

FRAKTIONSBECHLUSS

» HOCHSCHALTEN STATT AUSBREMSSEN – FÜR EINE AKTIVE RADVERKEHRSPOLITIK



27. September 2016

Der Radverkehr erlebt eine Renaissance. Mehr als ein Drittel aller Menschen in Deutschland fahren täglich oder mehrmals pro Woche Rad. Dabei werden immer größere Distanzen zurückgelegt. Elektro-räder erschließen neue Zielgruppen und machen das Radfahren auch für ältere Menschen zunehmend attraktiv. Insbesondere in Städten steht Radverkehr für hohe Lebensqualität. Mit Lastenrädern werden Kinder zur Kita gebracht, Einkäufe transportiert oder Bestellungen zugestellt. Die Fahrradwirtschaft boomt, der Radtourismus verzeichnet Rekordumsätze.

Mit dem Abschluss des Klimaschutzabkommens von Paris stellen sich der Verkehrspolitik gewaltige Herausforderungen. Wollen wir die vereinbarten Klimaziele erreichen, müssen wir Mobilität neu gestalten und von fossilen Energien unabhängig machen. Es wird darauf ankommen, jedes Verkehrsmittel in seinen Stärken für städtische und ländliche Regionen weiterzuentwickeln. Wir als grüne Bundestagsfraktion wollen gute Verkehrsangebote bequem kombinierbar machen. Unser Ziel ist es, Wege zu Fuß und mit dem Rad sicherer und attraktiver zu machen, Bahnen und ÖPNV umfassend zu modernisieren sowie im Autoverkehr alternative Antriebe auf Basis erneuerbarer Energien durchzusetzen.

Der Wandel der Mobilität wird bereits sichtbar. So sind auf manchen Straßen mittlerweile mehr Fahrräder als Autos unterwegs. In vielen Regionen werden Radschnellwege geplant. Der 100 Kilometer lange Radschnellweg von Duisburg nach Hamm ist im Bau und erweitert die Potentiale des Radverkehrs im dicht bewohnten und von Staus geplagten Ruhrgebiet. Paketzusteller setzen immer öfter auf Lastenräder, um ihre Kundinnen und Kunden zu erreichen. Diese Entwicklung ist erfreulich – denn das Fahrrad kann in mehrfacher Hinsicht zur Lösung von Problemen beitragen:

- Das Fahrrad garantiert umweltfreundliche Mobilität, ist emissionsfrei und leise. Fahrradfreundliche Städte bieten eine hohe Lebensqualität.
- Wo Fahrräder sicher und zügig unterwegs sein können, vermindern sie die Verkehrsdichte und reduzieren Staus – das bringt auch alle, die tagtäglich auf das Auto oder den Transporter angewiesen sind, besser voran.
- Das Fahrrad verbessert besonders die Anbindung ländlicher Regionen an den öffentlichen Verkehr, wenn gute Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen bestehen, Verleihsysteme verfügbar sind und die Fahrradmitnahme möglich ist.
- Radfahren fördert die Gesundheit und hilft, Kosten im Gesundheitssystem zu senken. Beschäftigte, die mit dem Rad zur Arbeit fahren, sind nachweislich seltener krank.
- Das Fahrrad ist ein günstiges Verkehrsmittel, der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erfordert verhältnismäßig geringe öffentliche Finanzmittel.
- Der Radtourismus kommt insbesondere strukturschwachen Regionen zugute.
- Von der Produktion von Fahrrädern und Zulieferartikeln, dem Handel und der Reparatur leben viele kleine und mittelständische Betriebe.

Die Verkehrspolitik muss die positive Entwicklung des Radverkehrs aufgreifen statt sie sich selbst zu überlassen. Wir als grüne Bundestagsfraktion wollen die Potenziale des Fahrrads für ein klima- und menschenfreundliches Mobilitätssystem ausschöpfen. Radfahren muss für alle leichter, bequemer und sicherer werden – vom Kindergartenkind bis zur Generation „Siebzig plus“. Dafür muss auch der Bund stärker als bisher Verantwortung übernehmen.

