

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 Deutschland mit dem Au-
 2 to zurückgelegten Wege sind unter 5 Kilometer lang,
 3 sogar 70 Prozent unter 10 Kilometer. Dies sind her-
 4 vorragend mit dem Fahrrad zu leistende Entfernun-
 5 gen, insbesondere bei einer verstärkten Nutzung
 6 des 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 Prozent auf 60 Prozent erhöht wer-
 11 den. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs
 12 soll dementsprechend von 60 Prozent auf 40 Pro-
 13 zent reduziert werden. Die unerwünschten Neben-
 14 wirkungen des Verkehrs (CO2-Emissionen, Lärm, Un-
 15 fälle etc.) sollen nachhaltig gesenkt werden.
 16 Dies hat eine erhebliche Zunahme von ÖPNV, des
 17 Fußgängerverkehrs und insbesondere des Fahrrad-
 18 verkehrs zur Bedingung. Um die Steigerung des Um-
 19 weltverbundes zu erreichen, muss der Fahrradver-
 20 kehr seinen Anteil bis 2030 von 2017 11 Prozent
 21 auf mindestens 22 Prozent verdoppeln. Der Fuß-
 22 verkehr und der ÖPNV müssen die andere Häl-
 23 fte der Steigerung schaffen. Begründung hierfür ist,
 24 dass der motorisierte Individualverkehr erhebliche
 25 Umwelt- und Verkehrskosten der Gesellschaft ver-
 26 ursacht, während ÖPNV nur mit der Hälfte der Kos-
 27 ten und Fahrrad- und Fußgängerverkehr nur mit ei-
 28 nem sehr kleinen Bruchteil der Kosten die Gesell-
 29 schaft belasten. Hinzu kommt, dass das Fahrradfah-
 30 ren sowie das Zufußgehen, im Gegensatz zu den an-
 31 deren Verkehrsarten, die Gesundheit fördert und er-
 32 heblich hilft, die gesellschaftlichen Gesundheitskos-
 33 ten zu senken.
 34 Deshalb muss das Fahrrad in Brandenburg das ef-
 35 fektivste und ökologische Alltagsfahrzeug für Ent-
 36 fernungen bis 15 Kilometer werden.
 37 **Motorisierter Verkehr, ÖPNV, Fahrradverkehr und**
 38 **Fußgängerverkehr sind gleichberechtigt zu behan-**
 39 **deln.**
 40 Das heißt:
 41 • der jeweils stärkere Verkehrsteilnehmen-
 42 de muss auf die Sicherheitsbedürfnisse

Der Landesvorstand wird beauftragt, die nachfol-
 genden Anträge (56/I/2021, 58/I/2021) zusammen-
 zufassen und abschließend zu beraten.

43 des schwächeren Verkehrsteilnehmenden
44 Rücksicht nehmen und sich entsprechend
45 anpassen.

- 46 • das Qualitätsniveau für die jeweilige Ver-
47 kehrsinfrastruktur ist gleichberechtigt zu be-
48 trachten, insbesondere bezüglich Sicherheit,
49 Zugänglichkeit und Komfort.

50 Hinsichtlich dieser Aspekte gibt es einen deutli-
51 chen Unterschied zwischen dem Kraftverkehr und
52 Fahrrad- sowie Fußverkehr. Hier muss ein Aus-
53 gleich gefunden werden, da motorisierter Verkehr,
54 Fahrradverkehr und Fußgänger unterschiedliche Ge-
55 schwindigkeiten und Sicherheitsbedürfnisse haben.
56 Nur wenn die Standards für den Fahrrad- und Fuß-
57 verkehr angehoben werden, kann das oben genann-
58 te Ziel erreicht werden.

