

# Wir bewegen was!

Das Verkehrspolitische Programm des ADFC



# Inhalt

<b>Das Verkehrspolitische Programm des ADFC im Überblick</b> .....	<b>4</b>
<b>Präambel – Unser Ziel</b> .....	<b>7</b>
<b>1. Mehr als ein Fortbewegungsmittel – Das Rad bietet viele Lösungen</b> .....	<b>8</b>
Energiewende – Verkehrswende	
Klimawandel	
Gesundheit – Bewegungsmangel	
Lärmbelastung, Luftreinhaltung und Flächenverbrauch	
Soziale Teilhabe	
Knappe öffentliche Mittel – ökonomischer Vorteil	
<b>2. Sicherheit und Akzeptanz schaffen – Grundlagen der Radverkehrsförderung</b> .....	<b>10</b>
Radverkehrsförderung für die breite Mehrheit	
Systematische Radverkehrsförderung	
Weiterentwicklung des Fahrrades	
Quantifizierbare Ziele	
Qualitätsmanagement	
<b>3. Umsteigen leicht gemacht – zum Radfahren motivieren</b> .....	<b>12</b>
Die Menschen erreichen	
Es geht nur mit Kultur	
Mobilitätsbildung	
Kommunikation und Service	
Kommunikation nach innen – Fortbildung der Akteure	
<b>4. Radverkehr erhöht Lebensqualität – Lebenswerte Städte und Dörfer</b> .....	<b>14</b>
Lebenswerte Städte	
Räume und Flächen wieder für Menschen	
Lebenswerte Städte sind beliebt	
Lebenswerte Dörfer	
Radverkehr im ländlichen Raum	
<b>5. Zusammen geht was – Vernetzung der Verkehrsmittel</b> .....	<b>16</b>
Multimodalität	
Intermodale Verknüpfung	
Bike+Ride	
Fahrradmitnahme in Bus und Bahn	
Öffentliche Fahrräder	
Kommunales Mobilitätsmanagement	

<b>6. Radverkehr für alle – Infrastruktur</b>	<b>19</b>
Radverkehr im Netz	
Infrastruktur nach Stand der Technik	
Führung des Radverkehrs	
Benutzungspflicht	
Radschnellwege	
Wartung	
Fahrradparken	
<b>7. Gut geschützt unterwegs – Verkehrssicherheit</b>	<b>21</b>
Vision Zero	
Geschwindigkeit reduzieren: Tempo 30 innerorts	
Die Menschen ernstnehmen	
Regelkenntnis vermitteln	
Verkehrsklima	
Helm	
Technische Schutzmaßnahmen in Kraftfahrzeugen	
<b>8. Finanzierung und Rechtsrahmen</b>	<b>24</b>
Finanzierung	
Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht	
Technische Vorschriften	
Raumordnung, Regional und Siedlungsentwicklung und Baurecht	
<b>9. Informiert bleiben – Evaluation und Forschung</b>	<b>26</b>
Forschung	
Evaluation und Monitoring	
<b>10. Wie geht's weiter? Ausblick</b>	<b>27</b>



# Wir bewegen was!

## Das Verkehrspolitische Programm des ADFC

### 1. Mehr als ein Fortbewegungsmittel – Das Rad bietet viele Lösungen

Wir wollen, dass nachhaltige Radverkehrsförderung – über die Verkehrspolitik hinaus – unterschiedliche Ansätze und Akteure zusammenbringt. Denn Mobilität mit dem Rad bietet Lösungen für viele gesellschaftliche Herausforderungen wie Energiewende, Klimawandel und Gesundheit. Sie wirkt Bewegungsmangel und Lärmbelastung entgegen und bietet angesichts knapper öffentlicher Kassen und Flächen eine sinnvolle Alternative. Wir setzen uns dafür ein, dass Radverkehrsförderung als gesamtgesellschaftliche Aufgabe begriffen wird.

### 2. Sicherheit und Akzeptanz schaffen – Grundlagen der Radverkehrsförderung

Menschen fahren vor allem dann mit dem Fahrrad, wenn sie sich sicher fühlen. Sie müssen den Radverkehr als komfortabel empfinden und sich als Radfahrer voll akzeptiert erleben. Deshalb engagieren wir uns für eine Radverkehrsförderung, die „Radverkehr als System im System“ gestaltet.

### 3. Umsteigen leicht gemacht – zum Radfahren motivieren

Wir wollen Verhaltensänderungen erreichen und die breite Bevölkerung zum Radfahren anregen. Für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung brauchen wir emotionale, professionelle Kampagnen und die Herausbildung einer eigenständigen Fahrradkultur.

### 4. Radverkehr erhöht Lebensqualität – Lebenswerte Städte und Dörfer

#### Lebenswerte Städte

In kompakten Städten mit gemischten Siedlungsstrukturen und angenehmen Lebensbedingungen hat der Radverkehr die besten Voraussetzungen. Gleichzeitig ist ein hoher Anteil von Fahrrädern am Verkehr eine wesentliche Voraussetzung für eine lebenswerte und attraktive Stadt. Wir wollen, dass Städte so gebaut sind, dass sie alle Radverkehre ermöglichen.

#### Lebenswerte Dörfer

Das Fahrrad spielt bei der Entwicklung des ländlichen Raums eine wichtige Rolle. Wir wollen es als ein eigenständiges Verkehrsmittel stärken und betrachten es als geeigneten Zubringer zum öffentlichen Verkehr. Außerdem möchten wir Angebote für den Fahrradtourismus umfassend in den Alltagsradverkehr integrieren.



## 5. Zusammen geht was – Vernetzung der Verkehrsmittel

Das Fahrrad hat ein riesiges Potenzial als Verkehrsmittel und kann einen enormen Beitrag zur Ablösung des Autos als Hauptverkehrsmittel für die Mehrheit der Deutschen leisten. Vor allem dann, wenn es mit anderen Verkehrsmitteln wie Bussen und Bahnen, Taxis oder Car-Sharing kombiniert wird. So wird ein funktionierendes Gesamtsystem entstehen. Wir fordern Bund, Länder und Kommunen auf, den öffentlichen Verkehr bestmöglich mit dem Fahrrad zu vernetzen.

## 6. Radverkehr für alle – Infrastruktur

Wir wollen zügiges, sicheres und komfortables Radfahren ermöglichen. Dafür brauchen wir eine fahrradfreundliche Infrastruktur. Sie muss den Ansprüchen aller Radverkehre und unterschiedlicher Fahrradtypen Rechnung tragen.

## 7. Gut geschützt unterwegs – Verkehrssicherheit

Wir betrachten die objektive Sicherheit, ein hohes subjektives Sicherheitsempfinden der Radfahrer und möglichst wenig Unfälle als unverzichtbare Voraussetzung, um das Radfahren für alle zu ermöglichen. Unser Ziel ist Straßenverkehr ohne Verkehrstote. Um Gefahren zu reduzieren, fordern wir verträgliche Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und eine Verkehrskultur des Miteinanders.

## 8. Finanzierung und Rechtsrahmen

Wir fordern die Bereitstellung ausreichender finanzieller und personeller Ressourcen für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung. Wir treten für eine Gleichberechtigung der Verkehrsarten ein und wollen sie auf allen Ebenen herstellen. In diesem Sinne verlangen wir einen grundlegenden Umbau der Finanz-, Rechts- und Verwaltungsstrukturen.

