

# Für einen Neustart in der Fahrradpolitik

Thesenpapier zum Radverkehrsforum der grünen Bundestagsfraktion am 15. April 2016

von Dr. Anton Hofreiter MdB, Matthias Gastel MdB, Chris Kühn MdB, Oliver Krischer MdB, Stephan Kühn MdB, Annalena Baerbock MdB, Britta Haßelmann MdB, Sven-Christian Kindler MdB und Kordula Schulz-Asche MdB

Das Fahrrad erlebt eine Renaissance. In vielen Städten und Regionen hat der Radverkehr deutlich zugenommen. Immer mehr Menschen nutzen das Rad für ihre Wege im Alltag. Neue Technik, Materialien und Designs verleihen dem guten alten Drahtesel enormen Innovationsschub. Die Elektrifizierung erschließt dem Rad neue Zielgruppen, ermöglicht höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten und macht weiter entfernte Ziele leicht erreichbar. Mit Lastenrädern ist vom Wochenendeinkauf über das Kindertaxi bis zum gewerblichen Transport vieles möglich. Die Fahrradwirtschaft verzeichnet Rekordumsätze. Auch das Reisen mit Rad wird immer beliebter. Der Radtourismus nimmt zu und entwickelt sich in einigen Regionen zu einem Wirtschaftsfaktor.

Schnell, preiswert und bequem ankommen - moderne Mobilitätspolitik setzt auf fahrradgerechte Städte. Kommunen wie Kopenhagen oder Portland (USA) leisten Pionierarbeit für mehr Fahrradverkehr und zukunftsfähige Stadtentwicklung. Die Niederlande zeigen, wie mit systematischer Radverkehrsförderung ein ganzes Land fahrradfreundlich wird. Städte und Regionen auf der ganzen Welt eifern diesen Vorbildern nach.

Auch in Deutschland bekommt Fahrradpolitik Rückenwind. 82 Prozent der Deutschen wünschen sich eine Verkehrspolitik, die ÖPNV, Fuß- und Radwege ausbaut und sich weniger an den Bedürfnissen des Autoverkehrs ausrichtet. Für diesen Trend haben wir Grüne immer geworben – heute ist er da. Der Radverkehr ist ein Schlüssel für klimafreundliche Mobilität und mehr Lebensqualität in Stadt und Land. In Baden-Württemberg, Bremen und Hessen gehen grüne Verkehrsminister bei der Förderung des Radverkehrs beispielgebend voran.

Ein fahrradfreundliches Verkehrssystem braucht gute Infrastruktur und gerechte Verkehrsregeln. Wo Radfahren zunimmt und zunehmen soll, müssen Verkehrsflächen neu aufgeteilt und die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur verbessert werden. Wir Grüne wollen gute Radverkehrsverhältnisse im ganzen Land und für die Gesellschaft in ihrer ganzen Breite. Radfahren muss für alle leichter, bequemer und sicherer werden – vom Kindergartenkind bis zur Generation „Siebzig plus“.

Der Radverkehr darf nicht länger das Stiefkind der deutschen Verkehrspolitik sein. Seine Potentiale für ein nachhaltiges Mobilitätssystem werden bei weitem nicht ausgeschöpft. Noch immer sterben im Straßenverkehr viel zu viele Radfahrer oder werden schwer verletzt. Nur etwa die Hälfte der Radfahrerinnen und Radfahrer fühlt sich sicher. – Ein Armutszeugnis für eine Gesellschaft, die sich dem Prinzip der sozialen Gerechtigkeit und Chancengleichheit verschreibt. Für Radverkehr geben wir in Deutschland pro Kopf und Jahr im Vergleich zu anderen Ländern wenig aus. Dabei sind Investitionen in Fahrradinfrastruktur vergleichsweise günstig und haben enormes Potential, gesamtgesellschaftliche Kosten einzusparen.

Wir Grüne wollen eine neue Radverkehrskultur. Wir wollen die Fahrradpolitik von der Sonntagsrede in den politischen Alltag holen. Wir fordern, die Infrastruktur umfassend auszubauen und rückständige Knotenpunkte zu sanieren. Die Kombination

Verkehrs und vergrößern sein Einzugsgebiet. Elektromobilität braust bei den Pedelecs – doch während das längst eine neue Infrastrukturplanung verlangt, befasst sich die Bundesregierung ausschließlich mit Elektroautos. Sie verschläft die Chancen des positiven Fahrradtrends. Eine flächendeckende intakte Radinfrastruktur und Radschnellwege müssen gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen sein.

Der Wandel der Mobilität wird gesellschaftlich viel stärker akzeptiert und praktiziert, als weite Teile der Politik es bisher nachvollziehen. Wir Grüne wollen einen Neustart in der Fahrradpolitik. Die bisherige Routine, den Großteil der Etats für den Ausbau allein autogerechter Verkehrsflächen auszugeben, ist nicht mehr zeitgemäß. Es ist an der Zeit, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und ihre intelligente Vernetzung entschlossen zu fördern. Wir wollen, dass der Bund verlässlicher Partner bei der Radverkehrsförderung wird.

### **Fünf grüne Forderungen zur Stärkung des Radverkehrs:**

- 1. Radwege an Bundesfernstraßen sanieren und ausbauen und Qualitätsstandards setzen.** Wir Grüne wollen ein zusammenhängendes Netz von Radstraßen in Deutschland. Dafür muss der Bund die nötigen Mittel bereitstellen und eine größere Verantwortung für Radwege an Ortsdurchfahrten übernehmen. Bis 2030 sollten doppelt so viele Bundesstraßen wie heute über begleitende Radwege verfügen.
- 2. Ein Investitionsförderprogramm für Radwege in Ländern und Kommunen.** Der Bund muss die Kooperation mit den Ländern verbessern und gute Radverkehrsverhältnisse in ganz Deutschland fördern. Dafür muss er ehrgeizige Ziele vorgeben und deren Umsetzung kontrollieren. Wir Grüne wollen den Radverkehrsanteil bis 2030 auf 25 Prozent aller Wege erhöhen. Die finanzielle Förderung ist Aufgabe des Bundes aufgrund seiner verfassungsrechtlichen Zuständigkeit für das Straßenverkehrsrecht und den Klimaschutz.
- 3. Uferradwege ausbauen, dauerhaft ungenutzte Gleistrassen zu Radwegen umwidmen und die Kombination Fahrrad + Bahn stärken.** Dafür muss der Bund rechtliche Spielräume für die Bundeswasserstraßen ausschöpfen, klare gesetzliche Vorgaben im Eisenbahnrecht schaffen und Investitionen fördern.
- 4. Das Straßenverkehrsrecht modernisieren.** Erleichterungen zum besseren und sicheren Verkehrsfluss des Radverkehrs sind überfällig. Dazu gehören das Rechtsabbiegen bei Rot, die Herabstufung von Stopp-Schildern zur Regelung „Vorfahrt gewähren“, die Benutzung außerörtlicher Radwege mit Pedelecs und einheitliche Vorgaben für „echte“ Fahrradstraßen. Die Bußgelder für Falschparken gehören angepasst.
- 5. In Forschung und Wissenschaft auf dem Gebiet des Radverkehrs investieren.** Seit Jahren gibt der Bund viel Steuergeld für Technologieentwicklung im Automobilbereich her. Wie groß ist der volkswirtschaftliche Nutzen einer Verkehrsverlagerung zugunsten des Radverkehrs, welche Potentiale haben Pedelecs für ein nachhaltiges Mobilitätssystem, wie kann die Kombination umweltfreundlicher Verkehrsmittel mithilfe digitaler Technologien optimiert werden? Forschung sollte sich auch mit der Sicherheit der Radverkehrsinfrastruktur und der Sicherheit des Rades vor Diebstahl beschäftigen.