

Antrag 56/I/2021

**Jusos Brandenburg, Arbeitskreis
Verkehr, Ortsverein Michendorf
Der/Die Landesparteitag möge
beschließen:**

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: Landesvorstand (Konsens)

Fahrradland Brandenburg – Leitsätze der Brandenburger Sozialdemokratie zum Fahrradverkehr

1 "50 Prozent aller heute in
2 Deutschland mit dem Auto
3 zurückgelegten Wege sind unter
4 5 Kilometer lang, sogar 70 Pro-
5 zent unter 10 Kilometer. Dies sind
6 hervorragend mit dem Fahrrad
7 zu leistende Entfernungen, ins-
8 besondere bei einer verstärkten
9 Nutzung des Pedelecs." (ADFC)
10 Bis 2030 soll nach Willen des Lan-
11 des Brandenburg klimabedingt
12 der Anteil des Umweltverbun-
13 des (Fuß + Rad + Bus + Zug)
14 am gesamten Verkehrsaufkom-
15 men von 40 Prozent auf 60 Pro-
16 zent erhöht werden. Der Anteil
17 des motorisierten Individualver-
18 kehrs soll dementsprechend von
19 60 Prozent auf 40 Prozent redu-
20 ziert werden. Die unerwünschten
21 Nebenwirkungen des Verkehrs
22 (CO2-Emissionen, Lärm, Unfälle
23 etc.) sollen nachhaltig gesenkt
24 werden.
25 Dies hat eine erhebliche Zunah-
26 me von ÖPNV, des Fußgänger-

Der Landesvorstand wird beauftragt, die nachfolgenden Anträge (56/I/2021, 58/I/2021) zusammenzufassen und abschließend zu beraten.

27 verkehrs und insbesondere des
28 Fahrradverkehrs zur Bedingung.
29 Um die Steigerung des Umwelt-
30 verbundes zu erreichen, muss
31 der Fahrradverkehr seinen Anteil
32 bis 2030 von 2017 11 Prozent
33 auf mindestens 22 Prozent ver-
34 doppeln. Der Fußverkehr und der
35 ÖPNV müssen die andere Hälfte
36 der Steigerung schaffen. Begrün-
37 dung hierfür ist, dass der moto-
38 risierte Individualverkehr erheb-
39 liche Umwelt- und Verkehrskos-
40 ten der Gesellschaft verursacht,
41 während ÖPNV nur mit der Häl-
42 fe der Kosten und Fahrrad- und
43 Fußgängerverkehr nur mit einem
44 sehr kleinen Bruchteil der Kosten
45 die Gesellschaft belasten. Hin-
46 zu kommt, dass das Fahrradfah-
47 ren sowie das Zufußgehen, im
48 Gegensatz zu den anderen Ver-
49 kehrsarten, die Gesundheit för-
50 dert und erheblich hilft, die ge-
51 sellschaftlichen Gesundheitskos-
52 ten zu senken.

53 Deshalb muss das Fahrrad in
54 Brandenburg das effektivste und
55 ökologische Alltagsfahrzeug für
56 Entfernungen bis 15 Kilometer
57 werden.

58 **Motorisierter Verkehr, ÖPNV,**
59 **Fahrradverkehr und Fußgän-**
60 **gerverkehr sind gleichberech-**

61 **tigt zu behandeln.**

62 Das heißt:

- 63 • der jeweils stärkere Ver-
64 kehrsteilnehmende muss
65 auf die Sicherheitsbedürf-
66 nisse des schwächeren
67 Verkehrsteilnehmenden
68 Rücksicht nehmen und sich
69 entsprechend anpassen.
- 70 • das Qualitätsniveau für die
71 jeweilige Verkehrsinfra-
72 struktur ist gleichberechtigt
73 zu betrachten, insbeson-
74 dere bezüglich Sicherheit,
75 Zügigkeit und Komfort.

76 Hinsichtlich dieser Aspekte gibt
77 es einen deutlichen Unterschied
78 zwischen dem Kraftverkehr und
79 Fahrrad- sowie Fußverkehr.
80 Hier muss ein Ausgleich gefun-
81 den werden, da motorisierter
82 Verkehr, Fahrradverkehr und
83 Fußgänger unterschiedliche
84 Geschwindigkeiten und Sicher-
85 heitsbedürfnisse haben. Nur
86 wenn die Standards für den
87 Fahrrad- und Fußverkehr ange-
88 hoben werden, kann das oben
89 genannte Ziel erreicht werden.

