



Deutschland braucht die Verkehrswende.
Und die Verkehrswende braucht das Fahrrad. Jetzt!

.....

Die wichtigsten verkehrspolitischen Forderungen an den Bund 2017 – 2021

Die wichtigsten politischen Forderungen an den Bund 2017 – 2021

- » **Vorrang für Radfahrer, Fußgänger und ÖPNV!**
- » **800 Mio. Euro pro Jahr für Radverkehr!**
- » **Tempo 30 in Ortschaften!**
- » **Qualitätsstandards für Radverkehrsinfrastruktur!**
- » **Radschnellwege statt Stadtautobahnen!**
- » **Zielgerichtete Verteilung von Finanzmitteln für Radverkehr an Kommunen!**
- » **Verkehr und StVO an der Vision Zero ausrichten!**
- » **Eine/n Parlamentarische/n Staatssekretär/in fürs Rad!**



Vorwort

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) will, dass Deutschland zum Vorreiter in Sachen Radverkehr wird.

Deshalb muss der Bund seine Rolle als Impulsgeber pro Rad endlich ernst nehmen – und im ganzen Land eine Investitionswelle auslösen. Das von Bundeskanzlerin Angela Merkel einst beschworene „Fahrradland Deutschland“ braucht dringend Schub. Über 30 Millionen Menschen setzen in Deutschland mehrmals pro Woche auf das Fahrrad als Verkehrsmittel. Immer mehr Städte haben erkannt, dass die Förderung des Radverkehrs eine Schlüsselrolle für die städtische Mobilität und für mehr Lebensqualität einnimmt. Tatsächlich stagniert jedoch die Fahrradnutzung. Selbst das ohnehin nicht sehr ambitionierte Ziel des Nationalen Radverkehrsplans von 15 Prozent Radverkehrsanteil bis 2020 wird verfehlt werden. Derzeit liegt der Radverkehrsanteil bei 11,7 Prozent, die Tendenz ist rückläufig. Die politische Wunschvorstellung eines „Fahrradlands Deutschland“ wird nur wahr, wenn die Bemühungen auf allen Ebenen vervielfacht werden. Denn viele Menschen möchten aufs Rad umsteigen. Doch dafür ist eine bessere Infrastruktur notwendig.

Nur eine Verkehrswende, die den größten Teil des Verkehrs systematisch in den Umweltverbund verlagert, kann die Funktionsfähigkeit und Lebensqualität in unseren Städten verbessern. Der größte Teil der kurzen und mittleren Wege muss künftig mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Ziel des ADFC ist es, dass bis 2025 im Bundesdurchschnitt 40 Prozent aller innerstädtischen Wege mit dem Fahrrad gefahren werden und der Anteil des Fahrrads an der Verkehrsleistung insgesamt auf 15 Prozent steigt. Das entspricht einer Verfünfachung des derzeitigen Radverkehrs. Das ist vollkommen realistisch, andere Länder machen es uns vor.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ulrich Syberg', written in a cursive style.

Ulrich Syberg
ADFC-Bundesvorsitzender



Das am meisten unterschätzte Verkehrsmittel

»Politisch gesehen, ist das Fahrrad das am meisten unterschätzte Verkehrsmittel. Dabei ist es eine sinnvolle Alternative zum motorisierten Verkehr, gerade im Sommer und in der Stadt.«

KURT BODEWIG

Bundesverkehrsminister von 2000 bis 2002
.....

Ein großer Teil der Zukunft

»Radfahren ist ein großer Teil der Zukunft. Es muss so sein. Es läuft etwas falsch in einer Gesellschaft, die mit dem Auto zum Training ins Fitnessstudio fährt.«

BILL NYE

*US-amerikanischer Wissenschaftler
und Fernsehmoderator*
.....

Preiswerte Verkehrsform

»Fuß- und Radverkehr ist übrigens für die Kommunen eine vergleichsweise preiswerte Verkehrsform.«

WINFRIED HERMANN

*Minister für Verkehr und Infrastruktur
in Baden-Württemberg*
.....

Einfache Freude

»Nichts ist vergleichbar mit der einfachen Freude, Rad zu fahren.«

JOHN F KENNEDY

35. Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika
.....

Fahrrad ist Megatrend

»Megatrends haben eine Halbwertszeit von mindestens 50 Jahren, sind weitgehend rückschlagsresistent und zeigen Auswirkungen in allen menschlichen Lebensbereichen. Das Fahrrad liegt in der Schnittmenge von gleich vier Trends: Erstens die Nachfrage nach umweltfreundlichen Verkehrslösungen. Zweitens der Gesundheitstrend. Drittens der »Holy Tech«-Trend: Neue, elegante Designlösungen machen Fahrräder ästhetisch und technisch anspruchsvoll. Und viertens: Convenience 2.0. In der verdichteten Großstadt sind Fahrräder einfach praktisch.«

MATTHIAS HORX

Trend- und Zukunftsforscher
.....

Radverkehr braucht Platz

»Der Radverkehr braucht Platz, damit sich Menschen wohlfühlen. Das funktioniert, wenn die Bevölkerung die Wandlung unterstützt und will.«

SASKIA KLUIT

niederländischer Fahrradverband fietsersbond
.....

Gute Infrastruktur lädt zum Radfahren ein

»If you build the right thing in the right place and promote it well, they will come.«

ROGER GELLER

Radverkehrskordinator Portland, USA
.....

Gliederung

.....

1. Mehr Engagement vom Bund

1.1. Nationalen Radverkehrsplan weiterentwickeln

.....

2. Stadt- und Verkehrspolitik am Leitbild lebenswerter Städte ausrichten

.....

3. Radverkehr seriös finanzieren

3.1. Radwege an Bundesfernstraßen zügig ausbauen und modernisieren

3.2. Länder und Kommunen besser unterstützen

3.3. Urbane Räume und Metropolregionen mit Radschnellwegen erschließen

3.4. Kombination von Fahrrad und Bahn stärken

.....

4. Radverkehrsinfrastruktur zukunftsfähig machen

4.1. Radverkehrsinfrastruktur evaluieren und weiterentwickeln

.....

5. Radverkehr sicherer machen

.....

6. Aus- und Weiterbildung von Fachkräften für den Radverkehrssektor sicherstellen

.....

7. Mehr Monitoring, Forschung und Wissenstransfer

.....

8. Elektromobilität im Radverkehr fördern

.....

9. Ansprechpartner



1.0 Mehr Engagement vom Bund

Radverkehrspolitik auf Bundesebene aktiver wahrnehmen und gestalten

Der Bund hat eine besondere Rolle bei der Radverkehrsförderung – als Initiator, Koordinator und Moderator des Nationalen Radverkehrsplans sowie als Geld- und Gesetzgeber. Voraussetzung dafür ist vor allem politischer Gestaltungswille und das Bewusstsein der eigenen Vorbildfunktion.

