



So geht #Fahrradland

ADFC-Aktionsplan für die neue Bundesregierung 2021–2025

Stand: 10. Mai 2021

Verkehrspolitische Kernforderungen des ADFC an den Bund

Die Klima- und Verkehrswende
braucht das Fahrrad!

Die nächsten Jahre sind für die Klima- und Verkehrswende entscheidend!

Die aktuellen Herausforderungen lassen uns keine Zeit mehr, um nachhaltige Lösungen länger aufzuschieben oder halbherzig anzugehen. Es ist höchste Zeit, Mobilität radikal neu zu denken und mutig zu handeln! Deshalb fordert der ADFC eine massive Verlagerung vom Autoverkehr auf den Radverkehr.

Auf einen Blick: ADFC-Aktionsplan – So geht #Fahrradland

I Eine neue Verfassung für den Straßenverkehr:

Das Straßenverkehrsgesetz ins 21. Jahrhundert führen!

- › Vision Zero, Schutz von Rad- und Fußverkehr.
- › Klima-, Umwelt-, Gesundheitsschutz, nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung.
- › Gerechte Flächenverteilung, Gestaltungsfreiheit für Kommunen.

Eine fahrradfreundliche Straßenverkehrsordnung verabschieden!

- › Förderung des Radverkehrs ohne Begründungszwang.
- › Vorrang des Radverkehrs vor ruhendem Verkehr.
- › Tempo 30 als Standard innerorts.
- › Tempolimit auf Landstraßen ohne Radweg.

Zeitgemäße Regelwerke für den Radwegebau aufsetzen!

- › Verkehrssicherheit, Klima- und Verkehrswende als Ziele.
- › Qualitätsvorgaben anhand der Bedürfnisse von Radfahrenden.
- › Gut dimensionierte Infrastruktur als Standard.
- › Geschützte Radfahrstreifen als Gestaltungselement u.v.m.

II Ein tragfähiger Haushalt für die Ausbau-Offensive:

Gesetzliche Regelfinanzierung für Radverkehr im Bundeshaushalt schaffen!

- › Planungssicherheit durch 850 Mio. Euro im Jahr vom Bund.
- › Lückenloser Netzausbau und sichere Kreuzungen überall.
- › 2.000 km Radschnellwege für Metropolräume und Ballungsgebiete.
- › Radwege an 80 Prozent der Bundesfernstraßen.
- › Fahrradparkhäuser an 1.000 Bahnhöfen.
- › Premium-Standard für Radfernwege.

Bund-Länder-Vertrag: das Fahrradland bis 2030 gemeinsam errichten!

- › Verpflichtung zur gemeinsamen Umsetzung lückenloser Fahrradnetze bundesweit.
- › Stärkung der Kommunen durch Bundes- und Landesförderung.
- › Unterstützung der Kommunen durch Ausbauprogramme und Fahrradgesetze der Länder.

III Politische Führung, starke Verwaltung:

Personalausbau in der Verwaltung starten!

- 100 Stellen fürs Rad beim Bund.
- Radverkehrskordinator*innen in Regionen und Landkreisen.

Jetzt Aus- und Fortbildungsoffensive auflegen!

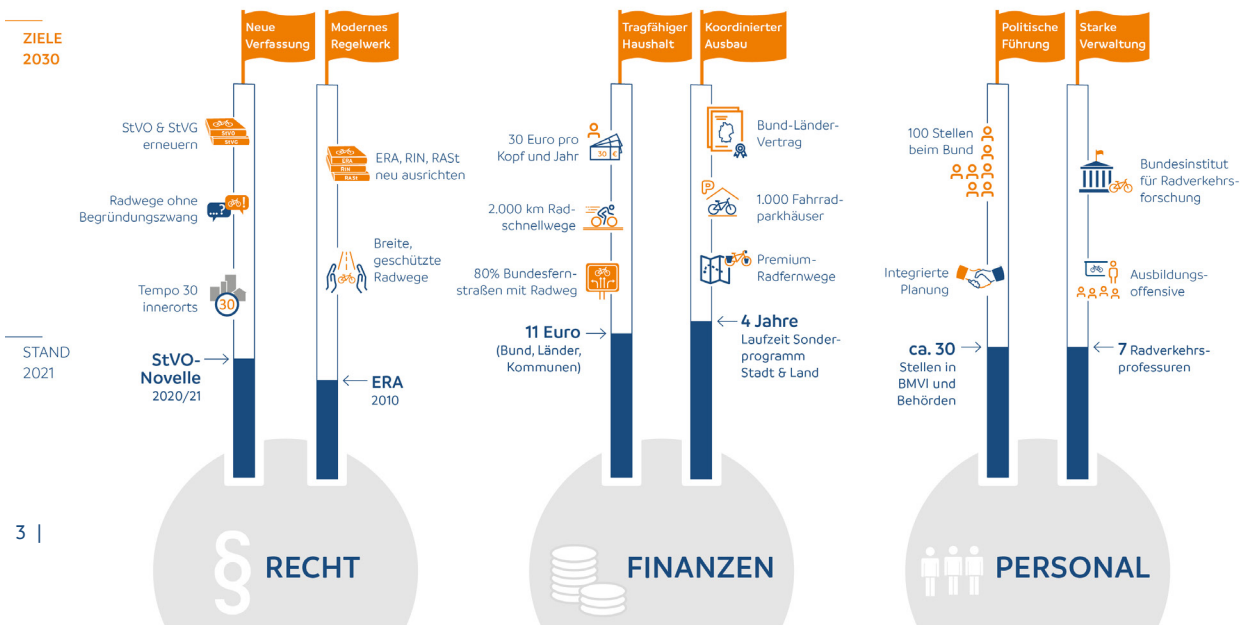
- Qualifizierung von Planer*innen und Ingenieur*innen für Radverkehr.
- Massive Ausweitung und Verstetigung der Fortbildung.