KLUGE VERKEHRSPOLITIK STÄRKT DEN RADVERKEHR

Schnell, preiswert, bequem und sicher ans Ziel kommen – das steht für viele bei der Wahl ihrer Verkehrsmittel im Vordergrund. Das Fahrrad spielt dabei vorne mit. Ohne Altersbeschränkung, Führerschein und hohe Kosten hat das Fahrrad kaum Zugangsbarrieren und fast alle Menschen können es nutzen. Städte wie Kopenhagen oder Portland im US-Bundesstaat Oregon haben vorgemacht, dass sich die Lebensqualität erhöht, wenn die Stadtentwicklung auf mehr Radverkehr setzt. An diesen Beispielen orientieren sich Städte aus aller Welt – mit dem Ziel, die Innenstädte vom Autoverkehr zu entlasten. Die Niederlande bekämpfen Staus mit einem umfassenden Radschnellwegenetz. Die systematische und kontinuierliche Radförderung hat dazu geführt, dass dort mehr als ein Viertel aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden.

Auch in Deutschland bekommt Fahrradpolitik Rückenwind. Vielerorts nimmt die Anzahl der Wege, die Bürgerinnen und Bürgerinnen mit dem Rad zurücklegen, signifikant zu. Umfragen zeigen, dass sich 82 Prozent der Deutschen eine Verkehrspolitik wünschen, die ÖPNV, Fuß- und Radwege ausbaut und sich weniger an den Bedürfnissen des Autoverkehrs ausrichtet. In Berlin hat eine Fahrradinitiative in nur drei Wochen 100.000 Unterschriften gesammelt, um per Volksentscheid die Verkehrspolitik der Hauptstadt gezielt zu ändern.

SICHERE RADWEGE ENTFALTEN DIE POTENTIALE DER PEDALE

Radfahren muss sicherer werden. Im Unterschied zum Auto- und Fußverkehr geht die Zahl der verunglückten RadfahrerInnen nicht zurück. Seit der Wiedervereinigung ist der Radfahrenden-Anteil an den Verkehrstoten von acht auf elf Prozent gestiegen. 2015 waren ein Fünftel aller verletzten Verkehrsteilnehmer Radfahrende, was im Vergleich zu ihrem Verkehrsanteil überproportional ist. Kein Wunder, dass sich in Deutschland die Hälfte der Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr nicht sicher fühlt!

Für die hohe Zahl an Fahrradunfällen ist in erster Linie eine veraltete oder fehlende Radinfrastruktur verantwortlich. Radfahrende kommen auf dem Flickenteppich von Wegen und Führungsformen oft eher schlecht als recht voran. Viele Radwege sind zu schmal, mangels wirksamer Kontrollen zugesperrt oder enden völlig unvermittelt. Rund die Hälfte aller Fahrradunfälle sind Alleinunfälle (Unfälle ohne weitere Unfallbeteiligte), die oftmals auf schlechten Fahrbahnuntergrund zurückzuführen sind.

Radfahren im Alltag darf keine Abenteuerlust erfordern. Wir Grüne stehen für eine aktive Radverkehrspolitik, die den Radfahrtrend fördert und sicher gestaltet. Mehrinvestitionen in eine bessere Radinfrastruktur sind auch nötig, weil neue Technologien und Designs den „guten alten Drahtesel“ schneller machen und Lastenräder mehr Platz brauchen. Mehr Radverkehr erfordert, die Regeln im Straßenverkehr so anzupassen, dass für alle Verkehrsteilnehmer Bewegungsfreiheit garantiert ist. Von sicheren Radwegen profitieren nicht nur die Radfahrenden selbst: Auch AutofahrerInnen fürchten sich vor einem Zusammenstoß und gewinnen durch eine bessere Radinfrastruktur.

Schlechte Radverkehrsverhältnisse tragen dazu bei, dass die Regelakzeptanz schwindet – eine Rechtfertigung sind sie jedoch nicht. Alle Verkehrsteilnehmer müssen aufeinander Rücksicht nehmen, ihr Fahrverhalten anpassen und die Verkehrsregeln einhalten. Nur so können wir das Ziel „Vision Zero“, eine Mobilität ohne Tote und Schwerverletzte, erreichen.

In Deutschland wird durchschnittlich alle 90 Sekunden ein Fahrrad gestohlen. Auch weil gute Radwege und Abstellmöglichkeiten fehlen, sind vielfach minderwertige Räder mit einer unzureichenden Sicherheitsausstattung unterwegs. Die in den Niederlanden und einer steigenden Anzahl deutscher Städte an zentralen Orten vorhandenen Fahrradparkhäuser zeigen, wie sicheres Abstellen funktioniert.

DIE BUNDESREGIERUNG BREMST DAS FAHRRAD AUS

Die Mobilität wandelt sich vielerorts schneller, als es große Teile der Politik nachvollziehen. Es mangelt in Deutschland nicht an guten Konzepten und praktischen Beispielen – es ist die Verkehrspolitik, die den Anschluss ans Fahrerfeld verliert. Sie setzt viel zu wenig um. Wer Mobilität neu gestalten will, muss mehr Pragmatismus und Experimentierfreude an den Tag legen.

Die Bundesregierung stellt die Weichen in die falsche Richtung. Sie behandelt Bahn und ÖPNV seit Jahren als „Restverkehre“ und ignoriert starke Trends wie das Carsharing und den Rad-Boom. Zwar hat sie vor Jahren den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) fortgeschrieben, doch ambitionierte Ziele und konkrete Maßnahmen sucht man dort vergeblich. So beziffert der NRVP die benötigten Mittel für die Radverkehrsförderung auf zehn bis 25 Euro pro Kopf und Jahr. Trotzdem werden in Deutschland im Schnitt nur fünf Euro pro Kopf investiert. Die Verkehrsetats fließen hauptsächlich in den motorisierten Straßenverkehr. In Autobahnen und Bundesstraßen will die große Koalition 2016 über sechs Milliarden Euro investieren. Für Radwege stellt sie mit 100 Millionen Euro weniger als im Jahr 2002 bereit. Im neuen Bundesverkehrswegeplan spielt der Radverkehr keine konkrete Rolle. Auch bei der Förderung der Elektromobilität beschränkt sich die Bundesregierung einseitig auf E-Autos.

GRÜN SCHALTET HOCH

Wir Grüne im Bundestag drängen darauf, die Verkehrspolitik grundlegend zu erneuern. Die Kombination von Rad, öffentlichem Verkehr und Auto muss in Städten genauso wie in ländlich geprägten Räumen gezielt verbessert werden. Es ist an der Zeit, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und ihre intelligente Vernetzung entschlossen zu fördern. Wir wollen die Infrastruktur gezielt auf moderne Mobilität ausrichten. Es muss selbstverständlich werden, sein Auto oder Fahrrad sicher am Bahnhof abzustellen und elektrisch zu laden, per App Bike/Park & Ride zu buchen und jeden Anschluss zuverlässig zu erreichen.

Moderne Verkehrspolitik muss sich auch mit der Aufgabe beschäftigen, Verkehrsflächen neu aufzuteilen und dem veränderten Verkehrsgeschehen anzupassen. Neun von zehn Autofahrten in der Stadt sind kürzer als sechs Kilometer. Im Durchschnitt steht ein Pkw am Tag 23 Stunden am Straßenrand. Das Interesse, einen privaten Pkw in der Stadt zu unterhalten, nimmt durch mehr Carsharing, verbesserte ÖPNV-Angebote und den Ausbau von Radwegen ab. Wer diese Entwicklung unterstützen will, muss die hohe Beanspruchung von Verkehrsflächen durch dauerhaft parkende Autos vermindern. Uns ist bewusst, dass das mancherorts keine leichte Diskussion sein wird. Alle Verkehrsteilnehmer haben berechnete Interessen und „Kampfansagen“ führen nicht weiter. Wir werben dafür, den Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern über die Verkehrsentwicklung zu verstärken und statt Restriktionen bessere Angebote in den Vordergrund zu stellen. Wir sind sicher, dass die Verkehrswende nur so gelingen wird.

Radverkehrsförderung darf nicht zulasten des Fußverkehrs gehen – im Gegenteil. Moderne Verkehrspolitik muss für eine Gleichberechtigung der Verkehrsarten sorgen und vernetzte Mobilität fördern. Es ist notwendig, die Verkehrssicherheit insgesamt zu erhöhen, statt Konflikte zwischen Fußgänger-, Radfahrer- und AutofahrerInnen zu vermehren. Die Lebensqualität von Städten zeigt sich auch darin, wie viele Kinder und Ältere unterwegs sind. Wir wollen deshalb Straßenräume neu gestalten: Die Menschen mit mehr Bäumen, Bänken und Spielmöglichkeiten einladen, sich dort aufzuhalten. FußgängerInnen, Kinder und Ältere sind besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer. Ihre Belange müssen besondere Beachtung finden.

FÜR EINE STARKE ROLLE DES BUNDES

Moderne Mobilität findet bislang vor allem dort statt, wo Landes- und Kommunalpolitik vorangehen. Von Engagement des Bundes ist – abgesehen von einigen wenigen Modellprojekten des Bundesumweltministeriums – nichts zu sehen. Der Bund hat über Jahre eine Erneuerung des öffentlichen Verkehrs verpasst, Carsharing behindert und das Fahrrad links liegen lassen. Klimaschutz und Verkehrswende sind für Verkehrsminister Dobrindt Fremdwörter. Das Verkehrsministerium ist vorrangig damit befasst, die ausländerfeindliche Pkw-Maut hinzubiegen und den Abgas-Skandal zu vertuschen. Dobrindt versagt bei den zentralen verkehrspolitischen Aufgaben der kommenden Jahre. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthält viele neue fragwürdige Straßen, aber kaum notwendige und sinnvolle Schienenprojekte. Radwege sind im BVWP selbst dann nicht berücksichtigt, wenn sie wie der Radschnellweg 1 im Ruhrgebiet Bundesstraßen entlasten.

Der Bund vergisst, den Radverkehr zu gestalten. Dabei ist er für Klima- und Umweltschutz sowie für die Verkehrssicherheit zuständig. Es ist seine Aufgabe, wegweisende Impulse zu setzen und Ländern und Kommunen ein verlässlicher Partner bei der Radverkehrsentwicklung zu sein. Ein Rechtsgutachten, erstellt im Auftrag der grünen Bundestagsfraktion, bestätigt die Verantwortung und den Handlungsspielraum des Bundes. Wir Grüne im Bundestag setzen klare Ziele und wollen den Radverkehrsanteil in Deutschland bis 2030 auf 25 Prozent aller Wege erhöhen. Dafür muss der Nationale Radverkehrsplan um konkrete Maßnahmen wie Förderprogramme des Bundes erweitert werden.

RADINFRASTRUKTUR MITFINANZIEREN

Der Standard der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur genügt vielerorts nicht den heutigen Anforderungen. Studien aus den USA zeigen, dass mehr Menschen auf das Fahrrad steigen, wenn sie nicht nur objektiv sicher unterwegs sind, sondern auch subjektiv eine hohe Verkehrssicherheit empfinden. Eine flächendeckende intakte Radinfrastruktur und Radschnellwege müssen die gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen sein. Beim Ausbau der Radwege wird der Bund seiner Verantwortung nicht gerecht. Wir Grüne im Bundestag fordern deshalb:

- Radwege an Bundesstraßen ausbauen und Qualitätsstandards setzen:

Wir wollen ein zusammenhängendes Netz überregionaler Radwege. Dafür muss der Bund die Haushaltsmittel für Radwege an Bundesfernstraßen schrittweise von bisher rund 100 auf 200 Millionen Euro pro Jahr erhöhen. Der Bund ist sowohl für unmittelbar an Bundesfernstraßen gelegene als auch für funktional einer Bundesstraße zugeordnete Radwege zuständig. Die ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsanstalt für Straßen- und Verkehrswesen) soll als verpflichtender Qualitätsstandard gelten.

- Radschnellwege fördern:

Wir wollen überregionale Radverkehrsverbindungen im Rahmen einer bundesweiten Netzplanung fördern. Der Bund muss in Absprache mit den Ländern einheitliche Standards für Radschnellwege definieren und bedeutende Vorhaben mitfinanzieren. Wir Grüne im Bundestag wollen dafür jährlich 100 Millionen Euro bereitstellen.

- Verkehrssicherheit in Kommunen verbessern:

Der Bund sollte sich stärker an der Gemeindeverkehrsfinanzierung beteiligen, den Umweltverbund stärker finanziell unterstützen und die Mittelzuweisung auf den Radverkehr ausdehnen. Bei der Radinfrastruktur in Städten und Ballungszentren herrscht der größte Handlungsdruck. An verkehrlichen Brennpunkten in Kommunen ereignen sich viele schlimme Unfälle zwischen Auto und Rad. Wir Grüne im Bundestag fordern den Bund dazu auf, in seiner Verantwortlichkeit

für die Verkehrssicherheit und den Klimaschutz Kommunen dabei zu unterstützen, den Radverkehr auszubauen und gleichzeitig gefährliche Verkehrsführungen zu beheben.

STRAßENVERKEHRSRECHT MODERNISIEREN

Ein fahrradfreundliches Verkehrssystem braucht fahrradgerechte Verkehrsregeln. Das deutsche Straßenverkehrsrecht ist in einer Zeit entstanden, in der Vorfahrt für das Auto als fortschrittlich galt. Der Rechtsrahmen entspricht dem veränderten Mobilitätsverhalten der Menschen jedoch in vielfacher Hinsicht nicht mehr. Wir setzen uns daher unter anderem für Änderungen zum leichteren und sicheren Fluss des Radverkehrs ein:

- Kinder unter acht Jahren und erwachsene Begleitpersonen sollen gemeinsam auf dem gleichen Weg Radfahren können. Dabei sollte freigestellt sein, ob sie gemeinsam auf dem Rad- oder dem Gehweg fahren.
- Um Unfallschwerpunkte zu beseitigen und den Verkehrsfluss zu erhöhen, sollte das Rechtsabbiegen für RadfahrerInnen an geeigneten Kreuzungen vereinfacht werden. Wir setzen uns dafür ein, dass Kommunen – wo es aus Sicherheitsgründen Sinn macht – einen grünen Rechtsabbiegepfeil für RadfahrerInnen einführen können.
- Kommunen sollen die Möglichkeit erhalten, Radschnellwege sowie gut ausgebaute außerörtliche Radwege für S-Pedelecs freizugeben.
- Auf der Fahrbahn markierte Rad- und Schutzstreifen schaffen zeitnah und kostengünstig mehr Platz und Sicherheit. Der Bund sollte rechtliche Hürden abbauen, so dass Schutzstreifen auch in Tempo-30-Zonen sowie außerorts unbürokratisch eingerichtet werden können.
- Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit. Ab Tempo 30 steigt die Unfallschwere dramatisch an. Kommunen sollten deshalb das Recht erhalten, innerorts eigenständig und unbürokratisch über die Einführung von Tempo 30 zu entscheiden, auch wenn es sich um Bundesstraßen handelt.

LASTENRÄDER STÄRKER FÜR TRANSPORTE EINSETZEN

Schon heute werden Lastenräder mancherorts erfolgreich eingesetzt, um zum Beispiel Pakete direkt an die Haustür zu liefern. Diese Entwicklung wollen wir als grüne Bundestagsfraktion stärker fördern. Besonders interessant sind neue Sharing-Konzepte für diejenigen, die ein Lastenrad nur gelegentlich nutzen möchten – ähnlich wie beim seit Jahren boomenden Carsharing. Lastenräder können auch private Pkw-Fahrten – zum Beispiel zum wöchentlichen Großeinkauf – ersetzen. Nach einer aktuellen Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt stellt jedoch der hohe Anschaffungspreis insbesondere elektrisch unterstützter Lastenräder bislang eine erhebliche Marktzugangsbarriere dar. Hier geht es E-Lastenrädern nicht anders als Elektroautos, die die Bundesregierung nun mit Steuergeldern fördert. Damit mehr Menschen E-Lastenräder nutzen können, wollen wir ein zeitlich befristetes Bundesprogramm für die Umsetzung von Sharing-Konzepten auflegen und eine Verleih-Infrastruktur aufbauen. Die Anschaffung von E-Lastenrädern, die einer unbestimmten Anzahl von Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung stehen, soll mit 1.000 Euro pro E-Lastenrad unterstützt werden. Unser Ziel ist es, 2.000 Verleihstationen mit insgesamt 10.000 Lastenrädern einzurichten.

FAHRRAD UND ÖFFENTLICHEN VERKEHR KOMBINIEREN

Deutschlandweit steigt der Anteil der Wege, bei denen der öffentliche Verkehr mit dem Fahrrad kombiniert wird. Die Deutsche Bahn verkaufte im Fernverkehr 2015 zwanzig Prozent mehr Fahrradtickets als noch wenige Jahre zuvor. Auch bei der Anzahl öffentlicher Leihräder werden zweistellige jährliche Wachstumsraten erwartet.

Wir als grüne Bundestagsfraktion wollen Rad und öffentlichen Verkehr deutlich besser vernetzen. Gute Radwege und barrierefreie Zugänge zu Bahnhöfen und Haltestellen sowie sichere Abstellmöglichkeiten

und Verleihangebote erhöhen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und vergrößern seinen Radius. Eine gute Verknüpfung von Rad- und öffentlichem Verkehr hat gerade für ländliche Räume einen hohen Mehrwert und kann die Belastung, die tägliches Pendeln mit dem Pkw hervorruft, vermindern. Auch die Fahrradmitnahme in Zügen sollte vereinfacht und bequemer werden. Wir fordern den Bund auf, in seiner Rolle als Eigentümer die Deutsche Bahn zu verpflichten, in allen Zügen der DB die Fahrradmitnahme zu ermöglichen.

DIENSTFAHRRÄDER UND BETRIEBLICHE MOBILITÄT UNTERSTÜTZEN

Bei der Nutzung des Fahrrads für den Arbeitsweg besteht in Deutschland viel Luft nach oben. Mehr als die Hälfte aller Arbeitswege sind unter zehn Kilometer lang. Gleichwohl nutzen zwei Drittel der Menschen das Auto, nur knapp jede/r Zehnte macht sich mit dem Fahrrad auf den Weg zur Arbeit. Seit 2012 sind Diensträder und Dienstwagen steuerlich gleichgestellt. Wir Grüne im Bundestag schlagen vor, dass der Bund mit gutem Beispiel vorangeht und es allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ermöglicht, Dienstfahrräder zu nutzen. Auch bei der Zertifizierung nachhaltig wirtschaftender Unternehmen sollte die betriebliche Mobilität stärker als bisher berücksichtigt werden. Dies schafft Anreize für Unternehmen, ihren Beschäftigten Diensträder und sichere Abstellanlagen anzubieten.

IN FORSCHUNG UND WISSENSCHAFT INVESTIEREN

Die Verkehrswende erfordert neue Ansätze in der Infrastruktur, den Verkehrsangeboten, ihrer digitalen Vernetzung und dem Verkehrsrecht. Hier ist noch viel mehr Wissen und Kommunikation nötig. Wir kritisieren, dass die Bundesregierung bei der Forschungsförderung zu einseitig auf den Verkehrsträger Auto setzt. Förderung im Bereich der Batterieentwicklung ist zwar richtig, für moderne und vernetzte Mobilität müssen die Forschungsaktivitäten aber breiter werden. Wie groß etwa ist der volkswirtschaftliche Nutzen einer Verkehrsverlagerung zugunsten des Radverkehrs? Welche Potenziale haben Pedelecs und wie kann die Kombination umweltfreundlicher Verkehrsmittel mithilfe digitaler Technologien optimiert werden? Darüber gibt es kaum wissenschaftliche Erkenntnisse. Auch die Sicherheit der Radverkehrsinfrastruktur und die Sicherheit des Rades vor Diebstahl sind wenig erforschte Gebiete. Der Bund sollte Forschungsvorhaben in diesen Bereichen vorantreiben.

HOCHSCHALTEN BEIM RADVERKEHR

Wir Grüne im Bundestag wollen mehr Mobilität und weniger belastenden Verkehr. Deutschland braucht die Verkehrswende, um den Menschen nachhaltige, komfortable und bezahlbare Mobilität zu ermöglichen. Eine aktive Radverkehrspolitik und eine bessere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger sind hierfür wichtige Bausteine.