59 **Aus Sicht der Brandenburger Sozialdemokratie sind**
60 **folgende Ziele und Grundsätze für die Gleichberech-**
61 **tigung der Verkehrsarten umzusetzen:**

- 62 • die Vision Zero (null Tote im Straßenverkehr);
- 63 • Verkehrsströme, Kreuzungen und Ampelan-
64 lagen sind so zu gestalten, dass die Sicher-
65 heit aller Verkehrsteilnehmenden Vorrang vor
66 Schnelligkeit und Bequemlichkeit hat;
- 67 • das Sicherheits- und Komfort-Niveau soll für
68 die Verkehrsarten gleich hoch sein;
- 69 • die Verkehrsarten Kraftfahrzeug-, Fahrrad-
70 und Fußgängerverkehr sollen dort, wo es
71 möglich ist, getrennt sein;
- 72 • dort, wo der Verkehr nicht getrennt werden
73 kann, also Mischverkehre nötig sind, hat die
74 jeweils stärkere Verkehrsart auf die Sicher-
75 heitsbedürfnisse der schwächeren Verkehrs-
76 art Rücksicht nehmen;
- 77 • den Fußgänger ist vorrangig ein getrennter
78 Verkehrsweg einzuräumen;
- 79 • bei Mischverkehren zwischen motorisiertem
80 Verkehr und Fahrradverkehr darf die Höchst-
81 geschwindigkeit innerorts nicht mehr als 30
82 km/h betragen.

83 **Beim Ausbau des Fahrradverkehrs setzen sich die**
84 **Brandenburger Sozialdemokratie für folgende**
85 **Grundsätze ein:**

- 86 • dem Fahrrad- und Fußverkehr ist deutlich
87 mehr Platz einzuräumen; eine gerechte Mobi-
88 lität verlangt, die Flächennutzung neu zu be-
89 werten; die Empfehlungen für Radverkehrs-
90 anlagen (ERA) und die Empfehlungen für Fuß-
91 gängerverkehrsanlagen (EFA) sind dabei anzu-

- 92 wenden;
- 93 • der Alltags- und Lastenverkehr mit dem Fahrrad sind verstärkt zu entwickeln und zu fördern;
- 94
- 95
- 96 • der touristische und der Erholungsverkehr mit dem Fahrrad haben für das Land Brandenburg eine hohe Bedeutung und werden weiter ausgebaut;
- 97
- 98
- 99
- 100 • es sind lückenlose und alle Orte verbindende Radwegenetze zu erstellen, die sicher, zügig, komfortabel und umweltverträglich in die Landschaft einzufügen sind;
- 101
- 102
- 103
- 104 • gemeinsam mit den Städten und Gemeinden sowie den Landkreisen hat das Land ein landesweites lückenloses Netz von Radvorrangrouten zu entwickeln, das alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs umfasst und alle Orte und Ortsteile verbindet und erschließt und eine Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ermöglicht;
- 105
- 106
- 107
- 108
- 109
- 110
- 111
- 112 • es ist ein landesweites Netz von Radschnellwegen zu bauen, welches alle größeren Orte und Gemeinden miteinander verbindet und eine Reisegeschwindigkeit von 25 km/h ermöglicht; eine enge Abstimmung mit dem Land Berlin ist zu gewährleisten;
- 113
- 114
- 115
- 116
- 117
- 118 • Radwegenetze sind auch unabhängig vom Auto-Straßen-Netz zu bauen;
- 119
- 120 • Radwege sind attraktiv zu gestalten, dabei sind neben Sicherheit, Komfortabilität und Schnelligkeit auch die Minderung von Lärm- und Abgasimmissionen sowie die Verbesserung des landschaftlichen Umfeldes zu berücksichtigen; auf die Belange des Naturschutzes ist Rücksicht zu nehmen;
- 121
- 122
- 123
- 124
- 125
- 126
- 127 • an Start- und Zielpunkten des Radverkehrs, wie Wohnstraßen, Bushaltestellen, Schulen, Arbeitsstellen oder Einkaufszentren, sind sichere und komfortable sowie ausreichende Abstellanlagen zu errichten, sowohl für Zweiräder als auch für Spezialräder die Schutz vor Diebstahl und Witterung bieten und das Be- und Entladen des Rades ermöglichen; hierfür sind die kommunalen Stellplatzsatzungen anzupassen und nur die den Kriterien entsprechende Fahrradabstellanlagen sind zu fördern;
- 128
- 129
- 130
- 131
- 132
- 133
- 134
- 135
- 136
- 137
- 138 • die Belange des Rad- und Fußverkehrs sind in einem neuen, verkehrsträgerübergreifenden Landesmobilitätsgesetz zu verankern; mit
- 139
- 140

