

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de
V.i.S.d.P.: Heike Hänsel, Jan Korte

Autorenteam/Redaktion: Sabine Leidig (MdB), Dominik Fette,
Ludwig Lindner

Layout/Druck: Fraktionsservice

1. Auflage, Juli 2017

Titelbild: Sit-In des Volksentscheid Fahrrad,
Berliner Oranienstraße, 2016

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken
verwendet werden.**

**Mehr Informationen unter www.linksfraktion.de und
www.nachhaltig-links.de**

170315

Inhalt

Kurzgefasst: 7 Punkte für Fahrradgerechtigkeit	2
Vorwort	3
1. Leben in der fahrradgerechten Stadt: unsere Vision	4
2. Realität und Perspektiven	6
3. Straßenverkehrsrecht »renovieren«	11
3.1 Sinnvolle Verkehrsplanung vor Ort erleichtern	12
3.2 Fahrrad-Hindernisse im Verkehrsrecht beseitigen	13
3.3 Bußgelder anpassen	17
4. Eine Vielfalt kommunaler Maßnahmen	19
4.1 Den Straßenraum demokratisch umgestalten	20
4.2 Ein echtes und komfortables Radwegenetz	21
4.3 Abstellplätze und (soziale) Radstationen	24
4.4 Anreize und Bildung	26
4.5 Fahrrad und »Öffis«	27
5. Die Städte vom motorisierten Wirtschaftsverkehr entlasten	28
6. Mit einem Verkehrswendefonds in die Zukunft investieren	33



*Karl Freiherr von Drais mit der von ihm
1817 erfundenen Laufmaschine, die als
»Ur-Fahrrad« gilt.*

Kurzgefasst: 7 Punkte für Fahrradgerechtigkeit

1. Verkehrsplanung wollen wir zur Mobilitäts- und Logistikplanung entwickeln. Das Ziel: Mobilität und Versorgung für alle – mit möglichst wenig Verkehr. Das ist der Kern der sozialökologischen Verkehrswende.
2. Der Umweltverbund (zu Fuß, per Rad, mit öffentlichem Nahverkehr) braucht Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Das Fahrrad kann zu dem Verkehrsmittel werden, mit dem ein Großteil der Menschen die meisten ihrer Wege zurücklegen.
3. Wir wollen den öffentlichen Verkehrsraums zugunsten des Umweltverbundes neu aufteilen: Verkehrsberuhigung, ein Netz aus komfortablen, breiten und sicheren Radwegen, Busspuren, gute Fahrradabstellanlagen, Fahrradstationen und Leihradsysteme – auch für Lastenräder.
4. Auch das Straßenverkehrsrecht muss in diese Richtung grundlegend überarbeitet werden: Regeln und Gesetze dürfen nicht länger die »Flüssigkeit des Autoverkehrs« favorisieren. Dazu gehört die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften (Tempo 50 nur noch an entsprechend ausgeschilderten Hauptverkehrsstraßen).
5. Auf allen Ebenen der Regierung und Verwaltung (von den Kommunen bis zum Bund) braucht es kompetente »Radverkehrsbeauftragte«.
6. Mehr Geld und mehr Demokratie für eine wirkliche Verkehrswende und eine bessere Fahrradinfrastruktur. Das bundesweite Radwegenetz soll zügig ausgebaut werden. Dazu soll der Bund einen kommunalen Verkehrswendefonds (mind. zwei Milliarde Euro pro Jahr) auflegen, mit dem die Umbau-Projekte gefördert werden. Über die Umbaumaßnahmen selbst muss vor Ort entschieden werden. Bürgerinitiativen und Verbände sollen dabei ein Initiativrecht bekommen.
7. Der Bund soll Forschung und Entwicklung sowie den Ausbau von alternativer Stadtlogistik finanziell fördern und den rechtlichen Rahmen dafür schaffen. Dazu gehören: Güterbahnhöfe, dezentrale Verteilerstellen, Gütertrams, E-Lastenräder und kleine E-Lkw speziell für Paket- und Lieferdienste, Pflegedienste und das Handwerk.

Ein Positionspapier zu den bundespolitischen Maßnahmen, die die Linkfraktion für den Fahrradverkehr fordert, findet sich unter <http://gleft.de/QL>.

Vorwort

Vor 200 Jahren hat Karl Freiherr von Drais das Fahrrad erfunden. Innerhalb von hundert Jahren entwickelte es sich zum Massentransportmittel. Da es für viele Menschen erschwinglich war, ermöglichte es ihnen erstmals eine schnellere Fortbewegung als zu Fuß. Doch schon vor dem Zweiten Weltkrieg und nach seinem Ende wurde die Massenmotorisierung in Deutschland vorangetrieben, viele Milliarden in autogerechte Straßen verbaut, das Verkehrsrecht weiter an den Autoverkehr angepasst und das Fahrrad verdrängt. Grundsätzlich ist das bis heute so. Wir wollen es ändern!



Wir wollen Lärm, Dreck und Abgase vermeiden. Wir wollen umwelt- und menschengerechte Verkehrsverhältnisse schaffen. Die Lebensqualität aller muss das Ziel sein. Dazu müssen Geld und öffentlicher Raum umverteilt werden.

Das Rad soll wieder das Verkehrsmittel Nr. 1 werden – es ist ökologisch, kostengünstig, gesund und schnell. Wer Fahrrad fährt, ist flexibel unterwegs und auf kurzen Strecken oft am schnellsten, zumal die meisten Wege, die in der Stadt und über Land gefahren werden, kürzer als 10 Kilometer sind. Das Fahrrad garantiert individuelle Freiheit, ohne andere einzuschränken, auch für Kinder und Jugendliche und für alle, die sich kein Auto leisten können oder wollen.

*»Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden wie beim Fahrrad.«
(Adam Opel, Gründer der Firma Opel)*

Letztendlich geht es auch um globale Gerechtigkeit: Die herrschenden Verkehrsverhältnisse gehen auf Kosten der Armen im globalen Süden. Der Klimawandel wird »befeuert«, der Kampf um Öl und Gas, auch der Raubbau von Eisenerz oder Lithium zerstören Lebensgrundlagen und verschleudern Ressourcen. So sind auch weder Elektroautos noch »autonomes Fahren« wirkliche und nachhaltige Alternativen.

Investitionen in eine vernünftige Verkehrswende, die dem Fahrrad einen zentralen Platz einräumt, können unser aller Lebensqualität enorm steigern. Mit unseren Vorstellungen und Forderungen wollen wir dazu beitragen.

Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin

1. Leben in der fahrradgerechten Stadt: unsere Vision

Novostadt im Jahr 2030: Die meisten Leute sind bei ihren alltäglichen Wegen zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn unterwegs. Auf den Straßen fühlen sich alle sicher. Und weil das Angebot von (Elektro-)Bus und Straßenbahn so gut ist, haben die meisten gar kein eigenes Auto mehr. Bei Bedarf kann man Carsharing-Fahrzeuge ausleihen – Stationen gibt es in jedem Stadtteil. Und das eingesparte Geld, das früher ins Auto floss, wird jetzt in Kinos, Restaurants, Cafés oder auch für Bücher ausgegeben. Dort wo früher alles voll geparkt war, ist jetzt Raum – nicht nur für breite Radwege, sondern auch für Stadtgrün, Spielplätze und nette Kneipen.

Weil die Straßenverhältnisse zum Radeln passen und auch die Fußgänger*innen genügend Platz haben, gibt es kaum noch Stress mit »Rüpelradlern«, über die früher geschimpft wurde. Überhaupt ist die Stimmung in der Stadt entspannter geworden. Mehr Verständnis und Achtsamkeit füreinander, denn fast alle fahren wenigstens ab und zu mal Rad. Und ohne »Blechpanzer« kommen sich die Leute einfach schneller näher.

Es gibt kaum noch überdimensionierte SUVs. Meist fahren deutlich kleinere und leichtere Autos durch die Straßen. Die machen weniger Lärm und Dreck (Abgase) und kommen auch mit Tempo 30 zügig voran.

Vom Fahrrad über Pedelecs, E-Mofas, E-Lastenräder (mit Regenschutz) bis zu kleinen Elektroautos – der Übergang vom Fahrrad zum Auto ist fließend geworden. Darin stecken viel Kreativität und Innovation »made in Novostadt«, denn einige Unternehmen der Branche haben sich vor Ort angesiedelt.

Außerdem gibt es eine großangelegte städtische Reparatueroffensive. Sie hat mit einer Fahrrad-Werkstatt zur Ausbildung von Geflüchteten und Menschen mit Behinderung angefangen. Inzwischen arbeitet die Stadt mit Handwerksbetrieben zusammen, um auch kaputte Waschmaschinen und andere Geräte und Fahrzeuge wieder in Stand zu setzen.

Seit neuestem ist Novostadt eine von zehn Modellstädten für kommunalen Lieferverkehr. Eingebunden sind alle Paketdienstleister sowie einige Supermarkt-Ketten und andere, die sich die teure »letzte Meile« sparen wollen. Die wird nun vom VBN (VerkehrsbetriebNovostadt) abgewickelt. Dazu wurde der zentrale Güterbahnhof reaktiviert. Dort und an weiteren Stationen am Stadtrand werden Güter in spezielle Container umgeladen, die teils per Güterstraßenbahn, teils mit Anhängern an regulären Bussen, oder auch mit Elektro-Lkw auf die City-Hubs verteilt werden, die es in allen Stadtquartieren gibt.



Von dort geht´s in die Feinverteilung. Per (E-)Lastenrad werden Briefe und Pakete ausgeliefert und standardisierte Gitterroll- und Kühlwagen in die Geschäfte vor Ort gebracht.

Die City-Hubs sind zugleich Post- und Paketstation und meist auch Servicecenter für Mobilität. Leih- und Lastenräder, sichere Fahrradabstellanlagen, Fahrrad-Werkzeug und -Waschboxen sind ausreichend vorhanden. Außerdem gibt es Informationen zum Nahverkehr und Carsharing-Autos können gemietet werden. Durch die Bündelung ist jetzt auch immer ein »Logistiker« vor Ort – mehr und schneller Service bei guten Arbeitsbedingungen.

