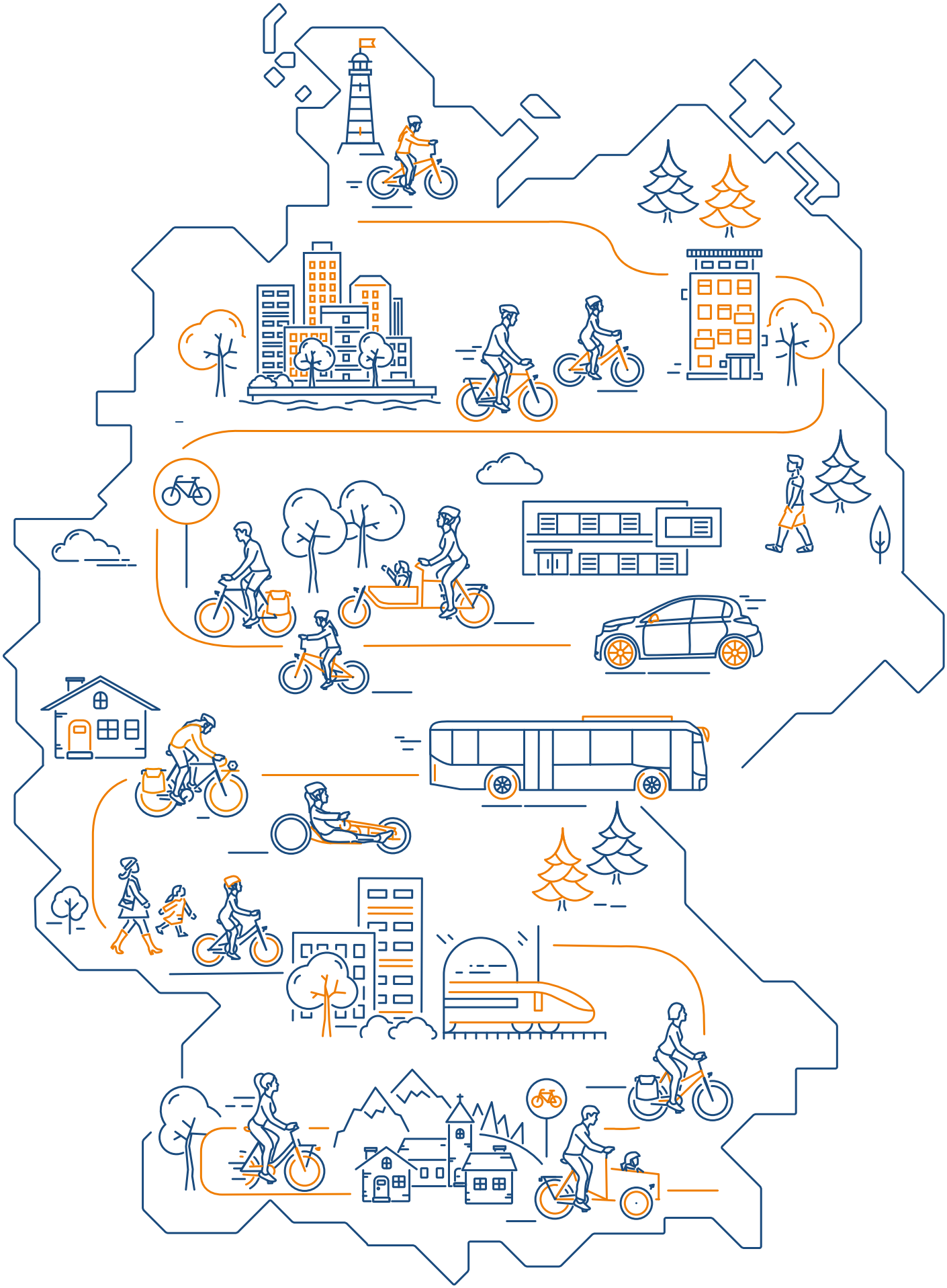
adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

FAHRRADLAND
PLUS

Fahrradland-Plus: Mobilität für alle – bezahlbar, sicher, klimafreundlich und gesund!

ADFC-Kernforderungen zur Bundestagswahl 2025

Stand: Januar 2025



Fahrradland-Plus: Mobilität für alle – bezahlbar, sicher, klimafreundlich und gesund!

