

**Antrag 64/I/2021****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 mer1635322831\1451929678\*innen signifikant.
- 35 Längere und häufigere Grünphasen für Rad-
- 36 fahrer\*innen vermeiden das Überfahren von
- 37 roten Ampeln durch Fahrradfahrer\*innen. Zur
- 38 Trennung der Verkehrsströme empfiehlt sich
- 39 eine Ampelphase nur für Fahrräder und Fuß-
- 40 gänger1635322831\1451929678\*innen. Außer-
- 41 dem ist es essenziell Die Ampelphasen nach
- 42 19 Uhr, durch bspw. Bedarfsampeln fortzuführen.
- 43

44 • Komfort: Die Führung der Radfah-  
45 rer1635322831\1456547233\*innen ermög-  
46 licht einen zügigen und störungsarmen  
47 Verkehrsfluss, was insbesondere durch die  
48 Minimierung der Konflikte mit anderen  
49 Verkehrsteilnehmer\*innen und eine an-  
50 spruchsgerechte Befahrbarkeit erreicht wird.  
51 Bedarfsgerecht sind Fahrradwege mit an-  
52 gemessener Breite und ohne Unebenheiten  
53 (Schwellen, Bordsteine, Schlaglöcher).

54 Wir fordern die SPD-Landtagsfraktion und die SPD-  
55 Bundestagsfraktion dazu auf, in der Landes- und  
56 Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass Inves-  
57 titionen in das Radverkehrswegenetz nach diesen  
58 Prinzipien getätigt werden. Des weiteren fordern  
59 wir die Landesregierung auf, den Kommunen bei der  
60 Umsetzung dieser Prinzipien für deren kommunal-  
61 es Radverkehrswegenetz planerische Hilfestellung  
62 zu leisten.

63 Als Vorbild könnte bspw. das Niederländische  
64 Schnellradwege Netz genommen werden.

65

#### 66 **Begründung**

67 Radfahren ist nicht nur die gesündeste Variante der  
68 Mobilität, sie gehört neben dem Laufen auch zu  
69 der umweltfreundlichsten. Trotzdem wirkt das Rad-  
70 fahren auf viele Bürger\*innen nicht attraktiv. Als  
71 Hauptgründe für die Nichtnutzung des Fahrrads als  
72 Alternativmodell zum motorisierten Individualver-  
73 kehr wird von Befragten angegeben, dass Fahrrad-  
74 fahren zu gefährlich und zu unattraktiv sei. Beson-  
75 ders in städtischen Regionen fühlen sich potentiell-  
76 le Nutzer\*innen durch einen starken Autoverkehr,  
77 zu wenige Radwege, schlechte Beleuchtung und un-  
78 sinnige Radwegsysteme in ihrer Sicherheit als Ver-  
79 kehrsteilnehmer\*innen eingeschränkt. Fahrradnut-  
80 zer\*innen sehen sich in heutigen Radverkehrssys-  
81 temen nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilneh-  
82 mer\*innen.

83 Die Prinzipien in diesem Antrag sollen es dem Bund,  
84 Land und seinen Kommunen erleichtern, bei der  
85 Konstruktion von Radverkehrsinfrastruktur das Rad-  
86 verkehrswesen als relevante Alternative für den mo-  
87 torisierten Individualverkehr und als gleichberech-  
88 tigtetes Verkehrsmittel zu begreifen.

89 Es ist wichtig, dass mehr Geld in den Radverkehr in-  
90 vestiert wird. Es ist aber auch wichtig, dass Inves-  
91 titionen in den Radverkehr nicht nur an der Men-  
92 ge des investierten Geldes, sondern insbesondere

93 an ihrer Nützlichkeit für Radfahrer\*innen und für  
94 alle Verkehrsteilnehmer\*innen allgemein gemessen  
95 werden.

96 Ein altes verkehrsplanerisches Sprichwort lautet  
97 “build it and they will come”. Doch bleibt ein Rad-  
98 wegenetz Stückwerk, unsicher, unkomfortabel oder  
99 verwirrend, so bietet es keinen Vorteil zum Au-  
100 to. Nach niederländischem Vorbild fordern wir des-  
101 halb, die Konstruktionsprinzipien eines guten Rad-  
102 verkehrswegenetzes auch in Brandenburg zu befol-  
103 gen!