

Antrag 1/I/2021

Juso-LV Niedersachsen

Der Landesparteitag möge beschließen:

Verkehrswende jetzt!

1 Die weiter steigenden Emissionen im Verkehrssektor belegen: Deutschland investiert nicht genug in um-
2 weltchonende Verkehrs- & Transportmittel. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan von 2016 zementiert
3 diesen Umstand, da weiterhin der größte Teil der Investitionen in den Straßenverkehr fließt und die Schie-
4 ne lediglich einen Anteil von 41% am Gesamtvolumen erhält. Angesichts der nationalen und europäischen
5 Klimaziele sowie der politischen Statements, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, eine widersinnige
6 Verkehrspolitik.

7 Wir brauchen eine ernst gemeinte Verkehrswende, mit entsprechenden Planungen und Investitionen. Da-
8 bei kommt der Schiene im Nah-, Güter- und Fernverkehr eine besondere Rolle zu.

9 • **Schienenpersonennahverkehrs (SPNV):**

10 Im Rahmen der Bahnreform trat 1994 das Regionalisierungsgesetz in Kraft, das die Verantwortung für den
11 SPNV schließlich 1996 vom Bund auf die Länder übertrug. In Nahverkehrsgesetzen wurde die Organisati-
12 on in den einzelnen Bundesländern geregelt. Einige Bundesländer übernahmen die Bestellung des SPNV
13 selber, in manchen wurden Kommunen und Zweckverbände mit der Bestellung der Verkehrsleistungen be-
14 auftragt. In Niedersachsen wurden für die Großräume Hannover und Braunschweig Kommunalverbände
15 gegründet, für das übrige Land wurde die Landeseisenbahngesellschaft LNVG eingerichtet.

16 Die Bundesländer erhalten vom Bund jedes Jahr sogenannte Regionalisierungsmittel, die sie für die
17 Bestellung des SPNV verwenden. Diese Finanzmittel werden nach einem festgelegten Schlüssel un-
18 ter den Bundesländern aufgeteilt. Der Großteil der Regionalisierungsmittel wird für die Begleichung
19 der Bestellerentgelte im SPNV verwendet. Der Restbetrag steht den Bundesländern für Schienen-
20 Infrastrukturmaßnahmen, Bestellung von Mehrverkehr oder für den allgemeinen ÖPNV (d.h. Busverkehr)
21 zur Verfügung. **Wir fordern unter dem Gesichtspunkt steigender Verkehrsleistungen, auch nach bereits er-
22 folgten Erhöhungen, eine weitere Aufstockung der Mittel.**

23 **Steigende Trassenpreise, Entgelte an DB Station & Service und wachsende Aufwände für Energie machen
24 eine kontinuierliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel notwendig. Dem kann nur mit einer Reduktion
25 der Trassennutzungsgebühren durch Neuregelungen der Infrastrukturfinanzierung entgegengewirkt wer-
26 den.**

27 Die Aufgabenträger schreiben die zu erbringenden Leistungen europaweit aus und beauftragen anschlie-
28 ßend Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wie die DB Regio und andere private EVU wie die Westfalen-
29 bahn oder Metronom mit der Erbringung des Schienenpersonennahverkehrs. Neben der Verkehrsleistung
30 werden auch bestimmte Qualitätsmerkmale definiert, deren Erfüllung über Bonus-Malus-Vereinbarungen
31 sichergestellt wird. Für die zu erbringende Leistung erhält das EVU vom Aufgabenträger ein Entgelt. Je nach
32 Vertragsgestaltung behält das EVU die Fahrgeldeinnahmen (Nettovertrag) oder reicht sie an die Aufgabenträger weiter (Bruttovertrag). Da **Bruttoverträge den Vorteil haben, dass der Aufgabenträger bei steigenden Fahrgeldeinnahmen u.U. Leistungen nachbestellen kann, sollte dies die bevorzugte Variante eines Verkehrsvertrags sein. Durch die unterschiedliche Handhabung in den Bundesländern gibt es sehr viele Aufgabenträger, die regions- und bundeslandübergreifend kooperieren müssen.** Beispielsweise waren an der
37 Ausschreibung des Elektronetz Niedersachsen- (ENNO) drei Aufgabenträger beteiligt.