Mit dieser städtischen Kooperation und der (Rad-)Verkehrswende hat sich vieles verbessert: ein Großteil der Lastwagen und Autos ist raus aus der Stadt, Treibstoff wird eingespart, die Luft ist besser und der Lärm weniger geworden. Niemand möchte die freigewordenen Flächen wieder »dem Blech« zurückgeben. Denn die Lebensqualität hat sich für alle spürbar verbessert.

Und nach den anfänglichen Investitionen spart Novostadt jetzt sogar Geld, weil dieses Verkehrssystem einfach viel weniger kostet.

2. Realität und Perspektiven

Seit den 1930er Jahren bis in die 70er – in manchen Städten sogar bis in die 90er Jahre – war die autogerechte Stadt Leitlinie für Stadtentwicklung und Verkehrsplanung. Doch die Vision der »schnellen Stadt« blieb Illusion. In kaum einer City ist man mit dem Auto heute wirklich schneller unterwegs als vor 50 Jahren. Im Gegenteil beherrschen Staus und Parkplatzsuche den Alltag der Autofahrenden.

Die auf den Autoverkehr ausgerichteten, dennoch meist vollen Straßen sind für viele Bewohner*innen nicht mehr lebenswert: durch Lärm und Abgase, immer weniger Grünflächen, im Stau steckende Busse, zu schmale und oft zugeparkte Geh- und Radwege. Und all das erzeugt Angst und Unlust beim Radfahren.

Ein wichtiger Grund, weswegen viele Menschen nie, selten oder nur gezwungener Maßen auf das Fahrrad steigen, ist deren zunehmende Unsicherheit. Während sich 2009 noch 62% auf dem Rad meistens sicher oder sehr sicher fühlten, waren es 2013 nur noch 53% (Radverkehr in Deutschland, S. 25).

Das Sicherheitsgefühl hängt sowohl von der eigenen Wahrnehmung (subjektive Faktoren) als auch von den wirklichen Verhältnissen (objektive Faktoren) ab. Laut Unfallstatistik wurden im Jahr 2015 383 Menschen, die mit Rad oder Pedelec unterwegs waren, getötet und 14.230 schwer verletzt. Das sind zu viele! Deshalb müssen die Rahmenbedingungen grundlegend geändert werden.

Zugleich muss das Vorurteil entkräftet werden, Fahrradfahren sei besonders gefährlich. In der großen Stadt Berlin sind bei einem Verkehrsanteil von etwa 15% Radfahrenden diese nur an 3,8% aller Verkehrsunfälle auch beteiligt (für einzelne Städte gibt es differenziertere Statistiken). Radfahrer*innen sind – insbesondere, wenn sie sich regelkonform und rücksichtsvoll verhalten – also weniger gefährdet als beispielsweise Autofahrer*innen oder Fußgänger*innen.¹

Und es ist notwendig, die Unfallursachen zu betrachten: Hauptunfallursache ist das falsche Abbiegen eines Kraftfahrzeugs (20%). Etwa die Hälfte der Unfälle wird von Radfahrenden (mit-)verursacht – hauptsächlich durch das Benutzen der falschen Fahrbahn (11%). Weil Radelnde im Vergleich zu Autofahrenden aber ungeschützt sind, ist der Anteil der schwerverletzten und getöteten Radfahrer vergleichsweise hoch. Gemessen an der Gesamtzahl der Verletzten im Straßenverkehr sind knapp 20% Radfahrende, bei den Getöteten sind es 11%.

¹ Vgl. <http://adfc-berlin.de/> und <http://velocityruhr.net/blog/2016/11/12/radfahren-so-gefaehrlich-wie-gerne-mal-in-den-medien-behauptet-ehrer-nicht/>



Zusammenfassend lässt sich sagen: Als geübte*r Radfahrer*in ist man meistens recht sicher unterwegs, aber selten wirklich entspannt. Wir haben aber das Ziel, dass wesentlich mehr Leute öfter aufs Fahrrad umsteigen. Und dazu müssen wir gerade die Ungeübten in den Blick nehmen, die bisher nur selten oder gar nicht im Alltag Rad fahren.

Bei einer Umfrage des Verkehrsclubs Österreich (VCÖ) von 2016 wurden – nach Wetter/Witterung – folgende Gründe dafür genannt, nicht das Fahrrad zu benutzen: gefährliche Strecke bzw. zu viel Kfz-Verkehr (50%), unattraktive Strecke zum Radfahren (40%), weite Distanz (38%), Diebstahl- oder Vandalismusgefahr am Zielort (36%). Erst dann folgen mit Abstand »keine Dusche« (23%) und »anstrengend und unbequem« (22%).

Auch Ergebnisse der Befragung »Fahrradklimatest 2016« gehen in diese Richtung. Folgendes war den befragten Radelnden wichtig:

1. Sicherheit
2. Breite und Oberfläche der Radwege
3. Hindernisfreiheit (parkende Autos)
4. zügige Erreichbarkeit
5. Abstellmöglichkeiten

Für 72% der Befragten war es zudem wichtig bzw. sehr wichtig, vom Autoverkehr getrennt zu fahren.

Fazit: eine Fahrradinfrastruktur, auf der sich auch Ungeübte sicher fühlen und auf der man schnell und ohne Hindernisse vorankommt, ist sehr wichtig! Attraktiv

werden die Wege durch entsprechende Breite und glatte Oberfläche sowie eine Trennung vom Kfz-Verkehr. Gute und sichere Abstellmöglichkeiten am Zielort sind ebenfalls von Bedeutung.

Weil die Kommunen die Kosten für solche Maßnahmen meist scheuen, hier ein kurzer Blick auf eine vergleichende Kosten-Nutzen-Analyse zum Auto- und Radverkehr, die Prof. Stefan Gössling von der Lund University Kopenhagen im Auftrag der Stadt machte.

Dabei wurden die individuellen Kosten beim Nutzer ebenso wie die gesellschaftlichen Kosten wie Luftverschmutzung, Klimawandel, Lärm, Straßenabnutzung, Gesundheit und Stau, die sich direkt oder indirekt zulasten der Stadt Kopenhagen auswirken, gegenübergestellt.

Allein die gesellschaftlichen Kosten liegen beim Auto bei 15 Cent pro Kilometer (im Berufsverkehr steigt dieser Wert sogar auf 27 Cent). Bei sehr geringen Infrastrukturkosten ergibt sich hingegen beim Radfahren durch die bessere Gesundheit ein gesellschaftlicher Nutzen von 16 Cent pro gefahrenem Kilometer! Natürlich sind auch die individuellen Nutzerkosten beim Auto (inkl. Steuern, Wartung, Wertverlust etc.) deutlich höher als beim Fahrrad. In Deutschland muss man z.B. bei einem VW Golf (1,4-Liter-Motor) mit 49 Cent pro Kilometer rechnen, während Radfahren mit 3,5 Cent je Kilometer weniger als ein Zehntel kostet. In der Studie wird davon ausgegangen, dass die Kosten beim Autoverkehr weiter steigen, beim Radverkehr aber sinken werden.²

Stefan Gössling kommt zu dem Schluss, »dass Investitionen in die Fahrradinfrastruktur und eine fahrradfreundliche Politik ökonomisch nachhaltig sind und hohe Erträge einbringen«.

Woran liegt es aber, dass in den meisten Städten trotzdem viel zu wenig umgesteuert wird?

² Mehr zur Studie unter <http://gleft.de/1No>. Deutsche Städte haben heute ungedeckte, also steuerfinanzierte Kosten für den Pkw-Verkehr von 100 bis 250 Euro pro Jahr und Einwohner*innen (Studie des ICLEI im Auftrag des VCD »Versteckte Kosten des städtischen Autoverkehrs«). Das Radfahren fördert die Gesundheit direkt durch die Bewegung, aber ebenso für die Anwohner*innen durch weniger Abgase und Lärm. Dies führt zu weniger Krankheitstagen und über die höhere Produktivität auch zu mehr Gewerbesteuererinnahmen. Zudem stehen 80% der Kosten im Gesundheitssektor mit Krankheiten im Zusammenhang, die auf Bewegungsmangel zurückzuführen sind. Die NGO Europäische Allianz für öffentliche Gesundheit (EPHA) meint dazu: »Mit dem Radfahren zu beginnen hat ähnlich viele Vorteile für die Gesundheit wie mit dem Rauchen aufzuhören. Dadurch sparen die Gesundheitsdienste 1.300 Euro pro Jahr und Person.« (<http://gleft.de/1Np>)

Ein Kleinwagen verursacht ohne Betriebskosten (Sprit) monatliche Kosten von 350-430€ (Wertverlust, Steuern, Versicherung, Werkstatt, TÜV; vgl. ADAC Autokosten Frühjahr/Sommer 2017).

Ein gutes Beispiel, wie eine Stadt durch Investitionen in die Fahrradinfrastruktur Geld spart, ist die Großstadt Utrecht: www.bikecitizens.net/de/bicycle-first-radverkehr-utrecht/.



Ein zentrales Problem ist, dass Deutschland nach wie vor ein Autoland ist. Die Autoindustrie hat wahrscheinlich von allen Branchen den größten politischen Einfluss – bis hinauf ins Kanzleramt.

Zwar wird seit ein paar Jahren auf Bundesebene auch für den Radverkehr etwas getan. Verglichen mit den Investitionen in die Autoinfrastruktur ist dies jedoch nur ein Tropfen auf den heißen Stein, ein Feigenblatt, weil die Verkehrspolitik ansonsten auf weiteres Wachstum von Auto- und Lkw-Verkehr abzielt und nicht auf eine grundlegende Verkehrswende.