Priorität auf Radverkehr in Strategie und Planung legen!

- Einbeziehung des Radverkehrs in Siedlungs- und Raumordnungspolitik.
- Etablierung von Bedarfs- und Netzplanung für den Radverkehr.
- Koordination des Ausbaus und Erhalts von Radwegen
- Nutzung digitaler Daten und beschleunigte Planung.

Bundesinstitut für Radverkehrsfor-schung gründen!

- Systematische Datenerhebung und Grundlagenforschung für den Radverkehr.



Präambel

Das Fahrrad ist eine tragende Säule der Verkehrswende und trägt gleichzeitig zu attraktiven, inklusiven und lebendigen Städten und Gemeinden bei. In der Pandemie hat es sich zudem als ein krisenfestes Verkehrsmittel erwiesen.

Neben seiner Schlüsselrolle für kurze und mittlere Distanzen kann der Radverkehr durch seine Funktion als Zubringer und Feinverteiler auf der letzten Meile die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erheblich unterstützen und ergänzen. So entsteht ein lückenloses, intermodales Angebot im öffentlichen Nah- und Fernverkehr. Zudem kann der Radverkehr den öffentlichen Verkehr in Spitzenzeiten entlasten.

Grundvoraussetzung dafür ist, die deutlich verbesserte Verkehrssicherheit von Radfahrenden und eine bundesweite Infrastruktur, die sicheres, zügiges und komfortables Radfahren ermöglicht.

Mehr Radverkehr ist Ausdruck lebenswerter Städte und Gemeinden. Sie entstehen, wenn Straßen und Plätze belebt, die Wege kurz und entspannt sind, und wenn es eine gemischte, vielfältige Siedlungsstruktur gibt. Der Radverkehr bietet beste Bedingungen, solche Verhältnisse zu schaffen: weniger Lärm, dafür mehr Platz für Grünflächen, Parks, Straßencafés und Freiräume für Spiel und Aufenthalt.

Ein hoher Radverkehrsanteil ist auch ein wichtiger Wirtschafts- und Standortfaktor. Er fördert den lokalen Einzelhandel und zieht junge, gut ausgebildete Menschen an. Die Fahrradbranche schafft Arbeitsplätze. Der stetig wachsende Fahrradtourismus stärkt insbesondere ländliche und strukturschwache Regionen, aber auch kleine und mittelständische Unternehmen. Mit ca. 12 Mrd. Euro Bruttoumsatz macht der Fahrradtourismus etwa 12 Prozent der gesamten wertschöpfenden Wirtschaft in Deutschland aus. Für dieses wirtschaftliche Standbein ist die Grundvoraussetzung ein zusammenhängendes, qualitativ hochwertiges Radwegenetz. Auch für die Entwicklung von Gewerbe-, Wissens- und Industriestandorten gewinnen gut ausgebaute Radverkehrsverbindungen zunehmend an Bedeutung).

Der Bund hat eine zentrale Rolle bei der Aktivierung und zügigen Umsetzung der vielfältigen Potenziale des Radverkehrs, die er in den nächsten Jahren verstärkt wahrnehmen muss – sowohl für die Klima- und Verkehrswende als auch für die Gestaltung lebenswerter Städte und Gemeinden.

Dafür muss der Bund in der kommenden Legislaturperiode auf drei Ebenen aktiv werden:

I

RECHT:

Neues Straßenverkehrsgesetz, neue StVO und moderne Regelwerke

II

FINANZIERUNG:

Radwegeausbauoffensive: 850 Mio. Euro jährlich vom Bund und gesetzliche Grundlagen für die Finanzierung

III

PERSONAL:

Mehr Personal und Ressourcen in Politik und Verwaltung

Mit dem vorliegenden Forderungskatalog zur Bundestagswahl 2021 zeigt der ADFC Lösungen und Maßnahmen auf, die der Bund in der Legislaturperiode von 2021-2025 in Angriff nehmen muss, damit die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht und das Fahrradland Deutschland bis 2030 realisiert werden kann.



