

**Antrag 58/I/2020****SPD-Ortsverein Michendorf****Der/Die Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Überweisung an: Landesvorstand****Fahrradland Brandenburg - Leitsätze der brandenburgischen Sozialdemokratie zum Fahrradverkehr**

1 „50 Prozent aller heute in Deutschland mit dem Au-  
2 to zurückgelegten Wege sind unter 5 Kilometer lang,  
3 sogar 70 Prozent unter 10 Kilometer. Diese sind her-  
4 vorragend mit dem Fahrrad zu leistende Entfernun-  
5 gen, insbesondere bei einer verstärkten Nutzung des  
6 Pedelecs (ADFC).“

7 Bis 2030 soll nach Willen des Landes Brandenburg  
8 klimabedingt der Anteil des Umweltverbundes (Fuß  
9 + Rad + Bus + Zug) am gesamten Verkehrsaufkom-  
10 men von 40 % auf 60% erhöht werden. Der Anteil  
11 des Kraftverkehrs soll dementsprechend von 60 %  
12 auf 40 % reduziert werden. Die unerwünschten Ne-  
13 benwirkungen des Verkehrs (CO-Emissionen, Lärm,  
14 Unfälle etc.) sollen nachhaltig gesenkt werden.

15 Dies hat eine erhebliche Zunahme von ÖPNV,  
16 Fahrrad- und Fußgängerverkehrs, insbesondere des  
17 Fahrradverkehrs, zur Bedingung. Der motorisierte  
18 Individualverkehr dagegen muss sich erheblich re-  
19 duzieren. Grundlage hierfür ist, dass der motorisier-  
20 te Individualverkehr erhebliche Umwelt- und Ver-  
21 kehrskosten der Gesellschaft verursacht, während  
22 ÖPNV nur mit der Hälfte der Kosten und Fahrrad-  
23 und Fußgängerverkehr nur mit einem sehr kleinen  
24 Bruchteil der Kosten die Gesellschaft belasten. Hin-  
25 zu kommt, dass das Fahrradfahren sowie das Zu-  
26 fußgehen, im Gegensatz zu den anderen Verkehrs-  
27 arten, die Gesundheit fördert und erheblich die ge-  
28 sellschaftlichen Gesundheitskosten zu senken hilft.  
29 Deshalb muss das Fahrrad in Brandenburg das ef-  
30 fektivste und ökologische Alltagsfahrzeug für Ent-  
31 fernungen bis 10 km werden.

32 Motorisierter Verkehr, ÖPNV, Fahrradverkehr und  
33 Fußgängerverkehr sind als gleichberechtigt zu be-  
34 trachten. Das heißt, der jeweils stärkere Verkehrs-  
35 teilnehmende muss auf die Sicherheitsbedürfnisse  
36 des schwächeren Verkehrsteilnehmenden Rücksicht  
37 nehmen und sich entsprechend anpassen. Das Qua-  
38 litätsniveau für die jeweilige Verkehrsinfrastruktur  
39 sind gleichberechtigt zu betrachten, das heißt ins-  
40 besondere bezüglich Sicherheit, Zügigkeit und Kom-  
41 fort. Hinsichtlich dieser Aspekte gibt es einen deut-  
42 lichen Unterschied zwischen dem Kraftverkehr und  
43 Fahrradverkehr. Dieser Unterschied muss ausgegli-

Zur Erarbeitung einer Beschlussempfehlung an den  
AK Verkehr.

44 chen werden. Nur wenn die Standards für den Fahr-  
45 radverkehr angehoben werden, kann das oben ge-  
46 nannte Ziel erreicht werden.

47 Motorisierter Verkehr, Fahrradverkehr und Fußgän-  
48 ger\*innen haben unterschiedliche Geschwindigkei-  
49 ten und Sicherheitsbedürfnisse, deshalb sind fol-  
50 gende Grundsätze für die Gleichberechtigung der  
51 Verkehrsarten aus Sicht der Brandenburger Sozial-  
52 demokrat\*innen umzusetzen:

- 53 • Ziel ist es die Vision Zero (null Tote im Straßen-  
54 verkehr) zu erreichen.
- 55 • Die Verkehrsarten Kraftfahrzeug-, Fahrrad-  
56 und Fußgängerverkehr sollen dort, wo es  
57 möglich ist, getrennt sein.
- 58 • Das Sicherheits- und Komfort-Niveau soll für  
59 die Verkehrsarten gleich hoch sein.
- 60 • Dort, wo der Verkehr nicht getrennt werden  
61 kann, also Mischverkehre nötig sind, hat die  
62 jeweils stärkere Verkehrsart auf die Sicher-  
63 heitsbedürfnisse der schwächeren Verkehrs-  
64 art Rücksicht nehmen. Den Fußgänger\*innen  
65 ist vorrangig ein getrennter Verkehrsweg ein-  
66 zuräumen.
- 67 • Bei Mischverkehren zwischen motorisiertem  
68 Verkehr und Fahrradverkehr darf die Höchst-  
69 geschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h in-  
70 nerorts betragen.
- 71 • Verkehrskreuzungen sind sicher zu gestalten.  
72 Sicherheit geht vor Geschwindigkeit.

