

**Antrag 64/I/2021**

**Jusos Brandenburg**

**Der/Die Landesparteitag möge beschließen:**

**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 immer optimale  
13 Routen angeboten. Umwege werden minimiert.  
14  
15

16 • Reisegeschwindigkeit: Für den Alltagsverkehr mit längeren  
17 Reiseweiten ist eine hohe Reisegeschwindigkeit mit Minimierung  
18 der Anzahl der Halte von herausragender Bedeutung.  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26

27 • Lesbarkeit / Kontinuität: Die Radverkehrsverbindun-  
28

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 konsequen-  
52 te räumliche Trennung von  
53 Fahrrad, Auto- und Fußver-  
54 kehr erhöht die Sicherheit  
55 aller Verkehrsteilneh-  
56 mer1635322826\743649517\*in-  
57 nen signifikant. Längere  
58 und häufigere Grünpha-  
59 sen für Radfahrer\*innen  
60 vermeiden das Überfah-  
61 ren von roten Ampeln  
62 durch Fahrradfahrer\*in-

63        nen. Zur Trennung der  
64        Verkehrsströme empfiehlt  
65        sich eine Ampelphase nur  
66        für Fahrräder und Fußgän-  
67        ger1635322826\743649517\*in-  
68        nen. Außerdem ist es es-  
69        senziell Die Ampelphasen  
70        nach 19 Uhr, durch bspw.  
71        Bedarfsampeln fortzuführen.  
72        ren.

73        • Komfort: Die Füh-  
74        rung der Radfah-  
75        rer1635322826\1556246306\*in-  
76        nen ermöglicht einen  
77        zügigen und störungsar-  
78        men Verkehrsfluss, was  
79        insbesondere durch die  
80        Minimierung der Konflikte  
81        mit anderen Verkehrs-  
82        teilnehmer\*innen und  
83        eine anspruchsgerechte  
84        Befahrbarkeit erreicht  
85        wird. Bedarfsgerecht sind  
86        Fahrradwege mit ange-  
87        messener Breite und ohne  
88        Unebenheiten (Schwellen,  
89        Bordsteine, Schlaglöcher).

90        Wir fordern die SPD-  
91        Landtagsfraktion und die SPD-  
92        Bundestagsfraktion dazu auf, in  
93        der Landes- und Bundesregie-  
94        rung darauf hinzuwirken, dass  
95        Investitionen in das Radverkehrs-  
96        wegenetz nach diesen Prinzipien

97 getätigt werden. Des weiteren  
98 fordern wir die Landesregierung  
99 auf, den Kommunen bei der  
100 Umsetzung dieser Prinzipien  
101 für deren kommunales Rad-  
102 verkehrswegenetz planerische  
103 Hilfestellung zu leisten.

104 Als Vorbild könnte bspw. das  
105 Niederländische Schnellradwege  
106 Netz genommen werden.

107

### 108 **Begründung**

109 Radfahren ist nicht nur die gesün-  
110 deste Variante der Mobilität, sie  
111 gehört neben dem Laufen auch  
112 zu der umweltfreundlichsten.  
113 Trotzdem wirkt das Radfahren  
114 auf viele Bürger\*innen nicht  
115 attraktiv. Als Hauptgründe für  
116 die Nichtnutzung des Fahrrads  
117 als Alternativmodell zum mo-  
118 torisierten Individualverkehr  
119 wird von Befragten angege-  
120 ben, dass Fahrradfahren zu  
121 gefährlich und zu unattraktiv  
122 sei. Besonders in städtischen  
123 Regionen fühlen sich potenti-  
124 elle Nutzer\*innen durch einen  
125 starken Autoverkehr, zu wenige  
126 Radwege, schlechte Beleuchtung  
127 und unsinnige Radwegsysteme  
128 in ihrer Sicherheit als Verkehrs-  
129 teilnehmer\*innen eingeschränkt.  
130 Fahrradnutzer\*innen sehen sich

131 in heutigen Radverkehrssystemen  
132 nicht als gleichberechtigte  
133 Verkehrsteilnehmer\*innen.

134 Die Prinzipien in diesem Antrag  
135 sollen es dem Bund, Land  
136 und seinen Kommunen erleichtern,  
137 bei der Konstruktion von  
138 Radverkehrsinfrastruktur das  
139 Radverkehrswesen als relevante  
140 Alternative für den motorisierten  
141 Individualverkehr und als gleich-  
142 berechtigtes Verkehrsmittel zu  
143 begreifen.

144 Es ist wichtig, dass mehr Geld in  
145 den Radverkehr investiert wird.  
146 Es ist aber auch wichtig, dass  
147 Investitionen in den Radverkehr  
148 nicht nur an der Menge des in-  
149 vestierten Geldes, sondern ins-  
150 besondere an ihrer Nützlichkeit  
151 für Radfahrer\*innen und für alle  
152 Verkehrsteilnehmer\*innen allge-  
153 mein gemessen werden.

154 Ein altes verkehrsplanerisches  
155 Sprichwort lautet "build it and  
156 they will come". Doch bleibt  
157 ein Radwegenetz Stückwerk,  
158 unsicher, unkomfortabel oder  
159 verwirrend, so bietet es keinen  
160 Vorteil zum Auto. Nach nieder-  
161 ländischem Vorbild fordern wir  
162 deshalb, die Konstruktionsprinzi-  
163 pien eines guten Radverkehrswe-  
164 genetzes auch in Brandenburg

165 zu befolgen!

|