Fundament dafür sind eine durchgängige, qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastruktur und geringe Geschwindigkeiten des Autoverkehrs. Im Ergebnis werden weniger Autos auf den Straßen sein.

Mehr Radverkehr verbessert die Klimabilanz signifikant:

Die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf die aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad senkt signifikant CO₂-Emissionen und Luftschadstoffe, wenn die Verkehrssysteme in Städten und Gemeinden grundlegend umgestaltet sowie durchgängige und qualitativ hochwertige Infrastrukturen für Radfahrende und zu Fuß Gehende geschaffen werden.

Das Ziel: Fahrradland Deutschland

Fahrradland Deutschland bedeutet: Alle Menschen können sicher, zügig und komfortabel Fahrrad fahren. Um das zu verwirklichen, fordert der ADFC, dass folgende Ziele erreicht werden:

- › Der Modal Split-Anteil des Fahrrads steigt bis 2025 auf 20 Prozent und bis 2030 auf 30 Prozent.
- › 30 Prozent der Pendler*innen steigen auf Strecken bis 10 km vom Pkw auf das Fahrrad um.
- › 20 Prozent der Menschen nutzen auf längeren Strecken den öffentlichen Verkehr in Kombination mit dem Fahrrad.
- › Die Vision Zero wird konsequent umgesetzt. Es wird alles unternommen, um die Zahl tödlicher und schwerer Unfälle schnellstmöglich auf Null zu reduzieren. Bis 2030 sinkt die Anzahl tödlicher Unfälle im Radverkehr um mindestens 50 Prozent. Der Schutz von Menschenleben hat immer Vorrang.

Mehr Radverkehr ist der Game Changer für die Verkehrswende:

Ein massiv ausgebauter Radverkehr mit sicheren, einladenden Radwegenetzen und Radschnellwegeverbindungen für Pendler*innen kann einen erheblichen Anteil des Pkw-Verkehrs übernehmen. Darüber hinaus können Millionen von Pkw-Pendlerfahrten auf längeren Strecken auf das Fahrrad verlagert werden, wenn der Radverkehr an Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen durch moderne Fahrradparkhäuser, Abstellanlagen und Fahrradverleihsysteme hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft und in die digitalen Angebote und Netzplanungen des öffentlichen Verkehrs integriert werden.

Mehr Radverkehr bedeutet Vorrang für die Vision Zero:

Das Leben ist nicht verhandelbar. Jeder Mensch, der im Straßenverkehr tödlich verunglückt, ist einer zu viel. Moderne menschenfreundliche Verkehrssysteme orientieren sich am Leitbild der Vision Zero. Ihre Funktion, Planung, Gestaltung und Geschwindigkeitsbeschränkungen sind am Menschen ausgerichtet, mit seinen Kompetenzen, seiner physischen Verletzlichkeit und seiner Eigenschaft, Fehler zu machen. Es wird alles unternommen, den Straßenverkehr so sicher und fehlerverzeihend zu gestalten, dass dieser keine Toten und Schwerverletzten mehr fordert. Fußgänger*innen und Radfahrende werden durch sichere Wege und Kreuzungen besonders geschützt. Die Infrastruktur ist einfach, intuitiv verständlich und überall einheitlich, zudem wird sie von Menschen jeden Alters (8-88) auch als sicher und komfortabel empfunden.

Wie wird das Fahrradland Deutschland Wirklichkeit?

Fahrradland Deutschland 3.0 umsetzen – Potenziale des Radverkehrs nutzen!

Mit der Überarbeitung des Nationalen Radverkehrsplan zum NRVP 3.0 bekennt sich der Bund zum Leitziel, dass Deutschland bis 2030 Fahrradland ist, in dem das Radfahren auf attraktiven lückenlosen Radverkehrsnetzen eine Selbstverständlichkeit und Ausdruck von Lebensqualität ist.

Erste Verbesserungen auf dem Weg zum Fahrradland wurden im Rahmen des Klimaschutzpaktes durch zusätzliche Förderprogramme für den Zeitraum von 2020-2023 und die fahrradfreundliche StVO-Novelle 2020 auf den Weg gebracht, insbesondere für den Ausbau der kommunalen Radverkehrsnetze. Zudem wurden sieben Stiftungsprofessuren eingerichtet, um durch Ausbildungskapazitäten die großen Lücken beim Fachpersonal für den Radverkehr zu schließen.

