll in Zukunft stärker beachtet werden und bei Kommunal- und Quartiersplanungen mehr in den Fokus rücken. Die Stärkung der Nahmobilität ist nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch städtebaulich relevant. Sie ist Voraussetzung für eine klima- und umweltfreundliche Mobilität in Städten und Gemeinden. Dem Rad- und Fußverkehr kommt dabei besondere Bedeutung zu, denn hier liegen – auch dank neuer Technologien wie z. B. der Elektromobilität - große Potenziale für eine emissionsfreie Mobilität, insbesondere im Alltagsverkehr.

Handlungsfelder:

a) Strategie Stadtentwicklung und Wohnen

- Förderung des Radverkehrs zur Unterstützung der Zielstellung der Mobilitätsstrategie „Schaffung einer umweltfreundlichen Nahmobilität“ sowie der Ziele einer integrierten Stadtentwicklungspolitik „Stadt der kurzen Wege“ und „Lebensqualität im urbanen Raum“ durch enge Verzahnung von Radverkehrsförderung, Stadtentwicklungs- und Regionalplanung
- Radverkehr als Beitrag zur Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung

b) Förderung integrierter Mobilitätskonzepte (Mobilitätsrichtlinie)

- Förderung von Mobilitätskonzepten- und -management für eine umweltfreundliche Nahmobilität mit besonderem Focus auf das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“
- Unterstützung/Förderung innovativer Radverkehrsprojekte (z.B. *neue Verkehrsraumaufteilung in Städten/ nutzerfreundliche Infrastrukturen in Wohngebieten*)
- Schaffung städtebaulicher Rahmenbedingungen (z.B. Anpassung Bauordnung, Förderkriterien) zur Erleichterung der Nutzung der Verkehrsmittel der Nahmobilität
- Unterstützung von lokalen Mobilitätstrategien mit der Zielsetzung einer stadtverträglicheren Organisation des Verkehrs nach dem Leitbild einer „Stadt der kurzen Wege“
- Unterstützung der Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die SPNV-Haltestellen unter dem besonderen Aspekt der Erreichbarkeit für Fuß- und Radverkehr

c) Kommunal- und Quartiersplanungen

- stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs im Zuge der Städtebauförderung bzw. quartiersbezogener Förderprogramme
- Fortführung und Verstärkung der Landesförderung für kommunale Investitionen in die Entwicklung, Erneuerung und städtebauliche Integration von lokaler Verkehrsinfrastruktur
- verstärkte Förderung von barrierefreien, sicheren und wettergeschützten Radabstellplätzen für normale und elektrisch unterstützte Fahrräder in Wohnquartieren sowohl für Anlagen des Neubaus als auch zur Nachrüstung in bestehenden Quartieren
- Berücksichtigung des besonderen Handlungsbedarfs in Bestandsquartieren
- Unterstützung der Kommunalplanungen durch Informationsmaterial, Fortbildungsangebote und Pilotprojekte
- Förderung von kommunalen Fahrradabstellplatzkonzepten mit besonderem Augenmerk auf die sichere Verwahrung hochwertiger Fahrräder (insbesondere Pedelecs, E-Bikes,)

4.3 Kommunikation/ Öffentlichkeitsarbeit

Ziel:

Das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von der Einstellung zum Radfahren allgemein. Es ist eine wichtige Aufgabe im Rahmen der Radverkehrsförderung, den Spaß am Radfahren und die positiven Effekte des Radfahrens zu vermitteln sowie allgemein für ein fahrradfreundliches Klima zu sorgen. Diese kann durch unterschiedliche Formen und Instrumente im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit oder zielgerichtete Kommunikation beeinflusst werden, in dem die Bürgerinnen und Bürger vor Ort von Vorzügen und Vorteilen des Radfahrens glaubhaft überzeugt werden.

Handlungsfelder/Umsetzung

Im Fahrradmonitor 2015 des BMVI gewinnt das Thema Kommunikation im Vergleich zu 2013 an Bedeutung: 39% wünschen sich Kampagnen zum besseren Miteinander (2013: 35%). Die Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung und die Unterstützung der Kommunen wird deshalb ein Schwerpunkt der Radverkehrsstrategie werden, darunter mit Maßnahmen wie:

- Initiierung ressortinterner und ressortübergreifender Kampagnen und Unterstützung von Motivationskampagnen anderer Verbände, Institutionen o.ä. zur Förderung des Radverkehrs und der Nutzung des Fahrrades als Teil des Umweltverbundes sowie als ein Träger der Nahmobilität (z.B. Beteiligung der Ressorts an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“)
- Unterstützung von Kommunen bei der Mitwirkung an bundes- oder landesweiten Kampagnen zur Förderung des Radverkehrs (z.B. Stadtradeln)
- Unterstützung der Tätigkeit des Forums und des Netzwerkes Verkehrssicherheit
- Unterstützung der Arbeit der AG Fahrradfreundliche Kommunen im Land Brandenburg
- Unterstützung von kommunalen Radverkehrsprojekten, z.B. zur Einführung eines nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagements mit dem Ziel einer stärkeren Nutzung des Fahrrades für die Arbeits- und Dienstwege
- Umsetzung von beispielgebenden Pilotprojekten an den Behördenstandorten der Landesregierung zur Unterstützung der kommunalen Anstrengungen bei der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung (z.B. Betriebliches Mobilitätsmanagement, quantitative und qualitative Verbesserung des Angebotes an Dienstfahrrädern)