Dazu kommt, dass der gesamte Verwaltungs- und Justizapparat konservativ am Autoverkehr ausgerichtet ist: Radfahrende sind hier die Ausnahme und als Leitbild gilt »Freie Autofahrt für freie Bürger«. Diese Haltung ist in Verwaltungsvorschriften, Richtersprüchen und juristischen Kommentaren abzulesen.

Gerade in den kommunalen Straßenverkehrsbehörden mangelt es häufig an Radverkehrskompetenz. Wenn dann von Seiten der Politik auch kein Engagement vorhanden ist, wird die Straße weiterhin von innen nach außen geplant: Erst wird der Autoverkehr großzügig geregelt, dann wird geschaut, wieviel Platz noch für Radler*innen und Fußgänger*innen bleibt. In der Ausbildung dieser Verkehrsplaner*innen kam zum Beispiel (noch) nicht vor, dass schmale Radwege mit engen Kurvenradien extreme Hindernisse sind, wenn man insbesondere schnell oder mit Lastenrad unterwegs ist.



*Die Promenade in Münster:
Grüner Ring und »Fahrradautobahn«*

Das Auto hat die Menschen von den Straßen verdrängt. Doch immer mehr wollen, dass die Städte wieder zu Lebens- und Begegnungsräumen entwickelt werden. Daraus müssen aber konkrete Schlüsse auch für den Verkehr gezogen werden!

Die kommunalen Spitzenverbände wenden sich diesem Thema erfreulicherweise immer mehr zu. Zudem gibt es bereits reihenweise gute Beispiele. Städte, die es in fünf oder zehn Jahren geschafft haben, die Lebensqualität deutlich zu erhöhen. Dazu gehören Kopenhagen, Melbourne, Sevilla, Moskau und New York. In New York wurden z.B. innerhalb von acht Jahren 800 km neue Radwege angelegt, viele Gehwege verbreitert und Platz für Straßencafés und Bänke geschaffen. Auch in einigen deutschen Städten ist viel passiert – allerdings in den allermeisten noch fast nichts.

Die gute Nachricht: Es kann viel erreicht werden, wenn der gute Wille vorhanden ist, wenn Politik und Verwaltung an einem Strang ziehen, wenn die Stadt sich gut beraten lässt, sie die Bürgerinnen und Bürger beim Umbau mitnimmt und Impulse aus der Bevölkerung aufgreift. Und wenn Kommunen nicht durch unsinnige Regelungen reglementiert werden.

3. Straßenverkehrsrecht »renovieren«

Das deutsche Straßenverkehrsrecht entstand in den Jahren 1934 bis 1937. Mit der starken Zunahme des Autoverkehrs wurde es 1953 bis 1956 reformiert und erweitert. Dabei wurde das Auto in den Mittelpunkt gestellt – als Symbol für Fortschritt. Ein wesentliches Ziel der »Straßenverkehrsordnung« war und ist bis heute die »Flüssigkeit« des Autoverkehrs. Das hat direkte Auswirkungen auf Infrastrukturinvestitionen, wie sie zum Beispiel im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehen sind. Laut Prognose soll der Lkw-Verkehr um weitere 40% wachsen und auch bei den Pkw wird ein leichtes »Plus« vorausgesagt. Entsprechend des so ermittelten »Bedarfs« werden mehr und breitere Straßen geplant und gebaut. Dafür will der Bund in den nächsten 15 Jahren über 55 Milliarden Euro ausgeben.

Auch an vielen anderen Stellen der Gesetze, der Rechtsprechung, bei Verwaltungsvorschriften und beim Verwaltungshandeln zeigt sich immer wieder, dass das Auto die Richtschnur vorgibt.

Dabei könnte man die Grundregeln in §1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) auch ganz anders auslegen:

- (1) *Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.*
- (2) *Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.*

Die Fortbewegungsart, die andere am wenigsten gefährdet, behindert und belästigt, ist das Zulußgehen. Danach folgt das Radfahren, dann der öffentliche Nahverkehr.

Die Zeit der »autogerechten Stadt« ist vorbei. Heute geht es um neue Visionen, für die Ordnungsrecht und Planung neu ausgerichtet werden müssen: Stadt und Land der kurzen Wege, Straßen die wieder (Spiel-)Raum für Menschen, Begegnung und Lebensqualität bieten, Verkehrsbedingungen, bei denen niemand auf das eigene Auto angewiesen ist, Mobilität mit möglichst wenig Energie- und Flächenverbrauch, bestmöglicher Gesundheitsschutz für alle Menschen und besonders für Kinder und ältere Menschen und natürlich Klimaschutz.

Deshalb müssen die Kommunen kurzfristig von den größten Einschränkungen befreit werden, die die Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt. Außerdem sind die größten Hindernisse, die das Verkehrsrecht der Verkehrswende im Allgemeinen und dem Radverkehr im Besonderen in den Weg stellt, schnellstens zu beseitigen. Mittel- bis langfristig muss das gesamte Straßenverkehrsrecht grundlegend überarbeitet werden

3.1 Sinnvolle Verkehrsplanung vor Ort erleichtern

1997 wurde die StVO im §45 ergänzt, um dem »Schilderwald« Herr zu werden:

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Auch hier stehen das Recht auf Automobilität und die ungehinderte Fahrt im Fokus. In mehreren Novellen wurde Satz 3 durch Ausnahmen ergänzt, z.B. zu Radfahrstreifen, Fahrradstraßen und Tempo 30-Zonen. Aber noch immer müssen »besondere Umstände zwingend erforderlich sein«. Das heißt in der Praxis zum Beispiel, dass eine Fahrradstraße nur eingerichtet werden darf, wenn es genau hier bereits einen erheblichen Anteil Radverkehr gibt. Der Aufbau eines lückenlosen Netzes aus Fahrradstraßen und breiten Radstreifen wird ausgebremst.

Dieser Absatz muss deshalb so ergänzt werden, dass die Sätze 1 und 3 nicht gelten, wenn Maßnahmen ergriffen werden, die den gesamtstädtische Verkehrsfluss verbessern, mehr Sicherheit oder Umweltschutz zum Ziel haben. Tempolimits und Radverkehrsanlagen könnten dann in einem Stadtentwicklungsplan begründet und umgesetzt werden – unabhängig von den derzeitigen Einschränkungen.

Sinnvoll wäre zudem eine Experimentierklausel. Damit könnten Maßnahmen provisorisch (z.B. nur durch Fahrbahnmarkierungen und Verkehrsschilder) umgesetzt werden. Wenn sich der gewünschte Erfolg einstellt, kann der Dauerbetrieb mit den vielleicht nötigen Baumaßnahmen abgesichert werden. Dies kann die Entscheidung der Verwaltung erheblich beschleunigen und ihr mehr Flexibilität einräumen. Die schnellere Umsetzung der Wünsche der Menschen führt auch zu einer höheren Akzeptanz in der Bevölkerung.

Was »gesamtstädtische Optimierung« konkret bedeutet, muss natürlich vor Ort entschieden werden. Da es immer auch um Umwelt- und Gesundheitsschutz geht, muss der Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, Öffentlicher Nahverkehr) dabei eine zentrale Rolle spielen.

Dazu noch eine wichtige Anmerkung: Auch nach der derzeitigen Fassung der StVO ist schon vieles möglich, wenn es die Verantwortlichen in der Kommunalpolitik nur

wollten. Im §45 (1) steht, dass »die Straßenverkehrsbehörden (...) die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken (...) beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten« können und zwar unter anderem »zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen«. Bisher wird dieses Potential zur Umgestaltung leider nur selten genutzt.

Die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag will **Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit** in Ortschaften einführen. Auf Hauptverkehrsachsen dürfte bei entsprechender Beschilderung weiterhin mit Tempo 50 gefahren werden. Erfahrungen zeigen, dass Autos bei Tempo 30 auf vielen Wegen kaum länger unterwegs sind, als wenn sie für kurze Abschnitte auf 50 beschleunigen.

Bei Tempo 30 sind die Sichtverhältnisse besser, die Bremswege kürzer und die Lärm- und Abgasbelastungen geringer. Weniger Staus und Stop-and-Go-Phasen lassen den Verkehr gleichmäßiger fließen. Zudem spart diese Regelung in erheblichem Maße Beschilderungen und entlastet damit die Aufmerksamkeit der Autofahrenden, denn schon heute erfassen Tempo-30-Zonen bis zu 80 Prozent der Stadtgebiete (z.B. in München).

Die generelle Orientierung an Tempo 30 wäre also ein klares Signal dafür, dass die Lebensqualität aller Vorrang vor der Geschwindigkeit einzelner hat.³

3.2 Fahrrad-Hindernisse im Verkehrsrecht beseitigen

Viele Regelungen des Verkehrsrechts entsprechen nicht mehr dem, was heute allgemein als sinnvoll angesehen wird.

Einige Regelungen sind überflüssig oder schränken zu sehr ein:

- §67 StVZO in 12 Absätzen zur **Fahrradbeleuchtung** ist viel zu kompliziert. Wir wollen eine einfache Regelung nach Schweizer Vorbild. Hier ist lediglich festgelegt, dass die Lichter (vorne weiß, hinten rot) nachts bei guter Witterung aus 100 Meter Entfernung sichtbar sein müssen.
- Viele neue Entwicklungen bei **Pedelecs und E-Lastenrädern** machen begrenzende Vorgaben unsinnig. Wir wollen Regelungen, die nur zugunsten der Sicher-

³ Es gibt starke Kritik zu diesem Vorschlag, die jedoch meist nicht sehr fundiert ist wie z.B. die Behauptung, Autos würden bei Tempo 30 mehr Abgase ausstoßen als bei 50. Wenn dem so wäre, wäre es ein Skandal für die gesamte Autobranche, die sich seit Jahrzehnten darauf einstellen konnte, ihre Fahrzeuge für diese Geschwindigkeit zu optimieren.

