

**56/I/2021 Jusos Brandenburg, Arbeitskreis Verkehr, Ortsverein Michendorf
Fahrradland Brandenburg – Leitsätze der Brandenburger Sozialdemokratie zum Fahrradverkehr**

Beschluss:

“50 Prozent aller heute in Deutschland mit dem Auto zurückgelegten Wege sind unter 5 Kilometer lang, sogar 70 Prozent unter 10 Kilometer. Dies sind hervorragend mit dem Fahrrad zu leistende Entfernungen, insbesondere bei einer verstärkten Nutzung des Pedelecs.” (ADFC)

Bis 2030 soll nach Willen des Landes Brandenburg klimabedingt der Anteil des Umweltverbundes (Fuß + Rad + Bus + Zug) am gesamten Verkehrsaufkommen von 40 Prozent auf 60 Prozent erhöht werden. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll dementsprechend von 60 Prozent auf 40 Prozent reduziert werden. Die unerwünschten Nebenwirkungen des Verkehrs (CO₂-Emissionen, Lärm, Unfälle etc.) sollen nachhaltig gesenkt werden.

Dies hat eine erhebliche Zunahme von ÖPNV, des Fußgängerverkehrs und insbesondere des Fahrradverkehrs zur Bedingung. Um die Steigerung des Umweltverbundes zu erreichen, muss der Fahrradverkehr seinen Anteil bis 2030 von 2017 11 Prozent auf mindestens 22 Prozent verdoppeln. Der Fußverkehr und der ÖPNV müssen die andere Hälfte der Steigerung schaffen. Begründung hierfür ist, dass der motorisierte Individualverkehr erhebliche Umwelt- und Verkehrskosten der Gesellschaft verursacht, während ÖPNV nur mit der Hälfte der Kosten und Fahrrad- und Fußgängerverkehr nur mit einem sehr kleinen Bruchteil der Kosten die Gesellschaft belasten. Hinzu kommt, dass das Fahrradfahren sowie das Zufußgehen, im Gegensatz zu den anderen Verkehrsarten, die Gesundheit fördert und erheblich hilft, die gesellschaftlichen Gesundheitskosten zu senken.

Deshalb muss das Fahrrad in Brandenburg das effektivste und ökologische Alltagsfahrzeug für Entfernungen bis 15 Kilometer werden.

Motorisierter Verkehr, ÖPNV, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr sind gleichberechtigt zu behandeln.

Das heißt:

- der jeweils stärkere Verkehrsteilnehmende muss auf die Sicherheitsbedürfnisse des schwächeren Verkehrsteilnehmenden Rücksicht nehmen und sich entsprechend anpassen.
- das Qualitätsniveau für die jeweilige Verkehrsinfrastruktur ist gleichberechtigt zu betrachten, insbesondere bezüglich Sicherheit, Zügigkeit und Komfort.

Hinsichtlich dieser Aspekte gibt es einen deutlichen Unterschied zwischen dem Kraftverkehr und Fahrrad- sowie Fußverkehr. Hier muss ein Ausgleich gefunden werden, da motorisierter Verkehr, Fahrradverkehr und Fußgänger unterschiedliche Geschwindigkeiten und Sicherheitsbedürfnisse haben. Nur wenn die Standards für den Fahrrad- und Fußverkehr angehoben werden, kann das oben genannte Ziel erreicht werden.

Aus Sicht der Brandenburger Sozialdemokratie sind folgende Ziele und Grundsätze für die Gleichberechtigung der Verkehrsarten umzusetzen:

- die Vision Zero (null Tote im Straßenverkehr);
- Verkehrsströme, Kreuzungen und Ampelanlagen sind so zu gestalten, dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden Vorrang vor Schnelligkeit und Bequemlichkeit hat;
- das Sicherheits- und Komfort-Niveau soll für die Verkehrsarten gleich hoch sein;
- die Verkehrsarten Kraftfahrzeug-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr sollen dort, wo es möglich ist, getrennt sein;

- dort, wo der Verkehr nicht getrennt werden kann, also Mischverkehre nötig sind, hat die jeweils stärkere Verkehrsart auf die Sicherheitsbedürfnisse der schwächeren Verkehrsart Rücksicht nehmen;
- den Fußgänger ist vorrangig ein getrennter Verkehrsweg einzuräumen;
- bei Mischverkehren zwischen motorisiertem Verkehr und Fahrradverkehr darf die Höchstgeschwindigkeit innerorts nicht mehr als 30 km/h betragen.