Das ist ein guter Anfang. Es reicht aber angesichts des enormen Nachholbedarfs bei der Radverkehrsinfrastruktur bei Weitem nicht aus! Das Potenzial des Radverkehrs für die Verkehrs- und Klimawende und für die Gestaltung lebenswerter Städte und Regionen kann nur dann ausgeschöpft werden, wenn Länder und Kommunen bei der Radverkehrsförderung vom Bund deutlich mehr Unterstützung als bisher erhalten: seitens der Gesetzgebung, finanziell und politisch.

Der ADFC fordert die nächste Bundesregierung daher auf,

- › umgehend das Verkehrsrecht zu modernisieren,
- › den bundesweiten Ausbau von lückenlosen sicheren Radwegenetzen durch eine umfangreiche langfristig geregelte Finanzierung sicherzustellen sowie
- › durch erheblich mehr Personal und Ressourcen in der Verwaltung dafür zu sorgen, dass Deutschland 2030 ein Fahrradland ist.

I RECHT: Neues Straßenverkehrsgesetz, neue StVO und moderne Regelwerke

Bisher verhindert die historisch bedingte einseitige Ausrichtung des Verkehrsrechts auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs lebenswerte Städte und Gemeinden, in denen mehr Platz für die aktive Mobilität und für den Aufenthalt der Menschen zur Verfügung steht.

Eine der Grundschwächen des Verkehrsrechts ist, dass bisher Verkehrssicherheit und Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenverkehrsgesetz nicht ausreichend gewährleistet werden. Und das, obwohl gerade für die ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen ein weitergehender Schutz als für Kfz-Insassen benötigt wird, z. B. durch Infrastruktur. Zudem fehlen Regelungen zur Förderung der Verkehrsvermeidung und der Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel sowie für den angemessenen Schutz der Bevölkerung vor Lärm- und Schadstoffemissionen, sodass die hohen Klima- und Umweltschutzzpotenziale des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV nicht ausgeschöpft werden können.

Seit der Entstehung des Straßenverkehrsgesetzes und der StVO haben sich Rahmen- und Umweltbedingungen, Lebensstil und Entwicklungsperspektiven wesentlich geändert. Das damalige Verständnis, das Auto sei als neuer und dominanter Faktor ins Verkehrsgeschehen zu integrieren, ist völlig überholt. Heute sind Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie verkehrspolitische und siedlungsstrukturelle Aspekte zu berücksichtigen.

Vor allem aber ist es notwendig, den Menschen und seine Interessen ins Zentrum zu rücken und nicht das Auto bzw. andere Verkehrsmittel dem Menschen überzuordnen. Dieser grundlegende Bewusstseinswandel muss sich im Straßenverkehrsrecht widerspiegeln – und erfordert eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes.



Daher fordern wir:

01/ Neues Straßenverkehrsgesetz (StVG)

Der Bund muss zu Beginn der Legislaturperiode ein neues Straßenverkehrsgesetz initiieren. Es muss weg vom reinen Gefahrenabwehrrecht (Sicherheit und Ordnung des Verkehrs) und hin zu einer die Verkehrswende unterstützenden Gesetzgebung für alle entwickelt werden.

Das gilt insbesondere für den Schutz von Verkehrsteilnehmer*innen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Des Weiteren müssen die Handlungsspielräume für Kommunen deutlich erweitert werden, damit sie nachhaltige Mobi-

litätskonzepte konsequent umsetzen, Flächen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs und für den Aufenthalt gerechter aufteilen sowie innovative Maßnahmen erproben können.

Die Leichtigkeit und Sicherheit des Kfz-Verkehrs darf nicht länger die übergeordnete Zielsetzung des Straßenverkehrsgesetzes sein! Gemeinwohl, Verkehrssicherheit, Klimaschutz und eine gesunde nachhaltige Stadtentwicklung müssen ins Zentrum gerückt werden.

Dafür sind im neuen Straßenverkehrsgesetz folgende übergeordnete Ziele zu verankern:

› „Vision Zero“

als oberste Zielsetzung eines Verkehrssystems ohne Tote und Schwerverletzte, das so sicher und fehlerverzeihend gestaltet ist, dass es menschliche Fehler ausgleicht und ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen, die zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind, schützt.

› Ausrichtung an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden,

insbesondere eines sicheren komfortablen Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV

› Klima- und Umwelt- und Gesundheitsschutzziele:

dafür sind z. B. Verkehrsbeschränkungen und Privilegierung des Umweltverbands (Fuß, Rad, ÖV) notwendig, insbesondere des Rad- und Fußverkehrs. Bisher sind nur die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs und die Gefahrenabwehr Gesetzesziele.

› Nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung:

Bislang hatte der Autoverkehr oberste Priorität, künftig sollen Bus, Bahn und Rad- und Fußverkehr besonders berücksichtigt und im Rahmen nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne (SUMP) gezielt gefördert werden. Damit sollen Kommunen die Möglichkeit bekommen, Maßnahmen zu ergreifen, die Autoverkehr vermeiden sowie Anreize für umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel setzen.

› Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung:

Es geht um faire Verteilung der Verkehrsflächen. Wird das freie Parken eingeschränkt, lässt sich Platz für Fuß- und Radverkehr und für Aufenthaltsqualität gewinnen.

› Experimentierklausel:

Mit ihr können neue Ansätze, innovative Ideen und Lösungen schnell ausprobiert werden. Die immer noch geltende Beschränkung von Erprobungsmaßnahmen auf den Rahmen des bestehenden Regelwerks bremst die Verkehrswende und Innovationen unnötig aus.

Daher fordern wir:

02/ Neue fahrradfreundliche StVO und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)

Historisch ist auch die dem Straßenverkehrsgesetz untergeordnete StVO vor dem Hintergrund der aufkommenden Motorisierung als Gesetzeswerk entwickelt worden, um Kraftfahrzeuge als bestimmendes Verkehrsmittel durchzusetzen. Andere Verkehrsmittel wurden an den Rand gedrängt.

Die einseitig an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs orientierte Ausrichtung verhindert die Entwicklung eines Verkehrssystems, in dem andere Verkehrsmittel oder Gruppen von Verkehrsteilnehmenden als gleichberechtigt neben Kraftfahrzeugen betrachtet werden und ihnen gleichermaßen mehr Raum gibt. Der Gesetzgeber betont zwar, dass die StVO „privilegienfeindlich“ sei, leitet daraus aber beispielsweise ein Verbot ab, umweltfreundliche Verkehrsmittel gezielt zu fördern.

Schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinder, zu Fuß Gehende und Radfahrende werden aktuell so behandelt, dass sie dem Kfz-Verkehr möglichst nicht in die Quere kommen. Ihre Sicherheitsbelange werden gegenüber der „Leichtigkeit“ des Kfz-Verkehrs zurückgestellt.

Vorrechte des Kraftfahrzeugs wie das kostenlose Parken im öffentlichen Straßenraum werden als selbstverständlich betrachtet und nicht in Frage gestellt. Die „Windschutzscheibenperspektive“ spiegelt sich in zahlreichen Bestimmungen wider, u. a. in der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Unfallfolgen treffen die ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen.

Die jetzige StVO ist in ihren Grundzügen über 80 Jahre alt und wurde unzählige Male geändert. Allein Paragraph 45 zu den Befugnissen der Straßenverkehrsbehörden ist auf mehrere Seiten und 20 Absätze angewachsen. Trotzdem entspricht sie in keiner Weise den Anforderungen einer modernen Verkehrspolitik und ist irreparabel.

Um den Anforderungen an eine moderne nachhaltige Mobilität gerecht zu werden, muss daher auf der Grundlage eines geänderten Straßenverkehrsgesetzes eine neue moderne StVO verabschiedet werden, und zwar aufbauend auf den neuen Ermächtigungsgrundlagen im neuen Straßenverkehrsgesetz.

Aufbauend auf den neuen Ermächtigungsgrundlagen im StVG ist die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) fahrradfreundlich zu reformieren und enthält u. a. folgende Änderungen:

- Vollständige Abschaffung des Begründungszwangs für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen.
- Vorrang für die Errichtung von Radverkehrsanlagen gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr

Bereits vor einer Neufassung des Straßenverkehrsgesetzes muss der Verordnungsgeber folgende Möglichkeiten zur Überarbeitung der StVO dringend umsetzen:

- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, mit Ausnahmemöglichkeit für einzelne Hauptverkehrsstraßen.
- Erleichterte Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Straßen außerorts ohne Radverkehrsanlagen.

Daher fordern wir:

03/ Modernisierung der relevanten Regelwerke und Richtlinien für den Radverkehr

Technische Regelwerke und Richtlinien sind keineswegs unpolitisch, sondern besitzen eine große Gestaltungsmacht, z. B. hinsichtlich der Qualität und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen.

Die existierenden Planungsgrundlagen sind in erster Linie an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet – dem Radverkehr wurde eine stark untergeordnete Rolle zugewiesen. Es fehlen klare Definitionen zu Gunsten der Radverkehrsförderung und Maßgaben, die Bedürfnisse von Radfahrenden angemessen berücksichtigen.

Ein grundlegender Wandel ist bei der Raumverteilung erforderlich: Bei der Raumverteilung und Gestaltung der

Infrastruktur muss der Radverkehr zuerst betrachtet und insbesondere die Bedürfnisse sowie der Schutz von Radfahrenden klar priorisiert werden.

Ebenso wie das Verkehrsrecht müssen daher alle für Radverkehrsanlagen relevanten technischen Regelwerke (z. B. RIN, RAL, RiLSA, RSA-95, RAST 06, ERA 2010) grundlegend überarbeitet und an übergeordneten verkehrspolitischen Zielen ausgerichtet werden, um die jahrzehntelange einseitige Orientierung an den Anforderungen des Kfz-Verkehrs zu beseitigen. Wegen der politischen Implikationen ist eine Bürger- und Verbändebeteiligung bei der Erarbeitung erforderlich.

Das betrifft besonders folgende Ziele und Grundsätze:

- › Ausrichtung an der Verkehrswende und Verkehrsplanung nach „menschlichem Maß“,
- › Ausrichtung an der Vision Zero als oberste Zielsetzung eines fehlerverzeihenden Verkehrssystems ohne Tote und Schwerverletzte, das menschliche Fehler ausgleicht und ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen schützt,
- › Ausrichtung an europäischen und nationalen Verkehrssicherheitszielen zur deutlichen Reduzierung der Unfallzahlen von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden,
- › Vorgaben zur Verkehrsverlagerung und zu einem attraktiven Rad- und Fußverkehr,
- › Vorgaben zur Erreichung von Zielen der nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz.

Der Bund ist aufgefordert, seinen Einfluss geltend zu machen, um die Ausrichtung an diesen Zielen durchzusetzen. Regelwerke und Richtlinien, die diese Kriterien nicht erfüllen, dürfen nur noch mit Maßgaben des BMVIs für verbindlich erklärt werden.

II FINANZIERUNG: Radwegeausbauoffensive

850 Mio. Euro jährlich vom Bund und gesetzliche Grundlagen für die Finanzierung insbesondere für

- › kommunale Radwegenetze
- › Radschnellwege
- › Radwegenetze an Bundesfernstraßen
- › Nationale Radfernwege
- › Fahrradparkhäuser, Radstationen und Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und
- › nicht-investive Radverkehrsprojekte

Grundlegende Voraussetzung für das Fahrradland Deutschland 2030 ist das bundesweite Einrichten von lückenlosen nutzerfreundlichen Radwegenetzen, auf denen Radfahrende aus allen Bevölkerungsschichten ihre Ziele sicher und komfortabel erreichen können.

Nach Jahrzehnten der Vernachlässigung der Radverkehrsinfrastruktur bedarf die Umsetzung dieser Gemeinschaftsaufgabe einer nationalen Kraftanstrengung von Bund, Ländern und Kommunen. Die bisherige Förder- und Finanzierungssystematik, die Radverkehrsförderung fast ausschließlich den Kommunen überlässt und als freiwillige Aufgabe einordnet, wird dem nicht gerecht.

Die Umgestaltung Deutschlands zum Fahrradland wird nur gelingen, wenn Bund und Länder enger zusammenarbeiten, deutlich mehr Finanzmittel, Personalressourcen und Know-how bereitstellen und wenn sie die Kommunen umfassend beim Ausbau und Erhalt der Radwegenetze vor Ort unterstützen.



Daher fordern wir:

01/ Gesetzliche Regelfinanzierung für den Radverkehr im Bundeshaushalt

Der Radverkehr braucht auf Bundesebene eine dauerhafte Finanzierung, damit Länder und Kommunen bei Einrichtung und Erhalt lückenloser Radwegenetze umfassend unterstützt werden und für sie Planungssicherheit besteht.

Es müssen gesetzliche Rahmenbedingungen für die Mitfinanzierung der Radverkehrsinfrastruktur durch den Bund

geschaffen werden sowie ein eigenständiger Finanzierungsrahmen, der jährlich mit einem Budget von mindestens 850 Mio. Euro ausgestattet wird. Dies entspricht 10 Euro pro Einwohner*in im Jahr. Damit übernimmt der Bund ein Drittel des jährlichen Finanzbedarfs für den Radverkehr – den er mit 30 Euro pro Einwohner*in/Jahr für die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans NRVP 3.0 festgesetzt hat.

Die vom Bund bereitgestellten Mittel werden gezielt eingesetzt für:

- › die Einrichtung lückenloser Radwegenetze und sicherer Kreuzungen in den Kommunen bis 2030.
- › die systematische Erschließung von Metropolräumen und Ballungsgebieten mit Radschnellwegen bis 2030 mit bundesweit mindestens 2.000 Kilometer Radschnellwege und Radschnellwegeverbindungen.
- › den Ausbau und Erhalt von Radwegenetzen an Bundesfernstraßen. Bis 2025 wird der Ausstattungsgrad auf 60 Prozent und bis 2030 auf 80 Prozent erhöht. Im Zentrum stehen dabei vor allem Ortsdurchfahrten im Zulauf zu wichtigen Einrichtungen (Schulen, öffentliche Einrichtungen, Geschäftszentren) und überörtliche Verbindungen zwischen den Gemeinden.
- › die Ausstattung der 1.000 aufkommensstärksten Bahnhöfe mit Fahrradparkhäusern oder Radstationen bis 2030, wovon die Hälfte bis 2025 umgesetzt wird.
- › den Ausbau der nationalen Radfernwege zu Premiumrouten mit einheitlichen Qualitätsstandards für den Fahrradtourismus.

Daher fordern wir:

02/ Bund-Länder-Vertrag für das Fahrradland Deutschland 2030

Damit die Mit-Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur durch den Bund Wirkung entfalten kann, ist ein Bund-Länder-Vertrag für das Fahrradland Deutschland 2030 nötig.

Mit dem Vertrag verpflichten sich Bund und Länder, bis 2030 bundesweit lückenlose Radwegenetze und sichere Knotenpunkte einzurichten und die Kommunen bei der Umsetzung vor Ort maßgeblich zu unterstützen. Ferner verpflichten sie sich, dass bis 2030 sowohl innerorts als auch im überörtlichen Verkehr zwischen den Gemeinden lückenlose Radwegenetze zur Verfügung stehen, so dass Menschen aus allen Bevölkerungsgruppen ihre Ziele sicher und komfortabel mit dem Fahrrad erreichen können.

Begleitend verpflichten sich die Länder, eigene Radverkehrsprogramme sowie Förderprogramme zur Unterstützung Kommunen aufzulegen, mit denen sie bei Bedarf den Eigenanteil von finanzschwachen Kommunen kompensieren.

Die Länder verpflichten sich, die Umsetzung des Fahrradlands Deutschland vor Ort durch Fahrrad- oder Mobilitätsgesetze auf Landesebene zu regeln. Darin legen sie Qualität und Leistungsumfang für die Errichtung kommunaler Radverkehrsnetze fest und tragen dafür Sorge, dass die Umsetzung sicherer komfortabler Radwegenetze in den Kommunen verpflichtend wird.

Der Bund verpflichtet sich, die Länder durch die Einrichtung einer „Lotsenstelle Radverkehr“ bei der Koordinierung und Umsetzung der Förderprogramme zu unterstützen.

Parallel verpflichten sich die Länder in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Güterverkehr, eigene Service- und Kompetenzzentren einzurichten zur Unterstützung ihrer Kommunen.

03/ „Lotsenstelle Radverkehr“

Bei der Umsetzung der Fördermaßnahmen benötigen insbesondere kleinere Kommunen deutlich mehr Unterstützung, sowohl bei der Antragstellung und beim Abruf der Mittel, als auch durch Wissenstransfer.

Daher muss der Bund das Team Radverkehr beim Bundesamt für Güterverkehr zur personell gut ausgestatteten Beratungsstelle für die kommunale Ebene ausbauen und die Länder bei der Umsetzung des Bund-Länder-Vertrages Fahrradland Deutschland 2030 unterstützen.

04/ Koordinierung des Radfernwegenetzes sicherstellen

Mit Schaffung der Geschäftsstelle „Radnetz Deutschland“ beim Bundesamt für Güterverkehr hat der Bund die seit 1998 vom ADFC geforderte institutionelle Verantwortung für die Koordinierung und Qualifizierung der nationalen Radrouten übernommen.

Um den Ausbau des 11.700 km langen Radfernnetzes langfristig voranzutreiben, muss der Bund seine Koordinierungsfunktion (auch innerhalb des europäischen Radnetzes „Euro-Velo“) als dauerhafte Aufgabe begreifen und sicherstellen.

III PERSONAL: Mehr Personal und Ressourcen in Politik und Verwaltung

Der Bund muss künftig eine deutlich aktivere und gestaltende Rolle beim Radverkehr übernehmen. Ihm kommt zusammen mit den Ländern bei der Radverkehrsförderung eine mindestens ebenso wichtige Rolle zu wie den Kommunen.

Radverkehrsförderung braucht politische Führung, eine ressortübergreifende Steuerung sowie Durchsetzungsmacht auf höchster Ebene.

Das Fahrrad als Verkehrsmittel muss auf Bundesebene strukturell und personell die gleiche Priorität in Politik und Verwaltung erhalten, wie andere Verkehrsmittel in Bezug auf Personal, Ressourcen und die Integration in übergeordnete Strategien und Planungen.



Daher fordern wir:

01/ Aufstockung der Personalkapazitäten in der Verwaltung

Die Personalkapazitäten für die Förderung des Radverkehrs im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und nachgeordneten Behörden des Bundes müssen entsprechend der Relevanz auf mindestens 100 Personen erhöht werden.

02/ Priorität für den Radverkehr in übergeordneten Strategien und Planungen

Eine zukunftsfähige Infrastrukturpolitik im Sinne einer gleichberechtigten Mobilität für alle muss die aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad auf Bundesebene in allen übergeordneten Strategien und Planungen einbeziehen.

