

## V5 Radwege für Schüler und Alltagsradler- Lücken im Netz schneller schließen

Gremium: KV Havelland

Beschlussdatum: 15.03.2018

Tagesordnungspunkt: 3. Infrastruktur "Wir stellen die Weichen auf grün"

1 Im Land Brandenburg wurden seit 1990 in einem hohen Maß Fahrradwege gebaut. Dies  
2 erfolgte überwiegend unter touristischen Gesichtspunkten. Insbesondere außerhalb  
3 von Ortschaften wurde dabei oft nicht an Kinder und Jugendliche oder  
4 Arbeitspendler gedacht, die mit dem Fahrrad zur Schule, zur Arbeit oder zum  
5 nächstliegenden Bahnhof fahren wollen. Es entstand ein Radwegenetz mit vielen  
6 Lücken für Alltagsradfahrer. Mitunter sind die Lücken nur 0,5 bis 2 Kilometer  
7 lang, oft aber auch 5 bis 10 Kilometer.

8 Seit den 90 er Jahren hat der Autoverkehr in Brandenburg stark zugenommen. Die  
9 Straßen werden mit bis zu 100 Kilometer pro Stunde befahren, ein erweitertes  
10 Tempolimit ist häufig nicht vorgesehen. Dadurch ist die Sicherheit für  
11 Radfahrer, insbesondere für Schulkinder, nicht mehr gewährleistet, folglich  
12 werden diese Strecken von Alltagsradfahrern gemieden. Sind keine Alternativen  
13 vorhanden, durch Kopfsteinpflaster nicht befahrbar oder mit erheblichen Umwegen  
14 verbunden, können Schulkinder nicht zur Schule, Pendler\*innen nicht zum Bahnhof  
15 oder Arbeitnehmer\*innen nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren.

16 Hinzu kommt, dass viele der vor 20 Jahren gebauten Fahrradwege inzwischen in  
17 einem mangelhaften oder sogar sicherheitsgefährdenden Zustand sind.

18 Wir fordern daher, dass das Land Brandenburg im Dialog mit den Bürgerinitiativen  
19 und sachkundigen Vereinen wie dem ADFC konsequent in allen Landkreisen die Wege  
20 von Schüler\*innen hinsichtlich ihrer Eignung für Fahrradnutzung untersucht und  
21 feststellt, welche Fahrradwege als Schulwege noch fehlen oder saniert werden  
22 müssen. Daraufhin sollte eine Priorisierung erfolgen und ein Zeitplan für die  
23 zügige Realisierung dieser Vorhaben aufgestellt werden.

24 Da viele Radwege an Kreisstraßen entlang geführt werden, muss diese Aufstellung  
25 in enger Abstimmung mit den Kreisen und Kommunen erfolgen. Neu gebaute Radwege  
26 dürfen nicht abrupt an einer Kreisgrenze enden, weil vom Nachbarkreis erst mit  
27 Zeitverzögerung weitergebaut werden soll. Gleiches ist an Übergängen zwischen  
28 Radwegen außerorts zu innerorts zu beobachten. Da unterschiedliche Bauträger am  
29 Werk sind, fehlen häufig Übergänge oder sind unzuweckmäßig gestaltet. Diese  
30 unkoordinierte Praxis auf Kosten des nichtmotorisierten Verkehrs muss ein Ende  
31 haben.

32 Es gibt einen breiten gesellschaftlichen Konsens, dass Radfahren im Alltag  
33 sowohl aus umweltpolitischen als auch aus gesundheitspolitischen Gründen  
34 attraktiver gestaltet werden muss. Daher müssen bei Bau und Erhaltung der  
35 Radwege insbesondere der Aspekt der Alltagstauglichkeit verstärkt werden und die  
36 geplanten Haushaltsmittel voll und ganz ausgeschöpft und wenn nötig weiter  
37 erhöht werden.

38 Wenn wir es erreichen, dass Schüler\*innen sicher mit dem Rad zur Schule fahren  
39 können und für Pendler\*innen Radfahren attraktiver wird, ist das neben einem  
40 gesundheitsfördernden Aspekt auch ein guter Beitrag zum Klimaschutz. In anderen

41 Bundesländern, aber auch in Nachbarstaaten wie Niederlande und Dänemark sind  
42 fahrradfreundliche Verkehrskonzepte umgesetzt, die für eine Mehrheit der  
43 Bevölkerung in so hohem Maß attraktiv sind, dass fahrradfahrende Schüler\*innen  
44 und Pendler\*innen nicht die Ausnahme, sondern die Regel sind. Das müssen wir in  
45 Brandenburg auch schaffen und dafür setzen wir uns mit ganzer Kraft ein.

## Begründung

Vor einigen Monaten haben wir im Kreisverband Havelland eine AG Radwege gegründet. Wir haben Lücken im Radwegenetz ausfindig gemacht und sammeln diese. Wir sprechen mit den Gremien wie SVV Falkensee und Landrat, wir stellen Anträge über die Einsetzung von Fahrradbeauftragten für Kommunen und im Kreis und beantragen die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK). Mit der Radverkehrsstrategie des Landes haben wir uns intensiv auseinandergesetzt. Wir begrüßen einerseits, dass diese erarbeitet wurde, haben aber auf der anderen Seite viele Fragen und Anregungen insbesondere zur Alltagstauglichkeit des vorhandenen Radwegenetzes. Mit diesem Antrag wollen wir erreichen, dass wir uns auch als Landesverband dieses Themas gemeinschaftlich annehmen. Keiner der Anträge seit 2003 beschäftigt sich mit der Infrastruktur des Radverkehrs, obwohl Radfahren ja eigentlich zur grünen DNA gehört. Das wollen wir mit diesem Antrag ändern.