Am besten gelingt Überzeugungsarbeit, wenn Maßnahmen praxisorientiert am Bedarf der Radfahrer umgesetzt werden und politische Entscheidungsträger sowie öffentliche Verwaltungen mit gutem Beispiel vorangehen und dies auch öffentlichkeitswirksam kommunizieren („Tue Gutes und rede darüber“).

Touristisch hat sich Brandenburg als eine der führenden deutschen Raddestinationen etabliert. Die daraus resultierenden gewerblichen Angebotserweiterungen führen nicht nur zu Wertschöpfung und neuen Arbeitsplätzen, sondern befördern auch das Image des Verkehrsträgers Rad zur Nutzung im Alltag.

4.4 Organisation der strategischen Arbeit

Ziel:

Die unterschiedlichen Zuständigkeiten für Planung, Bau und Erhaltung, Finanzierung und Förderung von Fahrradinfrastruktur erfordern ein integriertes und abgestimmtes Handeln zwischen den verschiedenen Akteuren innerhalb der Landesregierung, zwischen Land, Kommunen und weiteren Partnern. Wichtigste Instrumente dafür sind Kommunikationsplattformen, wie die Arbeitsgruppen Radverkehr auf Landes- und kommunaler Ebene. Dazu gehören:

- die Interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG) Radverkehr und
- die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) des Landes Brandenburg.

Ergänzend dazu sind Synergieeffekte durch eine engere Zusammenarbeit mit Berlin und anderen Bundesländern sowie mit Verbänden und Vereinen, wie z.B. ADFC und ADAC, zu nutzen.

Handlungsfelder/Umsetzung:

a) Interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG) Radverkehr

Aufgabe:

Fortführung und Intensivierung der Abstimmung und Koordinierung der Aktivitäten der Landesregierung zur Förderung des Radverkehrs sowie direkter Ansprechpartner für die AGFK Brandenburg

Handlungsfelder:

- Erarbeitung von Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs
- Vorbereitung politischer Entscheidungen/Grundsatzpapiere zum Radverkehr
- Auswertung und Bewertung politischer Grundsatzpapiere der EU, der Bundes- und Landesregierung
- Vorbereitung radverkehrsrelevanter Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung
- Beratende Funktion mit dem Ziel, die in den verschiedenen Ressorts der Landesregierung laufenden Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs aufeinander abzustimmen
- Ansprechpartner und Bindeglied zur AGFK des Landes Brandenburg
- Stärkung der Zusammenarbeit mit Berlin, Abstimmung Landesgrenzen überschreitender Maßnahmen (z.B. Thema Schnellradwege, E-Mobilität)
- Abstimmung Landesgrenzen überschreitender Maßnahmen zu anderen Bundesländern

b) Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) Brandenburg

Aufgabe:

Die Förderung des Radverkehrs als integraler Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Land und kommunaler Familie. Nur gemeinsam kann der Einsatz zur Verfügung stehender Mittel und Ressourcen am Bedarf orientiert effizient ein- bzw. umgesetzt werden. Die AGFK ist ein unverzichtbarer Partner bei der Umsetzung einer fahrradfreundlichen Landespolitik und soll fachlich und finanziell auch zukünftig unterstützt werden. Durch die Mitgliedskommunen werden mittlerweile ca. 1,2 Millionen Brandenburger vertreten.

Hauptaufgabe der AG ist die Erarbeitung und Abstimmung von gemeinsamen Zielen, Wegen zur Zielerreichung, fachliche Begleitung und Kommunikation von Strategien, Konzepten und Projekten sowie die Verbesserung der Kommunikation zwischen den Kommunen und zwischen den Kommunen und der Landesregierung.

