



Bundestagswahl 2013

Deutschland wählt das Fahrrad!



Foto: Presseamt Münster / MünsterView

Deutschland wählt zunehmend das Fahrrad. Radfahren ist schnell, praktisch, günstig und gesund – immer mehr Menschen entscheiden sich für diese intelligente Mobilitätsform und steigen auf das Fahrrad um. Es ist das Verkehrsmittel mit den größten Zuwachsraten: Nutzung (+ 16 Prozent), Verkehrsaufkommen (+ 17 Prozent) und Verkehrsleistung (+ 38 Prozent) des Fahrrads haben sich in den letzten Jahren sensationell entwickelt. Erfolgreiche Elektromobilität auf der Straße gibt es nur auf zwei Rädern (1,3 Millionen Pedelecs). Über 30 Millionen Menschen fahren mehrfach pro Woche Fahrrad. Im Tourismus sichert das Fahrrad inzwischen 10 Prozent der gesamten Binnenumsätze ab – 10 Milliarden Euro jedes Jahr.



In der Bundespolitik sind diese Tatsachen nicht angekommen. Neben Analysen und vereinzelten kleinen Schritten hat die Politik in der vergangenen Legislaturperiode vor allem den Status Quo im Verkehr sichern wollen: die Vorrangstellung des motorisierten Verkehrs. Die Lebensqualität in Städten und Ballungsräumen wird dem motorisierten Personen- und Güterverkehr untergeordnet, die Infrastruktur an den Erfordernissen des Autoverkehrs ausgerichtet.

In der kommenden Legislaturperiode muss umgesteuert werden. Bürger wollen in ihren Städten leben können und sie nicht dem motorisierten Verkehr überlassen. Sie wollen ihre Verkehrsmittel frei wählen und gut kombinieren können. Sie wollen intelligent und modern unterwegs sein. Und sie wollen gutes Verkehrsklima und keine herbeigeredeten Konfrontationen. Daher braucht das Fahrrad eine gute Infrastruktur, gute Wegenetze und ausreichend Platz.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) stellt folgende Forderungen an die kommende Bundesregierung:

Grundsätzliche Forderungen

Auf den Verkehr entfallen 28 Prozent des gesamten Endenergieverbrauchs. Eine Energiewende, die tatsächlich den Verbrauch fossiler Energie im Primärenergieverbrauch deutlich reduzieren will, muss mit einer massiven Änderung im Verkehr („Verkehrswende“) einhergehen. Deutschland braucht die Verkehrswende hin zu einem nachhaltigen Verkehr.



Foto: Presseamt Münster / Angelika Klausner

Allen Verkehrsträgern müssen künftig ihre externen Kosten zugerechnet werden, also auch die Kosten, die Lärm, Abgase und Bewegungsmangel verursachen. Auf lange Sicht müssen alle Verkehrsträger alle externen Kosten tragen.

Der Bundesverkehrswegeplan muss weiterentwickelt werden. Statt prestigeträchtiger oder wahlkreisfördernder Straßen-Einzelprojekte muss das gesamte Netz (Straße, Schiene, Wasserstraßen) und seine Verknüpfung verkehrsträgerübergreifend betrachtet und somit die intelligente Mobilität vor eine Asphaltpolitik gestellt werden.

Die „Vision Zero“ muss als Ziel der Verkehrssicherheit und Grundprinzip der Verkehrsgestaltung von der Bundesregierung übernommen werden.

Tempo 30 muss als Regelgeschwindigkeit in Städten und Gemeinden als wesentliche Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und als Voraussetzung für die Förderung des innerstädtischen Fuß- und Radverkehrs eingeführt werden.

Das Miteinander im Verkehr und das Verkehrsklima müssen dringend verbessert werden. Auch Regeleinhaltung und -akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer sind weiter zu verbessern. Der Bund muss hierzu gemeinsam mit den Verkehrsverbänden einen zentralen Beitrag leisten.

Engagement des Bundes für Radverkehr

Der Bund hat als Moderator, Motivator und Initiator der Radverkehrsförderung sowie als Geldgeber eine besondere Rolle. Diese Rolle muss er endlich wahrnehmen. Die im Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP) zusammengefassten Erkenntnisse und Vorhaben müssen umgesetzt werden. Vorbildfunktion und politischer Gestaltungswille der Bundesregierung sind dabei von besonderer Bedeutung.

Neben der Förderung wegweisender Modellprojekte kann gerade der Bund Akteure aus unterschiedlichen, bislang unverbundenen Bereichen zusammenbringen und so der Radverkehrsförderung entscheidende Impulse geben.

Vor allem das Verbinden herkömmlicher Fahrradförderung mit dem Gesundheitsbereich ist von besonderer Bedeutung. Neben der Förderung von bundesweiten Aktionen kommt den Spitzen von Gesundheits- und Verkehrsministerium eine besondere Bedeutung zu. Sie können Akteure und Institutionen von Verkehrs- und Gesundheitsbereich auf hoher Ebene verbinden, dem Thema eine ganz neue Aufmerksamkeit sichern und es so wirksam unterstützen.

Der Bund muss die Koordination der bundesweiten Radfernrouen (D-Routen) im Rahmen der Wirtschaftsförderung übernehmen und sicherstellen.

Finanzmittel des Bundes für Radverkehr

Für den Neubau von Radwegen an Bundesstraßen sind jährlich wieder 100 Mio. Euro bereitzustellen.

250 Mio. Euro pro Jahr sind notwendig, um den vorhandenen Altbestand von Radwegen an Bundesstraßen zu sanieren und auf den für den modernen Radverkehr geltenden Standard der aktuellen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ zu bringen.

50 Mio. Euro pro Jahr sind in den kommenden Jahren für innovative Modellprojekte notwendig. Hier sollen vor allem Projekte begünstigt werden, die gezielt das Radfahren im Alltag fördern. Rad-schnellwege in Ballungsräumen, das Pendeln mit dem Fahrrad, sichere Abstellanlagen, auch für Pedelecs müssen gefördert werden.

Die Mittel für nicht investive Projekte im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (Fahrradakademie, Fahrradklimatest) sind von 3 auf 10 Mio. Euro pro Jahr aufzustocken.

Für Abstellanlagen, Serviceangebote und öffentliche Fahrradverleihsysteme, Fahrradmitnahme und Umsteigemöglichkeiten für Radfahrerinnen und Radfahrer an Schnittstellen wie Bahnhöfen und Haltepunkten des Eisenbahnfernverkehrs (Artikel 73 (4) GG), soll der Bund jährlich 5 Mio. Euro bereitstellen.