Beim Ausbau des Fahrradverkehrs setzen sich die Brandenburger Sozialdemokratie für folgende Grundsätze ein:

- dem Fahrrad- und Fußverkehr ist deutlich mehr Platz einzuräumen; eine gerechte Mobilität verlangt, die Flächennutzung neu zu bewerten; die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sind dabei anzuwenden;
- der Alltags- und Lastenverkehr mit dem Fahrrad sind verstärkt zu entwickeln und zu fördern;
- der touristische und der Erholungsverkehr mit dem Fahrrad haben für das Land Brandenburg eine hohe Bedeutung und werden weiter ausgebaut;
- es sind lückenlose und alle Orte verbindende Radwegenetze zu erstellen, die sicher, zügig, komfortabel und umweltverträglich in die Landschaft einzufügen sind;
- 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;
- 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;
- Radwegenetze sind auch unabhängig vom Auto-Straßen-Netz zu bauen;
- 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;
- an Start- und Zielpunkten des Radverkehrs, wie Wohnstraßen, Bushaltestellen, Schulen, Arbeitsstellen oder Einkaufszentren, sind sichere und komfortable sowie ausreichende Abstellanlagen zu errichten, sowohl für Zwei- wie 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;
- die Belange des Rad- und Fußverkehrs sind in einem neuen, verkehrsträgerübergreifenden Landesmobilitätsgesetz zu verankern; mit diesem Gesetz soll die rechtliche Möglichkeit geschaffen werden, Radwegebaukosten beim Land und bei den Landkreisen, dies auch jenseits von Landes- und Kreisstraßen, für landes- bzw. regionalbedeutsame Radwege einzurichten;
- bis die oben angegebenen Ziele erreicht sind, soll für die Radwegeinfrastruktur der Anteil an den Investitionen des Landes und der Kommunen in das Straßen- und Radwegenetz mindestens 25 Prozent betragen;
- Brandenburg als Hersteller von Mobilität soll sich auch in der Produktion von Fahrrädern und Radinfrastruktur engagieren; eine entsprechende Wirtschaftsförderpolitik ist zu entwickeln;

- Radwege sind sicher zu markieren und gut auszuschildern; die Radverkehrsverbindungen sind so auszuschildern, dass durchgehende Verbindungen eindeutig erkennbar sind; der Gestaltung der Übergänge zwischen den Netzabschnitten kommt dabei eine besondere Bedeutung zu; eine einheitliche Farbe für alle Radwege bietet klare Orientierung für alle Verkehrsteilnehmenden; um die Sicherheit auf den Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen zu erhöhen, sind diese mit reflektierenden Seiten- und Mittenmarkierungen auszustatten.

Wir fordern die SPD-Landtagsfraktion und die SPD-Bundestagsfraktion dazu auf, in der Landes- und Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass Investitionen in das Radverkehrswegenetz nach diesen Prinzipien getätigt werden. Des Weiteren fordern wir die Landesregierung auf, den Kommunen bei der Umsetzung dieser Prinzipien für deren kommunales Radverkehrswegenetz planerische und finanzielle Hilfestellung zu leisten und für das Land Brandenburg einen rechtsverbindlichen Radverkehrsplan zu erstellen, der mit Berlin abgestimmt ist, und bei dessen Erstellung die Kommunen beteiligt werden.