## 9. Informiert bleiben – Evaluation und Forschung

Die deutsche Forschungslandschaft zum Radverkehr und dessen Verflechtung im Verkehrssystem ist bislang ungenügend entwickelt und hat großen Nachholbedarf. Wir fordern daher den Ausbau der Radverkehrsforschung in Deutschland. Dazu erachten wir insbesondere Maßnahmenevaluation und Monitoring im Radverkehr nach einheitlichen Standards für notwendig.





## Präambel – Unser Ziel

Wir haben eine Vision: Im Jahr 2025 erreichen die Menschen ihre Zielorte schnell, kostengünstig, umweltfreundlich und unter komfortablen Bedingungen. Damit das Realität wird, setzen wir uns für die Entwicklung eines Verkehrssystems ein, das auf Nähe und intelligente Verbindung verschiedener Verkehrsmittel baut. Und in dessen Mittelpunkt das Fahrrad steht.

Ob klassisch oder als öffentliches Leihrad, Elektrofahrrad oder in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr – das Fahrrad ist ein individuelles, flexibles, günstiges, ressourcenschonendes und gesundes Verkehrsmittel. Wir wollen, dass das Rad für den Großteil der täglichen Wege genutzt wird. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Es erfüllt das Bedürfnis nach individueller Fortbewegung, umweltfreundlichem Verhalten und entspricht einem gesunden Lebensstil. Noch dazu erfüllt es den Wunsch nach zeitgemäßer, individueller Technik, ist bequem und praktisch. Und nicht zuletzt macht Radfahren einfach Spaß.

Wir betrachten das Fahrrad als tragende Säule der Nahmobilität. Es ist essenzieller Bestandteil einer Mobilitätskultur, in der Autofahrten auf ein notwendiges Minimum reduziert werden. Einer Kultur, in der auch Straßen und Plätze als Lebensraum für alle Menschen wieder in den Mittelpunkt rücken. Dabei weisen wir dem Rad eine zentrale Bedeutung zu, da es sich für viele Wege als optimales Verkehrsmittel eignet.

Wir sind der Meinung, dass die Verkehrspolitik die Rahmenbedingungen und Förderinstrumente schaffen muss, damit das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel allgemein akzeptiert wird und von allen genutzt werden kann. Deshalb setzen wir uns bei Bund, Ländern und Kommunen dafür ein, dem Radverkehr einen angemessenen politischen Stellenwert zu verleihen. Wir wollen, dass sich das in der spürbaren Erhöhung der Mittel für den Radverkehr ausdrückt. Als ADFC betrachten wir in unserem Engagement für die Radverkehrsförderung die gesellschaftlichen Zusammenhänge jedoch nicht nur aus Radfahrerperspektive. Vielmehr fühlen wir uns einer generell nachhaltigen Verkehrsentwicklung verpflichtet.

Wir wollen diejenigen stärken, die jetzt schon das Fahrrad nutzen und den Fokus auf Missstände lenken, die Menschen noch am Radfahren hindern. Dabei beziehen wir die Bedürfnisse aller Interessengruppen ein, die sich selbstständig im Verkehr bewegen wollen. Wir berücksichtigen in unseren Überlegungen aktuelle Entwicklungen und wissen, dass sich verschiedene Radverkehre herausgebildet haben.

Wir verpflichten uns, in unserer Arbeit für den Radverkehr auch denen eine Stimme zu geben, die im Besonderen eine Lobby brauchen: Kinder, ältere Menschen, Familien mit Kindern, Migrantinnen und Migranten. Wir vertreten als Verband alle Radfahrenden, damit die verschiedenen Bedürfnisse aller Radfahrenden ernstgenommen werden und Rad fahren sicher und komfortabel für alle möglich ist.

Der ADFC hat das Verkehrspolitische Programm einstimmig auf seiner Bundeshauptversammlung 2013 in Aachen verabschiedet.

# 1. Mehr als ein Fortbewegungsmittel – Das Rad bietet viele Lösungen

Wir wollen, dass nachhaltige Radverkehrsförderung – über die Verkehrspolitik hinaus – unterschiedliche Ansätze und Akteure zusammenbringt. Denn Mobilität mit dem Rad bietet Lösungen für viele gesellschaftliche Herausforderungen wie Energiewende, Klimawandel und Gesundheit. Sie wirkt Bewegungsmangel und Lärmbelastung entgegen und bietet angesichts knapper öffentlicher Kassen und Flächen eine sinnvolle Alternative. Wir setzen uns dafür ein, dass Radverkehrsförderung als gesamtgesellschaftliche Aufgabe begriffen wird.

## › **Energiewende – Verkehrswende**

Der Straßenverkehr verbraucht nach dem industriellen Sektor die meiste Endenergie in Deutschland. Deshalb muss eine Verkehrswende erfolgen, in deren Fokus die Nachhaltigkeit steht. Wir wollen, dass vor allem im Kurzstreckenbereich und in Kombination mit öffentlichem Verkehr das Fahrrad den Pkw ersetzt.

## › **Klimawandel**

Wir setzen uns aktiv dafür ein, dass der Radverkehr als integraler Bestandteil in das Klimaschutzprogramm von Bund, Ländern und Kommunen aufgenommen wird.

Während die CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen 1990 und 2011 um 22 % zurückgingen, sind es im Verkehrssektor lediglich 6 %. Die Studie „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ des Umweltbundesamts (UBA) geht in ihrem positivsten Szenario davon aus, dass 40 Mio. t CO<sub>2</sub>-Emissionen vermieden werden können. Wenn sich 50 % der innerstädtischen Pkw-Fahrten bis 5 km auf das Rad verlagern, wird bis 2020 von einer Verminderung um 5 Mio. t der CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgegangen.

## › **Gesundheit – Bewegungsmangel**

Radverkehrsförderung ist Gesundheitsförderung. Die Förderung des Radfahrens muss deshalb explizit in die Präventionsarbeit der Gesetzlichen Krankenversicherung (Leitfaden Prävention) aufgenommen werden.

Der Hintergrund: In Deutschland nehmen durch Bewegungsmangel verursachte Krankheiten wie Fettleibigkeit und Herz-Kreislauferkrankungen stark zu und treiben die Kosten nach oben. Das Rad bietet eine einfache Alternative. Denn für die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfohlene halbstündige Bewegung reicht es meist, den Arbeitsweg per Rad zurückzulegen. So spart Radverkehr als aktive Bewegung enorme Kosten im Gesundheitsbereich.



## › Lärmbelastung, Luftreinhaltung und Flächenverbrauch

59 % der Deutschen sind vom Straßenverkehrslärm betroffen, etwa 12 % von starkem und äußerst starkem Lärm. Das bedeutet einen massiven Verlust an Lebensqualität und verursacht hohe volkswirtschaftliche Kosten.

Der Radverkehr eignet sich als lärmfreie und platzsparende Alternative, die zusätzlich die Luftqualität verbessert und Schadstoffemissionen verringert.

