

## 6. V16 MEHR MITTEL UND PERSONAL FÜR DEN RADVERKEHR

Gremium: LAG Mobilität Brandenburg  
Beschlussdatum: 20.10.2022  
Tagesordnungspunkt: 9. Anträge Verschiedenes - in Reihenfolge  
entspr. Ergebnis Mitglieder-Ranking

### Antragstext

1 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg fordern die Landtagsfraktion auf, sich aktiv  
2 für eine Aufstockung der Haushaltsmittel für Radverkehrsinfrastruktur im  
3 Doppelhaushalt 2023/2024 einzusetzen.

4 Der derzeitige Haushalts-Entwurf für 2023/2024 ist beim Radverkehr mehr als  
5 ernüchternd. Für Radrouten von überregionaler Bedeutung sind 0€ eingeplant,  
6 obwohl gerade die Potenzialanalyse für Radschnellwege vorgelegt wurde. Das  
7 Programm Stadt und Land soll 2024 bei wegfallender Bundesförderung ebenfalls auf  
8 0€ gesenkt werden. Bei den Radwegen an Landesstraßen wird die bereits im Vorjahr  
9 auf 7 Mio. € gekürzte Summe lediglich belassen. Das Budget für die  
10 Radverkehrsbeauftragte, welches auch die Lastenradprämie beinhaltet, sinkt um  
11 über ein Drittel. Insgesamt sollen die Mittel für den Radverkehr von 36,4 auf  
12 25,5 Mio. € sinken.

13 Nicht nur die begrenzten Finanzmittel, sondern auch die schlechte personelle  
14 Ausstattung im Aufgabenbereich des Ministeriums für Infrastruktur und  
15 Landesplanung, wovon erstaunlicherweise hauptsächlich der Radverkehr am meisten  
16 betroffen ist, haben dazu geführt, dass der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur  
17 ins Stocken geraten ist. Nötig wäre jedoch das Gegenteil: Das Gutachten des  
18 Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung zur Weiterentwicklung der  
19 Mobilitätsstrategie 2030 hat für Radverkehr/Nahmobilität einen Finanzbedarf von  
20 jährlich 122 Mio. € aufgezeigt, um die im Koalitionsvertrag verankerten  
21 Verkehrswende-Ziele zu erreichen.

22 Bündnis 90/Die Grünen fordern konkret:

- 23 • Die jährliche Erhöhung der Mittel für Radwege an Landesstraßenverkehr um  
24 10 Mio. €.
- 25 • Den Aufbau eines Planungsvorrates für Radwege an Bundes- und Landesstraßen

- 18 aus den Radwegebedarfslisten um den Radwegeausbau langfristig zu  
19 verstetigen. Hierzu ist die Planung von Maßnahmen aus dem indisponiblen  
20 und vordringlichen Bedarf der Bedarfslisten, die derzeit noch nicht  
21 beplant wurden, aufzunehmen. Ziel sollte sein, die Baureife dieser neuen  
22 Radwege bis zum Ende der Legislaturperiode zu erreichen.
- 23 • Die Änderung des Straßengesetzes, damit das Land die Baulastträgerschaft  
24 von Radrouten mit überregionaler Bedeutung übernimmt. Für die Planung und  
25 den Bau dieser braucht es jährlich mindestens 5 Mio. €.
  - 26 • Eine Steigerung der Fördermittel zum Bau kommunaler Radwege.
  - 27 • Den Ausbau der personellen Kapazitäten sowohl auf Landes- als auch auf  
28 kommunaler Ebene. Auch im Landesbetrieb Straßenwesen soll die Anzahl der  
29 Personalstellen für den Radverkehr erhöht und die Kompetenz auf diesem  
30 Gebiet gestärkt werden.
  - 31 • Die (Wieder-)Ermöglichung der Planung und des Baus von Radwegen an  
32 Landesstraßen durch Kommunen, bei anschließender Übernahme der  
33 angefallenen Kosten und der Baulastträgerschaft durch das Land.
  - 34 • Zukünftig die Haushaltsmittel für den Erhalt bestehender und den  
35 Investitionsbedarf neuer Radwege im Landeshaushaltsplan separat  
36 auszuweisen.

### **Begründung**

Die rot-schwarz-grüne Landesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag beschlossen, den Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad- und öffentlicher Verkehr) am Verkehrsaufkommen bis 2030 auf mindestens 60 Prozent steigern zu wollen. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, muss noch mehr als bisher in den Radverkehr investiert werden.

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung hat das Gutachterbüro Ramboll GmbH für die Erstellung einer Studie zur Überarbeitung der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 beauftragt. Im darauffolgendem Bericht werden die enormen Potenziale des Radverkehrs betont. Eine Verdopplung des Radverkehrsanteils bis 2030 wäre laut dieser Studie umsetzbar, wenn eine entsprechende Infrastruktur geschaffen würde. Die oben genannten Summen für Investitionen in die Radwegeinfrastruktur reichen nicht für die gewünschte und erforderliche Steigerung des Radverkehrs.

Wenn Brandenburg keine Radschnellwege baut, verzichtet es auf die in der "Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030" festgelegten Bundesmittel von 3,1 % des jährlichen Bundestopfes für Radschnellwege.