

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3540

des Abgeordneten Michael Jungclaus (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 6/8714

### Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2030

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers: Die Landesregierung hat im November 2017 eine Strategie zur Förderung des Radverkehrs im Land Brandenburg bis 2030 (Radverkehrsstrategie 2030) vorgelegt. Die darin enthaltenen Ziele und Handlungsfelder geben Anlass für Nachfragen. So erscheint etwa das in der Mobilitätsstrategie formulierte und in der Radverkehrsstrategie wiederholte Ziel, den Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) am Modal Split von 47 (2008) auf über 50 Prozent in 2030 zu erhöhen, wenig ambitioniert.

1. Wann wird die Landesregierung die Radwegebedarfsliste veröffentlichen? Wurden neben Landkreisen und Kommunen auch Interessenverbände (z.B. ADFC) bei der Aufstellung eingebunden?

zu Frage 1: Die Radwegebedarfslisten für straßenbegleitende Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen sind veröffentlicht, sie können unter dem Link [http://www.ls.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.277812.de?nav\\_level=2](http://www.ls.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.277812.de?nav_level=2) eingesehen und herunter geladen werden. In die Erarbeitung der Bewertungsmethodik zur Ermittlung des Bedarfs wurden nur die Landkreise einbezogen.

2. Liegen die aktuellen statistischen Daten zum Radverkehrsanteil in Brandenburg inzwischen vor? Wenn ja, wie hoch ist der aktuelle Radverkehrsanteil in Brandenburg?

zu Frage 2: Der Modal Split der einzelnen Verkehrsträger wird im Rahmen der bundesweiten Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) ermittelt. Der Ergebnisse der aktuellen Erhebung für Brandenburg werden Ende des Jahres 2018 vorliegen.

3. Wie kam das Ziel, den Anteil des Umweltverbunds „auf über 50%“ zu erhöhen, zustande? Hält die Landesregierung dieses Ziel für geeignet, um den „nach wie vor hohe[n] Beitrag des Verkehrs an Emissionen von Schadstoffen, Feinstaub, Lärm und klimaschädlichen Gasen [zu] reduzieren“?
4. Welches Ziel setzt sich die Landesregierung für 2030 in Hinblick auf den Radverkehrsanteil am gesamten Umweltverbund?

Eingegangen: 11.06.2018 / Ausgegeben: 18.06.2018

zu Fragen 3 und 4: Der Schwerpunkt der Maßnahmen der Mobilitätsstrategie liegt in der Stärkung des Umweltverbundes aus Öffentlichem Verkehr (ÖV), Rad- und Fußverkehr. Insbesondere durch die Kombination von ÖV und Rad- bzw. Fußverkehr sind wesentliche Reduzierungen der verkehrsbedingten Belastungen für Umwelt und Klima zu erwarten.

Der Anteil des Radverkehrs liegt mit 13 % über dem Bundesdurchschnitt und über dem Anteil des ÖV, der bei 9 Prozent liegt (Quelle: MiD 2008). Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, sowohl den Anteil des ÖV als auch des Radverkehrs weiter zu erhöhen.

5. Hat die Landesregierung in Erwägung gezogen, den Anteil der veranschlagten Haushaltsmittel für die Finanzierung von Radwegen gegenüber dem Anteil der Straßenbaufinanzierung zu erhöhen? Wenn ja, in welcher Höhe?

zu Frage 5: Im Nachtragshaushalt 2018 wurde in Kapitel 11 460 der Titel 891 10 um 20 Mio. € auf 91,5 Mio. € erhöht. Zudem wurde eine Verpflichtungsermächtigung (VE) in Höhe von 20 Mio. € mit Fälligkeiten 2019 (+15 Mio. €) und 2020 (+5 Mio. €) ausgebracht. Unter Berücksichtigung der durch den Bundeshaushalt zur Verfügung gestellten Mittel sollen die Investitionen in Radwege von 7,3 Millionen Euro im Jahr 2015 auf 10 Millionen Euro im Jahr 2018 erhöht werden. In der Erläuterung zu Titel 891 10 ist die entsprechende Maßnahmenliste für den Radwegebau enthalten. Die Beratungen der Landesregierung zur Aufstellung des Haushaltsplanentwurfs 2019/2020 sind gegenwärtig noch nicht abgeschlossen.