90 **Aus Sicht der Brandenburger**
91 **Sozialdemokratie sind folgen-**
92 **de Ziele und Grundsätze für**
93 **die Gleichberechtigung der**
94 **Verkehrsarten umzusetzen:**

- 95 • die Vision Zero (null Tote im
96 Straßenverkehr);
- 97 • Verkehrsströme, Kreuzun-
98 gen und Ampelanlagen sind
99 so zu gestalten, dass die
100 Sicherheit aller Verkehrs-
101 teilnehmenden Vorrang vor
102 Schnelligkeit und Bequem-
103 lichkeit hat;
- 104 • das Sicherheits- und
105 Komfort-Niveau soll für
106 die Verkehrsarten gleich
107 hoch sein;
- 108 • die Verkehrsarten
109 Kraftfahrzeug-, Fahrrad-
110 und Fußgängerverkehr
111 sollen dort, wo es möglich
112 ist, getrennt sein;
- 113 • dort, wo der Verkehr nicht
114 getrennt werden kann, also
115 Mischverkehre nötig sind,
116 hat die jeweils stärkere Ver-
117 kehrsart auf die Sicherheits-
118 bedürfnisse der schwäche-
119 ren Verkehrsart Rücksicht
120 nehmen;
- 121 • den Fußgänger ist vorrangig
122 ein getrennter Verkehrsweg
123 einzuräumen;
- 124 • bei Mischverkehren zwi-
125 schen motorisiertem Ver-
126 kehr und Fahrradverkehr
127 darf die Höchstgeschwin-
128 digkeit innerorts nicht mehr

129 als 30 km/h betragen.

130 **Beim Ausbau des Fahrradver-**
131 **kehrs setzen sich die Branden-**
132 **burger Sozialdemokratie für**
133 **folgende Grundsätze ein:**

- 134 • dem Fahrrad- und Fuß-
135 verkehr ist deutlich mehr
136 Platz einzuräumen; eine
137 gerechte Mobilität ver-
138 langt, die Flächennutzung
139 neu zu bewerten; die
140 Empfehlungen für Radver-
141 kehrsanlagen (ERA) und die
142 Empfehlungen für Fußgän-
143 gerverkehrsanlagen (EFA)
144 sind dabei anzuwenden;
- 145 • der Alltags- und Lastenver-
146 kehr mit dem Fahrrad sind
147 verstärkt zu entwickeln und
148 zu fördern;
- 149 • der touristische und der
150 Erholungsverkehr mit dem
151 Fahrrad haben für das Land
152 Brandenburg eine hohe Be-
153 deutung und werden weiter
154 ausgebaut;
- 155 • es sind lückenlose und alle
156 Orte verbindende Radwe-
157 genetze zu erstellen, die
158 sicher, zügig, komfortabel
159 und umweltverträglich in
160 die Landschaft einzufügen
161 sind;
- 162 • gemeinsam mit den Städ-

163 ten und Gemeinden sowie
164 den Landkreisen hat das
165 Land ein landesweites lü-
166 ckenloses Netz von Radvor-
167 rangrouten zu entwickeln,
168 das alle wichtigen Quellen
169 und Ziele des Radverkehrs
170 umfasst und alle Orte und
171 Ortsteile verbindet und er-
172 schließt und eine Reisege-
173 schwindigkeit von 20 km/h
174 ermöglicht;

175 • es ist ein landesweites Netz
176 von Radschnellwegen zu
177 bauen, welches alle größe-
178 ren Orte und Gemeinden
179 miteinander verbindet und
180 eine Reisegeschwindigkeit
181 von 25 km/h ermöglicht;
182 eine enge Abstimmung
183 mit dem Land Berlin ist zu
184 gewährleisten;

185 • Radwegenetze sind auch
186 unabhängig vom Auto-
187 Straßen-Netz zu bauen;

188 • Radwege sind attraktiv zu
189 gestalten, dabei sind ne-
190 ben Sicherheit, Komfortabi-
191 lität und Schnelligkeit auch
192 die Minderung von Lärm-
193 und Abgasimmissionen so-
194 wie die Verbesserung des
195 landschaftlichen Umfeldes
196 zu berücksichtigen; auf die