## › Soziale Teilhabe

Wir sehen Radfahren als integratives Element unserer Gesellschaft. Eine Verlagerung der Alltagsmobilität auf das Fahrrad gewährleistet Teilhabe auch für sozial Benachteiligte und verhindert, dass steigende Kosten zu sozialer Ausgrenzung führen.

## › Knappe öffentliche Mittel – ökonomischer Vorteil

Laut Daten des Umweltbundesamtes liegen die externen Umwelt- und Unfallkosten des Kraftverkehrs bei 76 Milliarden €/Jahr und damit bei 96 % aller anfallenden Kosten in diesem Bereich. Alle anderen Verkehrsmittel zusammen verursachen nur 4 % dieser Kosten.

Wir fordern den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, weil er deutlich weniger kostet als die Infrastruktur für Auto- und öffentlichen Verkehr.



## 2. Sicherheit und Akzeptanz schaffen – Grundlagen der Radverkehrsförderung

Menschen fahren vor allem dann mit dem Fahrrad, wenn sie sich sicher fühlen. Sie müssen den Radverkehr als komfortabel empfinden und sich als Radfahrer voll akzeptiert erleben. Deshalb engagieren wir uns für eine Radverkehrsförderung, die „Radverkehr als System im System“ gestaltet.

### › Radverkehrsförderung für die breite Mehrheit

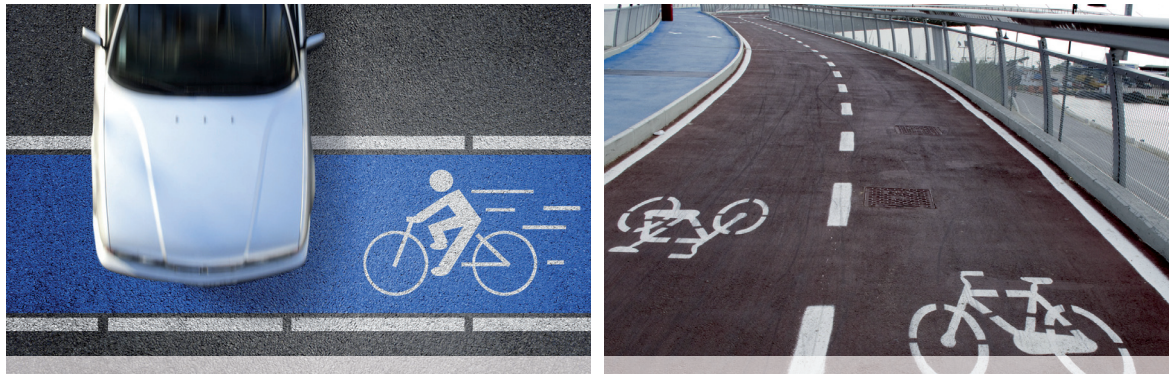
Studien zeigen, dass die Mehrheit der Bevölkerung häufiger Rad fahren und größere Entfernungen mit dem Fahrrad zurücklegen würde, wenn sie den Radverkehr positiver erleben würde.

Wir wollen eine Radverkehrsförderung, die den Radverkehrsanteil auf allen zurückgelegten Wegen (Modal Split) und die Verkehrsleistung erhöht – mehr Menschen sollen vom Auto aufs Fahrrad umsteigen, häufiger und längere Strecken fahren. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Radverkehrsförderung gezielt die Hindernisse bekämpfen, die die meisten Menschen am Radfahren hindern sowie auf die spezifischen Bedürfnisse der potenziellen Fahrradnutzer eingehen.



### › Systematische Radverkehrsförderung

Zum System Radverkehr gehören Infrastruktur, Serviceangebote und Kommunikation rund ums Radfahren. Darüber hinaus müssen Raumplanung und Stadtentwicklung die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass Radfahren im Vergleich zu konkurrierenden Verkehrsmitteln attraktiv ist und bleibt. Dazu sind die entsprechenden ordnungspolitischen Maßnahmen, rechtlichen Rahmenbedingungen und eine adäquate Gebührenpolitik notwendig.



### > Weiterentwicklung des Fahrrades

Pedelecs sind Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung und erweitern die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrades, da sie das Fahren längerer Strecken und in hügeligem Gelände erleichtern. Sie erschließen neue Zielgruppen.

Mit Lastenrädern und Anhängern lässt sich das Fahrrad auch verstärkt im Wirtschaftsverkehr und zum Transport von Kindern und Gütern einsetzen. Wir befürworten für die „letzte Meile“ des Lieferverkehrs den verstärkten Einsatz von Lastenrädern.

### > Quantifizierbare Ziele

Wir sprechen uns dafür aus, den Anteil des Fahrrades an den zurückgelegten innerstädtischen Wegen bis 2025 auf 40 % im Bundesdurchschnitt zu erhöhen. Für größere Entfernungen streben wir die sinnvolle Kombination mit dem öffentlichen Verkehr an. Das Fahrrad muss als Teil einer intermodalen Fortbewegung auch Teil eines zukunftsfähigen Verkehrssystems und des Umweltverbundes sein.

Der Anteil des Fahrrades an der Verkehrsleistung soll auf 15 % steigen. Alle Steigerungen sind zu Lasten des Autoverkehrs zu erreichen und dürfen nicht in Konkurrenz zum Fußverkehr oder öffentlichen Verkehr (Umweltverbund) erfolgen.

### > Qualitätsmanagement

Eine Steigerung des Radverkehrs ist langfristig nur möglich, wenn alle Maßnahmen eine qualitative Verbesserung darstellen. Dazu verlangen wir eine kontinuierliche Wirkungskontrolle und Qualitätssicherung. So lässt sich überprüfen, ob die angestrebten Effekte tatsächlich erreicht wurden oder Veränderungen erforderlich sind.

Wir wollen, dass das Bestandsnetz an Radverkehrsanlagen regelmäßig kontrolliert und Mängel beseitigt werden.

Ein umfassendes Qualitätsmanagement beinhaltet neben der Überprüfung und Weiterentwicklung der Infrastruktur auch Maßnahmen in den Bereichen Service und Kommunikation/ Öffentlichkeitsarbeit.

### 3. Umsteigen leicht gemacht – zum Radfahren motivieren

Wir wollen Verhaltensänderungen erreichen und die breite Bevölkerung zum Radfahren anregen. Für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung brauchen wir emotionale, professionelle Kampagnen und die Herausbildung einer eigenständigen Fahrradkultur.

#### › Die Menschen erreichen

Wir möchten die Menschen von den Vorteilen der Fahrradnutzung überzeugen. Dabei ist uns klar, dass die individuelle Verkehrsmittelwahl kein ausschließlich rationaler Akt ist. Vielmehr hängt sie maßgeblich von Lebensstil, Werten, Gewohnheiten, sozialen Normen, Emotionen und weiteren personengebundenen Faktoren ab. Deshalb gehört es zu den schwierigsten und aufwendigsten Kommunikationszielen, Änderungen im Bereich des Lebensstils und des Verhaltens zu erreichen. Dafür brauchen wir glaubwürdige Argumente, reale Beispiele und überzeugende Fakten.