ADFC-Kernforderungen zur Bundestagswahl 2025

1. Masterplan für ein leistungsfähiges Mobilitätssystem

Bundesmobilitätsplan als integrierte Gesamtstrategie für alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel mit aktiver Mobilität als gleichberechtigter Säule.

2. NRVP-Umsetzungsvertrag für das Fahrradland-Plus

Bund-Länder-Vertrag, der Radverkehrsförderung am Bedarf ausrichtet und verbindlich macht.

3. Radnetz Deutschland für Alltag und Tourismus

Radverkehrsinfrastruktur bundesweit lückenlos ausbauen und solide finanzieren.

4. Infrastrukturfonds mit fester Säule für den Radverkehr

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur neu ausrichten: Mittelbereitstellung bündeln, mehrjährig absichern und an klaren Zielen ausrichten. Finanzierung des Radverkehrs als gemeinsame Aufgabe ermöglichen.

1. Masterplan für ein leistungsfähiges Mobilitätssystem

Deutschland braucht ein leistungsfähiges Mobilitätssystem, das den Bedürfnissen aller Menschen gerecht wird und gleichzeitig den Verkehrssektor bis 2045 klimaneutral gestaltet.

Mobilität und Erreichbarkeit sind zentrale Voraussetzungen für Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftlichen Erfolg, Beschäftigung und Wohlstand sowie soziale Teilhabe in unserer Gesellschaft. Eine Politik, die diesen Faktoren gerecht wird, ist zudem aus Gründen des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes sowie der sozialen Gerechtigkeit unerlässlich.

Mehr und bessere Mobilität für alle

Es bedarf einer zielorientierten Infrastrukturplanung und Raumentwicklung, die die Mobilität der Menschen in den Mittelpunkt stellt und sich darauf konzentriert, dass alle Menschen sicher, kostengünstig sowie klima- und umweltschonend ihre Ziele gut erreichen, unabhängig vom privaten Pkw-Besitz. Ein leistungsfähiges Mobilitätssystem beschränkt sich nicht nur auf Alltags- und Pendelverkehre. Es bezieht auch die Mobilität in der Freizeit und den Waren- und Güterverkehr ein, schafft Synergien und setzt mit Service und Qualität Standards, damit alle Verkehrsarten leistungsfähig und nachhaltig gestaltet werden, unnötiger Verkehr aber vermieden wird.

Klassische Verkehrsprognosen sind keine selbsterfüllenden Prophezeiungen und ersetzen daher nicht politische Entscheidungen. Anstatt Mobilitätsplanung, Infrastrukturentwicklung und die damit verbundenen Investitionen weiter reaktiv am vorhergesagten nahezu ungebremsten Wachstum, insbesondere im Kfz-Verkehr, auszurichten, gilt es, neue Lösungsansätze und Anforderungen an den Verkehrsbereich zu vereinen, wie Konzepte zur Verkehrsberuhigung, zur Gesundheits- und Bewegungsförderung oder zur Sicherung der Verkehrsteilhabe im ländlichen Raum sowie um Güter auf die Schiene und E-Lastenräder zu verlagern.

Vorrang für die Vision Zero

Das Leben ist nicht verhandelbar. Jeder Mensch, der im Straßenverkehr tödlich verunglückt, ist ein Opfer zu viel. Ein modernes Mobilitätssystem orientiert sich am Präventionsprinzip der Vision Zero. Es beugt in seiner Funktion, Planung und Gestaltung Unfällen vor und berücksichtigt die physische Verletzlichkeit des Menschen und seine Eigenschaft, Fehler zu machen, damit niemand mehr im Straßenverkehr zu Tode kommt oder schwer verletzt wird. Vulnerable Gruppen, insbesondere Kinder und ältere Menschen, die zu Fuß und per Rad unterwegs sind, werden besonders geschützt. Die Infrastruktur ist einfach, intuitiv verständlich und wird von Menschen jeden Alters selbstverständlich als sicher und komfortabel empfunden. Die Straßenverkehrsordnung muss in diesem Sinne weiterentwickelt werden, mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und mehr Möglichkeiten für Kommunen, um z. B. Superblocks und Schulstraßen rechtssicher einzurichten. Ebenso sind die Regelwerke so zu überarbeiten, dass sie eine sichere entspannte Mobilität für alle gewährleisten und ein leistungsfähiges Mobilitätssystem fördern.