197 Belange des Naturschutzes
198 ist Rücksicht zu nehmen;
199 • an Start- und Zielpunk-
200 ten des Radverkehrs, wie
201 Wohnstraßen, Bushaltestel-
202 len, Schulen, Arbeitsstellen
203 oder Einkaufszentren, sind
204 sichere und komfortable
205 sowie ausreichende Ab-
206 stellanlagen zu errichten,
207 sowohl für Zwei- wie für
208 Spezialräder die Schutz
209 vor Diebstahl und Witte-
210 rung bieten und das Be-
211 und Entladen des Rades
212 ermöglichen; hierfür sind
213 die kommunalen Stellplatz-
214 satzungen anzupassen
215 und nur die den Kriterien
216 entsprechende Fahrrad-
217 abstellanlagen sind zu
218 fördern;
219 • die Belange des Rad-
220 und Fußverkehrs sind in
221 einem neuen, verkehrs-
222 trägerübergreifenden
223 Landesmobilitätsgesetz
224 zu verankern; mit diesem
225 Gesetz soll die rechtliche
226 Möglichkeit geschaffen
227 werden, Radwegebaukosten
228 beim Land und bei den
229 Landkreisen, dies auch
230 jenseits von Landes- und

231 Kreisstraßen, für landes-
232 bzw. regionalbedeutsame
233 Radwege einzurichten;
234 • bis die oben angegebenen
235 Ziele erreicht sind, soll für
236 die Radwegeinfrastruktur
237 der Anteil an den Investition-
238 tionen des Landes und
239 der Kommunen in das
240 Straßen- und Radwegenetz
241 mindestens 25 Prozent
242 betragen;
243 • Brandenburg als Hersteller
244 von Mobilität soll sich auch
245 in der Produktion von Fahr-
246 rädern und Radinfrastruk-
247 tur engagieren; eine ent-
248 sprechende Wirtschaftsför-
249 derpolitik ist zu entwickeln;
250 • Radwege sind sicher zu
251 markieren und gut aus-
252 zuschildern; die Radver-
253 kehrsverbindungen sind
254 so auszuschildern, dass
255 durchgehende Verbindun-
256 gen eindeutig erkennbar
257 sind; der Gestaltung der
258 Übergänge zwischen den
259 Netzabschnitten kommt
260 dabei eine besondere
261 Bedeutung zu; eine einheit-
262 liche Farbe für alle Radwege
263 bietet klare Orientierung
264 für alle Verkehrsteilneh-

265 menden; um die Sicherheit
266 auf den Radvorrangrouten
267 und Radschnellverbindun-
268 gen zu erhöhen, sind diese
269 mit reflektierenden Seiten-
270 und Mittenmarkierungen
271 auszustatten.

272 **Wir fordern die SPD-**
273 **Landtagsfraktion und die**
274 **SPD-Bundestagsfraktion da-**
275 **zu auf, in der Landes- und**
276 **Bundesregierung darauf hin-**
277 **zuwirken, dass Investitionen**
278 **in das Radverkehrswegenetz**
279 **nach diesen Prinzipien getätigt**
280 **werden. Des Weiteren fordern**
281 **wir die Landesregierung auf,**
282 **den Kommunen bei der Um-**
283 **setzung dieser Prinzipien für**
284 **deren kommunales Radver-**
285 **kehrswegenetz planerische**
286 **und finanzielle Hilfestellung**
287 **zu leisten und für das Land**
288 **Brandenburg einen rechtsver-**
289 **bindlichen Radverkehrsplan**
290 **zu erstellen, der mit Berlin**
291 **abgestimmt ist, und bei des-**
292 **sen Erstellung die Kommunen**
293 **beteiligt werden.**

294

295 **Begründung**

296 **zum 3. Absatz, 2. Satz:** 2017 wur-
297 den von den zurückgelegten We-
298 gen (Modal Split) 59 Prozent mit

299 Motorisiertem Individualverkehr,
300 11 Prozent mit Öffentlichen Ver-
301 kehr, 11 Prozent mit Fahrrad und
302 20 Prozent zu Fuß zurückgelegt.
303 Eine Steigerung des Umweltver-
304 bundes im Modal Split (Fahrrad,
305 ÖPNV und zu Fuß) wird nur mit
306 einer erheblichen Steigerung des
307 Fahrradverkehrs möglich sein.
308 Beispiel hierfür wäre die Nieder-
309 lande, die einen Anteil des Fahr-
310 rades von 25 Prozent der zurück-
311 gelegten Wege hat.

312 **zum 3. Absatz, 4. Satz:** Nach ei-
313 ner Studie des Umweltbundes-
314 amtes belaufen sich die Kos-
315 ten für die Umwelt wie Herstel-
316 lung, Wartung und Entsorgung,
317 Energiebereitstellung (Kraftstoffe
318 & Strom), Bau & Unterhalt der nö-
319 tigen Infrastruktur sowie Flächen-
320 verbrauch pro Kilometer beim
321 PKW bei 5,66 Cent, beim Nahli-
322 nienbus 2,75 Cent, beim Pedel-
323 ec 0,58 Cent und beim Fahrrad
324 bei 0,36 Cent. (Stand 2017, Quel-
325 le: rbb24).