6. Welche Projekte wurden bislang durchgeführt, um insbesondere bei Schülerinnen und Schülern Radfahren noch populärer zu machen?
7. Wie erfolgt die „Mobilitätserziehung auf der Grundlage des Verkehrssicherheitsprogramm[s] 2024“ konkret? Gibt es dazu bereits eine Konzeption, ein Budget, Partner etc.?

zu Fragen 6 und 7: Das Radfahren ist bei Kindern und Jugendlichen populär. Es dient der Bewältigung notwendiger Wege zur Schule, ist aber auch im Freizeitbereich eine Möglichkeit, selbstbestimmt mobil zu sein. Es ist erforderlich, den Kindern das Rüstzeug für eine sichere Verkehrsteilnahme zu vermitteln. Hierfür existiert eine Reihe von Angeboten, die bereits im Kitabereich Grundlagenwissen und auch motorische Fertigkeiten vermitteln. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf das Rollerprojekt „Fit und flink“ der Landesverkehrswacht (LVW) zu verweisen, das auf eine spätere Nutzung des Fahrrades vorbereitet.

Die Schulische Radfahrausbildung in den Klassenstufen 3 bzw. 4 ist im Rahmenlehrplan für das Fach Sachunterricht verankert und stellt einen elementaren Bestandteil der Verkehrssicherheitserziehung im Land Brandenburg dar. Flankierend werden durch verschiedene Anbieter und Partner mehrere Projekte für die Fahrrad fahrende Zielgruppe vorgehalten. In dem Spannungsfeld zwischen Schule, organisierter Freizeit und freier Spielzeit haben Lehrer, Polizei, die Verkehrswachten, das Netzwerk Verkehrssicherheit, der ADAC etc. Anknüpfungsmöglichkeiten, ihre Projekte zu platzieren. Die Landesregierung stellt entsprechende Präventionsmittel für weiterführende oder flankierende Projekte zur Verfügung. Exemplarisch können hier angeführt werden:

- Radfahrtsicherheit 12+ in der Sekundarstufe inkl. einschlägiger Verkehrssicherheitstage (LVW),
- der Landeswettbewerb „Bester Radfahrer“ (LVW) , dessen Qualifikationsrunde im Rahmen der schulischen Radfahrausbildung stattfindet,
- die Broschüren „BMX Heroes“ und „BMX Heroes 2“ (Netzwerk), die als Unterrichtsmaterial kostenlos verfügbar sind,
- das Projekt „Mit Helm - aber sicher!“ (Netzwerk), das sich an 12-16jährige richtet sowie
- das Verkehrsquiz für Radfahrende 9-16jährige (Netzwerk).

Gleichzeitig ergehen Appelle an die anderen Verkehrsteilnehmer zu rücksichtsvollem Verhalten gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern wie radfahrenden Kindern.

8. Die Landesregierung strebt an, die Zusammenarbeit mit Berlin, u.a. zum Thema Schnellradwege, zu stärken.
- a) Hat die Landesregierung Kenntnis darüber, wo auf Berliner Seite Schnellradwege geplant werden?
  - b) Plant die Landesregierung, Schnellradwege nach Brandenburg zu verlängern und wenn ja, wo?

zu Frage 8: Die Landesregierung Brandenburg wurde von der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz über die Pläne zur Schaffung von Radschnellwegen in Berlin unterrichtet. Die Option der Fortführung von Berliner Schnellradwegen in das Brandenburgische Umland ist Bestandteil der aktuell laufenden Machbarkeitsuntersuchungen der Senatsverwaltung. Erste Gespräche mit den potenziellen kommunalen Bau- und Infrastrukturtägern auf Brandenburger Gebiet, so z.B. der Landeshauptstadt Potsdam, haben stattgefunden. Die Landesregierung wird die Kommunen, die auf ihrem Gebiet einen Schnellradweg bauen, z. B. auch in Verlängerung einer Berliner Trasse, mit einem entsprechenden Förderprogramm (Bundesförderprogramm) unterstützen.