In jedem Fall müssen die Einschränkungen für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in der StVO gestrichen werden.

heit wirklich nötig sind. Das betrifft z.B. die **Mitnahme von Personen**. Bisher dürfen nur Kinder bis zur Vollendung des siebten Lebensjahres transportiert werden. Weil es kommunale Ausnahmeregelungen gibt, sind in Berlin zum Beispiel Velotaxen sicher unterwegs. Besser als solche Ausnahmeregelungen (die jeweils einzeln beantragt werden müssen) wäre eine Typenzulassung für Lastenräder, mit denen auch ältere Kinder und Erwachsene transportiert werden dürften.

- Die maximal **zulässige Leistung** von 250 Watt für **Pedelec-Motoren** (zusätzlich zur Geschwindigkeitsbeschränkung) ist für große Lastenräder eine unnötige Beschränkung.

Umgekehrt sind dagegen bei der Infrastruktur dringend klarere Vorgaben nötig:

- Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet und aktualisiert **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen** (ERA). Verbindlich gelten die aktuellen ERA2010 allerdings bisher in nur fünf Bundesländern. Die Standards der ERA beim Neubau und dem mittelfristigen Umbau der alten Infrastruktur müssen aber überall durchgesetzt werden, weil »die Beachtung der technischen Entwurfsempfehlungen maßgeblichen Einfluss auf eine niedrige Unfallbelastung hat«⁴. Deshalb muss ihre Beachtung eine Voraussetzung für die Mitfinanzierung durch den Bund sein.
- Die **Benutzungspflicht für Radwege** soll aus den jeweils aktuellen ERA abgeleitet werden. Das heißt, dass Radwege, die nicht breit genug sind, zu enge Kurven haben oder zu eng an parkenden Autos und Gehwegen entlang führen, nicht benutzt werden müssen, und Radfahrende statt dessen auf die Fahrbahn dürfen. Es ist inzwischen unbestritten, dass Radwege nicht benutzt werden müssen, wenn sie unsicher sind (Abschaffung der Benutzungspflicht für unsichere Radwege 1998) – vor allem, weil Radfahrende, die in Kreuzungsbereichen aus Radwegen hinter parkenden Autos auftauchen, zu spät gesehen werden. An solchen Stellen kommt es immer wieder zu schweren und sogar tödlichen Unfällen durch rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge – insbesondere Lkw.
- Viele dieser Unfälle hätten auch verhindert werden können, wenn die verursachenden Lkw über entsprechende **Fahrerassistenzsysteme** verfügt hätten. So sind Abbiegeassistenten mit automatischer Notbremsung längst so weit entwickelt, dass sie verpflichtend eingeführt werden müssen.⁵

⁴ Zusammenfassung der Studie »Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern«, BAST-Bericht V 184.

⁵ Siehe dazu das Merkblatt vom ADFC: http://www.adfc.de/files/2/110/112/Merkblatt_Ueberlebens-technik.pdf



- Ein Unsicherheitsfaktor ist zudem die **Vorschrift, »möglichst weit rechts«** zu radeln. Diese Regelung gefährdet in zweierlei Hinsicht. Erstens, wenn bei rechts der Fahrbahn parkenden Autos plötzlich die Türen geöffnet werden. Und zweitens, weil sich Autofahrende häufig dazu eingeladen fühlen, ohne Spurwechsel und ohne den erforderlichen Sicherheitsabstand zu überholen.

In vielen weiteren Fällen muss die Straßenverkehrsordnung hinsichtlich des Radverkehrs präzisiert werden. So ist in §5, Abs. 4 der StVO geregelt, dass beim **Überholen von Radfahrern** und Fußgängern ein »ausreichender Seitenabstand« eingehalten werden muss. Diese Regelung hat sich in der Praxis jedoch als unzureichend erwiesen. Viel zu oft werden Radler*innen viel zu dicht – bei Gegenverkehr häufig ohne Spurwechsel – überholt. Sinnvoll wäre, bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h einen festen Seitenabstand von mindestens 1,5m und darüber hinaus von mindestens 2m vorzuschreiben. Auf normalen zweispurigen Bundes- oder Landesstraßen würde dies für überholende Autos zwingend einen Spurwechsel bedeuten, was einen Überholvorgang bei Gegenverkehr ausschliesse.

Auch die Vorschriften für **Fahrradstraßen** müssen präzisiert werden, damit diese ihren Namen verdienen. Kfz-Durchgangsverkehr muss dafür baulich verhindert und die Straße als Vorfahrtsstraße ausgewiesen werden. Anfang und Ende müssen so gestaltet werden, dass ein guter Zu- und Abfluss des Fahrradverkehrs möglich ist – z.B. durch breite Radwege und längere Grünphasen bei Ampeln.



Verkehrszeichen M12a »Rechtsabbiegen bei rot« in Bordeaux

Die **Öffnung von Einbahnstraßen** für den Radverkehr in Gegenrichtung ist seit 1997 möglich. Wir wollen Einbahnstraßen grundsätzlich für den Radverkehr in beide Richtungen freigeben. Statt eines Sonderzeichens, welches die Einbahnstraßennutzung in Gegenrichtung erlaubt, sollte stattdessen ein Sonderzeichen die Einfahrt in Gegenrichtung im Einzelfall verbieten.

Radfahrer*innen wären somit rechtssicherer unterwegs und gleichzeitig könnte auf viele Schilder verzichtet werden.

Wir plädieren für die Einführung eines Verkehrszeichens, das Radfahrenden das **Rechtsabbiegen an roten Ampeln** erlaubt, wobei auf querende Fußgänger*innen zu achten und diesen Vorrang zu gewähren ist. Momentane Verkehrsregeln sind entsprechend zu ändern.

Bislang stellen Ampeln oft eine unnötige Behinderung des nichtmotorisierten Verkehrs dar, weil sie allein auf einen guten Autoverkehrsfluss ausgelegt sind. In Belgien (seit 2011), Frankreich und den Niederlande hat sich obige Regelung bewährt, da es den Radverkehr, die Befolgung von Verkehrsregeln und damit die Verkehrssicherheit fördert. Das »freie Rechtsabbiegen« führte dort bisher zu keinen Unfällen, es gab weniger Konflikte zwischen Fahrradfahrern und Kraftfahrzeugen und die Regelung fand auch bei Fußgängern gute Akzeptanz.⁶

Sinnvoll wäre auch eine bundeseinheitliche Regelung für öffentliche Fahrradverleihsysteme. Ein BikeSharing-Gesetz könnte analog zum CarSharing-Gesetz regeln, unter welchen Bedingungen öffentlicher Raum für das Abstellen von Leihfahrrädern zur Verfügung gestellt werden kann. Es könnte z.B. an die Auflage geknüpft sein, dass Buchung und Bezahlung über ein anbieterübergreifendes Portal ermöglicht werden muss, so dass nicht für jede Stadt eine extra Anmeldung erforderlich ist.

Mit einem Fahrradparkplatz-Gesetz sollten Vorschriften gemacht werden zur Erfassung von Angebot und Bedarf des Fahrradparkens an Bahnhöfen, Haltestellen, öffentlichen Gebäuden, kulturellen und sozialen Einrichtungen, Schulen,

⁶ Vgl. ADFC-Arbeitshilfe 10/2015: Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer (Kurzfassung)



Geschäften und in Wohngebieten. Aus dem Ergebnis müssen Mindestanzahl und -standards für (neu einzurichtende) Stellplätze abgeleitet werden. Dabei müssen auch spezielle Anforderungen von Pedelecs (Ladestation) und Lastenrädern berücksichtigt werden.

3.3 Bußgelder anpassen

Radfahrende müssen häufig Behinderungen und Gefährdungen durch abgestellte oder fahrende Kraftfahrzeuge hinnehmen. In den seltensten Fällen werden solche Ordnungswidrigkeiten geahndet und wenn, dann sind teilweise lächerliche Bußgelder fällig.⁷ Die konsequente Ahndung und Sanktionierung von Verkehrsdelikten insbesondere bei Wiederholungstätern kann daher einen Beitrag leisten, das Radfahren sicherer und attraktiver zu machen.

Zu hohe Geschwindigkeit, zu enge Überholmanöver sowie das Halten und Parken auf Radwegen gefährden die Sicherheit von Fahrradfahrer*innen besonders. Aber auch ganz grundsätzlich muss dem öffentlichen Raum ein deutlich höherer Wert

⁷ Z.B. beträgt das Bußgeld für unzulässiges in »zweiter Reihe«, auf Geh- und Radwegen sowie Schutzstreifen Parken nur 20 bis 30 Euro (Vergleich: Niederlande 140€, Spanien bis zu 200€).

Falschparkende Autos sind oftmals ein Sicherheitsrisiko für Fahrradfahrende wie hier die Lieferwagen auf dem Radstreifen



zugemessen werden. Selbigen zu blockieren ist kein Kavaliersdelikt. Im Einzelfall mag es nicht allzu sehr ins Gewicht fallen, in der Masse der Verstöße jedoch schmälert es in erheblichem Maße die Lebensqualität aller.

Wegen der geringen Wahrscheinlichkeit einer Ahndung und der niedrigen Geldbußen erscheint es vielen Autofahrer*innen oft bequemer, das Risiko in Kauf zu nehmen, anstatt einen legalen Parkplatz zu suchen.

Um dem ein Ende zu setzen, sollten die Geldbußen zumindest auf das europäische Durchschnittsniveau angehoben werden. Dabei muss geprüft werden, ob und wie die Bußgelder sich bei Wiederholungstätern erhöhen, sowie sozial gestaffelt werden könnten. »Punkte in Flensburg« muss es schneller geben, wenn andere Verkehrsteilnehmende gefährdet werden.

Die Erhöhung der Bußgelder könnte auch zur Folge haben, dass sich die Ahndung für die Ordnungsdienste überhaupt lohnt. Auf eine konsequente Ahndung kommt es aber an, damit sich an den derzeitigen Zuständen etwas ändert.