Bundesmobilitätsplan als integrierte Gesamtstrategie

Die Bundesverkehrswegeplanung muss zur integrierten Gesamtstrategie für eine zukunftsgerichtete Mobilität weiterentwickelt werden. Der neue Bundesmobilitätsplan braucht klare Ziele und muss alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel adäquat berücksichtigen und gut miteinander verknüpfen.

Die Maßnahmen des Bundes, der Länder und der Kommunen müssen gemeinsam daran ausgerichtet werden, welcher intermodale Verkehrsmittelmix (Modal Split) angestrebt wird, um die gesetzten nationalen und internationalen Ziele im Verkehrssektor zu erreichen, beispielsweise durch den umfassenden Ausbau der Radwegenetze in Stadt und Land und des öffentlichen Verkehrsangebotes oder den Einsatz von Lastenrädern in der City-Logistik.

Ein leistungsfähiges Mobilitätssystem schließt die aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad als gleichberechtigte Verkehrsarten ein. Daher sollte der neue Bundesmobilitätsplan den Rad- und Fußverkehr („aktive Mobilität“) als gleichberechtigte Säule aufnehmen und den Nationalen Radverkehrsplan und die Nationale Fußverkehrsstrategie als Teilstrategien mit spezifischen Umsetzungszielen und Planungen integrieren.

2. NRVP-Umsetzungsvertrag für das Fahrradland-Plus

Radverkehrsförderung an Bedarf und Potenzial ausrichten – „Weiter-wie-bisher“ reicht nicht aus

Deutschland hat das Potenzial, innerhalb der nächsten zehn Jahre zu einer Vorreiternation für Fahrradfreundlichkeit zu werden und dadurch nicht nur die Mobilität, sondern auch die Lebensqualität und die Funktionsfähigkeit von Städten und Regionen deutlich zu verbessern. Gleichzeitig kann dadurch ein bedeutender Teil der verkehrsbedingten Treibhausgase eingespart werden. Dieses Potenzial des Radverkehrs kann schnell und zielgerichtet erschlossen werden, wenn die bisherigen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung deutlich ausgeweitet und intensiviert und die Kommunen grundlegend fahrradfreundlich umgestaltet werden.

Es gilt, Deutschlands Führungsposition im Radtourismus gerade angesichts des steigenden Wettbewerbsdrucks zu sichern, auch als wichtiges Instrument der Mittelstandsförderung im ländlichen Raum.

Dafür ist es nötig, den Nationalen Radverkehrsplan so weiterzuentwickeln, dass Deutschland ganzheitlich zu einem fahrradfreundlichen Land werden kann, zu einem Fahrradland-Plus.

Mehr Verbindlichkeit in der Radverkehrsförderung schaffen

Der dritte Nationale Radverkehrsplan (NRVP 3.0) beschreibt die vielfältigen Potenziale des Radverkehrs für Menschen, Wirtschaft und Umwelt und umfasst ein umfangreiches Set an Handlungsempfehlungen. Er arbeitet deutlich heraus, welche Maßnahmen in welchem Handlungsfeld und auf welcher Ebene prioritär angegangen werden sollten.

