

Investitionen in den Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV (Umweltverbund)

Forderungen der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen des Landes Brandenburg

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen des Landes Brandenburg (AGFK Brandenburg) repräsentiert eine Kooperation von derzeit 30 Brandenburger Landkreisen, Städten und Gemeinden mit insgesamt rund 1,75 Millionen Einwohnern, fast 70 % der Einwohner Brandenburgs.

Das Ziel der Mitgliedskommunen der AGFK Brandenburg ist es, durch ihre Zusammenarbeit und gemeinsame Aktivitäten den Radverkehr im Land Brandenburg zu fördern und somit zu einer klimafreundlichen Verkehrsentwicklung beizutragen.

Hinsichtlich der weiteren Entwicklung klimafreundlicher Verkehrsarten (Umweltverbund) und einer entsprechend gewichteten Investitions- und Haushaltsplanung der Landesregierung vertritt die Mitgliedschaft der AGFK Brandenburg folgende Forderungen:

1. Der Ausbau des Umweltverbundes ist zwingend erforderlich für die Bewältigung der Herausforderungen der Klima-, Energie- und Verkehrswende.
2. Maßgeblich für die Investitionsplanung der Landesregierung sollten die folgenden Ziele sein:
 - a. die Erhöhung des Anteils der Verkehrsarten des Umweltverbundes am Modal Split des Personenverkehrs im Land Brandenburg von derzeit ca. 44 % auf 60 % (Koalitionsvertrag der Landesregierung von 2019),
 - b. die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split des Personenverkehrs im Land Brandenburg von aktuell ca. 12 % auf 20 % (Zielstellung der AGFK Brandenburg),
 - c. die Verdoppelung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr bis zum Jahr 2030 (siehe Koalitionsvertrag der Bundesregierung von 2021),
 - d. die Steigerung des Schienengüterverkehrs bis zum Jahr 2030 auf einen Anteil von 25 % an der Güterverkehrsleistung (Koalitionsvertrag der Bundesregierung von 2021).

Um die politischen Ziele des Bundes und des Landes Brandenburg zu erreichen, sind allein im Bereich Schienenverkehrsinfrastruktur massive zusätzliche Investitionen erforderlich, die über das im Rahmen des Projektes i2030 („Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg“) geplante Volumen hinausgehen.

3. Auch der Kommunale ÖPNV ist eine wichtige Säule des Umweltverbundes, insbesondere auch für die Nahmobilität und die Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Um diese zu fördern, sind weitere Investitionen erforderlich. Die unausweichliche und kostenintensive Einführung alternativer Antriebstechnik zur Erreichung der Klimaziele sowie automatisierter Betriebstechnologien (Fahrermangel, Verkehrssicherheit) erfordern hier deutlich höhere Mitteleinsätze als bisher.

4. Ein herausragendes Potenzial für die Stärkung des Umweltverbundes sieht das Gutachten zur neuen, aktuell in Arbeit befindlichen Mobilitätsstrategie des Landes bei Veränderungen im Bereich der Nahmobilität. Für Wegelängen bis 10 km wird im Land Brandenburg bisher überwiegend (60%) das Automobil genutzt. Hier kann eine signifikante Verlagerung insbesondere zum Radverkehr gelingen, der starke Trend zur Radnutzung deutlich intensiviert werden.
5. Der Entwurf der neuen Radverkehrsstrategie des Landes sieht als herausragende Zielsetzung die Realisierung baulastübergreifender, durchgehender Radverkehrsverbindungen („Radnetz Brandenburg“) vor. Darüber hinaus planen zahlreiche Kommunen die Gestaltung öffentlicher Verkehrsräume zugunsten attraktiver Bedingungen für die Radnutzung. Die Kommunen fordern daher die Erhaltung sowie den Ausbau der finanziellen Förderung von zukunftsorientierten und wirksamen Projekten durch den Bund und das Land Brandenburg.
6. Um die Ziele der neuen Radverkehrsstrategie des Landes Brandenburg zu erreichen, müssen die Haushaltsmittel für investive Maßnahmen in den Radverkehr dauerhaft gesichert und den steigenden Kosten angepasst werden. Die bisher formulierte Zielsetzung, für Maßnahmen der Radverkehrsstrategie mindestens 30 EUR pro Einwohner und Jahr (entspricht summiert ca. 76,1 Mio. EUR) aus Mitteln des Bundes, des Landes sowie der Kommunen einzusetzen, ist im Hinblick auf das sehr breite Maßnahmenspektrum sowie den vielerorts deutlich sichtbaren Nachholbedarf nicht ambitioniert genug. Die finanzpolitische Verantwortung des Landes für die Weiterentwicklung des Radverkehrs sollte zwingend zu einer signifikanten Aufstockung entsprechender Bundes- und insbesondere Landesmittel und transparenter Darstellung im Finanzplan des Landes führen.
7. Um den Ausbau der Infrastruktur für den Fußverkehr in den Kommunen zu unterstützen, sind gesonderte Förderprogramme des Landes notwendig, die in der Haushaltsplanung des Landes entsprechend zu berücksichtigen sind.
8. Nach alledem ist eine deutliche Steigerung des Haushaltsmittelvolumens für einen starken Umweltverbund erforderlich, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Eine Kürzung der Mittel würde die Erreichung der Ziele um Jahrzehnte verzögern und ist daher nicht akzeptabel. Die Menschen des Landes erwarten, dass der Weg zur Erreichung ambitionierter Ziele auch ausreichend finanziell unterstützt wird.

Perleberg und Potsdam
September 2022



Ute Reinecke
Vorsitzende der AGFK BB



Bernd Rubelt
Stellvertretender Vorsitzender der AGFK BB