Zentral ist außerdem, dass alle Änderungen im Straßenverkehrsrecht stets mit umfassenden Öffentlichkeitskampagnen begleitet werden. Denn viele Menschen kennen sich mit aktuell geltendem Recht nicht aus. Die seit fast zwanzig Jahren geltende Regel etwa, dass nur mit einem Schild gekennzeichnete Radwege benutzungspflichtig sind, ist weitgehend unbekannt.

4. Eine Vielfalt kommunaler Maßnahmen

Was kann ganz praktisch getan werden, damit unsere Städte und der ländliche Raum fahrradfreundlicher werden und die Lebensqualität insgesamt steigt? Es gibt inzwischen eine sehr große Zahl an erfolgreich erprobten Maßnahmen.

Entscheidend ist, dass die Maßnahmen zur Situation vor Ort passen, dass sie dem Bedarf der Bewohner*innen entsprechen und dass es politische Initiativen gibt, die die Verkehrswende voran bringen. Breite demokratische Bürgerbeteiligung ist dabei besonders wichtig.

Städte und Gemeinden haben kleine Schritte umgesetzt oder auch den großen Wurf gewagt. Es gab Hindernisse und auch Rückschläge, aber vor allem viele gute Erfahrungen, die den Fahrradfahrenden, der Stimmung auf den Straßen, der Gesundheit und allen Einwohnern insgesamt zu Gute kommen.

Viele Beispiele, wie der Radverkehr gefördert werden kann, findet man hier www.fahrradland-bw.de und hier www.nationaler-radverkehrsplan.de (Rubrik: Praxis/Praxisbeispiele). Dieses Portal des Bundesverkehrsministeriums bietet auch eine Übersicht der Fördermittel für die Kommunen (Rubrik: Förderfibel).

Die bislang größte außerparlamentarische Initiative hat in Berlin viel in Bewegung gebracht. Die Forderungen vom »Volksentscheid Fahrrad« werden von der rot-rot-grünen Koalition unterstützt und ernst genommen und von uns zur bundesweiten Nachahmung empfohlen!

Auf ihrer Website volksentscheid-fahrrad.de haben sie ihre konkreten Forderungen bildhaft dargestellt und begründet. Dazu gibt es Fragen, Antworten, Einwände und Argumente sowie eine juristische Ausarbeitung und viele anregende Bilder und Aktionen, um Fahrradgerechtigkeit auf die Sprünge helfen.



Interessantes Material liefert zudem der ADFC (www.adfc.de/metanavigation/experten/radverkehr—infrastruktur) sowie die US-amerikanische Organisation National Association of City Transportation Officials (www.nacto.org; dort z.B. ein Urban Bikeway Design Guide)

4.1 Den Straßenraum demokratisch umgestalten

Das Auto ist aus unserer Gesellschaft nicht so leicht wegzudenken. Trotzdem hat die autogerechte Stadt keinen Rückhalt mehr in der Bevölkerung. Die Mehrheit fühlt sich von Verkehrslärm und Abgasen belästigt oder belastet.

Die repräsentative Studie des Umweltbundesamtes »Umweltbewusstsein in Deutschland« sagt dazu: »Eine nachhaltigere Entwicklung der Städte und Gemeinden findet auch entsprechend viel Zustimmung in der Bevölkerung: Eine deutliche Mehrheit (91 %) ging in 2016 davon aus, dass eine gezielte Umgestaltung von Städten und Gemeinden, so dass man kaum noch auf ein Auto angewiesen ist, sehr viel oder etwas zum guten Leben beitragen kann.

In 2014 sagten dies – in einem etwas anderen Befragungskontext – 82 %.«⁸

Wer die Stadt nachhaltig umgestalten will, muss also vor »Volkes Willen« keine Angst haben, im Gegenteil. Allerdings ist es nützlich und demokratisch, vor einer Ja-Nein-Entscheidung zu konkreten Maßnahmen eine öffentliche Diskussion zu grundsätzlichen Fragen zu organisieren: Wie wollen wir in 10, 20, 30 Jahren hier leben? Was bedeutet für uns Lebensqualität? Wie wollen wir unseren Stadtraum nutzen und gestalten? Wie können wir unsere Ziele schnell, kostengünstig, umweltfreundlich, sicher und bequem erreichen?

So wird das gesellschaftliche Bewusstsein dafür entwickelt, warum die Verkehrswende sinnvoll und notwendig ist. Im nächsten Schritt sollten klare, messbare und umsetzbare Ziele festgelegt werden. X Prozent weniger Luftverschmutzung und Unfälle, Y Prozent mehr Stadtgrün, ein um Z Prozent höherer Anteil des »Umweltverbundes« (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) und weniger Auto- und Lkw-Verkehr. Im dritten Schritt geht es um konkrete Veränderungen, damit die Menschen sich für Zufußgehen, Radfahren und »Öffis« entscheiden und gerne auf ein eigenes Auto verzichten. Wie kann die Stadt also fahrradgerecht, kinderfreundlich und barrierefrei werden?

Jede Kommune sollte einen langfristigen Mobilitätsplan mit konkreten Zielen entwickeln – in einem demokratischen Prozess⁹. Das bedeutet nicht, dass die ganze Stadt auf einen Schlag umgebaut wird. Aber das Gesamtkonzept macht die Richtung deutlich, in die es schrittweise gehen muss.

⁸ www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/umweltbewusstsein-umweltverhalten#textpart-2

⁹ Ein Beispiel für die Entwicklung eines Verkehrsentwicklungsplans mit Bürgerbeteiligung ist Bremen: www.bau.bremen.de/vep



4.2 Ein echtes und komfortables Radwegenetz

Die Infrastruktur für den Radverkehr muss endlich so systematisch geplant werden, wie es für den Autoverkehr gang und gäbe ist. Dazu bedarf es der Ermittlung, zwischen welchen Orten Rad gefahren wird, oder Rad gefahren werden könnte. Aus diesen Daten ist abzuleiten, wie diese Wege zu verbessern sind, was Sicherheit, Zeitaufwand und Attraktivität betrifft. Der Berliner Senat plant jetzt erstmals Radschnellwege und berechnet, wie sich dadurch die Fahrtzeit verkürzen würde. Bei Straßeninvestitionen für Auto- und Lkw-Verkehr ist das bundesweit eine Selbstverständlichkeit.

Um den Bedarf zu ermitteln, können Radzählstellen installiert oder die Betroffenen nach dem Modell des Radschulwegplans in Bietigheim-Bissingen (Ba-Wü) beteiligt werden. Dort konnten die Schüler*innen ihre täglich gefahrenen Radschulwege auf einfache Weise am PC virtuell nachvollziehen, digital erfassen und auf Probleme entlang ihres Schulweges aufmerksam machen.¹⁰

Ziel ist ein gesamtstädtisches Radwegenetz, das in einen umfassenden Mobilitätsplan eingebettet ist. Umland, Vororte, Wohngebiete und Innenstadt müssen mit einem Netz aus Radschnellwegen, breiten Radwegen und echten Fahrradstraßen

¹⁰ www.fahrradland-bw.de/aus-der-praxis/buergerbeteiligung/bietigheim-bissingen-radschulwegplan/

verbunden werden. Hier sollten die Radler*innen Vorfahrt bekommen.¹¹ Auch »Grüne-Wellen« für Radler sind wünschenswert. München testet diese gerade mit der Frage, auf welche Geschwindigkeit sie ausgelegt sein sollten.

Gute Radwege dürfen nicht mehr abrupt aufhören. Der Radverkehr muss sinnvoll weitergeleitet werden – in Wohngebiete mit Tempo 30-Zonen oder Einbahnstraßen mit Fahrradfreigabe in Gegenrichtung.

Hügel und Entfernungen von 15 bis 20 km sind kein Grund, auf eine fahrradfreundliche Umgestaltung zu verzichten! Mit Pedelecs können Steigungen und auch größere Entfernungen beim Weg zur Arbeit locker zurückgelegt werden. Außerdem können auch im Bergland komfortable Fahrradbedingungen geschaffen werden: die Nordbahntrasse in Wuppertal (23 km lang) ist fast kreuzungsfrei und vollkommen flach. Auch der geplante RS1 von Duisburg über Essen, Bochum, Dortmund bis Hamm (101 km lang) wird auf einer ehemaligen Bahntrasse geführt – Brücken und sogar Tunnel können genutzt werden. In Trondheim (Norwegen) und in Luxemburg-Stadt gibt es sogar Fahrradlifte.

So eröffnen sich ganz neue Perspektiven für Berufstätige, die zur Arbeit pendeln und auch für ältere Menschen. Mit immer mehr Pedelecs werden aber auch neue Anforderungen an Radwege gestellt: ausreichende Breite, weite Kurvenradien und keine Absperrpfosten oder Umlaufsperrn.

Insgesamt muss die Fahrradinfrastruktur so gestaltet werden, dass auch diejenigen radeln können, die heutzutage aus unterschiedlichen Gründen davon abgehalten werden. Fahrradfahren muss so bequem und sicher möglich sein, dass sich dabei sowohl achtjährige Kinder als auch achtzigjährige Großeltern wohl fühlen. Zusätzlich müssen aber auch die Bedürfnisse derjenigen berücksichtigt werden, die routiniert in schnellem Tempo ihre Alltagswege auf dem Rad zurücklegen wollen.

Ein von der Fahrbahn getrennter Radweg bietet für unerfahrene Radler durchaus einigen Komfort. In Kreuzungsbereichen entsteht allerdings ein Sicherheitsrisiko: Parkende Autos behindern das Sehen und Gesehen-Werden. Ein Schutzstreifen – die Ideallösung für erfahrene Großstadtradler*innen – ist wiederum wegen seiner Nähe zu fahrenden und parkenden Autos für Unerfahrene nicht attraktiv. Trotzdem: Schutzstreifen sind gut einsehbar und helfen Unfälle durch rechtsabbiegender Fahrzeuge zu verhindern.

