

32 *Begründung*

33 Radfahren ist nicht nur die gesündeste Variante der Mobilität, sie gehört neben dem Laufen auch zu der umwelt-
34 freundlichsten. Trotzdem wirkt das Radfahren auf viele Bürger*innen nicht attraktiv. Als Hauptgründe für die Nicht-
35 nutzung des Fahrrads als Alternativmodell zum motorisierten Individualverkehr wird von Befragten angegeben, dass
36 Fahrradfahren zu gefährlich und zu unattraktiv sei. Besonders in städtischen Regionen fühlen sich potentielle Nut-
37 zer*innen durch einen starken Autoverkehr, zu wenige Radwege, schlechte Beleuchtung und unsinnige Radwegsyste-
38 me in ihrer Sicherheit als Verkehrsteilnehmer*innen eingeschränkt. Fahrradnutzer*innen sehen sich in heutigen
39 Radverkehrssystemen nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer*innen.

40 Die Prinzipien in diesem Antrag sollen es dem Bund, Land und seinen Kommunen erleichtern, bei der Konstruktion
41 von Radverkehrsinfrastruktur das Radverkehrswesen als relevante Alternative für den motorisierten Individualver-
42 kehr und als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu begreifen.

43 Es ist wichtig, dass mehr Geld in den Radverkehr investiert wird. Es ist aber auch wichtig, dass Investitionen in den
44 Radverkehr nicht nur an der Menge des investierten Geldes, sondern insbesondere an ihrer Nützlichkeit für Radfah-
45 rer*innen und für alle Verkehrsteilnehmer*innen allgemein gemessen werden.

46 Ein altes verkehrsplanerisches Sprichwort lautet "build it and they will come". Doch bleibt ein Radwegenetz Stückwerk,
47 unsicher, unkomfortabel oder verwirrend, so bietet es keinen Vorteil zum Auto. Nach niederländischem Vorbild for-
48 dern wir deshalb, die Konstruktionsprinzipien eines guten Radverkehrswegenetzes auch in Brandenburg zu befolgen!