

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 Deutsch-
2 land mit dem Auto zurückgeleg-
3 ten Wege sind unter 5 Kilometer
4 lang, sogar 70 Prozent unter 10 Ki-
5 lometer. Diese sind hervorragend
6 mit dem Fahrrad zu leistende Ent-
7 fernungen, insbesondere bei einer
8 verstärkten Nutzung des Pedelecs
9 (ADFC).“

10 Bis 2030 soll nach Willen des Lan-
11 des Brandenburg klimabedingt
12 der Anteil des Umweltverbundes
13 (Fuß + Rad + Bus + Zug) am ge-
14 samten Verkehrsaufkommen von
15 40 % auf 60% erhöht werden.
16 Der Anteil des Kraftverkehrs soll
17 dementsprechend von 60 % auf
18 40 % reduziert werden. Die uner-
19 wünschten Nebenwirkungen des
20 Verkehrs (CO²-Emissionen, Lärm,
21 Unfälle etc.) sollen nachhaltig ge-
22 senkt werden.

23 Dies hat eine erhebliche Zunah-
24 me von ÖPNV, Fahrrad- und
25 Fußgängerverkehrs, insbeson-
26 dere des Fahrradverkehrs, zur
27 Bedingung. Der motorisierte Indi-

Zur Erarbeitung einer Beschluss-
empfehlung an den AK Verkehr.

28 individualverkehr dagegen muss sich
29 erheblich reduzieren. Grundlage
30 hierfür ist, dass der motorisierte
31 Individualverkehr erhebliche
32 Umwelt- und Verkehrskosten
33 der Gesellschaft verursacht,
34 während ÖPNV nur mit der
35 Hälfte der Kosten und Fahrrad-
36 und Fußgängerverkehr nur mit
37 einem sehr kleinen Bruchteil der
38 Kosten die Gesellschaft belasten.
39 Hinzu kommt, dass das Fahrrad-
40 fahren sowie das Zufußgehen,
41 im Gegensatz zu den anderen
42 Verkehrsarten, die Gesundheit
43 fördert und erheblich die gesell-
44 schaftlichen Gesundheitskosten
45 zu senken hilft.

46 Deshalb muss das Fahrrad in
47 Brandenburg das effektivste und
48 ökologische Alltagsfahrzeug für
49 Entfernungen bis 10 km werden.
50 Motorisierter Verkehr, ÖPNV,
51 Fahrradverkehr und Fußgän-
52 gerverkehr sind als gleichbe-
53 rechtigt zu betrachten. Das
54 heißt, der jeweils stärkere Ver-
55 kehrsteilnehmende muss auf
56 die Sicherheitsbedürfnisse des
57 schwächeren Verkehrsteilneh-
58 menden Rücksicht nehmen und
59 sich entsprechend anpassen.
60 Das Qualitätsniveau für die je-
61 weilige Verkehrsinfrastruktur

62 sind gleichberechtigt zu betrach-
63 ten, das heißt insbesondere
64 bezüglich Sicherheit, Zügigkeit
65 und Komfort. Hinsichtlich dieser
66 Aspekte gibt es einen deutlichen
67 Unterschied zwischen dem Kraft-
68 verkehr und Fahrradverkehr.
69 Dieser Unterschied muss ausge-
70 glichen werden. Nur wenn die
71 Standards für den Fahrradver-
72 kehr angehoben werden, kann
73 das oben genannte Ziel erreicht
74 werden.

75 Motorisierter Verkehr, Fahr-
76 radverkehr und Fußgänger*in-
77 nen haben unterschiedliche
78 Geschwindigkeiten und Si-
79 cherheitsbedürfnisse, deshalb
80 sind folgende Grundsätze für
81 die Gleichberechtigung der
82 Verkehrsarten aus Sicht der
83 Brandenburger Sozialdemo-
84 krat*innen umzusetzen:

- 85 • Ziel ist es die Vision Ze-
86 ro (null Tote im Straßenver-
87 kehr) zu erreichen.
- 88 • Die Verkehrsarten
89 Kraftfahrzeug-, Fahrrad-
90 und Fußgängerverkehr
91 sollen dort, wo es möglich
92 ist, getrennt sein.
- 93 • Das Sicherheits- und
94 Komfort-Niveau soll für
95 die Verkehrsarten gleich

- 96 hoch sein.
- 97 • Dort, wo der Verkehr nicht
98 getrennt werden kann,
99 also Mischverkehre nötig
100 sind, hat die jeweils stär-
101 kere Verkehrsart auf die
102 Sicherheitsbedürfnisse der
103 schwächeren Verkehrs-
104 art Rücksicht nehmen.
105 Den Fußgänger*innen ist
106 vorrangig ein getrennter
107 Verkehrsweg einzuräumen.
- 108 • Bei Mischverkehren zwi-
109 schen motorisiertem Ver-
110 kehr und Fahrradverkehr
111 darf die Höchstgeschwin-
112 digkeit nicht mehr als 30
113 km/h innerorts betragen.
- 114 • Verkehrskreuzungen sind
115 sicher zu gestalten. Sicher-
116 heit geht vor Geschwindig-
117 keit.