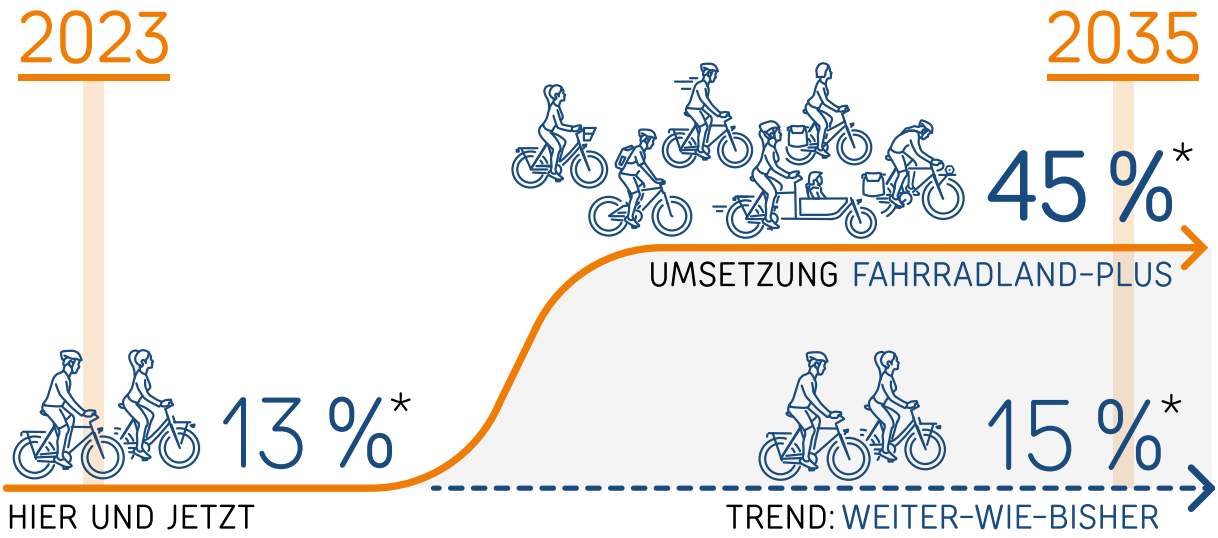
Damit der NRVP mehr Dynamik und Durchsetzungskraft entwickelt, muss er aber dringend von einem unverbindlichen Leitbild zu einem effektiven Umsetzungskonzept für das Fahrradland-Plus weiterentwickelt werden – mit klaren Verantwortlichkeiten von Bund, Ländern und Kommunen und einer bedarfsgerechten Finanzausstattung. Außerdem müssen Maßnahmen und Ressourcen so angepasst werden, dass das Potenzial des Radverkehrs vollständig erschlossen werden kann.

Ein NRVP-Umsetzungsvertrag von Bund und Ländern sollte die gemeinsame Umsetzung des NRVP regeln, in dem sich die Beteiligten zum NRVP bekennen, zur Mitwirkung verpflichten und die anteilige Finanzierung festlegen. Um den Fortschritt nachzuhalten und Aufbruch- und Wettbewerbsstimmung für die Umsetzung zu schaffen, ist es zudem wichtig, den Umsetzungsfortschritt auch zwischenzeitlich zu dokumentieren und zu evaluieren, indem beispielsweise die Zunahme der Ausbaukilometer auf den drei Ebenen und der Ausstattungsumfang mit Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen ausgewertet und der Erfolg der Maßnahmen zur Verkehrssicherheit bilanziert wird.

Deutschland kann Fahrradland-Plus!

› Deutschland hat das Potenzial zur Verdreifachung des Radverkehrsanteils in allen Regionen.

Der Anteil des Radverkehrs an den Wegen bis 30 Kilometer kann in den nächsten Jahren von 15 auf 45 Prozent gesteigert werden. Dadurch halbiert sich der Anteil des Pkw-Verkehrs in den Kommunen.



*Radverkehrsanteil in Prozent bei Wegen bis 30 Kilometer

› Die Verdreifachung des Radverkehrs kann jährlich 19 Mio. Tonnen CO_2-Äquivalente einsparen.

Das entspricht 34 Prozent der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen im Nahbereich bzw. 15 Prozent der CO_2-Emissionen am Gesamtverkehr.

Entwicklung der Treibhausgasemissionen 2035 im Personenverkehr auf Strecken bis 30 km

*Radverkehrsanteil in Prozent bei Wegen bis 30 Kilometer

Das Potenzial des Radverkehrs für die Klima- und Verkehrswende kann schnell erschlossen werden.

Zentrale Voraussetzungen dafür sind:

1. Einladende Radverkehrsinfrastruktur:

Verdreifachung und Verbesserung der Radwegenetze in ganz Deutschland – vom Autoverkehr getrennt, in dichten lückenlosen Netzen, sicher und komfortabel.

2. Fahrrad im Umweltverbund:

Gelungene Integration des Radverkehrs in ein hochwertiges Angebot im öffentlichen Verkehr. Bahnhöfe und Haltestellen sind gut mit dem Fahrrad erreichbar und verfügen über moderne Fahrradabstellanlagen, insbesondere im ländlichen Raum, die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme werden verbessert.

