

Antrag 59/I/2020
Jusos Brandenburg
Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

Empfehlung der Antragskommission
Überweisung an: Landesvorstand

Qualitativ hochwertigere Radverkehrswegesysteme

1 Die Prinzipien für ein leistungsfähiges und von einer breiten Masse der Bevölkerung angenommenes Radverkehrswege-
2 netz sind die folgenden:
3
4
5

- 6 • Zusammenhang: Die Routen bilden ein zusammenhängendes und dichtes
7 Netz, das keine Lücken aufweist und alle wichtigen
8 Quellen und Ziele des Radverkehrs, alle Ortsteile
9 und wichtige Nachbarorte verbindet und erschließt.
10
11
- 12 • Direktheit: Für den Alltagsverkehr werden möglichst
13 immer optimale Routen angeboten. Umwege werden
14 minimiert.
15
16
- 17 • Reisegeschwindigkeit: Für den Alltagsverkehr mit längeren
18 Reiseweiten ist eine hohe Reisegeschwindigkeit mit
19 Minimierung der Anzahl der Halte von herausragender
20 Bedeutung.
21
22
- 23 • Lesbarkeit / Kontinuität: Die Radverkehrsverbindun-
24
25
26
27
28

Zur Erarbeitung einer Beschlussempfehlung an den AK Verkehr.

29 gen sind so gestaltet, dass
30 durchgehende Verbindun-
31 gen eindeutig erkennbar
32 sind. Daher kommt der Ge-
33 staltung der Übergänge zwi-
34 schen den Netzabschnitten
35 eine besondere Bedeutung
36 zu. Eine einheitliche Farbe
37 für alle Radwege bietet
38 klare Orientierung für alle
39 Verkehrsteilnehmer*innen.

40 • **Attraktivität:** Die Radwege
41 sind so gestaltet, dass sie
42 sich in die Umgebung ein-
43 passen und das Radfahren
44 attraktiv ist. Hierzu zählen
45 eine geringe Lärm- und
46 Abgasbelastung sowie die
47 Führung durch ein mög-
48 lichst reizvolles städtebau-
49 liches und landschaftliches
50 Umfeld.

51 • **Sicherheit:** Eine konse-
52 quente räumliche Tren-
53 nung von Fahrrad, Auto-
54 und Fußverkehr erhöht
55 die Sicherheit aller Ver-
56 kehrsteilnehmer*innen
57 signifikant. Längere und
58 häufigere Grünphasen
59 für Radfahrer*innen ver-
60 meiden das Überfahren
61 von roten Ampeln durch
62 Fahrradfahrer*innen. Zur

63 Trennung der Verkehrs-
64 ströme empfiehlt sich eine
65 Ampelphase nur für Fahrrä-
66 der und Fußgänger*innen.
67 Außerdem ist es essenziell
68 die Ampelphasen nach 19
69 Uhr, durch bspw. Bedarfs-
70 ampeln fortzuführen.

71 • Komfort: Die Führung der
72 Radfahrer*innen ermög-
73 licht einen zügigen und
74 störungsarmen Verkehrs-
75 fluss, was insbesondere
76 durch die Minimierung
77 der Konflikte mit anderen
78 Verkehrsteilnehmer*innen
79 und eine anspruchsgerech-
80 te Befahrbarkeit erreicht
81 wird. Bedarfsgerecht sind
82 Fahrradwege mit ange-
83 messener Breite und ohne
84 Unebenheiten (Schwellen,
85 Bordsteine, Schlaglöcher).

86 Wir fordern die SPD-
87 Landtagsfraktion und die SPD-
88 Bundestagsfraktion dazu auf,
89 in der Landes- und Bundesre-
90 gierung darauf hinzuwirken,
91 dass Investitionen in das Rad-
92 verkehrswegenetz nach diesen
93 Prinzipien getätigt werden. Des
94 weiteren fordern wir die Landes-
95 regierung auf, den Kommunen
96 bei der Umsetzung dieser Prin-

97 zipien für deren kommunales
98 Radverkehrswegenetz plane-
99 rische Hilfestellung zu leisten.
100 Als Vorbild könnte bspw. das
101 Niederländische Schnellradwege
102 Netz genommen werden.

103

104 **Begründung**

105 Radfahren ist nicht nur die ge-
106 sündeste Variante der Mobilität,
107 sie gehört neben dem Laufen
108 auch zu der umweltfreundlich-
109 sten. Trotzdem wirkt das Radfah-
110 ren auf viele Bürger*innen nicht
111 attraktiv. Als Hauptgründe für
112 die Nichtnutzung des Fahrrads
113 als Alternativmodell zum moto-
114 risierten Individualverkehr wird
115 von Befragten angegeben, dass
116 Fahrradfahren zu gefährlich und
117 zu unattraktiv sei. Besonders in
118 städtischen Regionen fühlen sich
119 potentielle Nutzer*innen durch
120 einen starken Autoverkehr, zu
121 wenige Radwege, schlechte Be-
122 leuchtung und unsinnige Rad-
123 wegsysteme in ihrer
124 Sicherheit als Verkehrsteil-
125 nehmer*innen eingeschränkt.
126 Fahrradnutzer*innen sehen sich
127 in heutigen Radverkehrssyste-
128 men nicht als gleichberechtigte
129 Verkehrsteilnehmer*innen. Die
130 Prinzipien in diesem Antrag

131 sollen es dem Bund, Land und
132 seinen Kommunen erleich-
133 tern, bei der Konstruktion von
134 Radverkehrsinfrastruktur das
135 Radverkehrswesen als relevante
136 Alternative für den motorisierten
137 Individualverkehr und als gleich-
138 berechtigtes Verkehrsmittel zu
139 begreifen.

140 Es ist wichtig, dass mehr Geld in
141 den Radverkehr investiert wird.
142 Es ist aber auch wichtig, dass
143 Investitionen in den Radverkehr
144 nicht nur an der Menge des in-
145 vestierten Geldes, sondern ins-
146 besondere an ihrer Nützlichkeit
147 für Radfahrer*innen und für al-
148 le Verkehrsteilnehmer*innen all-
149 gemein gemessen werden. Ein al-
150 tes verkehrsplanerisches Sprich-
151 wort lautet „build it and they will
152 come“. Doch bleibt ein Radwe-
153 genetz Stückwerk, unsicher, un-
154 komfortabel oder verwirrend, so
155 bietet es keinen Vorteil zum Au-
156 to. Nach niederländischem Vor-
157 bild fordern wir deshalb, die Kon-
158 struktionsprinzipien eines guten
159 Radverkehrswegenetzes auch in
160 Brandenburg zu befolgen!