118 Für den Ausbau des Fahrradver-
119 kehrs setzen sich die Branden-
120 burger Sozialdemokrat*innen für
121 folgende Grundsätze ein:

- 122 • Dem Fahrradverkehr ist
123 deutlich mehr Platz ein-
124 zuräumen. Eine gerechte
125 Mobilität verlangt, die
126 Flächennutzung neu zu
127 bewerten.
- 128 • Der Alltags- und Lastenver-
129 kehr mit dem Fahrrad sind

- 130 verstärkt zu entwickeln und
131 zu fördern. Der touristische-
132 und Erholungsverkehr mit
133 dem Fahrrad hat für das
134 Land Brandenburg eine ho-
135 che Bedeutung und wird wei-
136 ter ausgebaut.
- 137 • Es sind lückenlose und al-
138 le Orte verbindende Radwe-
139 genetze zu entwickeln, die
140 sicher, zügig und komforta-
141 bel sind.
 - 142 • Es ist ein landesweites
143 Netz von Radschnellwegen
144 zu bauen, das alle größe-
145 ren Orte und Gemeinden
146 miteinander verbindet.
 - 147 • Dabei sind die Radwegenet-
148 ze auch unabhängig vom
149 Auto-Straßen-Netz zu den-
150 ken.
 - 151 • Bis die oben angegebe-
152 nen Ziele erreicht sind,
153 soll der Anteil für Rad-
154 wegeinfrastruktur an den
155 Investitionen des Landes
156 in das Straßen- und Rad-
157 wegenetz mindestens 25 %
158 betragen.
 - 159 • Brandenburg als Hersteller
160 von Mobilität soll sich auch
161 in der Produktion von Fahr-
162 rädern und Radinfrastruk-
163 tur weiterentwickeln. Eine

164 entsprechende Wirtschafts-
165 politik ist zu entwickeln.

166

167 **Begründung**

168 *zu 3. Absatz, 3. Satz:* Nach ei-
169 ner Studie des Umweltbundes-
170 amtes belaufen sich die Kos-
171 ten für die Umwelt wie Herstel-
172 lung, Wartung und Entsorgung,
173 Energiebereitstellung (Kraftstoffe
174 & Strom), Bau & Unterhalt der nö-
175 tigen Infrastruktur sowie Flächen-
176 verbrauch pro Kilometer beim
177 PKW bei 5,66 Cent, beim Nahli-
178 nienbus 2,75 Cent, beim Pedel-
179 ec 0,58 Cent und beim Fahrrad
180 bei 0,36 Cent. (Stand 2017, Quel-
181 le: rbb24).

182 *zu 6. Absatz, 1. Spiegelpunkt:*
183 2018 gab es in Brandenburg
184 82.281 Verkehrsunfälle, mit
185 143 Verkehrstoten und 11.660
186 Verletzten.

187 *zu 7. Absatz, 5. Spiegelpunkt:* Es
188 gibt in Brandenburg viele histo-
189 rische Ortsverbindungen, die nur
190 noch als Feld- oder Waldwege
191 existieren. Diese wären ggf. für
192 den Fahrradverkehr zu aktivie-
193 ren und hätten den Vorteil, das
194 zum einen die Radwege deut-
195 lich kürzer sein könnten als die
196 Autostraßen und zum anderen
197 das die Ortsteile der Gemeinden

198 noch mehr zusammenwachsen
199 können.

200 zu 7. Absatz, 6. Spiegelstrich: In
201 dem Koalitionsvertrag der Lan-
202 desregierung wird ein Anteil für
203 Radwegeinfrastruktur an den In-
204 vestitionen des Landes in das
205 Straßen- und Radwegenetz von
206 20 Millionen von ins-gesamt 120
207 Millionen Euro pro Jahr ange-
208 strebt. Dies wären 16,6 %. Aller-
209 dings braucht ein flächendecken-
210 des und für den Alltagsverkehr
211 geeignetes Radwegenetz deutlich
212 mehr. Hier ist eine Nagelpro-
213 be für die angestrebte Verkehrs-
214 wende. 20 Millionen Euro ent-
215 sprechen gerade mal den Bau
216 von 80 km getrennten Radwe-
217 gen. Zum Vergleich die Radinitia-
218 tive Michendorf hat alleine für die
219 Gemeinde Michendorf den Be-
220 darf für ein Radwegenetz inner-
221 halb der Gemeinde von 76,8 km
222 berechnet, davon wären schät-
223 zungsweise die Hälfte neu zu
224 bauen und die andere Hälfte si-
225 cherer zu konzipieren.