73 Für den Ausbau des Fahrradverkehrs setzen sich die  
74 Brandenburger Sozialdemokrat\*innen für folgende  
75 Grundsätze ein:

- 76 • Dem Fahrradverkehr ist deutlich mehr Platz  
77 einzuräumen. Eine gerechte Mobilität ver-  
78 langt, die Flächennutzung neu zu bewerten.
- 79 • Der Alltags- und Lastenverkehr mit dem Fahr-  
80 rad sind verstärkt zu entwickeln und zu för-  
81 dern. Der touristische- und Erholungsverkehr  
82 mit dem Fahrrad hat für das Land Branden-  
83 burg eine hohe Bedeutung und wird weiter  
84 ausgebaut.
- 85 • Es sind lückenlose und alle Orte verbindende  
86 Radwegenetze zu entwickeln, die sicher, zügig  
87 und komfortabel sind.
- 88 • Es ist ein landesweites Netz von Radschnell-  
89 wegen zu bauen, das alle größeren Orte und  
90 Gemeinden miteinander verbindet.
- 91 • Dabei sind die Radwegenetze auch unabhän-  
92 gig vom Auto-Straßen-Netz zu denken.

- 93 • Bis die oben angegebenen Ziele erreicht sind,  
94 soll der Anteil für Radweeginfrastruktur an  
95 den Investitionen des Landes in das Straßen-  
96 und Radwegenetz mindestens 25 % betragen.
- 97 • Brandenburg als Hersteller von Mobilität soll  
98 sich auch in der Produktion von Fahrrädern  
99 und Radinfrastruktur weiterentwickeln. Eine  
100 entsprechende Wirtschaftspolitik ist zu entwi-  
101 ckeln.

102

### 103 **Begründung**

104 *zu 3. Absatz, 3. Satz:* Nach einer Studie des Um-  
105 weltbundesamtes belaufen sich die Kosten für die  
106 Umwelt wie Herstellung, Wartung und Entsorgung,  
107 Energiebereitstellung (Kraftstoffe & Strom), Bau &  
108 Unterhalt der nötigen Infrastruktur sowie Flächen-  
109 verbrauch pro Kilometer beim PKW bei 5,66 Cent,  
110 beim Nahlinienbus 2,75 Cent, beim Pedelec 0,58 Cent  
111 und beim Fahrrad bei 0,36 Cent. (Stand 2017, Quelle:  
112 rbb24).

113 *zu 6. Absatz, 1. Spiegelpunkt:* 2018 gab es in Branden-  
114 burg 82.281 Verkehrsunfälle, mit 143 Verkehrstoten  
115 und 11.660 Verletzten.

116 *zu 7. Absatz, 5. Spiegelpunkt:* Es gibt in Brandenburg  
117 viele historische Ortsverbindungen, die nur noch als  
118 Feld- oder Waldwege existieren. Diese wären ggf.  
119 für den Fahrradverkehr zu aktivieren und hätten den  
120 Vorteil, das zum einen die Radwege deutlich kürzer  
121 sein könnten als die Autostraßen und zum anderen  
122 das die Ortsteile der Gemeinden noch mehr zusam-  
123 menwachsen können.

124 *zu 7. Absatz, 6. Spiegelstrich:* In dem Koalitionsver-  
125 trag der Landesregierung wird ein Anteil für Rad-  
126 weeginfrastruktur an den Investitionen des Landes  
127 in das Straßen- und Radwegenetz von 20 Millionen  
128 von insgesamt 120 Millionen Euro pro Jahr ange-  
129 strebt. Dies wären 16,6 %. Allerdings braucht ein flä-  
130 chendeckendes und für den Alltagsverkehr geeigne-  
131 tes Radwegenetz deutlich mehr. Hier ist eine Nagel-  
132 probe für die angestrebte Verkehrswende. 20 Mil-  
133 lionen Euro entsprechen gerade mal den Bau von  
134 80 km getrennten Radwegen. Zum Vergleich die Ra-  
135 dinitiative Michendorf hat alleine für die Gemeinde  
136 Michendorf den Bedarf für ein Radwegenetz inner-  
137 halb der Gemeinde von 76,8 km berechnet, davon  
138 wären schätzungsweise die Hälfte neu zu bauen  
139 und die andere Hälfte sicherer zu konzipieren.