Überweisen an

Landesvorstand

Stellungnahme(n)

Die Anträge 55/I/2021 und 56/I/2021 wurden vom Landesvorstand am 26.03.2022 zusammengefasst und beschlossen:

Mobilitätsgesetz klug gestalten und Mobilitätsstrategie des Landes fortschreiben

Mobilität ist für uns als SPD Brandenburg ein Recht, das jedem Menschen unabhängig von Bildung, Alter, Einkommen oder körperlicher Beeinträchtigung zusteht. Mobilität sollte im Idealfall die Gesundheit der Menschen fördern und in keiner Weise die Lebenszeit von Menschen verkürzen. Wir bekennen uns zur Vision Zero, die Vision einer Region ohne Verkehrstote, sowie zu CO₂- und schadstofffreier Mobilität.

Die SPD Brandenburg weiß um die Herausforderungen für die Pendler*innen im Land und bekennt sich zu den Menschen die täglich auf ihren PKW angewiesen sind.

Nachhaltige Mobilitätspolitik bedeutet für die SPD Brandenburg Einsatz für eine Verkehrswende:

1. Verkehrsvermeidung,
2. Verkehrsverlagerung und
3. Einsatz emissionsfreier Antriebstechnik.

Die SPD Brandenburg bekennt sich zu einer klimaschonenden, bezahlbaren, barrierefreien und wirtschaftsfördernden Mobilität. Die Resonanz der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ zeigte in den vergangenen Monaten noch einmal die hohe gesellschaftliche Bedeutung einer klugen und nachhaltigen Mobilitätspolitik. Auf der Basis des mit der Volksinitiative abgestimmten Landtagsbeschlusses vom 29.04.2021 gilt es nun, nächste konkrete Umsetzungsschritte in Brandenburg zu gehen.

Folgende Ziele sind daher in ein modernes und verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsgesetz sowie die anstehende Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg aufzunehmen und durch geeignete Maßnahmen zu untersetzen:

- Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) am Modal Split von 42 Prozent (2017) auf mind. 60 Prozent bis 2030;
- Umsetzung des Versprechens der Mobilitätsgarantie, indem jede*r Bürger*in Anschluss an den öffentlichen Verkehr erhält;

- deutliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene mit dem Ziel eines Marktanteils der Güterbahnen von 30 Prozent der Transportmenge;
- Sicherstellung einer gleichberechtigten Aufteilung des Verkehrsraums zwischen den Verkehrsteilnehmern (Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr, Straßenbahn/Bus etc.) in der Verkehrsplanung und bei den Verkehrsinvestitionen;
- deutliche Senkung des Verkehrslärms und der Unfallzahlen im Land mit dem Ziel der Vision Zero (null Verkehrstote);
- Stärkung der strahlenförmigen SPNV-Achsen als Entwicklungsachsen für Wirtschaft und Bevölkerungszuwachs in enger Zusammenarbeit mit dem Land Berlin [abgeleitet aus dem Strategischen Gesamtrahmen Berlin-Brandenburg 2021];
- Förderung des Rad- und Fußverkehrs, da diese im Gegensatz zu den anderen Verkehrsarten die Umwelt kaum belasten, die Gesundheit fördern und damit verbundene gesellschaftliche Kosten senken.

Diese Ziele sollen mit den folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

Schienerverkehr

1. Zur Erhöhung der Zahl der Fahrgäste wird es eine Erhöhung der bestellten Zugkilometer und einen konsequenten Ausbau von Schienenstrecken und Bahnhöfen geben.
2. Notwendige politische Entscheidungen zu den i2030-Projekten werden zeitnah getroffen, sodass für Planung und Bau Bundes- und EU-Mittel gewonnen und Co-finanziert werden können.
3. Die Regionalisierungsmittel werden vollständig für die Bestellung von SPNV-Verkehren und den Ausbau der SPNV-Infrastruktur eingesetzt.
4. Im Rahmen einer langfristigen Konzeption der bestellten Zugkilometer erfolgen Erhalt, Reaktivierung, Aus- und Neubau von Bahnstrecken unter Berücksichtigung der Entwicklungspotenziale im Personen- und/oder Güterverkehr.
5. Das aufgestockte GVFG-Bundesprogramm zur Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken in Brandenburg ist intensiv zu nutzen.
6. Qualitätssteigerungen während der Fahrt mit Bahn und Bus werden vorangetrieben, z.B. die Verbesserung des Telefon- und Internetempfangs in den Fahrzeugen und an den Haltestellen.
7. Der Deutschlandtakt im Fern- und Nahverkehr ist auch in Brandenburg zügig umzusetzen und durch schnelle Verknüpfungen mit dem Busverkehr an den Umsteigepunkten in die Fläche zu tragen.