3. Fahrradfreundliche Kommunen:

Städte und Gemeinden werden zu Gunsten der aktiven Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad umgestaltet und laden durch kurze Wege, fahrradfreundliche Bedingungen und eine gute Nahraumversorgung zum Radfahren ein. Zudem sorgen Tempo 30 innerorts und eine bessere Flächenaufteilung für mehr Verkehrssicherheit.

› Mehr zur Studie „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Regionen“ des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung ISI finden Sie im ADFC-Dossier „Der Radverkehr und sein Potenzial in Deutschland“:
https://www.adfc.de/artikel/der-radverkehr-und-sein-potenzial-in-deutschland

Landwirt-
schaftlicher
Verkehr frei

3. Radnetz Deutschland für Alltag und Tourismus

Radverkehrsinfrastruktur gemeinsam planen und solide langfristig finanzieren

Der Bau und Erhalt der Radverkehrsnetze ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Bislang fehlt jedoch eine koordinierte Bedarfs- und Investitionsplanung zur bundesweiten Einrichtung durchgängig befahrbarer Radwegnetze sowie eine gesetzliche Regelfinanzierung für die dauerhafte Mit-Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur durch den Bund.

Es ist eine Verdreifachung des bundesweiten Radwegenetzes in den nächsten zehn Jahren erforderlich, um die Potenziale des Radverkehrs für lebenswerte Städte und Regionen auszuschöpfen und den Anteil des Radverkehrs signifikant zu steigern.[1]

Darüber hinaus können Millionen Pkw-Pendlerfahrten auf längeren Strecken auf die Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehr verlagert werden, wenn der Radverkehr an Bahnhöfen und ÖPNV-Haltepunkten durch moderne Fahrradparkhäuser, Abstellanlagen und Fahrradverleihsysteme intermodal verknüpft und in die digitalen Angebote des öffentlichen Verkehrs integriert wird.

Um die Potenziale des Fahrradtourismus als Wirtschaftsfaktor für den ländlichen Raum, Standortvorteil und klimafreundliche Reiseform voll auszuschöpfen, ist eine Weiterentwicklung des touristischen Radnetzes Deutschland (bestehend aus zwölf Radfernwegen) mit Vorzeige-Infrastruktur und zukunftsfähigen Strukturen notwendig.

Benötigt werden bundesweit:

- lückenlose komfortable Radwegenetze und sichere Kreuzungen in allen Städten, Gemeinden und Regionen
- sichere überörtliche Radwege an Bundesfernstraßen, Landes- und Kreisstraßen für die Erreichbarkeit von Nachbargemeinden und Oberzentren per Fahrrad
- Radschnellwege und Radvorrangrouten für Pendler:innen, insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr von Metropolräumen und Ballungsgebieten
- koordinierter Ausbau und Erhalt der touristischen Routen im Radnetz Deutschland als Premiumrouten mit einheitlichen Qualitätsstandards für den Radtourismus und den überörtlichen Radverkehr
- eine Million Fahrradstellplätze und 1.000 Fahrradparkhäuser an den aufkommensstärksten Bahnhöfen für Alltagsradverkehr und Radtourismus

1 https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Presse/Fraunhofer_Klimastudie/04_Studie_Potenziale_des_Radverkehrs_Langfassung.pdf

Definition und Finanzabschätzung für ein optimales Rad-Zielnetz im gesamten Bundesgebiet

Sowohl die Verkehrsminister der Länder (VMK)[2] als auch der Deutsche Städtetag[3] weisen darauf hin, dass für den Ausbau des Radverkehrs und die Umsetzung der Verkehrswende vor Ort in den nächsten Jahren Milliarden benötigt werden und fordern daher eine adäquate Unterstützung durch den Bund. Wie groß der reale Ausbau-, Erhaltungs- und Modernisierungsbedarf und das damit verbundenen Finanzvolumen sind, sollte für den bundesweiten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur genauer geklärt werden.