141 diesem Gesetz soll die rechtliche Möglichkeit
142 geschaffen werden, Radwegebaukosten beim
143 Land und bei den Landkreisen, dies auch jen-
144 seits von Landes- und Kreisstraßen, für landes-
145 bzw. regionalbedeutsame Radwege einzurich-
146 ten;

- 147 • bis die oben angegebenen Ziele erreicht sind,
148 soll für die Radwegeinfrastruktur der Anteil an
149 den Investitionen des Landes und der Kommu-
150 nen in das Straßen- und Radwegenetz min-
151 destens 25 Prozent betragen;
- 152 • Brandenburg als Hersteller von Mobilität soll
153 sich auch in der Produktion von Fahrrädern
154 und Radinfrastruktur engagieren; eine ent-
155 sprechende Wirtschaftsförderpolitik ist zu
156 entwickeln;
- 157 • Radwege sind sicher zu markieren und
158 gut auszuschildern; die Radverkehrsver-
159 bindungen sind so auszuschildern, dass
160 durchgehende Verbindungen eindeutig er-
161 kennbar sind; der Gestaltung der Übergänge
162 zwischen den Netzabschnitten kommt dabei
163 eine besondere Bedeutung zu; eine einheit-
164 liche Farbe für alle Radwege bietet klare
165 Orientierung für alle Verkehrsteilnehmenden;
166 um die Sicherheit auf den Radvorrangrouten
167 und Radschnellverbindungen zu erhöhen,
168 sind diese mit reflektierenden Seiten- und
169 Mittenmarkierungen auszustatten.

170 **Wir fordern die SPD-Landtagsfraktion und die SPD-**
171 **Bundestagsfraktion dazu auf, in der Landes- und**
172 **Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass Inves-**
173 **itionen in das Radverkehrswegenetz nach diesen**
174 **Prinzipien getätigt werden. Des Weiteren fordern**
175 **wir die Landesregierung auf, den Kommunen bei der**
176 **Umsetzung dieser Prinzipien für deren kommunal-**
177 **es Radverkehrswegenetz planerische und finanziel-**
178 **le Hilfestellung zu leisten und für das Land Branden-**
179 **burg einen rechtsverbindlichen Radverkehrsplan zu**
180 **erstellen, der mit Berlin abgestimmt ist, und bei des-**
181 **sen Erstellung die Kommunen beteiligt werden.**

182

183 **Begründung**

184 **zum 3. Absatz, 2. Satz:** 2017 wurden von den zurück-
185 gelegten Wegen (Modal Split) 59 Prozent mit Mo-
186 torisiertem Individualverkehr, 11 Prozent mit Öffent-
187 lichen Verkehr, 11 Prozent mit Fahrrad und 20 Pro-
188 zent zu Fuß zurückgelegt. Eine Steigerung des Um-
189 weltverbundes im Modal Split (Fahrrad, ÖPNV und

190 zu Fuß) wird nur mit einer erheblichen Steigerung
191 des Fahrradverkehrs möglich sein. Beispiel hierfür
192 wäre die Niederlande, die einen Anteil des Fahrrades
193 von 25 Prozent der zurückgelegten Wege hat.

194 **zum 3. Absatz, 4. Satz:** Nach einer Studie des Um-
195 weltbundesamtes belaufen sich die Kosten für die
196 Umwelt wie Herstellung, Wartung und Entsorgung,
197 Energiebereitstellung (Kraftstoffe & Strom), Bau &
198 Unterhalt der nötigen Infrastruktur sowie Flächen-
199 verbrauch pro Kilometer beim PKW bei 5,66 Cent,
200 beim Nahlinienbus 2,75 Cent, beim Pedelec 0,58 Cent
201 und beim Fahrrad bei 0,36 Cent. (Stand 2017, Quelle:
202 rbb24).