Wichtige Kriterien für gute Radwege sind Sichtbeziehungen, Übersichtlichkeit in den Kreuzungsbereichen und eine bauliche Trennung, die das Falschparken auf

¹¹ Vorbild dafür können z.B. die Rad-Vorrang-Routen in Freiburg sein (www.fahrradland-bw.de/aus-der-praxis/infrastruktur/freiburg-rad-vorrang-routen/)



dem Radweg verhindert und Sicherheitsgefühl vermittelt. Ein Vorbild sind die »protected bike lanes« in Nordamerika.

Künftig sollen Straßen von außen nach innen geplant werden: Zuerst muss die Frage stehen, wieviel Fußverkehr und echter »Lebensraum« erwünscht und zu erwarten ist, welchen Platz also die Gehwege, Grünstreifen und Bäume brauchen. Dann wird der Straßenraum für den Fahrradverkehr zugeteilt. Darüber hinaus ist natürlich ein ÖPNV-Linienverkehr auf der Straße zu berücksichtigen. Was übrig bleibt, kann dann vom individuellen Autoverkehr genutzt werden.

In jedem Fall muss der Radverkehr eigenen Raum bekommen und nicht mehr schlecht als recht neben oder sogar auf den Gehweg gequetscht werden. Denn viele Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, beklagen sich über Radfahrer auf Gehwegen, die sie als Bedrohung empfinden. In Nebenstraßen bei Tempo 30 oder weniger und einer guten Fahrbahndecke sind Fahrräder ohne eigenen Radweg auf der Straße meist gut aufgehoben. Allerdings muss durch bauliche Maßnahmen oder Kontrollen dafür gesorgt werden, dass die Geschwindigkeit auch eingehalten wird.

Fußgängerzonen mit viel Raum können hingegen für umsichtiges, langsames Radfahren geöffnet werden, wie dies in Regensburg unter dem Motto »Radeln erlaubt. Fußgänger haben Vorrang« geschehen ist (www.respekt-bewegt.de).

Unterschiedliche Bedürfnisse gibt es im ländlichen und stadtnahen Raum bei Pendlern*innen und Freizeitradler*innen. Während viele der Erstgenannten die kürzeste Verbindung bevorzugen, die auch direkt an der Bundesstraße verlaufen

kann, freuen sich die Freizeitradler über den Umweg durchs Grüne. Hier müssen mancherorts Kompromisse gefunden werden. Am besten ist ein »Sowohl-als-auch«.

Auch für solche Fragen halten wir Radverkehrsbeauftragte auf allen Ebenen für wichtig: in Stadt und Kreis nehmen sie Bürgerwünsche auf oder organisieren Befragungen und Bürgerbeteiligungen. Auf Landes- und Bundesebene stellen sie sicher, dass über Gemeindegrenzen hinaus geplant wird und dass an den Ländergrenzen keine Lücken bleiben.

Das Bundesverkehrsministerium muss dabei unterstützen, indem es den Zustand der bestehenden Radwege in Deutschland systematisch erfasst und die bundesweite Netzplanung koordiniert. Sinnvoll wären außerdem Vorgaben für die einheitliche Beschilderung von Radwegen.

4.3 Abstellplätze und (soziale) Radstationen

Gute Fahrradabstellanlagen sind sowohl für die Radfahrenden von Bedeutung als auch für Sicherheit und Ordnung im Stadtbild. Denn wenn die Plätze nicht ausreichen – wie häufig an den Bahnhöfen – werden Räder wild abgestellt. Sie verstellen dann vor allem Fußgänger*innen den Weg und sind eine Gefahr, wenn sie umfallen.

Insbesondere für hochwertige Fahrräder, Pedelecs, Lastenrädern und Fahrradanhänger sind Abstellanlagen nötig, die vor Diebstahl und Witterung schützen.

Es gibt bereits viele gute Beispiele, wie auch bei geringem Platz viele Fahrräder untergebracht werden können. Dazu gehört das vollautomatische Fahrradparkhaus in Offenburg für Dauerparker*innen inkl. Lademöglichkeit für Pedelecs.¹²

Auch Salzburg tut viel für den Radverkehr und hat inzwischen 430 Radboxen und 6.000 öffentliche Radständer. Das Projekt »Barrierefreie Mobilität am Hauptbahnhof Salzburg – Bike & Ride Anlage Schallmoos« hat den Mobilitätspreis des VCÖ (Verkehrsclub Österreich) gewonnen.¹³

Gerade an Bahnhöfen ist die Kombination mit Radstationen sehr wichtig. Die Radstation in Ludwigsburg bietet täglich von 6.00 bis 21.00 Uhr folgende Leistungen: wettergeschütztes, bewachtes Radparken, Radpannen- und Reparaturservice, Radverleih und günstige Gebrauchträder sowie Radtoureninfos und -tips.¹⁴

¹² nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/vollautomatisches-fahrradparkhaus-mit

¹³ <http://www.radbox.at/>, <http://www.radinfo.at/start/>

¹⁴ www.fahrradland-bw.de/aus-der-praxis/infrastruktur/ludwigsburg-radstation/



In Stuttgart kann man an vier Regionalbahnhöfen sein Rad sicher abstellen und warten lassen. Diese Fahrrad-Service-Stationen sollen zugleich Langzeitarbeitslosen den Wiedereinstieg in den Arbeitsmarkt erleichtern.¹⁵

Auch andere Projekte rund ums Rad haben solche sozialen Anknüpfungspunkte. Hier nur drei Beispiele:

KidBike e.V. in Berlin ist eine Fahrradwerkstatt für Mädchen und junge Frauen mit und ohne Migrations- und Fluchthintergrund. Während sie an Fahrradtechnik und -fahren herangeführt werden, können kulturelle, mobilitäts- sowie geschlechtsbezogene Barrieren abgebaut werden.

Der ADFC Saar nimmt alte Fahrräder als Spende entgegen und repariert diese zusammen mit Geflüchteten, die so eine sinnvolle Beschäftigung finden. Die verkehrstüchtigen Fahrräder werden dann auch Geflüchteten zur Verfügung gestellt, die damit mobil werden, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.

Auch die Kolpinger Radbastler in Emsdetten möbeln alte Fahrräder auf und stellen sie als kostenlose Leihfahrräder in der Stadt zur Verfügung.

Wir werben dafür, viel mehr von solchen sozial und ökologisch nachhaltigen Projekten zu organisieren, sie mit öffentlichen Mitteln zu fördern und in den Kommunen zu verankern.

¹⁵ www.fahrradland-bw.de/aus-der-praxis/service/stuttgart-parken-und-warten/

4.4 Anreize und Bildung

Menschen haben oft liebgegewonnene Gewohnheiten und Routinen. Verhaltens- und Lebensweisen zu ändern, braucht deshalb Geduld und Zeit.

Gezielte Angebote und Anreize können dabei helfen:

Ein »Begrüßungspaket für Neubürger*innen«

Das sollen nicht nur Zugezogene, sondern auch neugeborene Kinder sein, denn gerade beim ersten Kind ändern sich die Verhaltensweisen der Eltern oft. Sei es, dass »man ja nun als Familie ein Auto braucht« oder auch, dass eigener Lebensstil und Umweltverhalten kritisch hinterfragt werden.

Ein solches Begrüßungspaket könnte zum Beispiel enthalten: kostenlose Ausleihe von Pedelec, Lastenrad oder Fahrradanhänger für mindestens drei Monate; Zuschuss für Pedelec, Lastenrad oder Anhänger; Infopaket mit Fahrradstadtplan (welche Wege sind gut fürs Fahrrad geeignet?) und Infos und Tipps, wie ein Leben ohne Auto gut machbar ist.¹⁶

Leihfahrradsysteme – auch für Lastenräder – und Kaufprämien für Pedelecs und Lastenräder/Anhänger erleichtern allen, möglichst oft auf das Auto zu verzichten. Leihfahrradsysteme werden am besten lokal organisiert und mit dem öffentlichen Nahverkehr verzahnt.

Pedelecs und Lastenräder sollen mit einem bundesweiten Programm gefördert werden. Zum Beispiel mit **Kaufprämien** für E-Bikes/Pedelecs und (E-)Lastenräder statt für Elektroautos. Außerdem könnte der Mehrwertsteuersatz auf Fahrräder, Fahrradteile und Reparaturen von 19 auf 7 % reduziert werden.

Auch Arbeitgeber*innen können das Radfahren fördern – wobei die öffentliche Hand eine wichtige Arbeitgeberin ist. Seit 2012 gibt es für **Dienstfahrräder** einen steuerlichen Vorteil wie für Dienstwagen. Jeder Arbeitgeber kann den Beschäftigten also auch ein hochwertiges Fahrrad, Pedelec oder (E-)Lastenrad zur Verfügung stellen – unabhängig davon, ob es teilweise oder ganz für private Zwecke genutzt wird. Das Portal www.JobRA.org listet neben den allgemeinen Vorteilen des Radelns für Umwelt und Gesellschaft auch viele Vorteile für die Arbeitgeber*innen auf, darunter die geringeren Krankheitstage und geringere Kosten für Parkplätze.

Wenn sich der Radverkehrsanteil langfristig deutlich erhöhen soll, haben dafür auch Schulen eine besondere Verantwortung. So sollte gefördert werden, dass möglichst viele Schüler*innen und Lehrer*innen mit dem Fahrrad zur Schule

¹⁶ In Mönchengladbachs erhalten Neubürger*innen eine »Mobilitätsschablone«, die sie dazu anregen soll, ihre tägliche Fortbewegungsart zu überdenken.

kommen können. Dazu braucht es gute Abstellanlagen und gute und sichere Radwege im Einzugsgebiet. In Zusammenarbeit von Eltern, lokalen Initiativen und Polizei müssen gute Mobilitätsbildung und Fahrradsicherheitstrainings realisiert werden. Das Fahrrad sollte auch im Sportunterricht eine Rolle spielen, um geschicktes und sicheres Fahren zu trainieren.