Für den Ausbau eines lückenlosen bundesweiten Radverkehrsnetzes ist ein gemeinsam angestrebtes Zielnetz von Bund, Ländern und Kommunen mit verbindlichen Standards zu definieren, das auf vorhandenen Netzplanungen – wie den zwölf Radfernwegen und Netzplanungen der Bundesländer – aufsetzt. Anschließend kann auf dieser Basis der Gesamtinvestitionsbedarf für ein optimales deutschlandweites Radverkehrsnetz ermittelt und die Kostenverteilung von Bund, Ländern und Kommunen geklärt werden.

Kurzfristig: Investitionshochlauf für alle investiven Förderprogramme und Radwege an Bundesfernstraßen

Die investiven Förderprogramme, die der Bund im Rahmen der Ausbauoffensive Radverkehrsinfrastruktur seit 2020 aufgelegt hat, sind inzwischen gut etabliert. In der letzten Wahlperiode wurden die Mittel zudem bis 2030 verstetigt, allerdings bisher auf zu niedrigem Niveau. In der neuen Legislaturperiode muss die Ausrichtung des Investitionsvolumens für die Radverkehrsinfrastruktur am Bedarf im Zentrum stehen.

- Für das „Sonderprogramm Stadt und Land“ zur Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur, das Programm für das touristische „Radnetz Deutschland“ und die „investiven Modellprojekte“ sind laut Verkehrsministerkonferenz – mindestens bis 2030 – Finanzhilfen in Höhe einer jährlichen (Fahrrad-)Milliarde vom Bund erforderlich, um den NRVP gemeinsam umzusetzen. Diese Forderung unterstützt der ADFC nachdrücklich.

- Ferner hält der ADFC gemeinsam mit den Ländern perspektivisch eine Erhöhung der Finanzhilfen für den Bau von Radschnellwegen um den Faktor fünf für erforderlich.

- Radwege an Bundesfernstraßen werden als Teil der Bundesverkehrswege in Baulast des Bundes errichtet. Hier sollte der Bund vorbildhaft vorangehen, den Ausbau mit deutlich mehr Mitteln vorantreiben und die Länder bei der Umsetzung in die Pflicht nehmen.

2 https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/22-05-04-05-vmk/22-05-04-05-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2
3 https://www.sazbike.de/markt-politik/radverkehr/staedte-fordern-bundes-milliarden-kompetenzen-klimaschutz-2700675.html

Verknüpfung von Fahrrad und Bahnen

Zum Bedarf für das Fahrradparken an Bahnhöfen liegt bereits seit 2019 eine Studie vor, die im Auftrag des BMVI erstellt wurde.[4] Diese stellte fest, dass bundesweit 1,5 Millionen Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen und Haltpunkten fehlen, davon eine Million an den 1.000 aufkommensstärksten Bahnhöfen. Sie ging zum damaligen Zeitpunkt von Baukosten in Höhe von insgesamt drei Milliarden Euro aus, wobei die Kosten für den Flächenerwerb und den laufenden Betrieb entsprechender Anlagen nicht berücksichtigt wurden.

Der Bund sollte als Eigentümer der DB AG das nur sehr kurzfristig durchgeführte Programm zum Fahrradparken an Bahnhöfen neu aufsetzen und zu einem Bundesprogramm weiterentwickeln mit dem Ziel, dass in Modulbauweise zeitnah ein zuverlässiges intermodales Angebot für die Kombination von Fahrrad und Bahnen entsteht. Die 37 Projekte, die im Rahmen des Klima-und-Transformationsfonds mit insgesamt 110 Millionen Euro gefördert werden, decken nur einen Bruchteil des Bedarfs.

Für eine gute Fahrradmitnahme müssen die Mitnahmekapazitäten im Regional- und Fernverkehr erweitert werden. Analog zum Deutschlandticket ist eine bundesweit einheitliche Regelung für die Fahrradmitnahme erforderlich.

4 https://orlis.difu.de/items/54bef5d9-7c97-41c8-a275-f8d2d656d6a5

regio
move
KVV nextbike

4. Infrastrukturfonds mit fester Säule für den Radverkehr

Die Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur ist – wie im gesamten Verkehrssektor – grundlegend reformbedürftig.