203 **zum 6. Absatz, 1. Spiegelpunkt:** 2018 gab es in Bran-
204 denburg 82.281 Verkehrsunfälle, mit 143 Verkehrsto-
205 ten und 11.660 Verletzten.

206 **zum 7. Absatz, 5. Spiegelpunkt:** Es gibt in Bran-
207 denburg viele historische Ortsverbindungen, die nur
208 noch als Feld- oder Waldwege existieren. Diese wä-
209 ren ggf. für den Fahrradverkehr zu aktivieren und
210 hätten den Vorteil, dass zum einen die Radwege
211 deutlich kürzer sein könnten als die Autostraßen
212 und zum anderen das die Ortsteile der Gemeinden
213 noch mehr zusammenwachsen können.

214 **zum 7. Absatz, 6. Spiegelstrich:** In dem Koalitions-
215 vertrag der Landesregierung wird ein Anteil für Rad-
216 wegeinfrastruktur an den Investitionen des Landes
217 in das Straßen- und Radwegenetz von 20 Millionen
218 von insgesamt 120 Millionen Euro pro Jahr ange-
219 strebt. Dies wären 16,6 Prozent. Allerdings braucht
220 ein flächendeckendes und für den Alltagsverkehr ge-
221 eignetes Radwegenetz deutlich mehr. Hier ist eine
222 Nagelprobe für die angestrebte Verkehrswende. 20
223 Millionen Euro entsprechen gerade mal den Bau von
224 80 km getrennten Radwegen. Zum Vergleich die Ra-
225 dinitiative Michendorf hat allein für die Gemein-
226 de Michendorf den Bedarf für ein Radwegenetz in-
227 nerhalb der Gemeinde von 76,8 km berechnet, da-
228 von wären schätzungsweise die Hälfte neu zu bauen
229 und die andere Hälfte sicherer zu konzipieren.

230 Radfahren ist nicht nur die gesündeste Variante der
231 Mobilität, sie gehört neben dem Laufen auch zu
232 der umweltfreundlichsten. Trotzdem wirkt das Rad-
233 fahren auf viele Bürger*innen nicht attraktiv. Als
234 Hauptgründe für die Nichtnutzung des Fahrrads als
235 Alternativmodell zum motorisierten Individualver-
236 kehr wird von Befragten angegeben, dass Fahrrad-
237 fahren zu gefährlich und zu unattraktiv sei. Beson-
238 ders in städtischen Regionen fühlen sich potenzi-

239 elle Nutzer*innen durch einen starken Autoverkehr,
240 zu wenige Radwege, schlechte Beleuchtung und un-
241 sinnige Radwegsysteme in ihrer Sicherheit als Ver-
242 kehrsteilnehmer*innen eingeschränkt. Fahrradnut-
243 zer*innen sehen sich in heutigen Radverkehrssys-
244 temen nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilneh-
245 mer*innen. Die Prinzipien in diesem Antrag sollen
246 es dem Bund, Land und seinen Kommunen erleich-
247 tern, bei der Konstruktion von Radverkehrsinfra-
248 struktur das Radverkehrswesen als relevante Alter-
249 native für den motorisierten Individualverkehr und
250 als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu begreifen.
251 Es ist wichtig, dass mehr Geld in den Radverkehr in-
252 vestiert wird. Es ist aber auch wichtig, dass Inves-
253 titionen in den Radverkehr nicht nur an der Men-
254 ge des investierten Geldes, sondern insbesondere
255 an ihrer Nützlichkeit für Radfahrer*innen und für
256 alle Verkehrsteilnehmer*innen allgemein gemessen
257 werden. Ein altes verkehrsplanerisches Sprichwort
258 lautet „build it and they will come“. Doch bleibt ein
259 Radwegenetz Stückwerk, unsicher, unkomfortabel
260 oder verwirrend, so bietet es keinen Vorteil zum Au-
261 to. Nach niederländischem Vorbild fordern wir des-
262 halb, die Konstruktionsprinzipien eines guten Rad-
263 verkehrswegenetzes auch in Brandenburg zu befol-
264 gen!