

Antrag 59/I/2020

Jusos Brandenburg

Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

Qualitativ hochwertigere Radverkehrswegesysteme

- 1 Die Prinzipien für ein leistungsfähiges und von ei-
- 2 ner breiten Masse der Bevölkerung angenommenes
- 3 Radverkehrswegenetz sind die folgenden:
- 4 • Zusammenhang: Die Routen bilden ein zu-
- 5 sammenhängendes und dichtes Netz, das kei-
- 6 ne Lücken aufweist und alle wichtigen Quel-
- 7 len und Ziele des Radverkehrs, alle Ortsteile
- 8 und wichtige Nachbarorte verbindet und er-
- 9 schließt.
- 10 • Direktheit: Für den Alltagsverkehr werden
- 11 möglichst immer optimale Routen angeboten.
- 12 Umwege werden minimiert.
- 13 • Reisegeschwindigkeit: Für den Alltagsverkehr
- 14 mit längeren Reiseweiten ist eine hohe Reise-
- 15 geschwindigkeit mit Minimierung der Anzahl
- 16 der Halte von herausragender Bedeutung.
- 17 • Lesbarkeit / Kontinuität: Die Radverkehrs-
- 18 verbindungen sind so gestaltet, dass durch-
- 19 gehende Verbindungen eindeutig erkennbar
- 20 sind. Daher kommt der Gestaltung der Über-
- 21 gänge zwischen den Netzabschnitten eine be-
- 22 sondere Bedeutung zu. Eine einheitliche Farbe
- 23 für alle Radwege bietet klare Orientierung für
- 24 alle Verkehrsteilnehmer*innen.
- 25 • Attraktivität: Die Radwege sind so gestaltet,
- 26 dass sie sich in die Umgebung einpassen und
- 27 das Radfahren attraktiv ist. Hierzu zählen ei-
- 28 ne geringe Lärm- und Abgasbelastigung so-
- 29 wie die Führung durch ein möglichst reizvolles
- 30 städtebauliches und landschaftliches Umfeld.
- 31 • Sicherheit: Eine konsequente räumliche Tren-
- 32 nung von Fahrrad, Auto- und Fußverkehr
- 33 erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilneh-
- 34 mer*innen signifikant. Längere und häufigere
- 35 Grünphasen für Radfahrer*innen vermeiden
- 36 das Überfahren von roten Ampeln durch Fahr-
- 37 radfahrer*innen. Zur Trennung der Verkehrs-
- 38 ströme empfiehlt sich eine Ampelphase nur
- 39 für Fahrräder und Fußgänger*innen. Außer-
- 40 dem ist es essenziell die Ampelphasen nach
- 41 19 Uhr, durch bspw. Bedarfsampeln fortzufüh-
- 42 ren.
- 43 • Komfort: Die Führung der Radfahrer*innen er-

Empfehlung der Antragskommission

Überweisung an: Landesvorstand

Zur Erarbeitung einer Beschlussempfehlung an den AK Verkehr.

44 möglich einen zügigen und störungsarmen
45 Verkehrsfluss, was insbesondere durch die
46 Minimierung der Konflikte mit anderen Ver-
47 kehrsteilnehmer*innen und eine anspruchs-
48 gerechte Befahrbarkeit erreicht wird. Bedarfsgerech-
49 t sind Fahrradwege mit angemessener
50 Breite und ohne Unebenheiten (Schwellen,
51 Bordsteine, Schlaglöcher).

52 Wir fordern die SPD-Landtagsfraktion und die SPD-
53 Bundestagsfraktion dazu auf, in der Landes- und
54 Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass Investition-
55 en in das Radverkehrswegenetz nach diesen
56 Prinzipien getätigt werden. Des Weiteren fordern
57 wir die Landesregierung auf, den Kommunen bei der
58 Umsetzung dieser Prinzipien für deren kommunales
59 Radverkehrswegenetz planerische Hilfestellung
60 zu leisten. Als Vorbild könnte bspw. das Niederländische
61 Schnellradwege Netz genommen werden.

62

63 **Begründung**

64 Radfahren ist nicht nur die gesündeste Variante der
65 Mobilität, sie gehört neben dem Laufen auch zu
66 der umweltfreundlichsten. Trotzdem wirkt das Rad-
67 fahren auf viele Bürger*innen nicht attraktiv. Als
68 Hauptgründe für die Nichtnutzung des Fahrrads als
69 Alternativmodell zum motorisierten Individualverkehr
70 wird von Befragten angegeben, dass Radfahren
71 zu gefährlich und zu unattraktiv sei. Besonders
72 in städtischen Regionen fühlen sich potentielle
73 Nutzer*innen durch einen starken Autoverkehr, zu
74 wenige Radwege, schlechte Beleuchtung und unsin-
75 nige Radwegsysteme in ihrer

76 Sicherheit als Verkehrsteilnehmer*innen ein-
77 geschränkt. Fahrradnutzer*innen sehen sich in
78 heutigen Radverkehrssystemen nicht als gleichberech-
79 tigte Verkehrsteilnehmer*innen. Die Prinzipien
80 in diesem Antrag sollen es dem Bund, Land und
81 seinen Kommunen erleichtern, bei der Konstruktion
82 von Radverkehrsinfrastruktur das Radverkehrswesen
83 als relevante Alternative für den motorisierten
84 Individualverkehr und als gleichberechtigtes Ver-
85 kehrsmittel zu begreifen.

86 Es ist wichtig, dass mehr Geld in den Radverkehr in-
87 vestiert wird. Es ist aber auch wichtig, dass Investition-
88 en in den Radverkehr nicht nur an der Menge
89 des investierten Geldes, sondern insbesondere
90 an ihrer Nützlichkeit für Radfahrer*innen und für
91 alle Verkehrsteilnehmer*innen allgemein gemessen
92 werden. Ein altes verkehrsplanerisches Sprichwort

93 lautet „build it and they will come“. Doch bleibt ein
94 Radwegenetz Stückwerk, unsicher, unkomfortabel
95 oder verwirrend, so bietet es keinen Vorteil zum Au-
96 to. Nach niederländischem Vorbild fordern wir des-
97 halb, die Konstruktionsprinzipien eines guten Rad-
98 verkehrswegenetzes auch in Brandenburg zu befol-
99 gen!