Es hat sich gezeigt, dass es im Radverkehr, ebenso wie in anderen Verkehrssparten, einen immensen Investitionsstau gibt. Als Besonderheit kommt beim Radverkehr noch hinzu, dass es durch die jahrzehntelange Vernachlässigung der Radverkehrsinfrastruktur nicht nur einen hohen Erhaltungsbedarf bei den vorhandenen Radverkehrsanlagen gibt, sondern auch langfristig erhebliche Investitionen in den Neubau und die Modernisierung von Radverkehrsanlagen erforderlich sind.

Die Vielzahl paralleler Förderprogramme mit unterschiedlichen Fördervoraussetzungen, Laufzeiten und Förderanteilen, die der jährlichen Haushaltssystematik unterliegen, werden dem nicht gerecht.

Ständige Veränderungen der Förderhöhe je nach Haushaltslage und kurzfristige Zeiträume, in denen die Mittel von Planung bis Bau vollständig abgerufen werden müssen, schaffen keine ausreichende Planungs- und Finanzierungssicherheit und entsprechen bei vielen der aufwendigeren Infrastrukturmaßnahmen nicht den notwendigen zeitlichen Vorläufen, beispielsweise bei Radschnellwegen, Fahrradparkhäusern oder aufwendigeren Unterführungen und Brückenbauten.

Deshalb ist aus Sicht des ADFC eine verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturfondslösung mit Finanzierungssäulen für den Bestandserhalt bei allen Verkehrsträgern sowie für den Ausbau des Schienennetzes, des ÖPNV und der Radverkehrsinfrastruktur erforderlich, die sich am Schweizer Modell orientiert.

Mit einer solchen Fondslösung können mehrjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit sowie einfache und transparente Strukturen geschaffen werden. Wichtig ist, dass für den Einsatz der Mittel transparente Kriterien und klare Ziele festgelegt werden, die sich an der Wirksamkeit im Sinne der Verkehrswende orientieren, wie: Siedlungsentwicklung, Verkehrssicherheit, Verlagerungswirkung, Umweltentlastung, Reduktion des Ressourcenverbrauchs und Qualität der Erreichbarkeit.

Darüber hinaus muss für den Radverkehr eine gesetzliche Regelung geschaffen werden, die es dem Bund ermöglicht, sich zur Unterstützung von Ländern und Kommunen dauerhaft an der Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur zu beteiligen.

Das Fahrradland-Plus in Argumenten

01. Flüssiger Verkehr und weniger Stau

02. Attraktiver Wirtschaftsstandort durch moderne Infrastruktur für alle

03. Mehr Verkehrssicherheit und weniger Tote

04. Sichere Schulwege und kinderfreundliche Quartiere

05. Gesündere Menschen durch aktive Mobilität

06. Hohe Lebensqualität und entspannter Lebensstil

07. Saubere Luft und klimafreundlicher Verkehr

08. Starke Umsätze im Radtourismus als regionale Wirtschaftsförderung

09. Bezahlbare Mobilität und mehr gesellschaftlicher Zusammenhalt

10. Kleine Ausgaben, große Wirkung durch Investitionen in den Radverkehr

Ansprechpartner:innen

FRANK MASURAT

ADFC-Bundesvorsitzender

bundesvorstand@adfc.de

DR. CAROLINE A. LODEMANN

Politische Bundesgeschäftsführerin

bundesgeschaeftsfuehrung@adfc.de

ANGELA KOHLS

Leiterin Verkehrspolitik

verkehrspolitik@adfc.de

Presse

STEPHANIE KRONE

Leitung Presse/
Politische Kommunikation

presse@adfc.de

Herausgeber:
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)
Bundesverband
Mohrenstr. 69
10117 Berlin

Telefon: 030 2091498-0
Telefax: 030 2091498-55
www.adfc.de

Kontakt:
verkehrspolitik@adfc.de

Für den Inhalt verantwortlich:
Frank Masurat, Bundesvorsitzender

Foto Seite 4: ADFC/Tosic
Foto Seite 6: Pee
Foto Seite 9: Ivo Gretener
Foto Seite 10: Constantin Mast
Foto Seite 13: ADFC
Foto Seite 14: Philipp Böhme
Foto Seite 16: Michaela Bechinie

Umsetzung/Gestaltung:
april agentur GbR

Stand:
Januar 2025

FAHRRADLAND PLUS

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