Kommunale Fahrrad-Aktionstage verbinden Information und Bürgerbeteiligung mit Straßenfesten und vielfältigen Aktivitäten: probeweise Fahrradstraßen, Fahrradmesse, Fahrradsicherheitstraining, Themenradtouren, »Wettrennen der Verkehrsmittel im Alltag« usw. (ein Vorschlag vom Deutschen Städte- und Gemeindebund: www.kommunaler-fahrradtag.de). So lässt sich das allgemeine Fahrradklima allmählich verbessern.

4.5 Fahrrad und »Öffis«

In der Kombination von Fahrrad und öffentlichem Personenverkehr steckt ein enormes Potenzial, motorisierten Individualverkehr zu ersetzen. Leider reichen derzeitige Angebote nicht aus, das Potenzial auszuschöpfen. Die Mitnahme von Rädern ist oft unkomfortabel und teuer. Außerdem herrscht ein Flickenteppich von Regelungen in den verschiedenen Verkehrsverbänden. Abstellmöglichkeiten an Knotenpunkten sind häufig zu klein und von ungenügender Qualität.

Das muss sich ändern. Wir wollen deutlich mehr Abstellanlagen und Rampen und den Einsatz von Fahrzeuge, die ausreichend Platz für die Fahrradmitnahme bieten, wie zum Beispiel der Fahrradbus RADzfat auf der Insel Rügen. Auch Leihfahrradsysteme sind nötig, die über dasselbe Portal bzw. dieselbe App wie der Nahverkehr geplant, gebucht und nach einem einheitlichen Tarif bezahlt werden können.

Bund und Deutsche Bahn müssen die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in Zügen (inklusive ICE) weiter ausbauen, denn dies trägt entscheidend zu einer größeren Attraktivität und Anziehungskraft des Umweltverbundes insgesamt bei. Geräumige Mehrzweckabteile sollten dafür künftig gleichmäßig über die gesamte Zuglänge verteilt werden. Rollstühle sowie Kinderwägen genießen hier natürlich Vorrang vor Fahrrädern. Auch für Fernbusunternehmen fordern wir die Pflicht zur Fahrradmitnahme.

5. Die Städte vom motorisierten Wirtschaftsverkehr entlasten

Mit Aufhebung des Paketmonopols Mitte der 1970er Jahre begann ein weiteres »Elend«: Immer mehr Lieferwagen unterschiedlicher Dienstleister fahren in Wohngebiete oder stehen und stören. Mit E-Commerce und Online-Shopping hat die Zahl deutlich zugenommen. Lieferdienste für Lebensmittel kamen dazu, und Amazon ist erst mit einem eigenen Paketdienstleister und nun auch einem für Lebensmitteln ins Geschäft eingestiegen.

So angenehm ein solcher Lieferservice für die Kund*innen auch ist – der zusätzliche Verkehr belastet uns alle. Die Straßen werden – nicht nur für Radfahrende – unsicherer und für die Anwohner*innen lauter. Die Kommunen müssen mehr Geld für Straßenunterhalt aufwenden. Überdies werden die Fahrer*innen für ihren oft stressigen Job meist schlecht bezahlt. Und auch für die Logistikunternehmen ist die Zustellung auf dieser sogenannten letzten Meile teuer.

Dabei wurden seit einigen Jahren Alternativen entwickelt, die effizienter, kostengünstiger und umweltfreundlicher sind. Lokale Expressdienste sind schon lange per Fahrradkurier unterwegs, leider derzeit nur in dichtbesiedelten Stadtquartieren. Mit modernen Lastenrädern transportieren sie inzwischen immer größere Pakete und Güter. Fast alle Paketdienstleister (DHL, dpd, GLS, Hermes, UPS) haben Pilotprojekte oder bereits lokalen Dauerbetrieb mit Lastenrädern. Dies ist bislang mehr aus der Not geboren, denn durch verstopfte Straßen kommt das Rad besser und oft schneller voran. Weitere Vorteile für die Unternehmen sind jedoch geringere Investitions- und Betriebskosten, und zudem können Berufs- und Quereinsteiger*innen ohne Fahrerlaubnis eingesetzt werden.

Für eher ländliche Räume, in denen die Häuser weit auseinanderliegen, wird dagegen auf vollautomatisierte Lieferwagen mit Drohnen auf dem Dach orientiert. Wir bezweifeln, dass diese technische Entwicklung uns tatsächlich weiterbringt. Das Entscheidende ist doch, dass künftig deutlich weniger Lkw und Lieferwagen unterwegs sind. Und dafür braucht es »soziale Innovation«. Schließlich ist es der Konkurrenz geschuldet und dem deregulierten Markt, dass an einem Vormittag fünf verschiedene Firmen mit Kleinstlieferungen in ein und dieselbe Straße fahren – ein völlig ineffizientes System.

Wirklich sinnvoll wären stattdessen Koordination und Zusammenarbeit – und eine Stadtlogistik in öffentlicher Hand. Die Kommune kann und muss die Aufgabe übernehmen, den gesamten städtischen Lieferverkehr neu zu ordnen, mit klaren gemeinwohlorientierten Zielen: Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz; Entlastung der Straßen; bessere Arbeitsbedingungen; guter Service; größere Gesamteffizienz.



Velogista liefert in Berlin mit Lastenfahrrädern Pakete, Biokisten, Blumensträuße und sogar kleine Möbelstücke.

Dafür sind Kooperationsmodelle mit allen Paket- und Lieferdiensten z.B. unter Federführung der lokalen Verkehrsbetriebe denkbar. Nur innerhalb eines Gesamtkonzeptes führen die vielen kleinen Maßnahmen, die auch von der Branche gefordert werden, zum Erfolg. Dazu gehören die Förderung von Lastenrädern und Elektromobilität mitsamt Ladeinfrastruktur und digitalisierter Logistik.

Vor allem aber könnte die Einrichtung von kommunalen Mikro-Depots und City-Hubs¹⁷ große Wirkung entfalten. Letzteres sind Plätze in den Städten, an denen ein Lkw-Anhänger abgestellt oder ein Container abgeladen wird, so dass von dort die Feinverteilung zu Fuß oder per Lastenrad erfolgen kann. Es wäre völlig ineffizient, wenn vier oder mehr Paketdienstleister dabei Parallelstrukturen aufbauen.

Die City-Hubs – oder »Urban Hubs«, wie sie im rot-rot-grünen Berliner Koalitionsvertrag heißen – könnten dabei zentrale Funktionen übernehmen und mit der Zeit zu dezentralen Mobilitäts- und Logistikstationen ausgebaut werden. In den Wohngebieten kann eine solche Station im Umkreis von 500m erreichbar sein. In der Zeit von 8 bis 18 Uhr würde eine Servicekraft für verschiedene Dienstleistungen zur Verfügung stehen. Hier könnte ein Paketshop für alle Paketdienstleister mit CarSharing-Station, Verleih von Fahrrädern und Lastenrädern gebündelt

¹⁷ »Hub« ist einerseits englisch für Mittelpunkt/Nabe/Drehkreuz und wird andererseits in der Logistik als Abkürzung für Hauptumschlagsbasis verwendet.



Auch DIE LINKE nutzt Lastenräder

werden – je nach Platz und Bedarf ergänzt um weitere Serviceleistungen wie Fahrradreparaturwerkstatt und Ladestation.

Auch den städtischen Lkw-Verkehr wollen wir drastisch reduzieren. Dieser belastet die Straßen und damit die öffentlichen Haushalte am meisten. 40-Tonner haben in Wohngebieten nichts zu suchen! Auch für die Belieferung von Kaufhäusern, Läden und Supermärkten muss an der Stadtgrenze umgeladen werden. City-Hubs in entsprechender Lage könnten auch hier die Verteilerfunktion übernehmen.

Dass immer mehr Supermarktketten und weitere Anbieter Lebensmittel mit Lieferwagen an Endkunden liefern, muss unterbunden werden. Stattdessen könnte eine gemeinnützige kommunale Agentur per Internetportal die Bestellungen beim lokalen Einzelhandel koordinieren und die Auslieferung durch die City-Hub-Radler organisieren.

Insgesamt gilt aus unserer Sicht: Gütertransporte sollten nach Möglichkeit vermieden werden. Und was unvermeidlich ist, muss soweit irgend machbar bei langen Strecken runter vom Lkw und auf Güterzug und Binnenschiff. Daher müssen Umlade- und Verteilstationen dort errichtet werden, wo ein Gleisanschluss oder Binnenhafen vorhanden oder möglich ist. Eine Verteilung von dort ist perspektivisch mit Güterstraßenbahnen und E-Lkw möglich.

Die Feinverteilung und der innerstädtische Wirtschaftsverkehr kann wiederum in erheblichem Umfang auf Lastenräder mit oder ohne elektrische Unterstützung

verlagert werden. In zahlreichen Kommunen und einzelnen Bundesländern werden diese mit Kaufprämien gefördert. Unternehmen, Körperschaften, gemeinnützige Organisationen und teilweise auch Privatpersonen bekommen beim Kauf eines elektrisch unterstützten Lastenrades einen Zuschuss von 1.000 bis 2.000 Euro. Das wäre allerdings Aufgabe des Bundes!

Das Angebot an Lastenrädern für unterschiedliche Zwecke wächst. Mehr öffentliche Förderung für Forschung, Entwicklung und neue Produktionsanlagen würde weiteren Schub bringen. Noch sind spezielle Anforderungen (z.B. Wegfahrsperre und Verriegelung mit Fernbedienung) ein Problem, und zudem gibt es lange Lieferzeiten. Mit der Produktion größerer Stückzahlen würden dann auch die Preise sinken.

Außerdem ist die Regelung, dass Pedelecs auf 250 Watt begrenzt sind, hinderlich. Lastenräder mit bis zu 300 kg Zuladung könnten ohne Sicherheitsgefährdung durchaus etwas mehr Power vertragen. Auf diesem Wege könnten viele Pflegedienste¹⁸, aber auch einige Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe wie z.B. Gärtnereien einen Teil ihrer Fahrzeugflotte auf E-Lastenräder umstellen. Die Kostenvorteile für die Unternehmen wären dabei erheblich.