Handlungsfelder:

- Kommunikations- und Motivationsplattform für Kommunen
- Unterstützung der Landesregierung zu den Themen „Kommunikation/Motivation“, um größere Bevölkerungsschichten als heute zu erreichen (Kampagnen für ein besseres Miteinander wünschen sich mittlerweile 39 Prozent der Bevölkerung)
- Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit in den Regionen vor Ort
- Ideengeber für eine am Bedarf orientierte Radverkehrspolitik der Landesregierung
- Gegenseitige (Land<->Kommune) Kommunikationsschwerpunkte sollen sein:
 - politische Grundsatzpapiere/Richtlinien/Wettbewerbe/etc. der Landesregierung mit radverkehrsaffinen Themen oder Auswirkungen aus der Sicht der Kommunen bewerten

- (z.B. Mobilitätsstrategie 2030, Fortschreibung Radwegeprogramme, Landesnahverkehrsplan),
- radverkehrsrelevante Kampagnen/Pilotprojekte etc. einzelner Ressorts ggfs. mit fachlichen Hinweisen unterstützen und die Ergebnisse gemeinsam bewerten sowie in die kommunale Familie kommunizieren,
 - die Ziele und Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 begleiten und verbreiten,
 - bundesweite Aktionen/Kampagnen in die Kommunen tragen und deren Mitwirkung initiieren (u.a. „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Stadtradeln“),
 - Aufbau und Ausgestaltung einer interkommunalen Informationsplattform (Kommunale Webseite Radverkehr in Brandenburg).

Das MIL wird die AGFK bei ihrer Arbeit weiter unterstützen und fachlich begleiten. Als ständiges Mitglied im Fachbeirat wird das MIL als Vertreter der Landesregierung in der AG aktiv mitwirken. Damit soll gleichzeitig der Informationsfluss zwischen kommunaler Ebene und Landesregierung gewährleistet und verbessert werden. Parallel dazu kann die Arbeit der IMAG Radverkehr neue Impulse für eine Zusammenarbeit der Ressorts erhalten.

5. Fazit und Ausblick

Radverkehr ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Die Radverkehrsstrategie richtet sich deshalb an alle Akteure der Radverkehrsförderung.

Die Umsetzung der Radverkehrsstrategie ist Bestandteil der Mobilitätsstrategie der Landesregierung Brandenburg bis zum Jahr 2030, welches auch der Zielhorizont für die Radverkehrsstrategie ist.

Die Radverkehrsstrategie hat zwei Handlungsschwerpunkte, die mit Zielen und konkreten Handlungsfeldern untersetzt sind. Die Handlungsfelder werden innerhalb des Geltungszeitraums durch konkrete Maßnahmen untersetzt.

Das Thema Radverkehr ist sehr facettenreich und in fast allen Politikfeldern und damit ressortübergreifend auch in der Landesregierung verankert. Die Umsetzung der Radverkehrsstrategie ist deshalb eine Gemeinschaftsaufgabe aller Ressorts. Instrument der ressortübergreifenden Zusammenarbeit wird die IMAG Radverkehr sein.

Das Thema Radverkehr ist insbesondere ein wichtiger Bestandteil der Gestaltung einer umweltfreundlichen Nahmobilität in Städten und Gemeinden, so dass sich die Landesregierung entschlossen hat, die kommunale Familie in Form der AGFK Brandenburg in die Erarbeitung bzw. Identifizierung von Strategien, Konzepten und Maßnahmen einzubeziehen. Durch eine enge Zusammenarbeit sollen Anregungen und Hinweise aus kommunaler Sicht in die künftige Arbeit der IMAG Radverkehr eingehen und eine effizientere Arbeit zur Gestaltung der Landespolitik ermöglichen.

Gemeinsame Kommunikationsplattform von Land und Kommunen soll eine im Zwei-Jahresrhythmus stattfindende Radverkehrskonferenz des Landes Brandenburg unter Federführung der IMAG Radverkehr und in Zusammenarbeit mit der AGFK Brandenburg sein.

Die erste Radverkehrskonferenz in dieser Form ist für das Jahr 2018 vorgesehen. Schwerpunktthemen der Konferenz werden Kommunikation, Motivation und Öffentlichkeitsarbeit sein.

Da sich die Rahmenbedingungen der vorliegenden Strategie über die Jahre ändern können, sind Ziele und Zielvorgaben in bestimmten Zeitabständen nach zu justieren. Analog zu anderen konzeptionellen

Papieren ist als Zeitraum für eine Evaluierung der Radverkehrsstrategie ein 5-Jahresrhythmus vorgesehen.

Um die Ziele der Radverkehrsstrategie und damit auch der Mobilitätsstrategie zu erreichen, braucht die Radverkehrsförderung im Land auf allen Ebenen Kontinuität, effiziente Organisationsstrukturen sowie eine angemessene und verlässliche Ausstattung mit Personal und Finanzmitteln.

Wichtigste Grundlage dafür ist die zeitnahe Schaffung eines Radverkehrsbeauftragten der Landesregierung mit den entsprechenden Kompetenzen für die Steuerung und Koordinierung der ressortübergreifenden Aktivitäten. Nur so ist es möglich eine systematische Radverkehrsförderung unter Einbeziehung aller auf dem Gebiet tätigen Ressorts effizient umzusetzen und gleichzeitig zentraler Ansprechpartner der Landesregierung für die AGFK Brandenburg, als Vertreter für Kreise und Gemeinden, zu sein.