

Antrag 49/I/2022
OV Neuruppin, OV Fehrbellin
Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

Empfehlung der Antragskommission
Annahme (Konsens)

Radwegenetz ausbauen

- 1 1. Der Radwegeausbau ist im
2 gesamten Land Branden-
3 burg voranzutreiben. Ziel
4 ist, dass jede Bundes- und
5 Landesstraße mittelfristig
6 einen straßenbegleitenden
7 Radverkehrsweg aufweist.
- 8 2. Abzustufende Straßen sind
9 in der Regel mit einem stra-
10 ßenbegleitenden Radver-
11 kehrsweg, zumindest aber
12 mit einem Schutzstreifen
13 oder einem Radfahrstrei-
14 fen zu übertragen. Der
15 übertragende Straßenbau-
16 lastträger hat hierfür Sorge
17 zu tragen.
- 18 3. Straßen von und zu Bahn-
19 höfen sind beim Ausbau der
20 Radverkehrswege prioritär
21 zu behandeln.

22

23 Begründung

24 Brandenburg ist Fahrradland! Mit
25 mehreren tausend Kilometern
26 an Fahrradwegen verfügt das
27 Land bereits über ein breit aus-
28 gebautes Radwegenetz, welches

29 intensiv von Brandenburger*in-
30 nen von Nah und Fern genutzt
31 wird. Nichtsdestotrotz existieren
32 nach wie vor diverse weiße Fle-
33 cken im Netz und viele wichtige
34 Verbindungen insbesondere an
35 den Bundes- und Landesstra-
36 ßen fehlen bisher. An diesen
37 Stellen muss der Ausbau weiter
38 vorangetrieben werden!

39 Der Verkehrssektor ist der einzi-
40 ge Bereich, in dem im Land Bran-
41 denburg die CO₂-Emissionen seit
42 1990 sogar anstiegen. In den
43 Zwischen- und Sektorzielen des
44 Klimaplan Brandenburg ist fest-
45 gehalten, dass die Emissionen
46 im Verkehrssektor bis 2030 im
47 Vergleich zu 2020 um 35 Pro-
48 zent sinken sollen. Dabei spielt
49 neben dem Ausbau des ÖPNV
50 und der Nutzung alternativer An-
51 triebe auch die vermehrte Nut-
52 zung des Fahrrads eine entschei-
53 dende Rolle. Nach der weitge-
54 henden Energiewende muss nun
55 auch die Verkehrswende zur Er-
56 reichung unserer Klimaziele voll-
57 zogen werden!

58 Ein gut ausgebautes Radwege-
59 netz ist ein Tourismusmagnet!
60 Schon vor der Corona-Pandemie
61 setzte ein Trend zum nachhal-
62 tigen Inlandstourismus ein, bei

63 dem der Fahrradtourismus ei-
64 ne bedeutende Komponente dar-
65 stellt. Besucher*innen wollen die
66 über 3.000 Seen und Wasserge-
67 biete im Land selbstständig und
68 flächendeckend erkunden, sich
69 erholen und die Natur genießen.
70 Dies geht nur mit sicheren und
71 gut ausgebauten Radwegen.
72 Die bisherige ausschließliche
73 Betrachtung des motorisierten
74 Verkehrs auf der betreffenden
75 Strecke zur Bedarfsermittlung
76 eines konkreten Radwegeaus-
77 baus greift zu kurz. Neben der
78 Gefahrenbelastung für Radfah-
79 rende durch den motorisierten
80 Verkehr sollte vielmehr die po-
81 tenzielle Nutzer*innenzahl in die
82 Abwägung einbezogen werden.
83 Auf kleineren Landesstraßen
84 werden oftmals die geforderten
85 Verkehre nicht erreicht. Nichts-
86 destotrotz schrecken gerade dort
87 viele potenzielle Radfahrende
88 davor zurück auf der bisherigen
89 Strecke auf das Fahrrad um-
90 zusteigen. Dabei muss gelten:
91 Nicht die Anzahl der Fahrzeu-
92 ge darf ausschließlich darüber
93 entscheiden, ob ein Fahrradweg
94 errichtet wird- vielmehr muss
95 die Nutzer*innenanzahl und
96 die Nutzerungsgruppen ein we-

97 sentliches Gewicht bei dieser
98 Abwägung erhalten.
99 Ebenfalls im Sinne der Verkehrs-
100 wende stellen Bahnhöfe wichtige
101 Verkehrsknotenpunkte dar.
102 Bahnfahrende, insbesondere
103 Pendler*innen, sollten idealer-
104 weise mit dem Fahrrad zum
105 Bahnhof gelangen, um einen
106 minimalen CO2-Fußabdruck zu
107 erzielen. Auch für die touristische
108 Nutzung ist es von erheblicher
109 Relevanz, dass die Bahnhöfe mit
110 Radwegen gut angebunden sind.