ÖPNV und Tarife

1. Das Land unterstützt die Kommunen weiterhin beim heute schon elektrischen ÖPNV durch Ausbau von Straßenbahnen und O-Bus-Netzen in den brandenburgischen Städten und Gemeinden.
2. Die zukünftige Tarifgestaltung im Bereich des VBB soll sich an folgenden Eckpunkten orientieren: - flexibler Nutzung (mehr Homeoffice); - gerechten Tarifhöhen (keine großen Sprünge an Tarifgrenzen); - sozialen Belangen (günstige Tarife für Schüler*innen, Auszubildende, Studierende, Senior*innen sowie einkommensschwächere Menschen);

3. Der Ausbau des PlusBus-Netzes wird weiterhin durch finanzielle Anreize seitens des Landes unterstützt. Ziel ist es, dass Aufgabenträger weitere PlusBus-Linien einrichten, so dass möglichst viele Bahnstationen mit guten Umsteigebeziehungen an das Netz angeschlossen werden und diese auch stärker kreisübergreifend verkehren können. Hierzu gehören v.a. Buslinien, die zwischen den Eisenbahnachsen und benachbarten Zentren verkehren.
4. Das Land wird gemeinsam mit den Aufgabenträgern Konzepte und Maßnahmen erarbeiten, die einen Ausbau alternativer Formen des öffentlichen Verkehrs für Regionen vorsehen, in denen keine vertakteten Buslinien eingerichtet werden können. Hierzu gehört u.a. die Erprobung und Förderung von Mitfahrgelegenheiten (Ridesharing, Mitfahrbänke) im ländlichen Raum. Ziel muss es sein, ein intelligentes, innovatives und kostensparendes Mitfahrssystem in den ländlichen Räumen dauerhaft zu etablieren, und zwar in Kooperation mit den regionalen Verkehrs- und Taxiunternehmen sowie weiteren Mobilitätsdienstleistern.

Rad- und Fußverkehr

1. Die unterschiedlichen Verkehrsarten, Motorisierter Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr sind gleichberechtigt zu betrachten und zu entwickeln. Dies bedeutet, der jeweils stärkere Verkehrsteilnehmende muss auf die Sicherheitsbedürfnisse des schwächeren Verkehrsteilnehmenden Rücksicht nehmen und sich entsprechend anpassen. Das kann innerorts bei Mischverkehr von Kraft- und Radverkehr durch die Ausweisung von Tempo 30 geschehen.
2. Die Landesregierung wird aufgefordert, einen landesweiten Radverkehrsplan zu erstellen, der mit Berlin abgestimmt ist.
3. Ziel muss es sein, gemeinsam mit den Städten und Gemeinden sowie den Landkreisen ein landesweites Netz von Radverbindungen zu entwickeln. Radrouten sollten die kürzesten und oftmals historischen Verbindungen zwischen den Orten darstellen und müssen daher nicht zwingend parallel zu den stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen geführt werden.
4. Es sind rechtliche Möglichkeiten zu schaffen, Radwegebaukosten beim Land und bei den Landkreisen, dies auch jenseits von Landes- und Kreisstraßen, für Radwege einzurichten.
5. Das Land unterstützt die konsequente Nutzung der Verkehrsverlagerung durch Bike & Ride- Angebote. Dazu sind gesicherte Radabstellanlagen und Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen mit Zugang über die VBB-Zeitkarte, die Radverkehrsinfrastruktur zu den Bahnstationen sowie bei Bedarf auch moderne Radverleihsysteme zu schaffen.
6. Der touristische und der Erholungsverkehr mit dem Fahrrad haben für das Land Brandenburg eine hohe Bedeutung und werden weiter ausgebaut.