38 Für die Festschreibung von Sitzplatzkapazitäten und die geplante Ausstattung der Fahrzeuge müssen vor-
39 ab qualitativ hochwertige Verkehrserhebungen und -prognosen durchgeführt werden. Fehler in der Fahr-
40 gastprognose senken die Qualität für viele Jahre drastisch, so führen zu wenige Türen zu längeren Fahr-
41 gastwechselzeiten, die wiederum Verspätungen und damit eine niedrigere Betriebsqualität bedeuten. **Die Sitzplatzkapazitäten sollten flächendeckend ausgeweitet werden, außerdem muss es größere Mehrzweckbereiche geben, um eine größere Anzahl von Fahrrädern und Rollstühlen transportieren zu können.** Da

44 aufgrund von Zulassungsproblemen und häufigen „Kinderkrankheiten“ neue Fahrzeuge nicht immer zu
45 Beginn des Verkehrsvertrages in ausreichender Zahl und Qualität zur Verfügung stehen und es in Deutsch-
46 land keinen Markt für gebrauchte Schienenfahrzeuge gibt, versuchen einige Aufgabenträger dieser Ent-
47 wicklung mit Fahrzeugpools, einer Wiederzulassungsgarantie im nächsten Ausschreibungszeitraum oder der
48 Bestellung standardisierter Fahrzeuge entgegenzuwirken. **Ebenso sollten sich die Aufgabenträger für den**
49 **im SPNV-Markt angestrebten Flächentarifvertrag für Arbeitnehmer*innen stark machen und dies in die**
50 **Ausschreibungen mitaufnehmen.** Die Übernahme der Mitarbeiter*innen zu gleichen Konditionen ist bei
51 Ausschreibungen in Europa, mit Ausnahme von Deutschland, üblich.

52 • **Schienenpersonenfernverkehr (SPFV):**

53 Im Gegensatz zum SPNV wird der Schienenpersonenfernverkehr heute eigenwirtschaftlich erbracht. Bei ei-
54 nem Marktanteil von 99,9 % hat die Deutsche Bahn mit ihrer Tochtergesellschaft DB Fernverkehr eine Mo-
55 nopolstellung, die dazu führt, dass sich die Deutsche Bahn grundsätzlich die Strecken aussuchen kann, auf
56 der sie Fernverkehr anbietet. Auf diesen kommt es dann oft zu unregelmäßigen Angeboten, das heißt Takt-
57 lücken, eingeschränkten Verkehrstagen oder verkürzten Zügen. Die im Grundgesetz verankerte Daseinsvor-
58 sorge vernachlässigt der Bund an dieser Stelle bis heute. Viele große Städte wie Krefeld und Chemnitz hat
59 die Deutsche Bahn in der Vergangenheit vom Fernverkehr abgehängt.

60 Konkurrenten der Deutschen Bahn haben es schwer als Wettbewerber in den Fernverkehrsmarkt einzusteigen,
61 da es hohe Eintrittsbarrieren gibt: ein eingeschränkter Zugang zum Schienennetz, hohe Trassen- und
62 Stationsentgelte, aber auch die Publikation der angebotenen Verkehre, der Fahrkartenvertrieb und sonsti-
63 ge tarifliche Schwierigkeiten wie die Anerkennung von Bahncards. Das Beispiel des Hamburg-Köln-Express
64 (HKX) zeigt die Bedeutung der tariflichen Integration: seit der HKX den C-Tarif der Bahn anerkennt, sind die
65 Fahrgastzahlen deutlich gestiegen.

66 Trotz der geplanten Fernverkehrsoffensive, den Fernverkehr also wieder stärker in die Fläche zu tragen, **muss**
67 **der Bund seine Infrastruktur unabhängig von den Interessen einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen**
68 **planen.** Ähnlich der Strategie „Bahn 2000“ in der Schweiz, die der Bund und die Eisenbahninfrastruktur-
69 und -verkehrsunternehmen gemeinsam entwickelt haben und dabei die Kund*innen im Mittelpunkt sa-
70 hen, müssen wir die deutsche Verkehrsplanung weiterentwickeln. Dazu gehört, einen **kundenorientierten**
71 **Fernverkehrsplan zu entwickeln, der ein gesetzlich vorgeschriebenes Mindestangebot im SPFV enthält.**

72 Um ferner die Akzeptanz des Schienenfernverkehrs zu erhöhen, ist es notwendig, die **Mehrwertsteuer auch**
73 **für den Fernverkehr** von 19% auf 7% zu senken und somit die Auslastung der Züge zu verbessern.