#### › Es geht nur mit Kultur

60 Jahre hat das Auto Stadtplanung, Siedlungsstrukturen, öffentliche Räume, Verteilung von Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten, Kultur- und Freizeiteinrichtungen maßgeblich geprägt. Automobilität ist im Habitus der meisten Deutschen verankert.

Doch aktuelle Trends signalisieren den Rückgang der traditionellen Autokultur. Darauf aufbauend wollen wir eine Kultur des Fahrradfahrens etablieren, wo sie bislang kaum vorhanden ist – also zunehmend in tagesaktuellen Medien, Kunst, Design, Film und in der Mode.





### › **Mobilitätsbildung**

Da Radfahren und die Haltung zum Fahrrad auf vielfältige Weise gelernt und erworben wird, engagieren wir uns für eine umfassende Mobilitätsbildung. Besonders wichtig ist uns, Spaß an der eigenständigen Fahrradmobilität zu vermitteln aber auch eine kritische Betrachtung der Verkehrsmittelwahl zum Lerninhalt zu machen. Um Kindern das Hineinwachsen ins selbstständige Radfahren zu erleichtern, sollten Eltern ihre Kinder auf dem Gehweg oder der Fahrbahn begleiten und unterstützen können.

### › **Kommunikation und Service**

Professionelle Kampagnen mit lokalem Bezug können die Radkultur fördern. Sie sollen für das Rad als Alternative zum Auto werben. Politiker und Prominente müssen ihre Vorbildfunktion wahrnehmen. Neben Kampagnen wollen wir das Thema auch kontinuierlich auf allen medialen Kanälen kommunizieren.

Wir fordern, dass durch umfassenden Service das Radfahren ermöglicht und erleichtert wird.

### › **Kommunikation nach innen – Fortbildung der Akteure**

Wir legen großen Wert auf die Kommunikation mit Entscheidungsträgern, Planern und Verwaltungsmitarbeitern. In den Organisationsstrukturen der öffentlichen Verwaltungen muss die Radverkehrsförderung einen angemessenen Platz finden.

Darüber hinaus bringen wir unser Wissen bei Polizei, Verwaltung und Bildungsträgern sinnvoll ein. Auf diese Weise schaffen wir auf Behörden-, Verwaltungs- und Bildungsebene Akzeptanz für die Belange zukunftsfähiger Radverkehre und etablieren das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel in der Allgemeinheit.

Wir wollen, dass die fachliche Aus- und Weiterbildung im Bereich Radverkehr für Architekten, Planer, Polizei und Verwaltungsmitarbeiter den aktuellen Erfordernissen angepasst wird, dem Stand der Technik entspricht sowie Chancen und Potenziale des Radverkehrs angemessen darstellt.

Wir begleiten die Weiterentwicklung von Wissenschaft und Forschung und treiben sie gegebenenfalls mit eigenen Fragestellungen voran.

## 4. Radverkehr erhöht Lebensqualität – Lebenswerte Städte und Dörfer

In kompakten Städten mit gemischten Siedlungsstrukturen und angenehmen Lebensbedingungen hat der Radverkehr die besten Voraussetzungen. Gleichzeitig ist ein hoher Anteil von Fahrrädern am Verkehr eine wesentliche Voraussetzung für eine lebenswerte und attraktive Stadt. Wir wollen, dass Städte so gebaut sind, dass sie alle Radverkehre ermöglichen.

### › Räume und Flächen wieder für Menschen

Viele Städte sind von gefährlichen, lauten und schwer zu querenden Verkehrsadern durchzogen. Sie sind ein Erbe der jahrzehntelangen autozentrierten Verkehrs- und Siedlungspolitik. Dadurch haben sich Wohnen und Einkaufen immer mehr an den Stadtrand verlagert. Das Spielen oder der Aufenthalt auf der Straße ist kaum noch möglich. Wir sehen es daher als gesellschaftliche Aufgabe, diese Entwicklung umzukehren und verlorene Lebensqualität langfristig in den Städten zurückzugewinnen.

### › Lebenswerte Städte sind beliebt

Städten mit guten Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer wird eine hohe Lebensqualität zugeschrieben, während Städte mit starkem Autoverkehr als unattraktiv empfunden werden. Doch eine möglichst hohe Lebensqualität bietet entscheidende Standortvorteile – nicht zuletzt bei der künftigen Bewohner- und Fachkräftegewinnung. Es muss also etwas dafür getan werden, Städte lebenswert zu gestalten.

Das Verkehrsmittel Fahrrad stellt hierbei einen Schlüssel dar. Es ermöglicht Mobilität in beträchtlicher Reichweite und gesunder Form, ohne die Lebensqualität der Anwohner durch Unfallgefahr, Lärm, Schadstoffe oder Flächenanspruch wesentlich zu beeinträchtigen. Damit



eignet sich das Fahrrad ideal für die Stadt der kurzen Wege, die geringe Geschwindigkeiten und weniger Autos auf den Straßen erfordern. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht sich spürbar, wenn Verkehrsraum zu Grün-, Spiel- oder Stellflächen für Cafés umgestaltet wird. Wir möchten Straßen wieder zu Lebensräumen machen.

### › Lebenswerte Dörfer

Das Fahrrad spielt bei der Entwicklung des ländlichen Raums eine wichtige Rolle. Wir wollen es als ein eigenständiges Verkehrsmittel stärken und betrachten es als geeigneten Zubringer zum öffentlichen Verkehr. Außerdem möchten wir Angebote für den Fahrradtourismus umfassend in den Alltagsradverkehr integrieren.

### › Radverkehr im ländlichen Raum

Im ländlichen Raum wird viel Rad gefahren. Hier gibt es oftmals ein gutes Wegenetz und es lässt sich sicher und komfortabel fahren. Wegen der relativ langen Wege zwischen den Dörfern und Kleinstädten, die sich meist kaum bündeln lassen, ist das Auto in ländlichen Räumen allerdings nach wie vor das wichtigste Verkehrsmittel. Doch auch im ländlichen Raum, insbesondere in Kleinstädten und Dörfern, liegen große Anteile der Autofahrten deutlich unter 5 Kilometern – und damit in einem Bereich, in dem das Fahrrad eine gute Alternative darstellt.

Fahrrad und Pedelecs bieten gerade im Berufs-/Schulverkehr als Bus- und Bahnzubringer große Chancen für einen Effizienzgewinn im öffentlichen Verkehr. Dafür benötigen Haltestellen sichere und komfortable Zufahrten für Radfahrer sowie entsprechende Möglichkeiten zum Fahrradparken.

So kann das Fahrrad in Kombination mit dem ÖPNV wesentliche Lösungsansätze für die Mobilität im ländlichen Raum bieten: als Zubringer zu öffentlichen Verkehrsmitteln, eigenständiges Alltagsverkehrsmittel sowie Verkehrsmittel für die Anbindung der Bauernhöfe und kleinen Dörfer an die Unter- und Mittelzentren.

## 5. Zusammen geht was – Vernetzung der Verkehrsmittel

Das Fahrrad hat ein riesiges Potenzial als Verkehrsmittel und kann einen enormen Beitrag zur Ablösung des Autos als Hauptverkehrsmittel für die Mehrheit der Deutschen leisten. Vor allem dann, wenn es mit anderen Verkehrsmitteln wie Bussen und Bahnen, Taxis oder Car-Sharing kombiniert wird. So wird ein funktionierendes Gesamtsystem entstehen. Wir fordern Bund, Länder und Kommunen auf, den öffentlichen Verkehr bestmöglich mit dem Fahrrad zu vernetzen.

Bei Fahrten, die Menschen unternehmen, müssen die genutzten Verkehrsmittel die gesamte Wegestrecke zwischen Start- und Zielort abdecken – von Tür zu Tür. Sind die Wege für die Alleinnutzung des Fahrrades zu lang, muss eine sinnvolle Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr sicher und komfortabel möglich sein. Derzeit liegt diese Kombinationsrate bei nur 5 % und soll auf 40 % wie in den Niederlanden gesteigert werden.

Eine gute intermodale Vernetzung zwischen Fahrrad und öffentlichem Verkehr ist ein Katalysator für die Nutzung des Umweltverbundes.

### › Multimodalität

Wer je nach Entfernung und Zweck unterschiedliche Verkehrsmittel wählt, ist multimodal unterwegs. Das Fahrrad spielt besonders für die häufigen, kurzen Entfernungen eine ausgesprochen wichtige Rolle. Es trägt durch seine Flexibilität und Schnelligkeit auf diesen Wegen entscheidend dazu bei, dass vor allem in Städten immer häufiger auf privaten Autobesitz verzichtet werden kann. Um diese Entwicklung zu begünstigen, fordern wir die Erreichbarkeit der Ziele mit dem Umweltverbund zu verbessern und die Förderung von Car-Sharing.

### › Intermodale Verknüpfung

Wer auf einem Weg unterschiedliche Verkehrsmittel wählt, ist intermodal unterwegs. Die direkte Kombination der Nutzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr auf einem Weg ist besonders ausbaufähig. Sie ist ein gutes Mittel, um die Reichweite des Fahrrades zu erweitern.

Die Voraussetzungen für die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr sind:

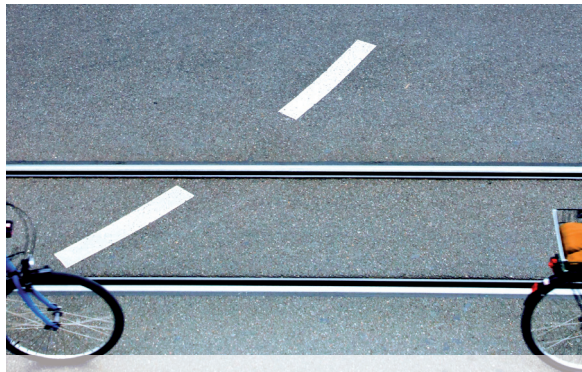
- sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV
- Radstationen an größeren Bahnhöfen
- zeitgemäße Fahrradleihsysteme
- durchgängige Buchbarkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einer Strecke.

Wir fordern Bund und Länder auf, einen Kriterienkatalog zur Verknüpfung der Verkehrsmittel zu erarbeiten und ihn zur Bedingung für die finanzielle Förderung von Projekten des öffentlichen Verkehrs zu machen.



## › Bike+Ride

Vielerorts reichen die Fahrradabstellmöglichkeiten zum Umstieg in den ÖPNV in Quantität und Qualität nicht aus und sind dringend verbesserungsbedürftig. Neben allgemeinen Anforderungen an das Fahrradparken muss der Standort der Abstellanlagen so nah am Haltepunkt liegen, dass er auf Akzeptanz stößt. Witterungsschutz ist besonders wichtig. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Nutzung von Pedelecs und anderen hochwertigen Fahrrädern regen wir auch die Platzierung bedarfsgerechter Fahrradboxen oder Fahrradstationen an. Erweiterungsflächen müssen vorgehalten werden.



## › Fahrradmitnahme in Bus und Bahn

Grundsätzlich halten wir es für notwendig, Möglichkeiten zur kostengünstigen Fahrradmitnahme in Bus und Bahn, aber auch Taxis zu bieten. Ausreichend dimensionierte Mehrzweckabteile in Bahnen lassen sich dabei auch für Rollstühle oder Kinderwagen nutzen. Fahrzeuge und Abläufe müssen gewährleisten, dass die Fahrradmitnahme für alle einfach zu bewältigen und im Betriebsablauf zu integrieren ist.

Selbst bei idealer Gestaltung der Fahrradmitnahme sind einem deutlichen Anstieg pendelnder Radfahrer allerdings Grenzen gesetzt. Hier engagieren wir uns für Alternativen wie diebstahlsichere Abstellanlagen am Startpunkt, öffentliche Räder am Ausstiegspunkt oder eine sichere Zweiradaufbewahrung, die Nutzung von Falträdern etc.

Für Radreisen wünschen sich viele Kunden die Mitnahme der zumeist persönlich zugeschnittenen Reiseräder, um nicht auf das Auto angewiesen zu sein. Deshalb ist die Fahrradmitnahme in allen Zügen so zu gestalten, dass sie auch bei beladenen Reiserädern einfach und komfortabel erfolgen kann.

Das Gleiche gilt für Fernbusse, die teilweise eine Alternative für den touristischen Fernverkehr per Rad darstellen. Die Fahrradmitnahme in Bussen eignet sich zudem für den Radverkehr in bislang unerschlossene Regionen wie im ländlichen Raum oder in bergigen Gebieten.

### › Öffentliche Fahrräder

Öffentliche Fahrradverleihsysteme betrachten wir als individuelle und flexible Erweiterungen des öffentlichen Verkehrssystems vor allem für Pendler, Touristen und Gelegenheitsradfahrer. Bei entsprechender Qualität sind sie zusätzlich sichtbare Botschafter des Radfahrens und regen zur privaten Radnutzung an.

Dabei kommt es auf einfache Handhabung und unbeschränkten Zugang an. Um die verkehrliche Wirkung zur Stärkung des Umweltverbundes zu maximieren, betrachten wir öffentliche Fahrräder gemeinsam mit Car-Sharing Angeboten als integralen Bestandteil des öffentlichen Verkehrs. Die Integration betrifft die Standortplanung von Stationen, Tarife, den gemeinsamen Außenauftritt inkl. Vertrieb sowie eine steuerliche und rechtliche Gleichstellung. In Verbindung mit modernen Informationstechnologien entstehen so umfassende Mobilitätsdienstleistungen.

### › Kommunales Mobilitätsmanagement

Grundvoraussetzung, um erfolgreich Alternativen zur privaten Autonutzung zu etablieren, ist ein kommunales Mobilitätsmanagement mit dem Ziel der Stärkung des Umweltverbundes.

Wir unterstützen Mobilitätsmanagement als systematisches Instrument, um auf kommunaler oder betrieblicher Ebene optimale Rahmenbedingungen für einen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad oder andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu schaffen.



## 6. Radverkehr für alle – Infrastruktur

Wir wollen zügiges, sicheres und komfortables Radfahren ermöglichen. Dafür brauchen wir eine fahrradfreundliche Infrastruktur. Sie muss den Ansprüchen aller Radverkehre und unterschiedlicher Fahrradtypen Rechnung tragen.

### › Radverkehr im Netz

Unsere Vorüberlegungen: Infrastruktur basiert auf einer Netzplanung und verknüpft die wichtigsten Quellen und Ziele. Sie sollte direkte und komfortable Fahrten ermöglichen – und zwar in einer Verkehrsumgebung, die objektiv sicher ist und auch so von Radfahrern wahrgenommen wird. Radverkehrsnetze müssen deshalb zusammenhängen und Direktverbindungen schaffen, sie sollten attraktiv, bequem und sicher sein. In die Planung muss einfließen, dass Radfahrer je nach Können, Kraft und Wegezweck sehr unterschiedliche Ansprüche an Infrastruktur und Verkehrsführung haben. Außerdem nutzen sie zunehmend elektrounterstützte und mehrspurige Fahrräder sowie Anhänger. Viele haben zudem das Bedürfnis nach Kommunikation und wollen nebeneinander fahren.

Wir setzen uns für durchlässig gestaltete Radverkehrsnetze ein, die Vorteile gegenüber dem Autoverkehr bieten. Besondere Beachtung verlangt dabei die radfahrgerechte Lösung der Knotenpunkte und Querungsstellen.

Wir wollen eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr. Denn eine gemeinsame Wegeführung entspricht wegen der deutlichen Geschwindigkeitsdifferenz nicht den Erfordernissen eines modernen Radverkehrs und geht zu Lasten der Fußgänger. Weil es aber verschiedene Radverkehre mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Fahrverhalten gibt, sollte in wenigen Ausnahmefällen die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr zugelassen werden. Wir wollen, dass selbstständige, abseits vom Straßennetz geführte Wege auch in Alltagswegenetze integriert werden. Bislang haben sie eher als Freizeitwege Attraktivität erlangt. Außerorts sehen wir in alternativ geführten Wegen eine attraktive und sichere Alternative zu Hauptstraßen. Dies muss durch eine Wegweisung erkennbar sein.

Für den Radverkehr im ländlichen Raum engagieren wir uns für gute Verbindungen zwischen den Dörfern, eine gute Infrastruktur in den Orten sowie in den Ortsdurchfahrten. Generell fordern wir die Entwicklung eines zusammenhängenden durchgängigen Radverkehrsnetzes. Das muss Priorität vor Einzelmaßnahmen haben.

### › Infrastruktur nach Stand der Technik

Wesentliche Grundlage für heutige Planung, Entwurf, Bau und Betrieb der Infrastruktur für den Radverkehr bilden die jeweils aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Sie vertiefen die maßgeblichen Kriterien wie die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) oder die Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) der FGSV und definieren den Stand der Technik.

Wir fordern, dass die Anwendung der jeweils aktuellen FGSV-Regelwerke verbindlich vorgeschrieben und zur Finanzierungsvoraussetzung gemacht wird. Die Regelwerke müssen laufend fahrradfreundlich weiterentwickelt werden. Wir wollen Forschung und Entwicklung begleiten und vorantreiben sowie dafür sorgen, dass qualitative Standards eingehalten werden.

### › **Führung des Radverkehrs**

Immer wieder führen Radverkehrsanlagen, die nicht den aktuellen Regelwerken entsprechen, zu gefährlichen Situationen und Unfällen, vor allem beim Abbiegen und Kreuzen.

Der Mischverkehr von Fahrrädern und Kfz auf der Fahrbahn kann auch als sicher und angenehm empfunden werden. Dazu muss sich die Zahl der Kfz und deren Geschwindigkeit verringern und ein rücksichtsvolles Verhalten vorherrschen. Dennoch wünschen und nutzen viele Radfahrer weiterhin separate Radverkehrsanlagen.

Unser Ziel sind Straßen mit viel weniger und langsameren Kraftfahrzeugen, auf denen Radfahrer selbstverständlich sind. Sie sollen sicher unterwegs sein und sich auch sicher fühlen – unabhängig von individueller Stärke und Risikobereitschaft.

### › **Benutzungspflicht**

Die Radwegbenutzungspflicht zwingt Radfahrer vielfach auf Radverkehrsanlagen, die den modernen Anforderungen an Verkehrssicherheit und Komfort nicht entsprechen. Deshalb verlangen wir prinzipiell die Wahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Führungen. Gute Radverkehrsanlagen brauchen keine Benutzungspflicht. Wir fordern deshalb die Abschaffung der Radwegbenutzungspflicht.

### › **Radschnellwege**

Wir wollen das Radfahren auch für mittlere Entfernungen von 5 – 20 km als Alternative zur Autonutzung attraktiv machen. Deshalb treten wir dafür ein, Radschnellverbindungen in das Radverkehrsnetz zu integrieren. Sie verbinden wichtige Ziele einer Kommune oder Stadt-Umland-Region und ermöglichen das sichere und attraktive Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten und Überholmöglichkeiten für den Radverkehr.

### › **Wartung**

Wir wollen, dass die regelmäßige Wartung und der Betrieb (Reinigung/Winterdienst) der Fahrradinfrastruktur das Radfahren zu allen Jahres- und Tageszeiten ohne Behinderungen garantiert.

### › **Fahrradparken**

Anforderungsgerechte Fahrradparkplätze fördern den Radverkehr und animieren dazu, auch hochwertige und verkehrssichere Räder im Alltag zu nutzen. Sie müssen u.a. Diebstahl- und Witterungsschutz bieten, sicher und beleuchtet sowie zielnah platziert sein.

Wir fordern, dass an wichtigen Zielen, im öffentlichen Straßenraum sowie an Häusern und Wohnungen Fahrradstellplätze in ausreichender Zahl und Qualität entstehen. Bei mangel-

den Angeboten werden Fahrräder ungeordnet an nicht geeigneten Stellen angeschlossen und behindern dann Fußgänger.

Wir setzen uns dafür ein, dass alle Kommunen Fahrradstellplatzkonzepte entwickeln und so ein flächendeckendes, bedarfsorientiertes Angebot gewährleisten. Dabei lassen sich bei Bedarf die vom ruhenden Kfz-Verkehr in Anspruch genommenen Flächen für das Fahrradparken umgestalten und nutzen.

Wir verlangen von den Kommunen, Fahrradabstellsatzungen mit Richtzahlen sowie Qualitätsanforderungen für herzustellende Stellplätze zu erlassen, die für öffentliche und private Bauvorhaben gelten. Wir wollen, dass alle Landesbauordnungen hierfür eine Grundlage schaffen.

## 7. Gut geschützt unterwegs – Verkehrssicherheit

Wir betrachten die objektive Sicherheit, ein hohes subjektives Sicherheitsempfinden der Radfahrer und möglichst wenig Unfälle als unverzichtbare Voraussetzung, um das Radfahren für alle zu ermöglichen. Unser Ziel ist Straßenverkehr ohne Verkehrstote. Um Gefahren zu reduzieren, fordern wir verträgliche Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und eine Verkehrskultur des Miteinanders.

### › Vision Zero

Menschen machen Fehler – auch im Verkehr. Die Vision Zero (Vision Null) bedeutet: weniger Unfälle und keine Verkehrstoten. Wir unterstützen die Umgestaltung des Verkehrssystems dahingehend, dass Fehler künftig zu weniger gravierenden Unfällen führen.

### › Geschwindigkeit reduzieren: Tempo 30 innerorts

Die wirkungsvollste Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist die Einführung einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h.

Nur für Hauptverkehrsstraßen kann in begründeten Fällen eine höhere zulässige Höchstgeschwindigkeit festgelegt werden. Jedoch nur, wenn die Radverkehrsführung sicher und komfortabel ist.

Außerorts plädieren wir für eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 70 km/h, wenn keine separate Radverkehrsführung nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) besteht.

## › Die Menschen ernst nehmen

Sicherheit im Verkehr hat immer zwei Aspekte: Während die objektive Sicherheit auf statistischen Erhebungen und Forschung beruht, entspricht die subjektive dem Empfinden der Menschen. Radverkehrsförderung muss objektiv maximale Sicherheit zum Ziel haben – und gleichzeitig subjektive Sicherheit erfahrbar machen. Der Umstieg aufs Fahrrad gelingt nur mit erlebter Sicherheit.

## › Sicherer Radverkehr

Sicherer Radverkehr erfordert eine adäquate Infrastruktur, einfache und nachvollziehbare Regeln sowie eine ausreichend geringe Kfz-Geschwindigkeit. Zudem basiert er auf sicherer Technik und Ausrüstung sowie Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer. Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer müssen gleichermaßen Regeln akzeptieren.

Radfahrer müssen im Straßenraum vor allem gut sichtbar und präsent sein, damit sie eine hohe Aufmerksamkeit bei Kraftfahrzeugführern erzeugen und sicher unterwegs sind. Wir sehen noch erhebliche Anstrengungen in den Bereichen Infrastruktur, Verkehrsverhalten, Kontrolle, Marketing und Finanzierung als erforderlich an, damit der positive Effekt durch mehr Radverkehr nicht zu mehr Unfällen führt.

## › Regelkenntnis vermitteln

Viele Verkehrsteilnehmer sind verunsichert, wo Radfahren gestattet ist. Deshalb fordern wir vom Gesetzgeber und allen beteiligten Organisationen einen stärkeren Beitrag zur Aufklärung und Verbesserung der Regelkenntnis und -befolgung.

Wir wollen, dass Radfahrer sich regelkonform verhalten und als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer ernst genommen werden. Dazu trägt die sinnvolle und verständliche Gestaltung der Verkehrsanlagen und -führungen bei. Sie muss sich an realen Verkehrsbeziehungen und praktischen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer ausrichten. Kontrollen sollten stets mit Aufklärung zu riskantem und regelwidrigem Verhalten verbunden sein.



## › Verkehrsklima

Defensives Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme tragen zu einem besseren Verkehrsklima bei. Dicht auffahren, eng überholen, Drängeln sind Verhaltensweisen, die sich als Unfallursache über Unfallstatistiken nur schwer abbilden lassen. Doch sie beeinträchtigen die erlebte Sicherheit massiv und führen dazu, das Fahrrad stehen zu lassen. Deshalb fordern wir, mit einer Kombination aus Kommunikation, Verkehrserziehung und Kontrolle aller Verkehrsteilnehmer, das Verkehrsklima zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrern zu verbessern.

Wichtig ist die Ausbildung einer Risikokompetenz bei Radfahrern. Angstkampagnen führen dazu, dass sich fehlerhaftes Verhalten wie Gehwegradeln oder geringe Überholabstände bei parkenden Autos verstärken und Radfahrer das selbstbewusste Fahren in der Mitte der Fahrspur vermeiden.

## › Helm

Die Verringerung des Autoverkehrs, die Reduzierung der Geschwindigkeit und die Präsenz vieler Radfahrer sind zentrale Voraussetzungen für sicheren Radverkehr. All das lässt sich nicht durch das Tragen eines Fahrradhelms ersetzen. Ein Helm kann den Grad einer Verletzung verringern, aber Unfälle nicht verhindern. Das gilt ebenso für jede andere Art von Ausrüstung, die bei Unfällen schützen soll. Radfahren soll aber auch keine Tapferkeit voraussetzen und nicht mit Gefahr assoziiert werden. Wir wollen, dass Radfahrer selbstbewusst und vorausschauend unterwegs sind und befürworten die individuelle Wahlfreiheit bei der Nutzung von Helmen. Helmträger und Radfahrer ohne Helm dürfen rechtlich und gesellschaftlich keinesfalls diskriminiert werden. Als kompetente Partner beraten wir die Allgemeinheit zu diesem Thema und als Experten begleiten wir den technischen Fortschritt bei der Weiterentwicklung und Qualitätssicherung von Helmen.

Eine Helmpflicht lehnen wir ab. Sie stellt einen schwerwiegenden Eingriff in die Persönlichkeitsrechte dar und führt zu einem Rückgang der Radnutzung.

## › Technische Schutzmaßnahmen in Kraftfahrzeugen

Vor allem neu entwickelte Sicherheitstechnik in Autos kann schwere Verletzungen von Radfahrern und Fußgängern besser vermeiden oder typische Unfälle ganz verhindern. Wir plädieren dafür, dass geeignete Assistenz- und Sicherheitssysteme für Pkw und insbesondere Lkw entwickelt und gesetzlich vorgeschrieben werden.

## 8. Finanzierung und Rechtsrahmen

Wir fordern die Bereitstellung ausreichender finanzieller und personeller Ressourcen für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung. Wir treten für eine Gleichberechtigung der Verkehrsarten ein und wollen sie auf allen Ebenen herstellen. In diesem Sinne verlangen wir einen grundlegenden Umbau der Finanz-, Rechts- und Verwaltungsstrukturen.

### › Finanzierung

Der von uns angestrebte Umbau des Verkehrssystems ist tiefgreifend: Die vorhandenen Radverkehrsanlagen müssen saniert und auf einen guten Standard gebracht werden, hinzu kommen umfangreiche Neubauten, die laufende Wartung des neuen Systems, der Aufbau der erforderlichen Dienstleistungen rund ums Rad sowie eine kontinuierliche Kommunikation. Dabei sind in unserem föderalen System hauptsächlich die Länder und Kommunen für die Konzeptionierung, Finanzierung und Umsetzung der örtlichen Radverkehrsmaßnahmen zuständig. Der Bund schafft die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Radverkehrs und ist für den Radverkehr an den Bundesfernstraßen zuständig.

Eine erste Schätzung der Kosten eines Umbaus wurde im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 erarbeitet. Für die Länder und Kommunen liegt demnach der jährliche Mittelbedarf bei 15 €/ Einwohner. Das sind 1,2 Mrd. € jährlich. Der Bund muss jährlich etwa 450 Mio. € aufbringen. Die Akteure sind angesichts der Haushaltsslage einiger Bundesländer und der Defizite in vielen Kommunen der Ansicht, dass sich die erforderlichen Mittel in großen Teilen der Bundesrepublik derzeit nicht aus eigener Kraft aufbringen lassen.

Überlegungen zur künftigen Finanzierung des Radverkehrs müssen eine Reihe von Faktoren berücksichtigen: Maßnahmen des Radverkehrs sind äußerst kosteneffizient. Den Ausgaben stehen Einsparungen bei anderen Verkehrsinfrastrukturen entgegen. Eine erhöhte Nutzung des Rades senkt zudem die Gesundheits- und Umweltkosten und erhöht die Lebensqualität in den Städten.

Die Überlegungen zur Finanzierung stehen noch am Anfang. Wir sind aber überzeugt, dass die positiven Effekte des Radfahrens eine Umschichtung der für die Mobilität bereitgestellten Mittel in Ländern und Kommunen sowie ein weitaus stärkeres Engagement des Bundes in diesem Feld rechtfertigen.

### › Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht

Wir wollen, dass sich die Planung und Gestaltung von Straßen sowie die Regelung des Straßenverkehrs an den Erfordernissen von Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung und geringem Flächenverbrauch sowie der geringstmöglichen Emission von Lärm, Abgasen und Feinstaub orientiert. Sie muss konsequent auf die Verhütung von Unfällen ausgerichtet sein. Leben und körperliche Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer haben im Verkehrsablauf oberste Priorität. Daraus ergibt sich aus unserer Sicht automatisch eine fahrradfreundlichere StVO. Wir fordern vom Bundesgesetzgeber die Einbindung dieser Grundsätze in einem neuen Straßenverkehrsgesetz. Es soll Zielvorgaben für Detailregelungen durch eine Straßennutzungsordnung enthalten, welche die heutige StVO ersetzt.





Gesetzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit müssen vorrangig Unfallursachen bekämpfen. Ist das nicht vollständig möglich, müssen die Belange ungeschützter Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer besonders berücksichtigt werden. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen Vorkehrungen zur Minderung der Unfallfolgen treffen.

Von den Ländern verlangen wir im Rahmen ihrer Gesetzgebungskompetenz (z. B. im Bauordnungsrecht und Straßenrecht mit Straßenreinigung und Winterdienst) die gleichberechtigte Behandlung des Rad- und Fußverkehrs. Sie sollen die Sicherheitsinteressen der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer fördern.

### › Technische Vorschriften

Die für Fahrräder geltenden Bau- und Betriebsvorschriften müssen an den sicherheitstechnischen Erfordernissen ausgerichtet werden. Maßgeblich ist die mit der Einrichtung mindestens zu erzielende Wirkung, nicht die Art der technischen Ausführung.

Die aktive Verhütung von durch Fahrzeuge verursachten Unfällen hat Vorrang vor passiven Schutzmaßnahmen ungeschützter Verkehrsteilnehmer. Wir sprechen uns dagegen aus, dass das Fehlen solcher Schutzmaßnahmen zur Kürzung von Schadensersatzansprüchen von Fußgängern oder Radfahrern nach einem Unfall führt.

### › Raumordnung, Regional- und Siedlungsentwicklung und Baurecht

Das Recht der Bebauungs- und Verkehrsplanung in Städten und Gemeinden ist auf eine kompakte Stadt und die Bedürfnisse der Fußgänger, Radfahrer und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel auszurichten. Nur dann ist die Entwicklung eines umweltgerechten Verkehrs möglich. Straßen und Plätze müssen vermehrt auch in ihrer Funktion als Spiel- und Aufenthaltsraum aufgewertet werden.

Für den flächendeckenden Verkehr mit Fahrrädern verlangen wir die rechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung eines Routensystems aus Weit- und Schnellverbindungen sowie Verteilverbindungen mit bundesweit einheitlicher Wegweisung. Es muss vollständig, nachvollziehbar und jederzeit gut erkennbar sein.

## 9. Informiert bleiben – Evaluation und Forschung

Die deutsche Forschungslandschaft zum Radverkehr und dessen Verflechtung im Verkehrssystem ist bislang ungenügend entwickelt und hat großen Nachholbedarf. Wir fordern daher den Ausbau der Radverkehrsforschung in Deutschland. Dazu erachten wir insbesondere Maßnahmenevaluation und Monitoring im Radverkehr nach einheitlichen Standards für notwendig.

### › Forschung

Wir wollen eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit zielgruppenspezifischen Bedürfnissen von Radfahrern, Akzeptanz und Sicherheitslage verschiedener Führungsformen des Radverkehrs und Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen. Dabei muss Neutralität und Vollständigkeit der Forschungsarbeiten gewährleistet sein.

### › Evaluation und Monitoring

Als Grundlage für praxisgerechte Erkenntnisgewinne betrachten wir die Sicherstellung umfassender Evaluation von Maßnahmen und Programmen sowie ein systematisches Monitoring von radverkehrsrelevanten Daten. Um die notwendige Vergleichbarkeit der Daten und Stabilität von Zeitreihen zu gewährleisten, treten wir für bundesweit einheitliche Vorgaben zur Durchführung ein. Wir streben vor allem eine regelmäßige Durchführung von Fahrradmonitor und Fahrradklima-Test als zentrale ADFC-eigene Forschungsinitiativen an.





## 10. Wie geht's weiter? – Ausblick

Dieses Programm ist die Basis unserer bundesweiten verkehrspolitischen Arbeit. Es gibt die Richtung für unser künftiges Engagement auf allen verkehrspolitischen und -rechtlichen Ebenen vor. Dieses Papier schafft die zentrale Grundlage, um unser großes Ziel weiter voranzutreiben: mehr Menschen auf das Fahrrad zu bringen.

Wir eröffnen hiermit zahlreiche Ansätze für eine sinnvolle Radverkehrsförderung, die die Interessen aller Verkehrsteilnehmer einschließt und legen die Grundsätze dar, mit denen wir uns für ein fahrradfreundliches Verkehrssystem einsetzen. Um diese Vision zu verwirklichen, wollen wir die verkehrspolitische Entwicklung in Bund, Ländern und Kommunen im Sinne der Radfahrenden mitgestalten und uns in Sachfragen mit konkreten Initiativen und Handlungsempfehlungen einbringen.

Den Auftakt dazu bildet dieses Programm, das wir als Richtlinie und Basis für die Arbeit an konkreten Themen betrachten. Auf dieser Grundlage werden unsere Expertengremien praktische Lösungsansätze und Maßnahmen für Fragestellungen und Probleme (weiter-)entwickeln, die hier teils nur benannt oder grob umrissen sind.

Auf diese Weise werden wir Schritt für Schritt dafür sorgen, dass sich das Fahrrad im allgemeinen Bewusstsein als Alltagsverkehrsmittel etabliert und die Interessen aller Radfahrenden wahrgenommen, respektiert und bei allen künftigen Verkehrsplanungen stets berücksichtigt werden.

## Impressum

### Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.  
Bundesverband

Mohrenstraße 69  
10117 Berlin  
Telefon: +49-30-209 14 98-0  
E-Mail: [kontakt@adfc.de](mailto:kontakt@adfc.de)  
Internet: [www.adfc.de](http://www.adfc.de)

### Gestaltung:

Atelier Grunwald, Bremen

Der ADFC spricht im Verkehrspolitischen Programm Frauen und Männer an, sollte nur die männliche Form verwendet worden sein, sind Frauen gleichermaßen gemeint.

### Bildnachweise:

Presseamt Münster/MünsterView (S. 1), ADFC, Büro Radschlag (S. 25),  
Fotolia.de (S. 3–6, 9–14, 22, 25), Photocase.de (S. 17, 18)