326 **zum 6. Absatz, 1. Spiegelpunkt:**
327 2018 gab es in Brandenburg
328 82.281 Verkehrsunfälle, mit
329 143 Verkehrstoten und 11.660
330 Verletzten.

331 **zum 7. Absatz, 5. Spiegelpunkt:**
332 Es gibt in Brandenburg viele his-

333 torische Ortsverbindungen, die
334 nur noch als Feld- oder Waldwe-
335 ge existieren. Diese wären ggf. für
336 den Fahrradverkehr zu aktivie-
337 ren und hätten den Vorteil, dass
338 zum einen die Radwege deut-
339 lich kürzer sein könnten als die
340 Autostraßen und zum anderen
341 das die Ortsteile der Gemeinden
342 noch mehr zusammenwachsen
343 können.

344 **zum 7. Absatz, 6. Spiegelstrich:**

345 In dem Koalitionsvertrag der Lan-
346 desregierung wird ein Anteil für
347 Radwegeinfrastruktur an den In-
348 vestitionen des Landes in das
349 Straßen- und Radwegenetz von
350 20 Millionen von insgesamt 120
351 Millionen Euro pro Jahr ange-
352 strebt. Dies wären 16,6 Prozent.
353 Allerdings braucht ein flächen-
354 deckendes und für den Alltags-
355 verkehr geeignetes Radwegenetz
356 deutlich mehr. Hier ist eine Na-
357 gelprobe für die angestrebte Ver-
358 kehrswende. 20 Millionen Euro
359 entsprechen gerade mal den Bau
360 von 80 km getrennten Radwe-
361 gen. Zum Vergleich die Radinitia-
362 tive Michendorf hat allein für die
363 Gemeinde Michendorf den Be-
364 darf für ein Radwegenetz inner-
365 halb der Gemeinde von 76,8 km
366 berechnet, davon wären schät-

367 zungsweise die Hälfte neu zu
368 bauen und die andere Hälfte si-
369 cherer zu konzipieren.

370 Radfahren ist nicht nur die gesün-
371 deste Variante der Mobilität, sie
372 gehört neben dem Laufen auch
373 zu der umweltfreundlichsten.
374 Trotzdem wirkt das Radfahren
375 auf viele Bürger*innen nicht
376 attraktiv. Als Hauptgründe für
377 die Nichtnutzung des Fahrrads
378 als Alternativmodell zum mo-
379 torisierten Individualverkehr
380 wird von Befragten angege-
381 ben, dass Fahrradfahren zu
382 gefährlich und zu unattraktiv
383 sei. Besonders in städtischen
384 Regionen fühlen sich potenzi-
385 elle Nutzer*innen durch einen
386 starken Autoverkehr, zu wenige
387 Radwege, schlechte Beleuchtung
388 und unsinnige Radwegsysteme
389 in ihrer Sicherheit als Verkehrs-
390 teilnehmer*innen eingeschränkt.
391 Fahrradnutzer*innen sehen sich
392 in heutigen Radverkehrssyste-
393 men nicht als gleichberechtigte
394 Verkehrsteilnehmer*innen. Die
395 Prinzipien in diesem Antrag
396 sollen es dem Bund, Land und
397 seinen Kommunen erleich-
398 tern, bei der Konstruktion von
399 Radverkehrsinfrastruktur das
400 Radverkehrswesen als relevante

401 Alternative für den motorisierten
402 Individualverkehr und als gleich-
403 berechtigtes Verkehrsmittel zu
404 begreifen. Es ist wichtig, dass
405 mehr Geld in den Radverkehr
406 investiert wird. Es ist aber auch
407 wichtig, dass Investitionen in
408 den Radverkehr nicht nur an der
409 Menge des investierten Geldes,
410 sondern insbesondere an ihrer
411 Nützlichkeit für Radfahrer*innen
412 und für alle Verkehrsteilneh-
413 mer*innen allgemein gemessen
414 werden. Ein altes verkehrs-
415 planerisches Sprichwort lautet
416 „build it and they will come“.
417 Doch bleibt ein Radwegenetz
418 Stückwerk, unsicher, unkomfor-
419 tabel oder verwirrend, so bietet
420 es keinen Vorteil zum Auto.
421 Nach niederländischem Vorbild
422 fordern wir deshalb, die Kon-
423 struktionsprinzipien eines guten
424 Radverkehrswegenetzes auch in
425 Brandenburg zu befolgen!