74 • **Grenzüberschreitender Schienenverkehr:**

75 In Europa existieren viele historisch gewachsene nationale Bahnsysteme, die sich in der Spurweite, dem
76 Lichtraumprofil, dem Stromsystem oder den Zugbeeinflussungs- & Sicherungssystemen unterscheiden
77 und damit einen grenzüberschreitenden Bahnverkehr behindern. So ist bei internationalen Zügen meis-
78 tens ein Lokwechsel im jeweiligen Grenzbahnhof nötig, in besonders schwierigen Fällen müssen Fahrgäste
79 umsteigen oder Güter umgeladen werden. Aufwändige nationale Zulassungsverfahren erschweren die Ver-
80 wendung von Mehrgliedersystemfahrzeugen, die auf verschiedenen Bahnnetzen verkehren können. Nicht abge-
81 stimmte technische Systeme, bspw. optisch ähnliche Signalbegriffe mit national vollkommen unterschied-
82 licher Bedeutung oder eine nicht identische Bemessung von Bremswegen, tragen dazu bei, dass grenzüber-
83 schreitender Schienenverkehr ineffizient und teuer ist und darüber hinaus ein Sicherheitsrisiko darstellt.

84 Durch die Umsetzung des europäischen Binnenmarktes und der wachsenden wirtschaftlichen Verbindun-
85 gen sind das Transportaufkommen und die Wettbewerbsintensität im grenzüberschreitenden Verkehr in
86 den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Heute ist annähernd die Hälfte des europäischen Schie-
87 nengüterverkehrs (SGV) dem grenzüberschreitenden Verkehr zuzuordnen. Durch die Globalisierung wird ei-
88 ne weitere Konzentration des SGV auf langlaufende nationale und internationale Verbindungen prognosti-
89 ziert, was im Grunde auch dem Systemvorteil schienengebundenem Verkehrs entspricht. Jedoch offenbart
90 sich hier, wie sehr der Schienenverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern benachteiligt wird. Insbe-
91 sondere die Qualität des SGV kann immer weniger mit dem Straßengüterverkehr mithalten. Durchschnitt-

92 liche (Fahrplan-)Transportgeschwindigkeiten von unter 20 Stundenkilometern, durch Grenzaufenthalte in-
93 duzierte Verspätungen, mangelnde zeitliche Flexibilität, sowie unklare Zuständigkeiten führten dazu, dass
94 der Verkehrsleistungsanteil des SGV am gesamten Gütergrenzverkehr in den letzten Jahrzehnten deutlich
95 zurückgegangen ist.

96 Die Europäische Union hat sich daher bereits in den 1980er Jahren das Ziel gesetzt, wesentliche Elementen
97 te des europäischen Schienenverkehrs zu vereinheitlichen. Das elementare Ziel der europäischen Politik
98 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Schienenverkehrsmarktes ist, zwischen den nationalstaat-
99 lichen Netzen für Interoperabilität zu sorgen, also einer Verknüpfungsqualität, die einen nahtlosen Über-
100 gang an den Schnittstellen ermöglicht. Um dies zu erreichen, wurden die TSI (Technischen Spezifikationen
101 für die Interoperabilität) eingeführt, mit deren Hilfe grundlegende Anforderungen an die Fahrzeuge und
102 die Infrastruktur festgelegt werden. Des Weiteren wurden umfangreiche Richtlinien-Pakete verabschiedet,
103 welche die rechtliche Basis für einen freien Netzzugang schufen (Marktöffnung, intramodaler Wettbewerb)
104 und die Eisenbahnsicherheit erhöhten.

