

**Antrag I/2021**

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

**Fahrradland Brandenburg – Leitsätze der Brandenburger Sozialde-  
mokratie 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-

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 erschließt 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!