9. Der Radverkehrsstrategie zufolge soll ein Radverkehrsbeauftragter der Landesregierung geschaffen werden.
- a) Wann wird der Radverkehrsbeauftragte seine Arbeit aufnehmen? Aus welchen Haushaltsmitteln wird er finanziert?
  - b) Welche Kompetenzen wird der Radverkehrsbeauftragte haben? Wie soll die Steuerung und Koordinierung der ressortübergreifenden Aktivitäten funktionieren?

zu Frage 9: Der/die Radverkehrsbeauftragte der Landesregierung soll Anfang 2019 seine Arbeit aufnehmen. Die Finanzierung erfolgt aus den Personalmitteln des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung.

Der Radverkehrsbeauftragte wird die Leitung der interministeriellen Arbeitsgruppe (IMAG) Radverkehr übernehmen und in diesem Rahmen die Zusammenarbeit der Ressorts und mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen koordinieren. Die ihm zu übertragenden Kompetenzen werden im Rahmen der IMAG noch erarbeitet.

10. Im Oktober 2017 wurde der sogenannte Radwegeoptimierer eingesetzt.
- Gibt es nach einem halben Jahr Zwischenergebnisse?
  - Wie wird die Zusammenarbeit mit dem Radverkehrsbeauftragten aussehen?
  - Gibt es Bestrebungen ein zentrales Qualitätsmanagement auf Landesebene für Radwege einzuführen?

zu Frage 10: Die Ergebnisse der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) für Radwege an Bundesstraßen liegen vor. Auf dieser Grundlage wurde damit begonnen, für die freien Strecken den Erhaltungsbedarf zu ermitteln. Für die Aufstellung der Bedarfsliste wird der methodischer Ansatz analog der Bedarfsermittlung für den Radwegeneubau (wie Belagsart, tatsächliche Nutzung/Frequentierung z. B. aus Schulwegsicherung bzw. Erreichen des ÖPNV) angewandt.

Die Durchführung der ZEB für die Radwege an Landesstraßen ist in Bearbeitung. Da das beauftragte Büro zum 31.12.2017 Insolvenz angemeldet hat, gibt es Verzögerungen durch Auftragsneuvergabe. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass die fehlenden Ergebnisse im III. Quartal vorliegen, so dass bis Ende 2018 eine Erhaltungsbedarfsliste für Radwege an Landesstraßen erstellt werden kann.

Der/die künftige Radverkehrsbeauftragte wird auch in die Erarbeitung von konzeptionellen Unterlagen der Straßenbauverwaltung einbezogen.

Ein zentrales Qualitätsmanagement auf Landesebene für Radwege gibt es bisher nicht. Aktuell erarbeitet der Landestourismusverband e.V. (LTV) an einer durch das Ministerium für Wirtschaft und Energie geförderten "Konzeption eines Informations- und Qualitätsmanagements (IQM) für Brandenburgs Radwegenetz". Bei positivem Ergebnis soll das IQM, beginnend mit dem touristischen Radwegenetz, umgesetzt werden.

11. Laut Radverkehrsstrategie sollen moderate Erweiterungen der Mitnahmekapazitäten in Bahnen und Bussen erfolgen. Inwieweit werden die Erweiterungen Bestandteil zukünftiger Verkehrsverträge sein?

zu Frage 11: Bei der Vergabe von Verkehrsverträgen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden regelmäßig die erforderlichen Sitzplatz- und Fahrradstellplatzkapazitäten überprüft und erforderlichenfalls angepasst. So werden bspw. bei der aktuellen Vergabe des Netzes Elbe-Spree (Veröffentlichung im November 2017) insgesamt höhere Kapazitäten vorgegeben. Da je 13 Sitzplätze ein Fahrradstellplatz vorzusehen ist, wächst mit der Sitzplatzkapazität auch die Fahrradstellplatzkapazität. Darüber hinaus wurden erstmals besondere Fahrradstellplätze definiert, die nicht durch Klappsitze eingeschränkt werden. Für die Organisation im übrigen ÖPNV sind die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger zuständig.