105 Einen Schwerpunkt der von der EU geförderten Forschungen bildet die Entwicklung des europäischen
106 Betriebsleit- und Informationssystems ERTMS (European Rail Traffic Management System), dessen Bestand-
107 teil **ETCS (European Train Control System)** als europäischer Nachfolger der nationalen Signalsysteme eta-
108 bliert werden soll. **Dieses muss rasch flächendeckend installiert werden.**

109 Die Bilanz dieser Bemühungen ist jedoch ernüchternd. Wichtige (Güter-)Transitländer wie Deutschland ha-
110 ben ihre grenzüberschreitenden Verbindungen trotz steigendem Verkehrsaufkommens nur marginal aus-
111 gebaut. Die bisherigen Investitionen haben kaum mehr als den Erhalt der bisherigen Infrastruktur ermög-
112 licht. Dabei ist das Potenzial der Schiene bei weitem noch nicht ausgeschöpft und muss mittels **erhöhter**
113 **Investitionen und Planungskapazitäten** gehoben werden. Neben den bestehenden Strecken brauchen wir
114 ferner **mehr grenzüberschreitende Strecken**, um etwa dem Flugverkehr Marktanteile abzunehmen.

115 • **Integraler Taktfahrplan im Schienenverkehr:**

116 Um den Schienenverkehr grundlegend zu verbessern, bedarf es einer **anderen Planungsphilosophie wie**
117 **bisher**. Wurde Infrastruktur aus- oder neugebaut, so wurde erst anschließend versucht, auf dieser bereits
118 gebauten Infrastruktur einen Fahrplan zu konstruieren.

119 Am Beispiel Schweiz zeigt sich, dass es deutlich mehr Sinn macht, vom gewünschten Ergebnis aus zu pla-
120 nen. Man muss sich also Gedanken machen, welche Reisezeit man zwischen zwei Knotenbahnhöfen errei-
121 chen muss, um an beiden Bahnhöfen optimale Anschlüsse zu generieren.

122 Dieses Konzept nennt man Integraler Taktfahrplan. Dabei erreichen die Züge etwa gleichzeitig einen Kno-
123 tenbahnhof in regelmäßigem Takt und bieten dort innerhalb eines kurzen Zeitfensters von 5-15 Minuten
124 Anschlüsse in alle Richtungen, bevor sie diesen wieder verlassen.

125 Die deutsche Bundesregierung hat 2017 eine Studie veröffentlicht, die einen deutschlandweiten integralen
126 Taktfahrplan („Deutschland-Takt“) grundsätzlich für machbar hält. Im Koalitionsvertrag der aktuellen, im
127 März 2018 gebildeten Bundesregierung heißt es: „Wir werden die Umsetzung des Deutschlandtakts voran-
128 treiben. Die dafür vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen wollen wir bevorzugt realisieren. Unser Ziel
129 ist, vertakteten Fernverkehr auf der Schiene deutlich zu stärken, das beinhaltet auch eine Ausweitung des
130 Angebots auf größere Städte und Regionen, so dass mehr Menschen von Direktverbindungen im Fernver-
131 kehr profitieren.“

132 Eine einseitige Betrachtung des Fernverkehrs darf es nicht geben, nur **durch eine integrierte Betrachtung**
133 **von Nah-, Güter- und Fernverkehr lässt sich ein sinnvoller Taktfahrplan erreichen.**

134 • **Nachhaltiger Infrastrukturausbau:**

135 Ein wesentliches Ziel von Nachhaltigkeit ist die **Reduzierung des Flächenverbrauchs**. Während für Stra-
136 ßen viel Platz benötigt wird, kommen Bahnstrecken oft mit deutlich weniger Fläche aus. Unser Ziel sind
137 mehr Bahnstrecken, die entsprechend dem integralen Taktfahrplan ausgebaut werden. Der Tunnelein-
138 sturz bei Rastatt im August 2017 hat eindrücklich gezeigt, welche großen Probleme fehlende Ausweichstrec-
139 ken verursachen. Deshalb müssen diese in künftigen Bundesverkehrswegeplänen bzw. Kosten-Nutzen-

