

Antragsteller/in: Bundesvorstand

(ADFC-Gliederung)

Ansprechpartner/-in: Ludger Koopmann, ludger.koopmann@adfc.de

(Name, E-Mail)

Betrifft: Leitantrag zur Radverkehrspolitik (Stand 4. November 2017)

Erläuterung:

Mit dem Verkehrspolitischen Programm (2013), den „Leitlinien des ADFC für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur“ (2016) und den „Politischen Forderungen des ADFC zur Bundestagswahl 2017 Fahrradland Deutschland. Jetzt!“ (2016) haben die
5 BHV der vergangenen Jahre den ADFC inhaltlich umfassend für die kommende Legislaturperiode aufgestellt.

Auf dieser Grundlage hat der ADFC für den Bundestagswahlkampf unter dem Titel „Fahrradland Deutschland. Jetzt!“ eine Kampagne entwickelt und mit Hilfe seiner Gliederungen erfolgreich auf die Straße und ins Netz (#radlandjetzt) gebracht.

10 Auf der Grundlage der inhaltlichen Entscheidungen hat der ADFC ein detailliertes Arbeitsprogramm mit den wichtigsten verkehrspolitischen Forderungen an den Bund 2017 – 2021, als lesenswerte und attraktive Broschüre gestaltet, der Bundespolitik vorgelegt.

Als Ergebnis der Bundestagswahl sondieren derzeit 4 Parteien zu einem möglichen „Jamaika“-Bündnis. 12 Themenfelder sind identifiziert, zu denen jeweils ein „Sondierungsstand“ besprochen werden soll, der dann, bei einer Entscheidung für Koalitionsverhandlungen, Grundlage der Arbeit entsprechender Arbeitsgruppen sein soll. Nach
15 der ersten Woche (Stand 4.11.) liegen nur für 8 der 12 Bereiche „Sondierungsstände“ vor. In den vorliegenden Papieren wird deutlich, dass es sich vor allem um eine Auflistung weniger Konsense und sehr zahlreicher Dissense handelt. Unter anderem in den
20 für uns zentralen Punkten „Verkehr“ und „Klimaschutz“ haben sich die Sondierungsgruppen noch nicht mal auf eine solche Auflistung von Minimalkonsensen und vielen Dissensen einigen können!

In der Woche vom 6.11. bis zum 10.11. sollen alle Themen noch einmal aufgerufen werden und die „Sondierungsstände“ weiter bearbeitet werden. Vom 13. – 16. November sollen durch die Sondierer „letzte Streitpunkte“ ausgeräumt werden, bevor die Ergebnisse in den einzelnen Parteien beraten werden und die Entscheidung zur Aufnahme von Koalitionsverhandlungen fällt. Die würden frühestens Ende November beginnen.
25

Alle inhaltlichen Positionierungen des ADFC liegen vor, die Begleitung des Wahlkampfs war intensiver als jemals zuvor. Der ADFC ist für die Begleitung der Koalitionsverhandlungen und die Zusammenarbeit mit einer neuen Bundesregierung sehr gut aufgestellt.
30

35 *Es ist nicht notwendig, jetzt plötzlich neue Inhalte oder veränderte Positionen durch die BHV beschließen zu lassen. Es ist aber notwendig, in die Verhandlungen hinein und als Reaktion auf erste erkennbare Ergebnisse und Tendenzen sich als ADFC noch einmal laut und deutlich zu Wort zu melden. Der Zeitpunkt und die Bedeutung der BHV sind dafür ideal.*

40 *Angesichts der vorgesehenen Zeitabläufe werden sich die „Sondierungsstände“ bis zur BHV erneut ändern. Ggf. werden bis zur BHV die „Sondierungsstände“ zu Verkehr und Klimaschutz vorliegen. Es ist daher absehbar, dass dieser Antragsentwurf noch nicht endgültig ist!*

Die Bundeshauptversammlung möge beschließen:

45 Der ADFC hat vor der Bundestagswahl gefordert:
„Deutschland braucht die Verkehrswende. Und die Verkehrswende braucht das Fahrrad. Jetzt!“

