

**Antrag 182/II/2024****Jusos LDK****Der Landesparteitag möge beschließen:****Freie Fahrt fürs Fahrrad! – Für eine sichere, klimafreundliche und gerechte Verkehrsinfrastruktur in Berlin**

- 1 Wir fordern die Einhaltung und schnellstmögliche Errei-  
2 chung der im Berliner Mobilitätsgesetz festgelegten Ziele  
3 zur klimafreundlichen und verkehrsmittelgerechten Um-  
4 gestaltung der Stadtinfrastruktur. Dazu fordern wir spezi-  
5 fisch:
- 6 • Den schnellstmöglichen Bau des Radschnellver-  
7 kehrsnetzes und dessen Kartographierung, sowie  
8 eine verbraucherinnenfreundliche Bereitstellung  
9 dieser.
  - 10 • Die fristgerechte Umsetzung des Radverkehrsplans.
  - 11 • Die Nutzung der durch die Novelle des StVO neu ent-  
12 standenen Handlungsspielräume, insbesondere zur  
13 beschleunigten Einrichtung von Fußgängerüberwe-  
14 gen, Bussonderstreifen, Tempobeschränkungen und  
15 Flächenverwendung für den Radverkehr. Dies gilt  
16 auch gerade in Zusammenarbeit mit den Kommu-  
17 nen.
  - 18 • Die allgemeine Vorrangstellung des ÖPNV-, Fuß-  
19 und Radverkehrs konsequent bei allen Mobilitätsin-  
20 frastrukturmaßnahmen umzusetzen.
  - 21 • Die Umsetzung und Prüfung aller Maßnahmen in  
22 Übereinstimmung mit der E-Klima (der aktuellen  
23 Richtlinie zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrs-  
24 sektor der Forschungsgesellschaft für Straßen- und  
25 Verkehrswesen) und damit die konsequente Bevor-  
26 zugung nachhaltiger Verkehrsformen.
- 27 Trotz des gesetzlich vorgegebenen Rahmens des Mobili-  
28 tätsgesetzes ist die Vorrangstellung des Umweltverbun-  
29 des (ÖPNV-, Fuß- und Radverkehrs) leider noch lange nicht  
30 umgesetzt. Das zeigt sich besonders beim Ausbau des  
31 Radverkehrsnetzes, das aktuell, zur Halbzeit des vorgege-  
32 benen Zeitrahmens bis 2030, erst zu 5,4 Prozent fertigge-  
33 stellt ist. Abgesehen davon werden selbst bei diesen be-  
34 reits umgesetzten Projekten die gesetzlich vorgeschriebe-  
35 nen Standards in weniger als einem Drittel der Fälle ein-  
36 gehalten. In Einzelfällen kann das aufgrund von Umwelt-  
37 schutzgründen oder zur Beschleunigung des Ausbaus ge-  
38 rechtfertigt sein, allerdings darf dies nur die absolute Aus-  
39 nahme sein.
- 40
- 41 **Gerechtigkeit zwischen den Bezirken** Beim Stand des  
42 Ausbaus der Fahrradinfrastruktur zeigen sich große Un-  
43 terschiede zwischen den einzelnen Bezirken: Klar füh-  
44 rend beim Ausbau ist Friedrichshain-Kreuzberg, mit er-  
45 heblichem Abstand gefolgt von Tempelhof-Schöneberg  
46 und Mitte, wogegen Spandau, Marzahn-Hellersdorf, aber  
47 auch Charlottenburg-Wilmersdorf die schlechtesten Aus-  
48 bauzahlen aufweisen. Es geht somit beim Ausbau auch

49 darum, Benachteiligungen zwischen den Bezirken zu ver-  
50 hindern, wobei gerade die Außenbezirke, aber eben auch  
51 andere, besonders betroffen sind.

52

53 **Positive Auswirkungen auf Stadtklima und -bevölkerung**

54 Dies ist vor allem deshalb ein gewichtiger Faktor, da  
55 mit der Infrastruktur des Umweltverbundes eine Vielzahl  
56 positiver Auswirkungen sowohl für die Verkehrsteilneh-  
57 mer\*innen, als auch für die Anwohner\*innen einhergeht.  
58 Die Stärkung des Rad-, Fuß und ÖPNV-Verkehrs verbessert  
59 nicht nur die Luftqualität und verringert die Lärmbelas-  
60 tung, sondern ermöglicht auch allen Menschen, die durch  
61 die aktuelle Infrastruktur mobilitäts-eingeschränkt sind,  
62 eine sichere Teilhabe im Verkehr - unabhängig von Alter  
63 oder sozialer Herkunft. Wichtig ist dabei alle Verkehrs-  
64 mittel des Umweltverbundes gleichberechtigt zu betrach-  
65 ten, gegenüber dem MIV (motorisierter Individualver-  
66 kehr) vorzuziehen und ganzheitliche Konzepte zu entwi-  
67 ckeln.

68

69 **Sicherheit und Vision Zero** Zusätzlich ist der schnelle und  
70 standardgerechte Ausbau der Infrastruktur des Umwelt-  
71 verbundes unabdingbar um die Sicherheit, insbesonde-  
72 re der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, also vorran-  
73 gig Fahrradfahrende und Fußgänger\*Innen, zu gewähr-  
74 leisten. Damit die Vision Zero (dem Bestreben nach einer  
75 Verkehrsinfrastruktur ohne Verkehrstote) erreicht wer-  
76 den kann, muss dabei zum Schutz der Radfahrenden ein  
77 Ausbau der Radinfrastruktur entsprechend den offiziel-  
78 len Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Radinfrastruk-  
79 tur höchste Priorität genießen. Dies manifestiert sich ins-  
80 besondere auch darin, dass Sichtbeziehungen Beachtung  
81 finden, Gebiete mit Tempo 30 ausgebaut werden und eine  
82 Änderung im Verhalten und Selbstverständnis aller, insbe-  
83 sondere der motorisierten, Verkehrsteilnehmenden vor-  
84 angetrieben wird.

85 Durch die Umsetzung der genannten Maßnahmen kön-  
86 nen wir gemeinsam als Stadt auf eine sozial- und klima-  
87 gerechte Mobilität in Berlin hinarbeiten.