140 Untersuchungen berücksichtigt werden.

141 Mit Blick auf die Zukunft wird die Verfügbarkeit fossiler Rohstoffe deutlich sinken, deshalb benötigen wir
142 vor allem **mehr elektrisch befahrbare Bahnstrecken**. Der aktuelle Elektrifizierungsgrad liegt in Deutsch-
143 land lediglich bei gerade einmal 60%, die restlichen Strecken werden fast ausnahmslos mit Dieselloks und
144 -triebwagen befahren. Effektive Baumaßnahmen erfordern eine **Beschleunigung der bisweilen langwie-**
145 **rigen Planungs- und Bauphasen von Infrastrukturprojekten**. Bei diesen ist im weiteren Verlauf darauf zu
146 achten, dass auch **infrastruktureitig größere Kapazitäten** eingeplant werden. Vielerorts sind mehr Gleise
147 und vor allem längere Bahnsteige notwendig. Damit ein großer Ausbau des deutschen Bahnnetzes gelingen
148 kann, muss der bisherige Sparzwang und die Investitionszurückhaltung aufgegeben werden. **Die Verstaat-**
149 **lichung des deutschen Bahnnetzes ist ein wichtiger Beitrag, um eine angemessene und umweltschonende**
150 **Verkehrsinfrastruktur vorzuhalten.**

151 Ebenso wichtig ist für uns, die **Privatisierung von Autobahnen zu vermeiden**, da dies lediglich zu steigen-
152 den Kosten für die Allgemeinheit führt, wie uns bereits einige Beispiele gelehrt haben. Auch hier kommt es
153 darauf an, die Mittel möglichst effektiv einzusetzen und im Vorfeld den **Planungs- und Genehmigungsauf-**
154 **wand zu reduzieren.**

155 • **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):**

156 Vor allem in größeren Städten ist der ÖPNV unverzichtbar geworden. Regionalzüge, Straßenbahnen, Busse
157 und U-Bahnen können dort ihren Systemvorteil als Massentransportmittel voll entfalten. In **dichtem Takt**
158 **verkehrende und gut miteinander vernetzte Verkehrsmittel** bilden eine echte Alternative zum motorisier-
159 ten Individualverkehr.

160 Aber auch in weniger dicht besiedelten Gegenden ist der ÖPNV eine ernstzunehmende Alternative, sofern
161 gewisse Kriterien erfüllt sind. Gerade in Tagesrandzeiten unterliegt man einem subjektiven Gefühl der Un-
162 sicherheit, mangelnde Anschlüsse, fehlende Beleuchtungen und verlassene Haltestellen tragen dazu bei.
163 Der Staat muss hier seiner Aufgabe der Daseinsvorsorge nachkommen und Mobilität für alle gewährleisten.
164 **Ein dichter Takt, ausgeweitete Betriebszeiten, mehr Kundenservice mit Ansprechpartnern vor Ort, gute**
165 **Beleuchtung, sichere Anschlüsse, mehr Direktverbindungen und sauberen Haltestellen und Verkehrsmittel**
166 machen den ÖPNV insgesamt attraktiver.

167 Auch wenn der ÖPNV nicht überall kostendeckend betrieben werden kann, steht für uns der Mensch im Mit-
168 telpunkt. Wir wollen eine **verstärkte Ausrichtung nach den tatsächlichen Kundenbedürfnissen** erreichen.
169 Um die finanziellen Defizite dennoch zu begrenzen, soll in sehr dünnbesiedelten Gegenden verstärkt über
170 Anrufsammeltaxis, Anruflinientaxis oder Kleinbusse nachgedacht werden. **Das Ziel muss sein, jeden Ort in**
171 **Deutschland mit dem ÖPNV regelmäßig erreichbar zu machen.**

172 **Höhere Investitionen in die Erforschung von alternativen Energiekonzepten** sind notwendig, um auch den
173 straßengebundenen Verkehr umweltschonend zu gestalten. Diese Forschungen sollten jedoch möglichst
174 technologieoffen erfolgen. Langfristig müssen alle auf fossilen Energieträgern basierenden Verkehrsmittel
175 zwingend ersetzt werden, dies kann zum Beispiel durch Elektrobusse mit integrierter Feststoffbatterie oder
176 Brennstoffzellenantriebe erfolgen.

177 • **Motorisierter Individualverkehr (MIV):**

178 Da das Mobilitätsbedürfnis der Menschen kontinuierlich wächst, ist auch der PKW-Verkehr weiterhin von
179 Bedeutung. Jedoch müssen diesem angesichts seiner vielfältigen Nachteile Grenzen gesetzt werden. Dies
180 gilt ebenso dem Lkw-Verkehr, der schon seit Jahren erfolglos auf die Schiene verlagert werden soll. Zuneh-
181 mend schwerere und längere Straßengütertransporte verursachen infolge höherer Belastungen der Stra-
182 ßen und Brücken vermehrt Schäden, die aufwendig repariert werden müssen. Immer mehr Brücken müssen
183 sogar komplett ersetzt werden.