Nur mit einer Verkehrswende, die den größten Teil der Verkehrsleistung in den Umweltverbund verlagert, können Funktionsfähigkeit und Lebensqualität in unseren Städten wiedergewonnen und aufrecht erhalten werden.“

50 Für die zentralen Bereiche Verkehr und Klimaschutz haben sich die Sondierenden bislang noch nicht einmal auf ein Papier zum Sondierungsstand einigen können - offensichtlich wollen die Sondierungs-Partner hier keinen gemeinsamen Schwerpunkt setzen. Aber auch in den bislang vorliegenden Sondierungspapieren ist nicht erkennbar, dass eine von einer Jamaika-Koalition getragene Bundesregierung die Chancen einer Verkehrswende/Mobilitätswende, die Chancen von mehr aktiver Mobilität, mehr Radverkehr
55 sieht und nutzen will.

Chancen für Städte und urbane Räume

60 *„Natürlich müssen die Fahrradwege ausgebaut und in Städten Fahrradautobahnen eingerichtet werden, natürlich muss die Straße als Parkraum im Zweifel abgeschafft werden, um Fahrradwege und Buslinien einzurichten. Die Förderung des Bundes für Radschnellwege ist bislang ein Witz. Eine Jamaika-Koalition sollte die Projektsummen verzehnfachen. [...]Die Städte dürfen nicht länger autogerecht gedacht werden. Die Städteplaner sollten sich Amsterdam und Kopenhagen zum Vorbild nehmen.“ Die Welt, Ulf Poschardt, 7. Oktober 2017*

65

70 Fast der 80% der Menschen in Deutschland leben in Städten. Städte sind zuerst Lebensräume für Menschen. Mit der Verkehrswende wird der Lärm reduziert, Flächen werden frei, Schadstoffe und CO2 werden reduziert. *(nicht berücksichtigt in: Sondierungsstand: Kommunen, Wohnen, Ehrenamt, Kultur, Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse (01.11.2017))*

75 Chancen für den Wirtschafts-Standort

Deutschland hat einen Mangel an qualifizierten Fachkräften und steht im internationalen Wettbewerb. In den letzten Jahren haben besonders die Städte und Länder Fachkräfte gewinnen können, die eine hohe Lebensqualität bieten können – nicht zuletzt dank attraktiven Radverkehrs. *(nicht berücksichtigt in: Sondierungsstand: Wirtschaft (03.11.2017))*

80
85 *„Deutschland braucht dringend innovative Verkehrskonzepte für die Zukunft. Das ist eine große Chance für die einheimische Autoindustrie. Sie muss diese mitentwickeln, um später damit Geld zu verdienen.“ Spiegel online, Holger Dambeck, 18.Oktober.2017*

Die Automobilindustrie hat eine hohe Bedeutung für die deutsche Wirtschaft. Um auch künftig Mobilität im In- und Ausland verkaufen zu können, muss Deutschland Leitmarkt für moderne Mobilität werden. Der richtige Mix aus Sharing, Verbindung von IV und ÖV, aktiver Mobilität und den dazugehörigen (digitalen) Dienstleistungen kann nur dann ein attraktives Wirtschaftsmodell als Nachfolge der Autoproduktion werden, wenn es in Deutschland erfolgreich eingesetzt wird. *(nicht berücksichtigt in: Sondierungsstand: Wirtschaft (03.11.2017) und Sondierungsstand Digitalisierung (30.10.2017))*

95
100
105 *„Die Wirtschaft profitiert vielfältig vom Radverkehr“, heißt es in einer Analyse des Ministeriums. Fast eine Dreiviertelmillion elektro betriebener Pedelecs hätten sich mittlerweile verkauft. Außerdem seien innerstädtische Einzelhandelsgeschäfte mit dem Fahrrad „oft besser zu erreichen als mit dem Auto“. Der Fahrradtourismus werde wichtiger. Und Unternehmen, so die Analyse, „nutzen ein- und mehrspurige Transporträder für Kurier- und Lieferdienste und im Wirtschaftsverkehr“. Wirtschaftswoche, Christian Schlesiger, 31.10. 2017*