Straßenverkehr

1. Zur Verlagerung des starken Transit-Lkw-Verkehrs auf die Schiene sind gemeinsam mit dem Bund geeignete Maßnahmen zu ergreifen, z.B. durch die Schaffung qualifizierter Angebote des kombinierten Ladungsverkehrs und einer deutlichen Erhöhung der Steuerungswirkung durch das Mautsystem.
2. Notwendiger motorisierter Individualverkehr muss zukünftig mit Fahrzeugen ohne fossilen Verbrennungsmotor stattfinden. Dazu soll das Land in Zusammenarbeit mit den Kommunen und der (Energie-) Wirtschaft deutliche Maßnahmen zum Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur ergreifen. Hemmnisse für einen schnellen Ausbau müssen beseitigt werden.
3. Der Einsatz wasserstoffbetriebene Antriebe für Lkw, kommunale Versorgungsfahrzeuge etc. ist zu forcieren. Hierbei soll vorrangig aus erneuerbaren Energien hergestellter „grüner“ Wasserstoff zum Einsatz kommen.

4. Das Land wird seinen eigenen Fuhrpark spätestens bis 2030 auf alternative Antriebssysteme umstellen, sofern es für das Einsatzgebiet der Fahrzeuge machbar ist.
5. Neue Ansätze für den Einsatz von elektrischer Mobilität in der Landwirtschaft, dem Katastrophenschutz oder bei Lieferketten im Rahmen von Modellvorhaben unterstützen.

Verkehrsvermeidung und -verlagerung

1. Der Landtag beschließt ein modernes, verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsgesetz, bei dem Bürgerinnen und Bürger sowie Kommunen und Verbände intensiv beteiligt werden.
2. Für die Möglichkeit, Pendeln und Homeoffice in Einklang zu bringen, und damit Verkehrswege zu vermeiden, ist die Tarifgestaltung im SPNV/ÖPNV anzupassen sowie die Schaffung von Co-Working-Angeboten in den Wohnorten und an Bahnstandsstandorten durch geeignete Förderinstrumente zu unterstützen.
3. Das Land Brandenburg wird gemeinsam mit den Kommunen die Parkmöglichkeiten an den Bahnhöfen verbessern. Die Parkhäuser sollen mit ausreichenden Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden.
4. Das Land Brandenburg und die Kommunen können als Arbeitgeberinnen in Zusammenarbeit mit den Personalräten und Gewerkschaften Anreize zur Verkehrsvermeidung für ihr Personal schaffen, z.B. durch VBB-Firmentickets, Bike-Sharing-Angebote.
5. Mit der Nutzung der erheblichen Mittel des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregion für die Entwicklung der Lausitz soll diese zu einer Modellregion für umweltfreundliche Mobilität ausgebaut werden.
6. In der Pandemie haben viele Urlaub in der Nachbarschaft des eigenen Bundeslandes gemacht, was die Möglichkeit zur Anknüpfung und Stärkung des Nahtourismus im Land Brandenburg bietet. Dazu gehört der Ausbau und die touristische Bewerbung des Bahnangebotes von Berlin in die Ausflugsregionen, die Vernetzung der Bahnhofstandorte durch Radverleihangebote und Radwege sowie insbesondere der Ausbau der Fahrradmitnahmemöglichkeiten, touristischer Tarifmodelle und besondere Verkehrsangebote für die touristische Nutzung bspw. während der Ferien und am Wochenende.
7. Auf innerdeutsche und wo möglich auch innereuropäische Flugverkehre ist zu verzichten und eine Verlagerung dieser Verkehre auf die Schiene vorzunehmen. Auf die Planung und den Bau einer dritten Start- und Landebahn am BER ist zu verzichten.