184 Aber auch eine **Reduzierung des ruhenden Verkehrs**, das heißt der parkenden Fahrzeuge, wird vieler-
185 orts deutliche Verbesserungen erzielen. Straßenflächen, die in großer Menge und oft ungenutzt vorgehal-
186 ten werden sowie geplante Straßenverkehrsflächen wie Ortsumgehungen, können zukünftig anderweitig
187 nutzbar gemacht werden, dies könnte Wohnungsmangel vorbeugen und mehr Raum für die Landwirtschaft

188 schaffen. Nichtsdestotrotz erachten wir es als notwendig, die **Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrs-**
189 **mitteln zu verbessern und mehr Park-and-Ride-Plätze anzubieten.**

190 Neben dem Platzbedarf sprechen auch noch weitere Gründe für dringend notwendige Veränderungen. Ver-
191 kehrssicherheit beschäftigt viele Menschen. Erwiesenermaßen ist das Risiko, im Straßenverkehr zu verun-
192 fallen, deutlich höher als bei allen anderen Verkehrsmitteln. Besonders die hohen Geschwindigkeiten auf
193 vielen Autobahnen sind ein großes Sicherheitsrisiko und fördern einen erhöhten Schadstoffausstoß sowie
194 mehr Lärm. **Wir fordern deshalb eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf allen deutschen Autobahnen.**

195 • **Fahrradverkehr:**

196 Das Fahrrad ist für uns ein elementarer Bestandteil der Verkehrswende, denn er kommt allen Menschen
197 zugute, auch denjenigen, die überwiegend das Auto nutzen oder zu Fuß gehen. Radverkehr ist als umwelt-
198 freundlicher Verkehr weder mit Lärm noch mit schädlichen Emissionen verbunden und sein Flächenbedarf
199 ist gering. Zusammen mit dem ÖPNV und dem Fußverkehr bietet er die Möglichkeit, insbesondere die In-
200 nenstädte vom Kraftfahrzeugverkehr und damit vom Stau sowie von Schadstoffen und Lärm zu entlasten.
201 Nicht zuletzt aus diesem Grund werden Städte, Gemeinden und Regionen mit hohen Radverkehrsanteilen
202 meistens als besonders lebendig und lebenswert bewertet. Dafür müssen Fahrräder jederzeit verfügbar
203 sein. Das wollen wir u.a. durch **verstärktes Bikesharing** erreichen. Nur wem schnell, unbürokratisch und
204 günstig ein Fahrrad zur Verfügung steht, zieht es als alternatives Verkehrsmittel in Betracht.

205 Die Abstellung und Verwahrung von Fahrrädern muss deutlich verbessert werden. Unhaltbare Zustände
206 wie die am Braunschweiger Hauptbahnhof schaden der Attraktivität der Stadt und machen das Radfah-
207 ren insgesamt unattraktiv. Unsere Devise lautet daher: **Mehr Fahrradständer, -boxen oder -häuser**, je nach
208 Standort eine Kombination verschiedener Varianten und diese **möglichst in direkter Nähe zu Bus und Bahn.**
209 Da inzwischen immer mehr E-Bikes auf unseren Straßen unterwegs sind, sind zukünftig auch **Lademöglich-**
210 **keiten an Abstellanlagen und weiteren wichtigen Plätzen** vorzuhalten.

211 Städte und Gemeinden sollten ganzheitliche Ansätze in Betracht ziehen und **Verkehrsentwicklungspläne**
212 **erstellen**, in denen der Radverkehr eine prominente Stellung einnimmt. Innerhalb dieses Prozesses ist ein
213 **Radverkehrsplan zu erstellen**, um den Bedarf an zusätzlichen oder auszubauenden Strecken zu ermitteln.
214 **Neben zusätzlichen Fahrradwegen bzw. Fahrradschnellwegen ist es evident, diese laut aktueller Richtlinien**
215 **ausreichend breit und barrierefrei zu errichten.** Dies gilt im Übrigen besonders im Bereich von Kreuzungen,
216 um Unfällen vorzubeugen.

217

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: Material an die SPD-Bundestagsfraktion, Material an die SPD-Landtagsfraktion