Der Bund kann wichtige Prioritäten setzen, indem er:

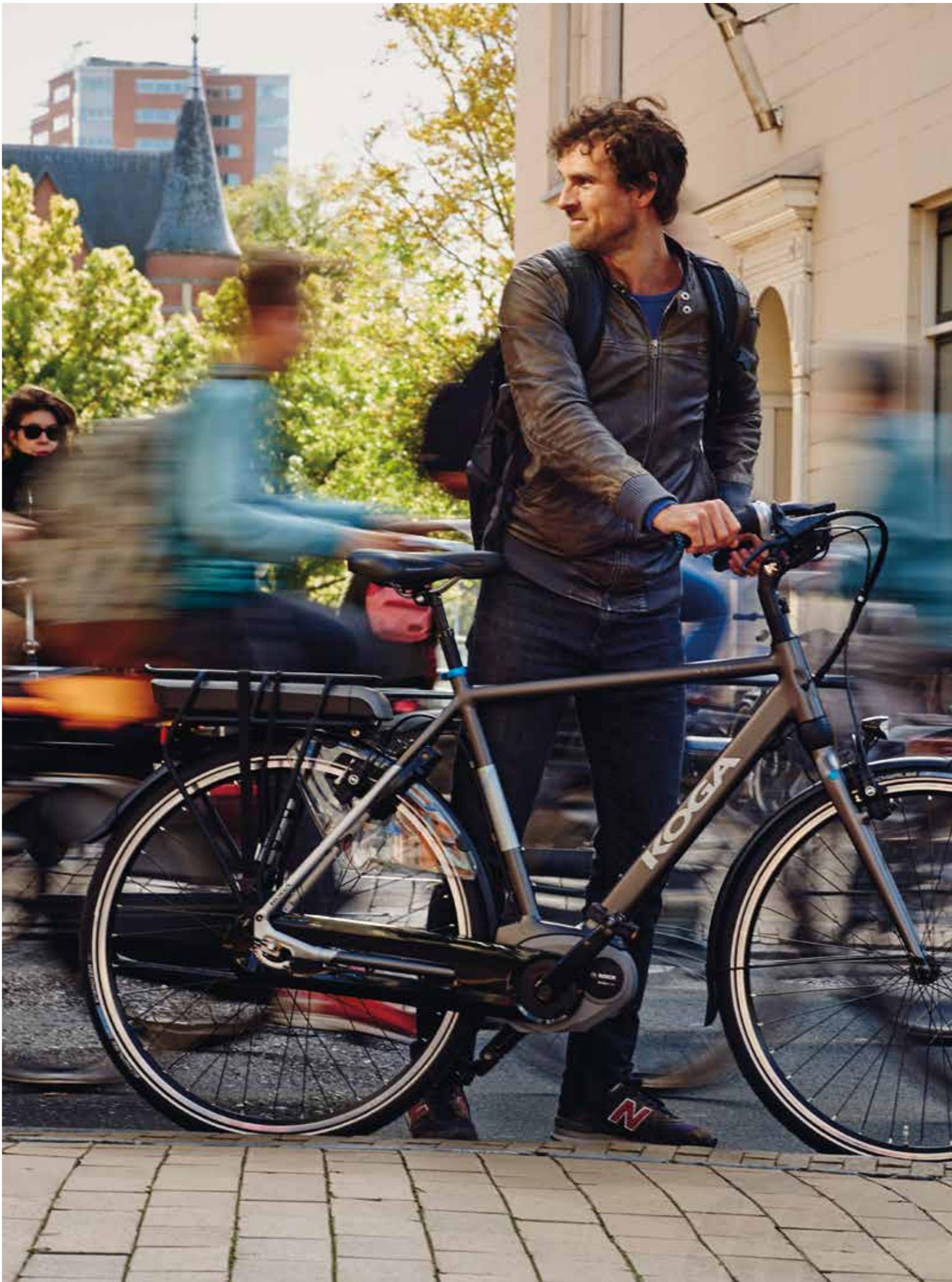
- Fördergelder bereitstellt,
- alle relevanten Akteure vernetzt und
- über Kampagnen die umfassende und effektive Fahrradförderung vor Ort stärkt.

Politische Koordination und ressortübergreifende Steuerung verbessern

Der Nationale Radverkehrsplan wird auf Bundesebene hauptsächlich durch das Bundesverkehrsministerium (BMVI) umgesetzt. Andere Bundesministerien wie etwa die für Umwelt und Bauen, Bildung und Forschung, Gesundheit, Justiz, Inneres oder Finanzen werden je nach Aufgabenlage einbezogen. Um die interministerielle Arbeit zu verbessern, sollte das BMVI die Akteure aus den unterschiedlichen Ressorts regelmäßig zusammenbringen und deren vielfältige Aktivitäten bündeln und koordinieren.

Forderungen an die Politik:

- Präsenz von Ministerinnen und Ministern sowie des Kanzleramts bei wichtigen nationalen und internationalen Radverkehrsterminen
- Schaffung der Position einer/eines Radverkehrsbeauftragten auf Regierungsebene zur ressortübergreifenden Steuerung
- Personelle Aufstockung des Radverkehrsreferates im BMVI (Referat G24) auf mindestens 10-15 Personen sowie Verbesserung der Personalausstattung in den nachgeordneten Behörden



1.1 Nationalen Radverkehrsplan weiterentwickeln

Nationalen Radverkehrsplan zur Umsetzungsstrategie weiterentwickeln

Der aktuelle Nationale Radverkehrsplan (NRVP 2020) beschreibt sehr fundiert die Grundlagen der Radverkehrsförderung in Deutschland als Querschnittsaufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Klare messbare Ziele zur Erhöhung des Radverkehrsanteils an den Wegen und an der Verkehrsleistung sowie konkrete Zeit- und Aufgabenpläne für die Umsetzung fehlen leider.

Bei der anstehenden Überarbeitung des NRVP 2020 sollten daher zunächst die bisherigen Umsetzungserfolge und Hemmnisse gründlich analysiert werden. Im nächsten Schritt muss der NRVP vom reinen Strategiepapier zu einem konkreten Aktionsplan weiterentwickelt werden. Als Umsetzungsstrategie muss er konkrete Aufgaben- und Maßnahmenpläne für Bund, Länder und Kommunen beinhalten.

Forderungen an die Politik:

- Evaluation des aktuellen Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2020)
- Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans zur Umsetzungsstrategie, die nationale Ziele, Aufgaben und Zeitpläne klar definiert



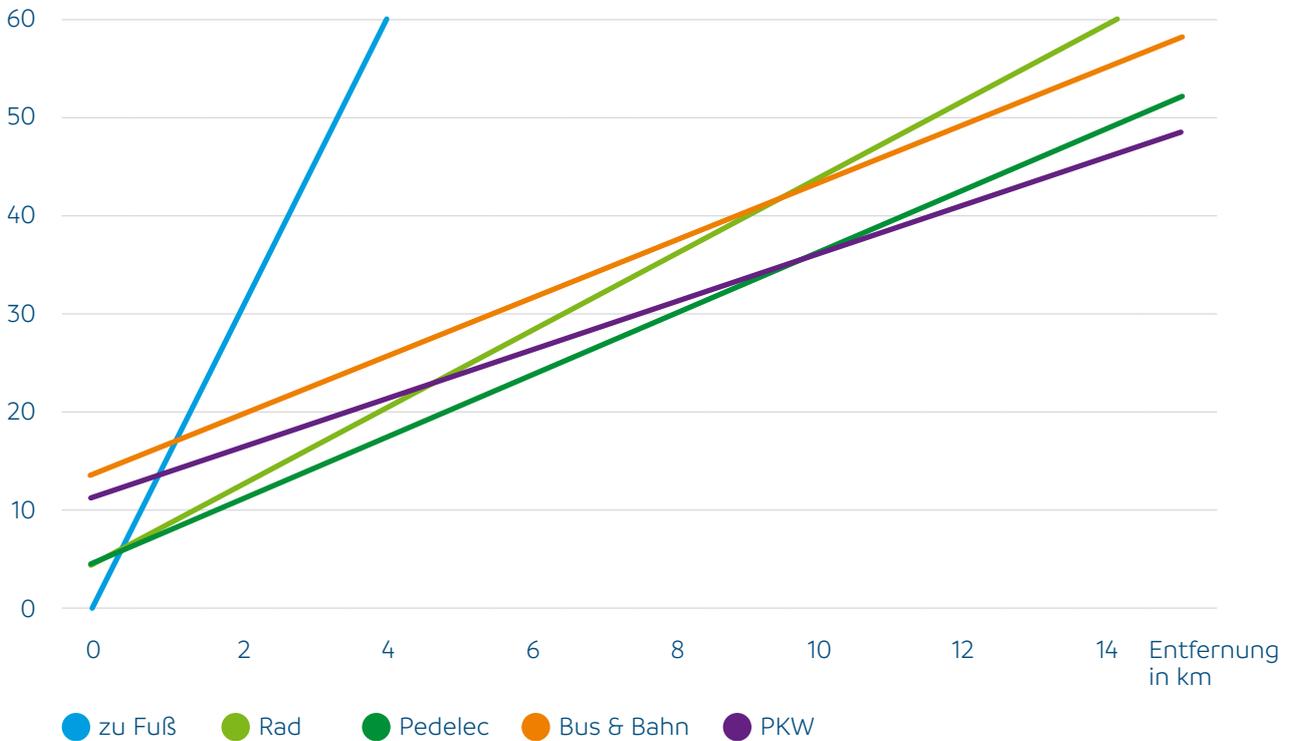
▲ Columbus Circle vor dem Umbau, New York, USA

▼ Columbus Circle nach dem Umbau, New York, USA



Wegevergleich: von Tür zu Tür im Stadtverkehr*

Zeit in Minuten



*Jedem Verkehrsmittel wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten zugrunde gelegt:
 zu Fuß $\bar{v} = 4$ km/h, Fahrrad $\bar{v} = 15,3$ km/h, Pedelec $\bar{v} = 18,5$ km/h, Bus/Bahn $\bar{v} = 20$ km/h, Pkw $\bar{v} = 24,1$ km/h.
 Zusätzlich wurden Zu- und Abgangszeiten zum jeweiligen Verkehrsmittel definiert = Schnittpunkt mit der y-Achse.

Quelle: Umweltbundesamt, Expertenschätzung, Juli 2014

2.0 Stadt- und Verkehrspolitik am Leitbild lebenswerter Städte ausrichten

Vorrang für Radfahrer, Fußgänger und ÖPNV!

Deutschland ist das Autoland schlechthin. Und das sorgt für massive Probleme, vor allem in den Städten. Hier wird wertvoller öffentlicher Raum durch den Kfz-Verkehr blockiert. Die Menschen sind zunehmenden Belastungen durch Staus, Lärm und Luftverschmutzung ausgesetzt. Darunter leiden Lebensqualität, Gesundheit und Umwelt.

Zudem müssen die Klimagasemissionen gemäß dem Pariser Abkommen drastisch gesenkt werden. Das gilt auch für den Stadtverkehr.

Eine bessere Lebensqualität in den Städten und spürbare Reduktion der CO₂-Belastung wird nur erreicht, wenn große Teile der „Personenverkehrsleistung“ auf

den nichtmotorisierten Verkehr (Fußgänger, private und öffentliche Fahrräder) und auf effiziente öffentliche Verkehrsmittel (Busse, Bahnen, Taxen) verlagert werden.

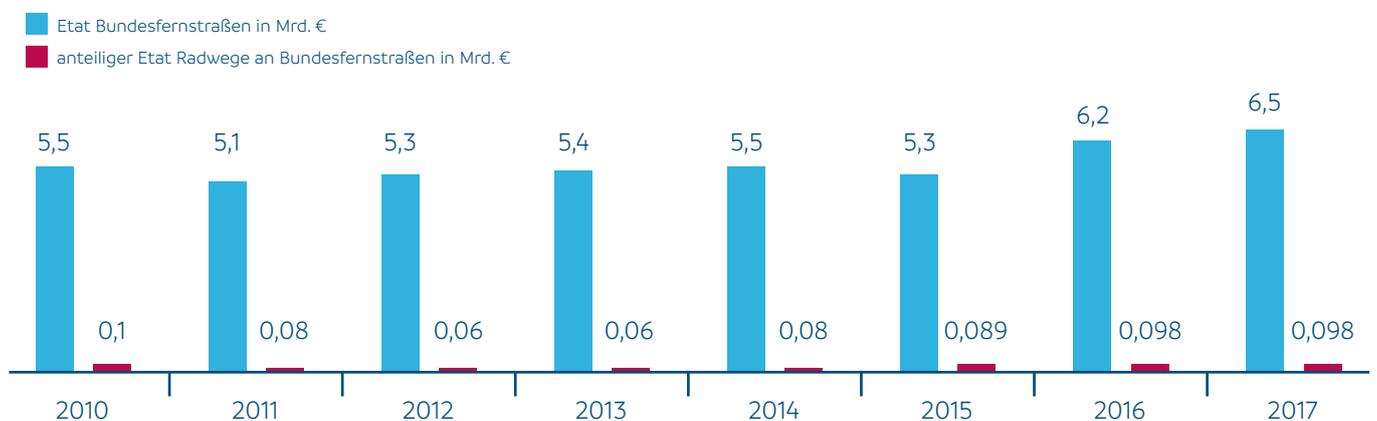
Dem Fahrrad kommt dabei für die kurzen und mittleren Wege (~2 bis 7 km) sowie als Zubringer zum öffentlichen Verkehr eine Schlüsselfunktion zu. Es ist schnell, flexibel, kostengünstig und bequem, verursacht keine Emissionen und benötigt deutlich weniger Flächen als Autos. Zudem ist Radfahren ungefährlicher für andere Verkehrsteilnehmer und es fördert Gesundheit und Wohlbefinden.

Forderungen an die Politik:

- **Konsequente Ausrichtung der Stadt- und Verkehrspolitik am Leitbild menschengerechter und lebenswerter Städte**
- **Schaffung der rechtlichen, planerischen und finanziellen Voraussetzungen zur Stärkung des Umweltverbundes vor Ort, durch die Fortschreibung und Erhöhung der Investitionsmittel des Bundes für ÖPNV und Radverkehr, die Förderung einer geeigneten Raum- und Siedlungsstruktur sowie Änderungen im Baurecht**
- **Rechtliche Verankerung der Verkehrsentwicklungsplanung in Straßenverkehrsgesetzgebung und Verordnungen**
- **Aufnahme öffentlicher Leihfahrradsysteme in die ÖPNV-Förderung**
- **Förderung von Modellprojekten zur Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten von Radfahrern, Fußgängern und ÖPNV**
- **Besserstellung der Fahrradnutzung bzw. der Nutzung des Umweltverbundes bei der Pendlerpauschale**



Investitionen des Bundes in Bundesfernstraßen und davon in Radwege an Bundesfernstraßen 2010 – 2017



3.0 Radverkehr seriös finanzieren

Bundesmitten an den Bedarf an anpassen

Seit Inkrafttreten des ersten Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2002 stagnieren die Bundesmittel für den Radverkehr. Während der Straßenbau-Etat in Milliardenhöhe aufgestockt wurde, sanken die Mittel für den Ausbau und Erhalt von Radwegen an Bundesfernstraßen zwischen 2012 und 2016 sogar.

Erst 2016 wurde mit knapp 100 Mio. Euro das ursprüngliche Ausgangsniveau für die Radverkehrsförderung wieder erreicht. Darüber hinaus wurden 2017 im Bundeshaushalt erstmals 25 Mio. Euro für die Förderung von Radschnellwegen der Länder und Kommunen zur Verfügung gestellt. Das ist für die Planungsleistung im ersten Schritt ausreichend, für die erfolgreiche Umsetzung sind jedoch deutlich mehr Mittel nötig.

Um den im NRVP angestrebten Radverkehrsanteil von 15 Prozent und mehr zu erreichen, muss der Bundesetat auf mindestens 800 Millionen Euro pro Jahr erhöht werden. Insgesamt ist eine Anhebung der Radverkehrsbudgets von Bund, Ländern und Kommunen auf jährlich mindestens 30 Euro pro Einwohner und Jahr erforderlich.

Forderungen an die Politik:

- Erhöhung des Bundesetats für die Förderung des Radverkehrs im System, insbesondere für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auf mindestens 800 Mio. Euro pro Jahr, davon:

Neu- und Ausbau von Radwegen an Bundesfernstraßen	250 Mio.
---	----------

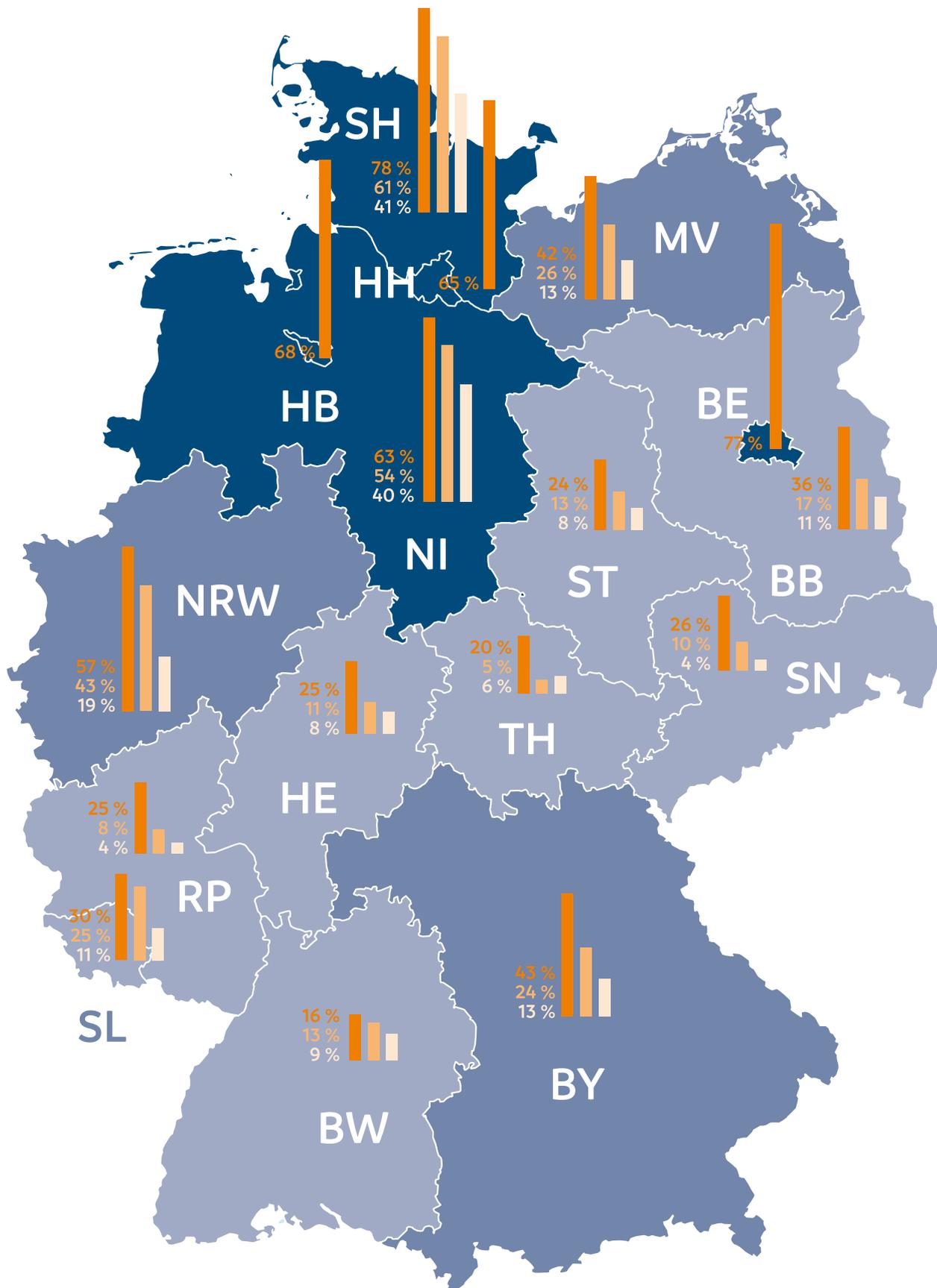
Sanierung und Modernisierung bestehender Radwege an Bundesfernstraßen	200 Mio.
---	----------

Förderung von Radschnellwegen	250 Mio.
-------------------------------	----------

Förderung von modernen Fahrradabstellanlagen und Fahrradstationen an Bahnstationen (Sonderprogramm)	40 Mio.
---	---------

Investive Maßnahmen im Rahmen von Modellprojekten	50 Mio.
---	---------

Nicht investive Mittel wie Kommunikation, Fortbildung, Studien (z.B. Fahrradakademie, ADFC-Fahrradklima-Test, Radverkehrskongresse)	10 Mio.
---	---------



Anteile der mit Radwegen ausgestatteten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nach Bundesländern

Anteil der mit Radwegen* ausgestatteten Straßen 2013 in Prozent: ■ Bundesstraßen ■ Landesstraßen ■ Kreisstraßen
 Ausstattungsgrad der Bundesstraßen mit Radwegen* 2013: ■ unter 40 % ■ 40 % bis 60 % ■ über 60 %
 Anteil der mit Radwegen* ausgestatteten Straßen 2013 gesamt: Bundesstraßen: 39%, Landesstraßen: 25%, Kreisstraßen: 16%

* Als Radwege gelten laut Längensstatistik
 a) Radwege
 b) Radewege, die auch vom Fußgänger mitbenutzt werden
 c) Mehrzweckstreifen, die auch vom Radfahrer mitbenutzt werden

In den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg gibt es keine Landes- und Kreisstraßen.

Angaben für 2013. Quelle: Radverkehr in Deutschland - Zahlen, Daten, Fakten, Stand: August 2014

3.1 Radwege an Bundesfernstraßen zügig ausbauen und modernisieren

Investitionsstau beenden

Radwege an Bundesfernstraßen, werden in der Bau- last des Bundes errichtet, die besonders für den überörtlichen Radverkehr von Bedeutung sind. Zu- ständig für den Bau und Erhalt sind die Länder.

Bereits 2012 empfahl ein im Auftrag der Bundesregie- rung erstelltes Kurzgutachten zur „Finanzierung des Radverkehrs“, der Bund möge jährlich mindestens 230 Mio. Euro für die Förderung des Radverkehrs be- reitstellen, um die Ausstattung von Bundesfern- und Bundeswasserstraßen mit Radwegen voranzutrei- ben. Diese Empfehlungen wurden aber nicht in den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 2020) aufgenom- men.

Berücksichtigt man den Ausbaufortschritt der letz- ten zehn Jahre²³⁴ wären unter Beibehaltung des ak- tuellen Investitionsniveaus für eine vollständige Ausstattung der Bundesfernstraßen mit Radwegen

schätzungsweise noch mindestens 50 Jahre erfor- derlich. Dabei sind der Erhaltungs- und Modernisie- rungsrückstau bei vorhandenen Radverkehrsanlagen noch nicht berücksichtigt.

Mittelabruf sicherstellen

Obwohl Radwege an Bundesfernstraßen seit Jahren deutlich unterfinanziert sind, rufen nicht alle Länder die ihnen zugewiesenen Bundesmittel vollständig ab. Zudem investieren die meisten Länder nur ein Bruchteil der Bundesmittel in die Sanierung und Mo- dernisierung der vorhandenen Radverkehrsanlagen.

1 PGV, 2012: Kurzgutachten „Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung“

2 „Etwa 65 Prozent der Bundesstraßen (...) in Deutschland haben jedoch noch keine Radverkehrsanlage.“ (Zweiter Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 2007, Bundestags-Drucksache 16/6705).

3 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/K/radverkehr-in-zahlen.html

4 Verkehrsinvestitionsberichte für die Berichtsjahre 2007-2015

Forderungen an die Politik:

- Jährl. 250 Mio. € im Bundeshaushalt für den Neu- und Ausbau von Radwegen an Bundesfernstraßen
- Jährl. 200 Mio. € für die Sanierung und Modernisierung bestehender Radwege an Bundesfernstraßen
- Aufstellung eines Pflichtprogramms zur Sanierung und für den zügigen Ausbau von Radwegen an Bundesfernstraßen im Rahmen einer allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Länder
- Ausstattung von min. 80% der Bundesfernstraßen mit modernen Radverkehrsanlagen bis 2030



3.2 Länder und Kommunen besser unterstützen

Ausbau der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur sicherstellen

Seit 2007 zahlt der Bund sogenannte Entflechtungsmittel an die Länder. Sie sind die zentrale Finanzierungssäule für den ÖPNV und den Ausbau kommunaler Verkehrswege, einschließlich der Radverkehrsinfrastruktur. Die Mittel sind aber bis 31.12.2019 befristet.

Im Juni 2017 haben sich Bund und Länder auf ein Reformpaket geeinigt. Danach erhalten die Bundesländer anteilig 1,3 Milliarden Euro jährlich für den Verkehrsbereich aus dem Umsatzsteueraufkommen. Das entspricht den bisherigen Zuwendungen für den kommunalen Verkehrsbereich. Allerdings sind die Gelder künftig nicht mehr zweckgebunden und können auch in anderen Bereichen eingesetzt werden. Das ist problematisch, denn haushaltsrechtlich zählen Maßnahmen für den Radverkehr zu den freiwilligen kommunalen Aufgaben.

Um zu verhindern, dass finanzschwache Kommunen hier streichen, ist es wichtig, dass die Länder Gesetze erlassen, die Qualität und Leistungsumfang des kommunalen Verkehrsbereichs festlegen.

Der Bund sollte die Kommunen spätestens ab 2020 durch zusätzliche Fördermittel unterstützen und darauf hinwirken, dass Radverkehrsmaßnahmen in den Katalog der kommunalen Pflichten aufgenommen werden.

Forderungen an die Politik:

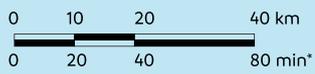
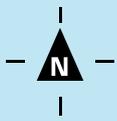
- Bereitstellung von Fördermitteln für Kommunen in schwieriger wirtschaftlicher Situation für die Sanierung und den Ausbau von Radwegen an Ortsdurchfahrten auf Grundlage von Paragraph 5a des Bundesfernstraßengesetzes
- Investitionsförderprogramm für Radwege in Baulast von Ländern und Kommunen, spätestens ab 2020, in Abstimmung mit dem Bundesrat oder auf Basis einer entsprechenden Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern
- Aufnahme von Radverkehrsmaßnahmen in den Katalog der kommunalen Pflichten

Legende

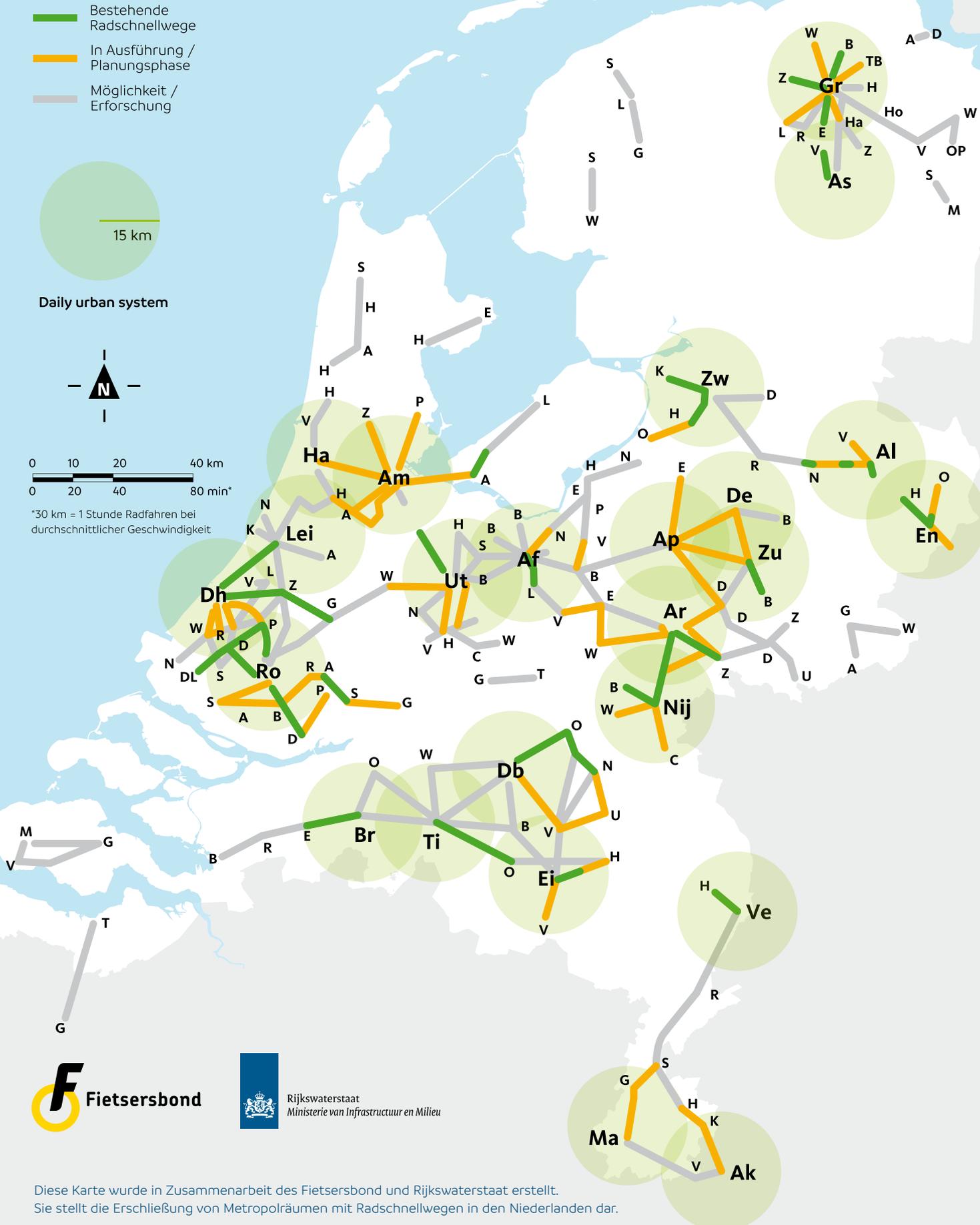
- Bestehende Radschnellwege
- In Ausführung / Planungsphase
- Möglichkeit / Erforschung



Daily urban system



*30 km = 1 Stunde Radfahren bei durchschnittlicher Geschwindigkeit



Diese Karte wurde in Zusammenarbeit des Fietsersbond und Rijkswaterstaat erstellt. Sie stellt die Erschließung von Metropolräumen mit Radschnellwegen in den Niederlanden dar.

3.3 Urbane Räume und Metropolregionen mit Radschnellwegen erschließen

Verantwortung des Bundes bei Stauentlastung und Klimaschutz

Der Bund trägt beim Ausbau von Radschnellwegen eine besondere Verantwortung.

Viele Bundesstraßen und Autobahnen, die in oder durch urbane Räume und Metropolregionen führen, werden stark von Pendlerströmen frequentiert.

Radschnellwege haben ein großes Potenzial, um Staus, Lärm und Schadstoffemissionen zu reduzieren und Berufspendler zum Umsteigen zu bewegen.

Der Bund hat für 2017 erstmals einen eigenen Etat in Höhe von 25 Mio. Euro zur Unterstützung von aufwändigen Radschnellwegeprojekten in Baulast der Länder und Kommunen eingerichtet. Das ist ein wichtiger Schritt, kann aber nur ein Anfang sein.

Als nächstes muss der Bund diese Mittel deutlich erhöhen und auch in eigener Baulast Radschnellwege errichten, damit Metropolräume und Ballungsgebiete zügig mit Radschnellwegenetzen erschlossen werden.

Wie groß der Nachholbedarf ist, verdeutlicht ein Blick in die Niederlande. Hier gibt es bereits über 300 Kilometer Radschnellwege vom Umland in größere Städte, in Deutschland sind es etwa zehn Kilometer. Bekannt sind der erste Abschnitt des Radschnellwegs Ruhr (RS1) zwischen Mülheim und Essen und der e-Radschnellweg durch Göttingen.

Forderungen an die Politik:

- Erhöhung der Bundesmittel für Radschnellwege auf 250 Millionen Euro pro Jahr
- Errichtung von Radschnellwegen in Baulast des Bundes sowie Schaffung entsprechender rechtlicher Voraussetzungen im Grundgesetz und im Bundesfernstraßengesetz
- Novelle des Bundesfernstraßengesetzes, um Vorrang für den Bau von Radschnellwegen in urbanen Räumen vor Autobahnen und Bundesfernstraßen festzuschreiben
- Einrichtung einer Nationalen Koordinationsstelle für Radschnellwege
- Festlegung verbindlicher einheitlicher Standards für Radschnellwege
- Erweiterung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), durch Vorgaben zur Prüfung und Nutzung von endgültig oder vorübergehend nichtgenutzten Gleistrassen für Radwege



RijnWaalpad in Nijmegen, NL



eRadschnellweg in Göttingen



Zählstelle am eRadschnellweg in Göttingen

Radschnellwege – Premiuminfrastruktur für das Rad

Radschnellwege Eigenschaften:

neues Infrastrukturelement zur Bündelung und Beschleunigung von massenhaften Radverkehren

Verbindungen für den Alltagsradverkehr zwischen zwei Hauptzentren oder Verbindungen zwischen Stadtteilzentren

Breite im Zweirichtungsverkehr vier Meter zzgl. Sicherheitstrennstreifen (i.d. R. außerorts) im Einrichtungsverkehr drei Meter breit zzgl. Sicherheitstrennstreifen

glatte Fahrbahnoberfläche

werden weitgehend unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt

Kosten: 0,5 bis 2 Mio. Euro pro Kilometer

leistungsfähige Alternative zum Pkw für Pendler auf Distanzen zwischen 5 und 15 Kilometern besonders attraktiv für die Nutzung mit elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs)



3.4 Kombination von Fahrrad und Bahn stärken

Bahnhofsprogramm Fahrradparken starten

Bei der intermodalen Verknüpfung von Fahrrad und Bahn gibt es in Deutschland viel ungenutztes Potenzial.

Während in den Niederlanden mindestens 40 Prozent der Pendelnden das Fahrrad als Zubringer zur Bahn benutzen¹, kombinieren in Deutschland nur rund fünf Prozent der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer Fahrrad und Bahn².

An vielen Bahnhöfen gibt es erhebliche Kapazitätsengpässe beim diebstahlsicheren Abstellen von Fahrrädern. Nur wenige verfügen über moderne Radstationen oder diebstahlsichere Fahrradabstellboxen.

Verbesserte Fahrradmitnahme in der Bahn

Nach jahrelangem Ringen können ab Ende 2017 auch in Hochgeschwindigkeitszügen (ICE4) der Deutschen Bahn AG Fahrräder mitgenommen werden. Allerdings ist die Stellzahl je nach Zuglänge bislang auf maximal 8 Fahrräder begrenzt. Die neuen ICEs würden eine saisonbedingte modulare Erweiterung um weitere Mitnahmeabteile ermöglichen. Bislang schließt die Deutsche Bahn AG das allerdings aus.

1 https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-i-02.pdf

2 Allianz pro Schiene 2015

Forderungen an die Politik:

- 40 Mio. Euro pro Jahr für ein Bundesprogramm zur Einrichtung von Fahrradstationen an Bahnhöfen
- Aufnahme von Vorgaben zur Ausstattung von Bahnhöfen und Fahrzeugen in das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und in das Personenbeförderungsgesetz, um die kombinierte Nutzung von Rad und Bahn zu erleichtern
- Schaffung gesetzlicher Grundlagen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) für die verpflichtende Einrichtung von Fahrradabstellplätzen in allen Zügen des Eisenbahnfernverkehrs
- Saisonale Ausweitung der Stellplatzkapazitäten im ICE4, um mind. ein weiteres Fahrradabteil pro Zug



4.0 Radverkehrsinfrastruktur zukunftsfähig machen

Radverkehrsinfrastruktur für alle

Radverkehrsförderung in Deutschland beschränkte sich lange darauf, lediglich schmale Streifen und Fahrrad-Piktogramme auf der Kfz-Fahrbahn zu markieren. Damit richtete sich das Angebot bestenfalls an erwachsene, robuste und routinierte Radfahrer, entspricht aber nicht den Bedürfnissen aller.

Eine gute Fahrradinfrastruktur muss auch Einsteiger zum Radfahren einladen. Sie muss für Familien mit Kindern, ältere oder unsichere Menschen gleichermaßen komfortabel nutzbar sein. Radverkehrsanlagen müssen außerdem dem wachsenden Bedarf und der zunehmenden Produktvielfalt durch Pedelecs, Lastenräder etc. gerecht werden.

Hier sollte der Bund Vorbild sein – und eine hohe Qualität der Radverkehrsanlagen sicherstellen, die in seiner Verantwortung errichtet werden. Er muss bundesweit gültige Qualitätsstandards, Regelwerke und Design-Vorgaben schaffen, damit Menschen von 8-80 Jahren sicher und komfortabel Rad fahren können. Die anstehende Überarbeitung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ muss die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen berücksichtigen.

Mehr dazu unter ADFC-Infrastrukturleitlinien:
www.radlandjetzt.de

Forderungen an die Politik:

- Festlegung verbindlicher, einheitlicher Standards für die Infrastrukturqualität (siehe auch unter Radschnellwege)
- Verbindliche Anwendung moderner Standards für alle Radverkehrsanlagen in Baulast des Bundes
- Zügige Überarbeitung von Regelwerken, Förderrichtlinien und Vorschriften für Radverkehrsanlagen, ausgerichtet am steigenden Bedarf und den Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen und verschiedener Fahrzeugtypen (z.B. E-Bike, Lastenräder, mehrspurige Fahrzeuge)
- Kostenlose Herausgabe von praxisnahen Design-Guides für Radverkehrsanlagen als Handreichung für Verwaltungen, Radverkehrsbeauftragte, Kommunalparlamente und interessierte Öffentlichkeit



4.1 Radverkehrsinfrastruktur evaluieren und weiterentwickeln

Radwegenetze bundesweit erfassen

Um den Ausbau- und Finanzierungsbedarf für Radverkehrsanlagen abzuschätzen, sollten Zustand und Umfang der vorhandenen Radwegenetze systematisch erfasst werden.

Eine vom Bund im Jahr 2012 angekündigte Finanzierungsstudie zur Ermittlung der erforderlichen Haushaltsmittel für den Radverkehr im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) steht bis heute aus. Der Bund hat eine entsprechende Erhebung erst im Sommer 2017 in Auftrag gegeben.

Gegenwärtig liegen nur Daten zu Länge und Ausführungsart von Radwegen an Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) vor. Der Ausstattungsgrad des restlichen deutschen Straßennetzes, den Straßen in Gemeinden und kreisfreien Städten (Gemeindestraßen), wird nicht systematisch erhoben und ausgewertet. Ferner fehlt es an einer Erhebung zu vorhandenen Netzlücken an länderübergreifenden Radwegen. Hier sind Bund, Länder und Kommunen in der Verantwortung, wobei der Bund als Koordinator fungieren sollte.

Investive Modellversuche fördern

Zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur muss weiterentwickelt werden. Internationale Erfahrungen, insbesondere mit Radschnellwegen, geschützten Radfahrstreifen und Führungsformen an Kreuzungen sollen dabei ebenso beachtet werden wie erfolgreiche zeitgemäße nationale Entwicklungen.

Forderungen an die Politik:

- Systematische Erfassung und Bewertung des Umfangs und Zustands von Radwegen an Bundesfernstraßen
- Ermittlung des Finanzbedarfs für Neubau und Erhalt
- Systematische Erfassung und Bewertung des Umfangs und Zustandes von Radverkehrsanlagen in Baulast von Ländern und Kommunen, koordiniert vom Bund
- Systematische Erfassung bestehender Lücken an länderübergreifenden Radwegen und zügige Beseitigung im Rahmen eines Lückenschlussprogramm in Zusammenarbeit mit den Ländern
- 50 Mio. Euro für investive Modellprojekte
- Modellversuche im Verkehrsrecht erleichtern



5.0 Radverkehr sicherer machen

Leitbild Vision Zero verbindlich machen

Der Radverkehr konnte vom allgemeinen Rückgang der Unfälle mit schweren Personenschäden seit den 1990er Jahren nicht in gleichem Maße profitieren.

2016 markiert mit insgesamt 3.206 Unfalltoten zwar einen historischen Tiefstand, doch die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Radfahrer stieg an. Jedes Jahr sterben bis zu 400 Radfahrer auf deutschen Straßen. Mit anderen Worten: Statistisch stirbt jeden Tag ein Kind, ein Mann oder eine Frau auf dem Rad – dieser hohe Anteil an Toten und Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen mit dem Fahrrad ist nicht hinnehmbar. Der Radverkehr muss deutlich und erkennbar sicherer werden. Um die Verkehrssicherheit von Radfahrenden zu verbessern, müssen umgehend zentrale Maßnahmen ergriffen werden.

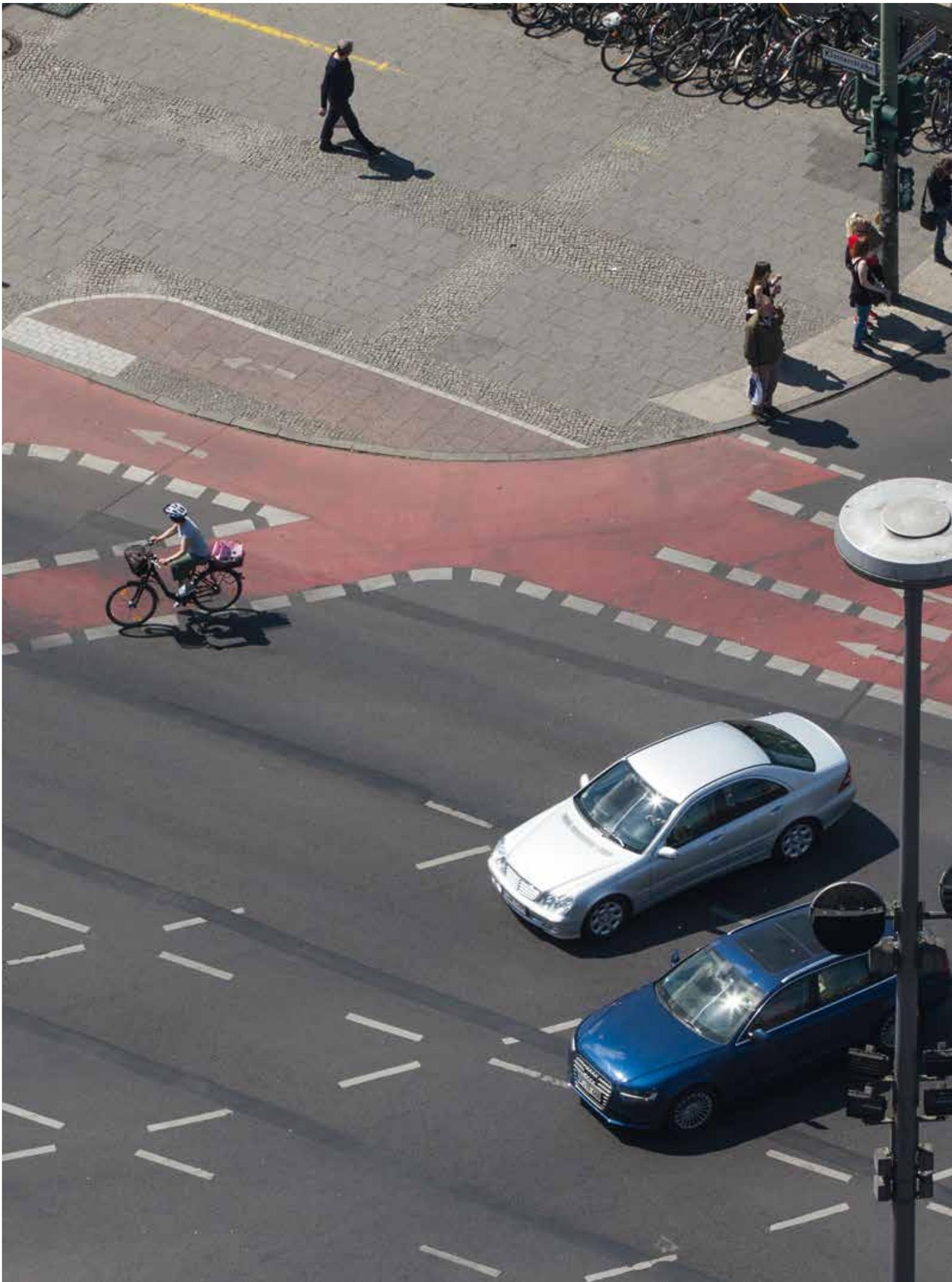
Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts

Tempo 30 ist die wirkungsvollste Maßnahme, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer innerhalb von Ortschaften zu erhöhen. Auf Hauptverkehrsstraßen kann in begründeten Fällen eine höhere Höchstgeschwindigkeit zulässig sein, aber nur bei guter Radverkehrsinfrastruktur und wenn der Radverkehr sicher und komfortabel geführt wird.

Die erleichterte Anordnung von Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen und Altenheimen ist ein erster Schritt. Er reicht aber nicht aus, da alle Menschen überall sicher unterwegs sein sollen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten sinkt das Verletzungsrisiko, vor allem für Fußgänger und Radfahrer. Autofahrer können den Straßenraum vor sich deutlich besser wahrnehmen, brenzlige Situationen schnell erkennen und ausgleichen.

Forderungen an die Politik:

- Verkehrssicherheitsarbeit verbindlich an der Vision Zero – Null Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr – ausrichten und als oberste Prämisse in die StVO aufnehmen
- Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften
- Deutlich höhere Bußgelder für Falschparken auf Radwegen
- Ausweitung des Halteverbotes auf Schutzstreifen
- Rechtliche Anpassung zum Abstand beim Überholen von Radfahrer/ innen durch Kfz (Spurwechsel)
- Abbiegeassistent für Lkw und Assistenzsysteme für Pkw zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern (Kollisionswarnung mit Notbremsung, Türöffnungswarnung) verpflichtend einführen



6.0 Aus- und Weiterbildung von Fachkräften für den Radverkehrssektor sicherstellen

Um gute infrastrukturelle Voraussetzungen für den Radverkehr zu schaffen, werden dringend mehr qualifizierte Fachkräfte benötigt.

Einen spezifischen Ausbildungsgang und entsprechende Lehrstühle gibt es an deutschen Hochschulen und Universitäten nicht. In vielen Verwaltungen von Ländern und Kommunen mangelt es daher an qualifiziertem Fachpersonal für die Radverkehrsplanung.

Bislang gibt es in Deutschland nur einige wenige Planungsbüros, die sich auf den Radverkehrsbereich spezialisiert haben.

Das vorhandene Erfahrungswissen wird seit 2007 im Rahmen der Fahrradakademie vermittelt. Das Angebot des im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans geförderten Projekts umfasst für 2017 insgesamt 16 Seminare, die bundesweit in einzelnen Kommunen angeboten werden sowie einige Webinare.

Forderungen an die Politik:

- Aufruf an die Kultusminister der Länder zur Schaffung von Lehrstühlen/Professuren und Studiengängen für Radverkehrsplanung
- Start einer Kampagne für den Zukunftsberuf Radverkehrsplaner/in
- Schaffung verlässlicher Strukturen für die kontinuierliche Fortbildung: z.B. durch Institutionalisierung und Ausbau der Fahrradakademie zur Fortbildungseinrichtung für Verwaltung und Kommunalpolitik



7.0 Mehr Monitoring, Forschung und Wissenstransfer

Radverkehr regelmäßig auswerten

Seit zehn Jahren fehlen maßgebliche Daten zur Situation des Radverkehrs in Deutschland und zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans. Seit 2007 haben die jeweils amtierenden Bundesregierungen keine Fahrradberichte mehr vorgelegt¹.

Eine Evaluierung zur Umsetzung des ersten Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2002-2012) fehlt ebenso wie eine Halbzeitbilanz des laufenden NRVP 2020.

2014 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) lediglich die Broschüre „Radverkehr in Deutschland. Zahlen, Daten, Fakten“ mit einigen Eckdaten zum Radverkehr.

Verbesserung von Statistik und Forschung

Die Datenlage im Radverkehr ist ausgesprochen dünn und wenig valide. Umfassende systematische Erhebungen sind dringend erforderlich. Mit einer harmonisierten hochwertigen Radverkehrsstatistik kann der Radverkehr nachhaltig gefördert werden. Zum Beispiel auf Basis automatischer Zählungen, Mobilitätserhebungen, Interviews und Umfragen wie dem ADFC-Fahrradklima-Test.

Ferner fehlen systematische Untersuchungen zum Nutzerverhalten von Radfahrenden und zur Akzeptanz von Radverkehrsanlagen, die auch die internationale Forschungslage berücksichtigen. Darüber hinaus mangelt es an einer Auswertung und Zusammenschau der zahlreichen Studien und Forschungsprojekte, die jährlich von Bund im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2020) gefördert werden.

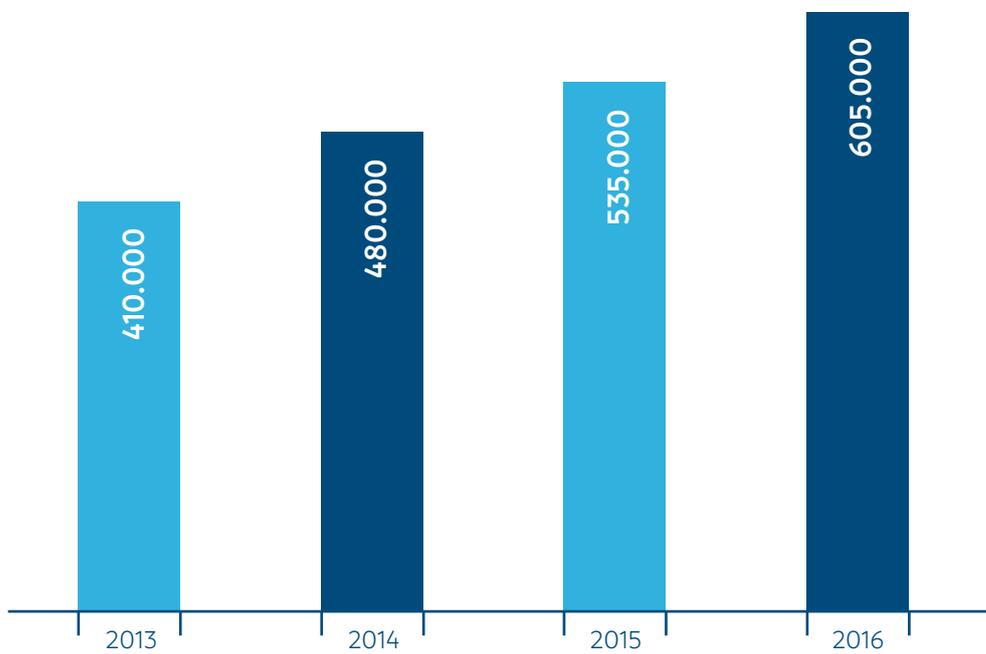
¹ Zur politischen Stärkung des Fahrradverkehrs hat der Deutsche Bundestag in seiner Sitzung am 21. April 1994 beschlossen, dass von der Bundesregierung alle fünf Jahre ein Bericht zur Situation des Radverkehrs in Deutschland vorzulegen ist. Die Umsetzung dieses Beschlusses erfolgte in den Jahren 2002 und 2007.

Forderungen an die Politik:

- Regelmäßige Berichterstattung der Bundesregierung zur Situation des Radverkehrs in Deutschland,
- einschließlich Vorschlägen und Empfehlungen der Bundesregierung zur Verbesserung der Fahrradnutzung und des Stellenwertes des Fahrrads in der Stadt- und Verkehrspolitik
- Systematische Erhebung, Zusammenschau und Aufbereitung von Daten zum Radverkehr sowie von Studien- und Projektergebnissen, die mit Bundesmitteln gefördert werden
- Schaffung einer Bundesinstitution zur Koordinierung der nationalen Radverkehrsforschung



E-Bikes: Marktentwicklung in Deutschland



Verkaufte E-Bikes/Menge in Stück

8.0 Elektromobilität im Radverkehr fördern

E-Bike-Boom nutzen

Der Boom bei den Elektrofahrrädern in Deutschland hält an. Sie sind der stärkste Wachstumstreiber im Fahrradmarkt – mehr als 3 Millionen Pedelecs und E-Bikes sind schon auf deutschen Straßen unterwegs. Allerdings ist die Infrastruktur mit diesem Radverkehrssegment nicht mitgewachsen und es fehlt an gesicherten Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Dadurch werden Pedelecs wenig im Alltagsverkehr genutzt, obwohl sie gerade für Berufspendler eine interessante Alternative zum Pkw darstellen.

Wirtschaftsverkehre auf das E-Lastenrad verlagern

Lastenräder haben in den letzten Jahren durch elektrischen Antrieb und neue Modellvielfalt deutlich an Leistungsfähigkeit und Attraktivität gewonnen und erobern immer mehr Geschäftsfelder. Sie besitzen ein enormes Potenzial, um in den Innenstädten einen beträchtlichen Teil des Wirtschaftsverkehrs leise und umweltschonend abzuwickeln. Studien gehen davon aus, dass bis zu 50 Prozent des städtischen Wirtschaftsverkehrs auf Lastenräder verlagert werden könnten. Bei den Auto-Kurierfahrten könnten in urbanen Teilräumen sogar 85 Prozent durch elektrisch unterstützte Fahrräder ersetzt werden.

Dazu bedarf es allerdings entsprechender Anreize, damit auch Handwerksbetriebe oder Pflegedienste einen Teil ihrer aktuellen Fahrzeug-Flotte durch Pedelecs und E-Lastenräder ersetzen. Kaufprämien für Lastenräder mit und ohne E-Antrieb könnten ein Umdenken befördern. Bislang sieht das Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr nur Kaufanreize für E-Autos vor. Eine Förderung von E-Fahrrädern steht noch aus.

Forderungen an die Politik:

- Kaufprämie für Pedelecs und E-Lastenräder
- Auslobung von Pedelec-/E-Bike-Modellregionen im Rahmen der E-Mobilitätsförderung des Bundes
- Förderung von Lastenrad-Sharing

9.0 Ansprechpartner

Verantwortlich:



LUDGER KOOPMANN

*Stellvertretender
Bundsvorsitzender*

Ihre Ansprechpartner:



ANGELA KOHLS

*Abteilungsleiterin Verkehr/
Interessenvertretung*



BURKHARD STORK

Bundesgeschäftsführer

.....
interessenvertretung@adfc.de

.....
bundesgeschäftsführer@adfc.de



SASKIA ELLENBECK

*Persönliche Referentin des
Bundesgeschäftsführers*

.....
bundesgeschäftsführer@adfc.de



STEPHANIE KRONE

Pressesprecherin

.....
presse@adfc.de

Adresse:

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e.V. (ADFC)
Bundesverband
Mohrenstr. 69
10117 Berlin

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

E-Mail: kontakt@adfc.de
Web: www.adfc.de

Herausgeber:
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)
Bundesverband
Mohrenstr. 69
10117 Berlin

Für den Inhalt verantwortlich:
Burkhard Stork, Bundesgeschäftsführer

Text:
ADFC

Bildquellen:
Titelbild: www.pd-f.de/Winora
Seite 9: www.pd-f.de/Koga
Seite 11: DOT
Seite 13: www.pd-f.de/Croozler
Seite 25: www.pd-f.de/Croozler
Seite 35: www.pd-f.de/Flyer

Fotos auf Seiten 7, 23, 29 und 31: © april agentur GbR

Umsetzung/Gestaltung:
april agentur GbR

Stand:
Oktober 2017



#radlandjetzt

„Fahrradland Deutschland. Jetzt!“
ist eine Aktion des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club.
Wir möchten, dass Deutschland Fahrradland wird.



ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin