

Fahrradland Deutschland. Jetzt!

Politische Forderungen des ADFC zur Bundestagswahl 2017

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.

Innerhalb des Umweltverbundes muss das Fahrrad künftig den größten Teil der kurzen und mittleren Wege (~ 2 - 7 km) erbringen. Der Anteil des Fahrrades an den zurückgelegten innerstädtischen Wegen soll bis 2025 auf 40 % im Bundesdurchschnitt steigen. Der Anteil des Fahrrads an der Verkehrsleistung soll auf 15 % steigen. Diese Ziele entsprechen einer Verfünffachung des derzeitigen Radverkehrs.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) fordert die künftige Bundesregierung auf:

- 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 Ausbau 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 ressortübergreifenden Steuerung aller Radverkehrsthemen zu schaffen.

Menschen wollen Radfahren. Jetzt!

Radfahren hat sich in den letzten Jahren weltweit zum Megatrend entwickelt. Immer mehr Städte haben erkannt, dass die Förderung des Radverkehrs eine Schlüsselrolle für die nachhaltige Umgestaltung des städtischen Verkehrs und für lebenswertere Städte einnimmt.

Auch in Deutschland schätzen immer mehr Menschen die Vorzüge des Radfahrens.

Über 30 Millionen Menschen in Deutschland fahren mehrfach pro Woche Fahrrad, weil es auf kurzen und mittleren Distanzen unschlagbar schnell und günstig ist, Spaß macht, und gesund und umweltfreundlich ist. Im Tourismus erreicht das Fahrrad 10 Prozent der gesamten Binnenumsätze, das sind 10 Milliarden Euro jedes Jahr. In der Elektromobilität ist das Fahrrad wegweisend. Ganz ohne Kaufprämie sind bereits über 2,5 Millionen Pedelecs auf deutschen Straßen unterwegs, und der Boom bei den Cargobikes zeigt, welches enorme Potential der Radverkehr für eine umweltfreundliche Citylogistik besitzt. Das Radfahren im Alltag ist besonders bei jungen Leuten zum Lifestyle geworden.

Fahrradboom nutzen. Jetzt!

Am Ende der Legislatur müssen wir aber ernüchert feststellen, dass die Politik auf Bundesebene sowohl das Lösungspotential des Radverkehrs als auch das neue Lebensgefühl der Menschen komplett verschlafen hat. Von Radverkehrsförderung im System kann keine Rede sein. Es fehlt an fahrradfreundlicher Infrastruktur, intensiver Öffentlichkeitsarbeit sowie Dienstleistungen rund ums Radfahren. Von der Verkehrswende sind wir weit entfernt.

Mit einem „weiter so“ in der Verkehrspolitik werden wir in Deutschland alle gesteckten Ziele im Klimaschutz, in der Gesundheitsprävention, in der Verbesserung der Lebensqualität und in vielen anderen Bereichen verfehlen.

In den vergangenen Jahren ist der Radverkehr erheblich angestiegen. Diese Wachstumsraten kommen inzwischen an ihre Grenzen oder stagnieren sogar, während sie in vielen Teilen der Welt massiv zunehmen. Eine Hauptursache ist, dass die unterdimensionierte und größtenteils schlecht konzipierte Radinfrastruktur weitere Zuwächse verhindert. Viele Menschen werden vom Radfahren abgehalten, weil sie nicht den Eindruck haben, hier sicher und komfortabel fahren zu können.

Für eine konsequente Radverkehrsförderung mangelt es an Geld, Personal und dem politischen Willen zu einer Abkehr vom Vorrang des Autoverkehrs. Radverkehrsförderung auf der Bundesebene verliert sich, wenn sie überhaupt stattfindet, in einem Sammelsurium von kleinen Initiativen und Projekten mit begrenzter Wirkung.

Damit können die gewünschten und notwendigen Steigerungsraten im Radverkehr nicht erreicht werden.

Gute Rad-Infrastruktur für alle. Jetzt!

Die Politik der zaghaften Verbesserungen für den bestehenden Radverkehr ist gescheitert. In der kommenden Legislaturperiode muss umgesteuert werden. Verbesserung der Abwicklung des bestehenden Radverkehrs ist etwas anderes als echte Förderung des Radverkehrs! Förderung des Radverkehrs heißt, Menschen jeden Alters und Geschlechts, unabhängig von Herkunft und Wohnort, für das Fahrrad zu gewinnen. Das Fahrrad braucht eine gute Infrastruktur, gute Wegenetze und ausreichend Platz.

Dafür ist es notwendig, dass Bund, Länder und Kommunen ihre Radverkehrsförderung deutlich intensivieren. Wir brauchen jetzt echte Radverkehrsförderung für alle! Die Menschen wollen das Fahrradland Deutschland! Jetzt!

Der ADFC wird auf allen politischen Ebenen die treibende Kraft sein, um das Fahrrad als zentrale Lösung für einen intelligenteren Verkehr (smart mobility) und ein besseres Leben voran zu bringen.