Es gibt unvermeidbaren KFZ-Verkehr. Nicht nur im Rettungswesen, auch Teile von Wirtschafts-, Liefer- und Bauverkehren sind unvermeidlich. Volkswirtschaftlich kostet der Stau, in dem diese Verkehre stehen, jedes Jahr Milliarden Euro. Betriebswirtschaftlich sind gerade Handwerker und mittelständische Unternehmen von diesen Verlusten betroffen. Mehr vermeidbaren Verkehr aus dem MIV in aktive Mobilität und den ÖV zu verlagern, entlastet gerade diese Unternehmen erheblich. *(nicht berücksichtigt in: Sondierungsstand: Wirtschaft (03.11.2017))*

Chancen für ländlichen Raum

Radtourismus schafft Hunderttausende Jobs – vor allem im ländlichen Raum. Bessere Radverkehrsbedingungen und besserer ÖV und auch für die täglichen Pendelbeziehungen stärken das Wohnen auf dem Land. *(nicht berücksichtigt in: Sondierungsstand: Kommunen, Wohnen, Ehrenamt, Kultur, Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse (01.11.2017))*

Chancen für Gesundheitswesen

Das Gesundheitswesen und seine Finanzierung sind besonders durch die Erkrankungen und deren Folgekosten bedroht, die durch Bewegungsmangel entstehen. Die von der WHO für notwendig gehaltenen 30min. tägliche Bewegung jedes Menschen können besonders einfach und ohne Bevormundung bei aktiver Mobilität erreicht werden. Deren Förderung hilft beträchtlich, das Gesundheitswesen der Zukunft zu sichern. *(nicht berücksichtigt in Sondierungsstand Arbeit, Rente, Gesundheit, Pflege, Soziales (30.10.2017))*

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) fordert die Verhandlungspartner auf, die Chancen der Verkehrswende zu nutzen und für die künftige Bundesregierung zu vereinbaren:

- Dem Umweltverbund (Rad- und Fußverkehr und öffentlicher Verkehr) Vorrang vor dem Autoverkehr zu geben;
- Die Bundesmittel für die Förderung des Radverkehrs im System, insbesondere für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auf mindestens 800 Mio. Euro pro Jahr anzuheben;
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften einzuführen;
- Verbindliche Qualitätsvorgaben für den Bau von Radwegen in Bundesverantwortung zu machen,
- In urbanen Ballungsräumen Radschnellwegen den Vorrang vor dem Autobahnausbau zu geben;

- Den Kommunen über die Fortführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und eine Nachfolgeregelung des Entflechtungsgesetzes zweckgebundene finanzielle Mittel zum Aus-bau der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen;
- Die Verkehrssicherheitsarbeit verbindlich an der Vision Zero – Null Tote im Straßenverkehr – auszurichten und als oberste Prämisse in die StVO aufzunehmen.
- Die Position eines / einer Radverkehrsbeauftragten auf Ebene der Bundesregierung zur ressort-übergreifenden Steuerung aller Radverkehrsthemen zu schaffen.

Begründung:

150 Begründung der Antragstellung nach der Antragsfrist:

Reaktion auf aktuellen Stand der Jamaika-Sondierung zum Zeitpunkt der BHV

Begründung der Dringlichkeit des Antrags:

Aktuelle Positionierung des ADFC durch sein höchstes Organ zum aktuellen Stand der Sondierungsverhandlungen vor der Aufnahme der detaillierten Koalitionsverhandlungen

155 Inhaltliche Begründung:

Übernahme der durch die BHV beschlossenen Positionen aus

- [Verkehrspolitisches Programm](#) (2013)
- [„Leitlinien des ADFC für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur“](#) (2016)
- [„Politische Forderungen des ADFC zur Bundestagswahl 2017 Fahrradland Deutschland. Jetzt!“](#) (2016)

160