

---

## **Entwurf der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 Positionspapier der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg (AGFK BB)**

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Wiegand,

die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg (AGFK BB) möchte Ihnen hiermit ein Positionspapier zum Entwurf der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 übermitteln.

### **Zu 2.2 Verkehrs- und Dateninfrastruktur - Radwege**

*Brandenburg hat in den Radverkehr stark investiert und sich mit einem Radverkehrsanteil von 13 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen zu einem echten Fahrradland entwickelt. Seit 1995 wurden rund 215 Millionen Euro in Radwege an Bundes- und Landesstraßen investiert. Von der Förderung des Landes in den kommunalen Straßenbau entfielen seit 1991 41 Millionen Euro auf den Radwegebau und rund 140 Millionen Euro auf den Bau von Geh- und Radwegen an kommunalen Straßen. Das Land 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. Der Fahrradtourismus hat sich zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor entwickelt. In Brandenburg gibt es rund 7.000 Kilometer regionale und überregionale touristische Radrouten-Trassen, auf denen rund 12.000 Kilometer verschiedener Radrouten verlaufen.*

*Insgesamt stehen aktuell rund 2.000 Kilometer straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg zur Verfügung. Mittlerweile ist 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.*

#### **Position der AGFK:**

Erhaltungskosten sind sicher eine erhebliche, im Umfang steigende Kostengröße. Aus Sicht der AGFK BB sollten indes die Erhaltungsstandards diskutiert werden. Vorhandene Radwege sind zweifellos verkehrssicher zu halten, teure Instandhaltungen könnten indes in ihrem Umfang/Turnus geprüft und möglicherweise reduziert werden. Ein Ausdehnen des Radwegenetzes in die Fläche würde damit begünstigt.

Außerdem erachten wir – in Bezug zu den Mitteleinsätzen für den Straßenbau – die bislang in das Radwegenetz investierten Summen keinesfalls als besonders hoch. Nicht zuletzt unter explizit gesundheitsfördernden, somit gesamtgesellschaftlich kostensenkenden Wirkungen des Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr.