



Klimaschutz und Radverkehr nach vorn bringen!

Leitplanken für die Koalitionsverhandlungen

20. Oktober 2021

I Die Umsetzung der Klimaschutzziele gelingt nur mit der Verkehrswende.

Verkehr klima- und umweltfreundlich gestalten

Angesichts der Versäumnisse der letzten Jahrzehnte steht Deutschland im Verkehrssektor vor der riesigen Herausforderung, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in den nächsten zehn Jahren faktisch halbiert werden müssen, um die Minderungsziele für 2030 zu erreichen. Dieser Wettlauf mit der Zeit lässt sich nur gewinnen, wenn wir jetzt systematisch umsteuern und das Verkehrssystem klima- und umweltfreundlich gestalten.

Verkehr vermeiden, verlagern und beruhigen

Im gesamten Verkehrssektor sind umfangreiche und ambitionierte Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele erforderlich. Das betrifft die vollständige Umstellung des automobilen und öffentlichen Verkehrs auf emissionsfreie Antriebe. Die Antriebswende reicht aber bei Weitem nicht aus! Um die Verkehrswende zu schaffen, das Klima zu schützen und Städte und Regionen lebenswerter zu machen, müssen insbesondere auch umfangreiche Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, zur Verkehrsverlagerung auf klima- und umweltfreundliche Verkehrsmittel sowie zur Verkehrsberuhigung ergriffen und deutlich forciert werden.

Alternativen zum eigenen Pkw attraktiver machen

Damit möglichst viele Menschen auf klima- und umweltfreundliche Verkehrsträger umsteigen, müssen diese auch als sichere, angenehme und komfortable Alternative zum privaten Pkw wahrgenommen werden.

Je attraktiver die Alternativen zum Pkw sind, desto einfacher fällt die individuelle Entscheidung, das Auto stehen zu lassen. Grundlage dafür sind der Ausbau, die Förderung und Attraktivierung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Schiene, Rad- und Fußverkehr sowie von Sharing-Systemen und deren intermodale Verknüpfung und Vernetzung. Dafür müssen jetzt die Bedingungen geschaffen werden, seitens der Gesetzgebung, finanziell und politisch.

II Die Verkehrswende braucht das Fahrradland!

Die Potenziale des Radverkehrs können schnell erschlossen werden!

Der Radverkehr bietet bei vielen der genannten Herausforderungen eine einfache Lösung:

Radfahren schont Klima und Umwelt wie kein anderes Verkehrsmittel. Es ist emissionsfrei, kostengünstig sowie gesund und trägt gleichzeitig zu attraktiven, inklusiven und lebendigen Städten und Dörfern bei.

Ein Drittel der CO₂-Emissionen im Pkw-Verkehr entstehen auf Strecken unter 20 Kilometer. In diesem Bereich finden fast 90 Prozent unserer Alltagswege statt. Über die Hälfte davon liegen im Entfernungsbereich bis 5 km und rund 75 Prozent im Entfernungsbereich bis 10 km, häufig innerhalb einer Stadt. Dass diese kurzen und mittleren Alltagswege hauptsächlich mit dem Pkw bewältigt werden, ist nicht nur ineffizient und klimaschädlich, sondern es belastet auch Lebensqualität und Gesundheit durch Luftschadstoffe, Lärm, Staus, hohen Flächenverbrauch und Verkehrsunfälle.

Auf diesen Distanzen besitzt der Radverkehr ein immenses Verlagerungspotenzial, das in den nächsten zehn Jahren erschlossen werden muss, in den Metropolen ebenso wie in Klein- und Mittelstädten und auch im ländlichen Raum.

Das Fahrradland ist ein zentraler Baustein für die Verkehrswende!

Lückenlose Radwegenetze sind Wegbereiter für den Mobilitätswandel:

Ein massiv ausgebauter Radverkehr mit sicheren, einladenden Radwegenetzen und Radschnellwegeverbindungen für Pendler*innen kann auf mittleren und kurzen Distanzen einen erheblichen Teil des Pkw-Verkehrs übernehmen und den öffentlichen Verkehr in den Spitzenstunden entlasten.

Das Fahrrad ist die ideale Ergänzung des öffentlichen Verkehrs auf der letzten Meile:

Wird der Radverkehr hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr und kollaborativen Nutzungsformen verknüpft und vernetzt, kann er als Zubringer und Feinverteiler auf der letzten Meile die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erheblich unterstützen und ergänzen. So entsteht ein lückenloses intermodales Angebot im Nah- und Fernverkehr, unabhängig vom privaten Pkw-Besitz.

Fahrrad- und fußverkehrsfreundliche Städte und Gemeinden entsprechen dem Leitbild „der kompakten nutzungsgemischten europäischen Stadt und Region“:

Sie vermeiden Verkehre und halten den für die Mobilität erforderlichen Verkehrsaufwand gering. Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie Tempo 30, Fahrradstraßen und modale Filter verbessern die Verkehrssicherheit deutlich. Das wiederum trägt zu einem besseren Miteinander im Straßenverkehr bei und lädt auch Menschen zum Radfahren ein, insbesondere die, die das Fahrrad bisher noch nicht für ihre Alltagswege nutzen.

III Leitplanken für die Koalitionsverhandlungen

Um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen, ist schnelles und entschlossenes Handeln notwendig!

Die Umsetzung des Fahrradlandes Deutschland bis 2030, auf der Basis des Nationalen Radverkehrsplans, ist eines der wichtigen Maßnahmenpakete zum Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor, das innerhalb von zehn Jahren mit überschaubaren Mitteln vollständig umgesetzt werden kann.

Von der letzten Bundesregierung wurden dafür erste wichtige Maßnahmen eingeleitet. Diese reichen aber bei Weitem nicht aus, um im Radverkehr den großen Schritt nach vorne zu machen, der für die Verkehrswende nötig ist.

Damit das Fahrradland bis 2030 Realität werden kann, müssen folgende zentralen Leitplanken unbedingt im Koalitionsvertrag verankert werden:

- 1/** grundlegende Modernisierung des Straßenverkehrsgesetzes beschließen
- 2/** Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit in die StVO aufnehmen
- 3/** tragfähigen Haushalt für das Fahrradland 2030 schaffen

Leitplanke 1/

Grundlegende Modernisierung des Straßenverkehrsgesetzes beschließen

Eine grundlegende Reform des Straßenverkehrsgesetzes ist für die Modernisierung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems zwingend erforderlich, damit der Umweltverbund, insbesondere der Radverkehr gestärkt und gegenüber dem Kfz-Verkehr mindestens gleichgestellt oder sogar bevorzugt werden kann. Entsprechende Änderungen auf der Ebene der StVO und ihrer Ausführungsvorschriften reichen hierfür nicht aus, da diese nicht über den Zweck hinausgehen können, zu dem sie im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes erlassen werden.

Leichtigkeit und Sicherheit des Kfz-Verkehrs dürfen nicht länger die alleinigen übergeordneten Zielsetzungen des Straßenverkehrsgesetzes sein! Gemeinwohl, Verkehrssicherheit, Klimaschutz und eine gesunde nachhaltige Stadtentwicklung müssen ins Zentrum gerückt werden.

Das neue Straßenverkehrsgesetz darf nicht länger ein reines Gefahrenabwehrrecht sein, sondern muss zu einer die Verkehrswende unterstützenden Gesetzgebung für alle entwickelt werden. Das gilt insbesondere für den Schutz von Verkehrsteilnehmer*innen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Zudem müssen die Handlungsspielräume für Kommunen deutlich erweitert werden, damit sie nachhaltige Mobilitätskonzepte konsequent umsetzen, Flächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs und für den Aufenthalt gerechter aufteilen sowie innovative Maßnahmen erproben können.

Daher muss der Bund zu Beginn der Legislaturperiode ein neues zeitgemäßes Straßenverkehrsgesetz initiieren, in dem folgende übergeordneten Ziele verankert werden:

- **„Vision Zero“**
als oberste Zielsetzung eines Verkehrssystems ohne Tote und Schwerverletzte, das so fehlerverzeihend gestaltet ist, dass es menschliche Fehler ausgleicht und ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, schützt.
- **Ausrichtung an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden,**
insbesondere eines sicheren, komfortablen Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNVs statt einseitiger Fokussierung auf den ungehinderten Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs.
- **Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzziele,**
um Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen nicht nur punktuell zu ermöglichen und den Umweltverbund gezielt fördern zu können, z. B. durch die erleichterte Anordnung von Radverkehrsanlagen oder Bussonderstreifen.
- **nachhaltige Verkehrs-, Stadt- und Siedlungsentwicklung,**
damit Verkehrsflächen gerecht verteilt werden können, z. B. durch die bevorzugte Einrichtung von Radverkehrsanlagen, ohne dass dies durch eine örtliche Gefahrenlage begründet werden muss, flächendeckende Parkraumbewirtschaftung sowie den Vorrang von Radverkehrsanlagen gegenüber Kfz-Parkstreifen.

Leitplanke 2/

Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit in die StVO aufnehmen

Tempo 30 statt 50 km/h als Regelgeschwindigkeit innerorts verhindert Unfälle und reduziert das Risiko schwerer und tödlicher Verletzungen für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Tempo 30 entspannt das Leben in den Städten, macht sie klimafreundlicher und leiser.

Damit Radfahren außerorts sicherer wird, muss die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Landesstraßen deutlich gesenkt werden. Darüber hinaus trägt dies zu einer deutlichen Reduzierung von Treibhausgasen bei. Bisher sind auf vielen Landstraßen Fahrgeschwindigkeiten von 100 km/h zulässig, auch wenn es dort keinen Radweg gibt.

Bereits vor einer Neufassung des Straßenverkehrsgesetzes kann und sollte der Ordnungsgeber daher folgende Änderungen der StVO dringend umsetzen:

- › Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit, mit Ausnahmemöglichkeit für einzelne Hauptverkehrsstraßen, aber nur dann, wenn es eine lückenlose sichere Radverkehrsführung gibt
- › Tempo 70 statt generell 100 km/h als Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen ohne Radweg

Leitplanke 3/

Tragfähigen Haushalt für das Fahrradland 2030 schaffen

Die Umsetzung des Fahrradlandes Deutschland bis 2030 bedeutet, dass bundesweit lückenlose nutzerfreundliche Radwegenetze eingerichtet werden, auf denen alle Radfahrenden ihre Ziele schnell, sicher und komfortabel erreichen können. Dazu muss die Radverkehrsinfrastruktur gegenüber dem heutigen Stand verdreifacht werden.

Für diesen massiven Infrastrukturausbau benötigen Kommunen und Länder dauerhaft umfangreiche Mittel vom Bund. Das Sonderprogramm Stadt und Land und andere befristete Förderprogramme des Bundes im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 sind dafür bereits eine gute Anschubfinanzierung, müssen jetzt aber erhöht und verstetigt werden, damit langfristig Planungssicherheit für den zügigen Ausbau geschaffen wird. Dass diese Fördermittel bereits nach wenigen Monaten gut beansprucht werden, zeigt, wie hoch der Bedarf insbesondere bei den Kommunen ist.

Deutschland braucht zur Umsetzung der Klima- und Verkehrswende eine dauerhaft gesicherte Finanzierung für den Radverkehr.

Dafür müssen kurzfristig folgende Grundlagen geschaffen werden:

- › Investitionshochlauf und Verstetigung der Bundesmittel für die Radverkehrsinfrastruktur auf mindestens 850 Mio. Euro pro Jahr bzw. zehn Euro pro Einwohner*in
- › Schaffung einer gesetzlichen Regelfinanzierung für die Radverkehrsinfrastruktur durch den Bund, z. B. analog der Mischfinanzierung im ÖPNV

Für die Ausbauoffensive zur Umsetzung des Fahrradlandes bis 2030 muss der Bund jährlich in folgenden Bereichen Mittel bereitstellen:

	Infrastrukturausbaubedarf bis 2030	geschätzter Finanzbedarf auf Bundesebene pro Jahr (Minimum)
kommunale Radwegenetze	Einrichtung lückenloser Radwegenetze und sicherer Kreuzungen	200 Mio. Euro
Radschnellwege	2.000 km Radschnellwege zur systematischen Erschließung von Metropolräumen (bisher existieren <50km)	200 Mio. Euro
Bundesprogramm Fahrradparken an Bahnhöfen	Schaffung von 1.000 Fahrradparkhäusern, Radstationen und Fahrradabstellanlagen an den aufkommensstärksten Bahnhöfen (Erhöhung der Stellplätze von derzeit 400.000 auf rund 1,5 Mio.)	150 Mio. Euro
Radwege an Bundesfernstraßen	Erhöhung des Ausstattungsgrades von derzeit 44 Prozent auf 80 Prozent (Neu- und Ausbau)	200 Mio. Euro
Radfernwege	Ausbau und Entwicklung des Radnetzes Deutschland	60 Mio. Euro
investive Modellprojekte	Errichtung von Leuchtturmprojekten mit Strahlkraft	40 Mio. Euro
gesamt:		850 Mio. Euro

Den detaillierten und darüber hinausgehenden Forderungskatalog des ADFC für die 20. Legislaturperiode finden Sie im [ADFC-Aktionsplan „So geht #Fahrradland“](#) auf unserer Homepage.

Dort steht auch unser [Gesetzentwurf #GuteStraßenFürAlle \(2. überarbeitete Auflage, Oktober 2021\)](#) für eine grundlegende Reform des Straßenverkehrsgesetzes und eine neue fahrradgerechte StVO zur Verfügung.



Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
ADFC-Bundesgeschäftsstelle
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin

Telefon: 030 2091498-0

Telefax: 030 2091498-55

www.adfc.de

Kontakt:

interessenvertretung@adfc.de

Für den Inhalt verantwortlich:

Rebecca Peters, stellv. Bundesvorsitzende
Ludger Koopmann, Bundesvorstand Politik

Ansprechpartner*innen:

Angela Kohls, Abteilungsleiterin Verkehr und Interessenvertretung
Stephanie Krone, Pressesprecherin