Dies betrifft insbesondere:

- › die Integration des Radverkehrs in übergeordnete Infrastrukturplanungen des Bundes, Siedlungs- und Raumordnungspolitik sowie künftige Strategien und Mobilitätsplanungen zur Umsetzung der Klima- und Verkehrswende
- › die Integration des Radverkehrs in die Gesundheits- und Sozialpolitik
- › eine zu etablierende übergeordnete Bedarfs- und Netzplanung für den Radverkehr
- › die Koordinierung von Ausbau und Erhalt nationaler, regionaler und lokaler Radwegenetze in Zusammenarbeit mit den Bundesländern
- › besondere Berücksichtigung und Förderung des Radverkehrs bei den Aktivitäten zur Digitalisierung des Verkehrssektors
- › ein Planungsbeschleunigungskonzept für den Bau von Radverkehrsanlagen

Daher fordern wir:

03/ Einrichtung eines Bundesinstituts für Radverkehrsforschung

Die Datenlage zum Radverkehr ist mangelhaft und es fehlt eine koordinierte Grundlagenforschung zum Radverkehr. Der Bund muss diese Lücken schnell schließen. Über Forschungsprojekte im Rahmen des NRVP und Stiftungsprofessuren hinaus muss der Bund eine zentrale Forschungseinrichtung für den Radverkehr etablieren, die Daten und Forschungsstand zum Radverkehr systematisch erhebt und aufbereitet sowie ein effizientes Monitoring und Benchmarking gewährleistet.

Dies betrifft vor allem:

- › bundesweite Erhebung von Daten zum Ausstattungsgrad, Zustand und Ausbaubedarf der Radwegenetze von Bund, Ländern und Kommunen
- › systematische Erhebung und Zusammenschau der realen jährlichen Ausgaben zur Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur von Bund, Ländern und Kommunen, insbesondere der kommunalen Haushalte
- › Grundlagenforschung zum Radverkehr, insbesondere zu den Verkehrssicherheitsanforderungen Radfahrender, zur verkehrssicheren Gestaltung von Radverkehrsanlagen sowie zur Akzeptanz und zum Verhalten der Nutzer*innen
- › Erhebung und Zusammenschau spezifischer Verkehrssicherheits- und Unfalldaten
- › Ermittlung der Reduktionspotenziale von Treibhausgas-Emissionen und Stickoxiden durch die Verlagerung kurzer und mittlerer Kfz-Wege auf den Radverkehr

Daher fordern wir:

04/ Aus- und Fortbildungsoffensive für den Radverkehr

Jahrzehntelang wurde Radverkehrsinfrastruktur als Nebenprodukt des Straßenbaus betrachtet und nachrangig behandelt, daher fehlt heute fast überall in Ländern und Kommunen gut ausgebildetes Fachpersonal für Planung und Umsetzung von flächendeckenden Radwegenetzen.

Um die großen Lücken zu schließen, sind folgende Maßnahmen zentral:

- › Sofortige Umsetzung eines umfangreichen Fortbildungsprogramms Fachplaner*in Radverkehr für Verwaltungen und Planungsbüros, ggf. unter Einbeziehung internationaler Expert*innen (Niederlande, Dänemark), das sich an Bauingenieur*innen mit der Vertiefung Stadt- und Verkehrsplanung, Verkehrsingenieur*innen, Diplomingenieur*innen mit Fachrichtung Raumplanung sowie Landschaftsarchitekt*innen und Geograf*innen richtet
- › Einrichtung eines Förderprogramms für Radverkehrskordinator*innen in Landkreisen und Regionalverbänden zur Ko-Finanzierung von Stellen mindestens für die nächsten fünf Jahre
- › Massive Ausweitung des Fortbildungsangebots für Radverkehrsplanung, Radverkehrsmanagement und Fahrradtourismus im Rahmen der geplanten Weiterentwicklung der Fahrradakademie zur regelmäßigen Fortbildung für Personal im öffentlichen Dienst sowie Planungsbüros und Tourismusorganisationen

"So geht #Fahrradland" ist ein Aktionsplan
des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V..
Wir möchten, dass Deutschland Fahrradland wird.

Herausgeber:
Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e. V.

Mohrenstraße 69, 10117 Berlin

Telefon: 030 2091498-0
Telefax: 030 2091498-55

www.adfc.de

Kontakt:
interessenvertretung@adfc.de

Für den Inhalt verantwortlich:
Ulrich Syberg, Bundesvorsitzender

Umsetzung:
april agentur GbR

Copyright:
Seite 3: ADFC / Erdgeschoss Grafik
Seite 5: ADFC / Krone
Seite 7: Julius Schultheiß
Seite 11: ADFC / april agentur GbR
Seite 14: Philipp Böhme

Stand: Mai 2021