Es gibt bereits zahlreiche Ansätze und erprobte Einzelprojekte, so dass die Vision einer Modellstadt kommunaler Lieferverkehr aus Kapitel 1 schon bald Wirklichkeit werden könnte – wenn der politische Wille vom Bund bis zu den Kommunen da wäre.

Weiterführende Informationen zu Lastenrädern und Wirtschaftsverkehr:

Umfassende Infoportale zu Lastenrädern: <https://lastenrad.vcd.org> (mit Branchenlösungen, Marktübersicht, Tipps für Kommunen u.a.) und www.cargobike.jetzt (dort auch zu Anforderungen an Stellplätze: www.cargobike.jetzt/parkplatz/ sowie zu Kaufprämien: www.cargobike.jetzt/kaufpraemien/).

Die Initiative Forum freie Lastenräder ermöglicht das kostenfreie Ausleihen von Lastenrädern für alle. Dahinter steht die Idee der Gemeingüter: gemeinsame Nutzung statt individueller Konsum. <http://www.dein-lastenrad.de/>.
Öffentliche Mietsysteme für Lasten-Fahrräder in Konstanz und Norderstedt: <http://tink.bike>. In Köln stehen seit Juni 50 Lastenräder über <http://donk-ee.de> zum Ausleihen bereit.

Ein Portal, dass das Ausleihen von Lastenrädern von privat an privat ermöglicht: <http://www.velogistics.net/de/>

¹⁸ Der ambulante Pflegedienst »Frauen pflegen Frauen« in Heidelberg führt z.B. seit der Gründung 1995 alle Fahrten mit Diensträdern statt mit Dienstautos durch (<https://www.fahrradland-bw.de/aus-der-praxis/unternehmenprivatpersonen/heidelberg-pflegedienst/>).

Unter der Leitung des Instituts für Verkehrsforschung (im DLR) hat das Modell- und Forschungsprojekt »Ich ersetze ein Auto« Elektro-Lastenräder als innovative und umweltfreundliche Fahrzeugkategorie im Tagesgeschäft von städtischen Kurierunternehmen etabliert: <http://www.ich-ersetze-ein-auto.de/>.

Eine Art Fortsetzung ist das Projekt »Ich entlaste Städte«. Firmen und Einrichtungen im gesamten Bundesgebiet werden dabei Lastenräder zur Verfügung gestellt, um diese alternativen Transportfahrzeuge über zwei, drei Monate im praktischen Einsatz zu testen: <https://www.lastenradtest.de/>.

Auch in Karlsruhe konnten zeitweilig Lastenräder für drei Wochen ausgeliehen werden, um gerade Gewerbetreibenden die Möglichkeit zu geben, auszuprobieren, ob sich dieses Transportmittel ins Alltagsgeschäft integrieren lässt. Ein erster Testbericht: <http://gleft.de/1Lw>.

Studie des Instituts für Verkehrsforschung (im DLR) im Auftrag des BMVI: »Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr«. Die Studie enthält Handlungsempfehlungen für den Bund sowie die Länder und Kommunen: <http://elib.dlr.de/104273/>.

Die Stadt Münster brachte in Kooperation mit dem VCD eine 16-seitige Broschüre namens »E-Lastenräder, die umweltfreundliche Alternative für Ihr Unternehmen« heraus: <http://gleft.de/1NQ>.

Freiburg stellte jüngst den gesamten verwaltungsinternen Postverkehr um. Täglich fahren fünf Kuriere auf Rad, Pedelec und Lastenrad rund 150km zwischen den insgesamt 175 Anlaufpunkten, zu denen auch Kitas, Schulen und Wohnheime zählen. Die Stadt spart damit jährlich um die 185.000 Euro.

Das Projekt »2Rad-1Kauf-0Emission« unterstützt den Einzelhandel in einem Berliner Kiez dabei, gemeinsam Angebote zu entwickeln, die die Attraktivität für den Einkauf mit dem Fahrrad erhöhen: www.tu-berlin.de/?id=174289.

6. Mit einem Verkehrswendefonds in die Zukunft investieren

Wir haben hier viele Maßnahmen vorgestellt. Aber wer soll die bezahlen? Kommunale Haushalte sind oft klamm, und auch beim Bund fehlt scheinbar für viele sinnvolle Dinge das Geld. Das ist allerdings arg kurzfristig, denn in der Realität werden heute Milliarden Euro für eine Infrastruktur verplant, die in spätestens 25 Jahren hoffentlich so nicht mehr benötigt wird – wenn wir unseren Planeten nicht bewusst gegen die Wand fahren wollen.

Mittelfristig spart eine Verkehrswende zudem auf allen Ebenen Geld – darauf sind wir bereits in Kapitel 2 eingegangen.

Momentan gibt es schon ein paar kleine Töpfe, aus denen Mittel für den Radverkehr tröpfeln wie das Programm für Radwege an Bundesstraßen und seit Neuestem auch für Radschnellwege (für 2017 zusammen rund 125 Mio. Euro). Zudem gibt es verschiedene Programme des Bundesumweltministeriums wie den Bundeswettbewerb »Klimaschutz im Radverkehr«.

Natürlich haben auch Kommunen die Möglichkeit, mehr Verkehrsgerechtigkeit herzustellen. Lenkend einzugreifen und gleichzeitig Geld für Alternativen einzunehmen ist zum Beispiel mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung möglich. Parkplätze nehmen derzeit bis zu 40 Prozent des städtischen Straßenraums in Anspruch – und das ist eindeutig zu viel. Verteuerung von Parkraum oder die Einführung einer City-Maut wie in London, Oslo oder Mailand, können die Autobelastung in Großstädten verringern.

Allerdings: wenn der Autoverkehr eingeschränkt wird, müssen gleichzeitig attraktive Alternativen her, sonst wird die Verkehrswende in der Bevölkerung keinen Rückhalt bekommen. Das heißt vor allem: gute Rad- und Fußwege und ein barrierefreier und preiswerter (oder sogar kostenfreier) Öffentlicher Nahverkehr für alle.

Dafür brauchen wir jetzt eine massive Finanzspritze, die mit klaren Zielvorgaben in Richtung Verkehrswende verbunden ist. Mit einem sozialökologischen Bundesprogramm kann auf allen Ebenen ein Umdenken angestoßen werden. Es müssen Angebote finanziert werden, die es den Menschen leichter machen, vom Auto auf den Umweltverbund umzusteigen.

Wir wollen, dass der Bund einen kommunalen Verkehrswendefonds einrichtet. Heute beteiligt sich der Bund auch schon an den Kosten des kommunalen Verkehrs. Die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Entflechtungsgesetzes betragen zusammen rund 1,6 Milliarden Euro jährlich.

Allerdings wurde die Zweckbindung dieser Mittel aufgeweicht, die GVFG-Mittel sind bis Ende 2024 auf jährlich 332 Millionen Euro festgeschrieben und die Entflechtungsmittel laufen bereits 2019 aus.

Mit dem Verkehrswendefonds wollen wir diese Mittel verstetigen, aufstocken und mit klaren Zielen verbinden. Damit der Umweltverbund schnell und flächendeckend vorankommt, muss ein Volumen von mindestens 2 Milliarden Euro pro Jahr zur Verfügung stehen. Das klingt viel, ist jedoch gut eingesetztes Geld.

Im Gegenzug können viele Straßenbauprojekte, die im Bundesverkehrswegeplan bis 2030 vorgesehen sind, ganz eingespart oder durch preiswerte Alternativen ersetzt werden. Einsparungen von ein bis zwei Milliarden Euro pro Jahr sind dabei gut möglich.¹⁹

Wir fordern aber auch, dass endlich und endgültig Schluss ist mit der Subvention von Dieseltreibstoff. Dass Diesel niedriger besteuert wird als Normalbenzin, soll den Lkw-Verkehr fördern und kostete allein im Jahr 2016 ganze 8 Milliarden Euro. Auch andere Fehlanreize wie das Dienstwagenprivileg müssen dringend sozial-ökologisch überarbeitet werden. Es ist keine Frage des Geldes, sondern eine Frage seiner Verteilung, um umwelt- und menschengerechte Verkehrsverhältnisse zu finanzieren.

Mit der Mittelvergabe aus dem Verkehrswendefonds müssen klare Ziele und Zwecke verbunden sein. Allerdings brauchen Kommunen keine Vorgaben zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen. Sie sollen demokratisch und selbständig vor Ort unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten entscheiden können. Aber die Richtung muss stimmen. Dafür sehen wir folgende Mindestanforderungen:

- Ein kommunaler/gesamstädtischer Mobilitätsplan, mindestens jedoch die Einbettung des Projektes in einen größeren Entwicklungsplan;
- Kontinuität und Perspektive: Bekenntnis und Erkennbarkeit, dass es um die längerfristige Umgestaltung des Verkehrsraums zugunsten des Umweltverbundes geht; die Wirkung der Maßnahmen muss überprüft (Evaluation) und ggf. nachgesteuert werden;
- Investitionen in den Radverkehr von mindestens 8 Euro pro Einwohner*in und Jahr.²⁰

¹⁹ Der BUND hat Alternativen zum überzogenen Fernstraßenbau erarbeitet: www.bund.net/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassen/bund-alternativen/.

²⁰ Im NRPV 2020 wird der Finanzbedarf der Kommunen für den Radverkehr auf 8-19 Euro pro Kopf und Jahr veranschlagt (S. 63), der ADFC fordert 30 Euro.



Für Klein- und Kleinstprojekte sollen Fördermittel an die Kommunen pauschaliert zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen des vorgeschlagenen Verkehrswendefonds wäre dies realisierbar. Kleine Fahrrad-Projekte könnten so in eigener Verantwortung realisiert werden. Die Kommunen wären vom hohen Verwaltungsaufwand bei der Bearbeitung von Anträgen entlastet, was die Durchführung sinnvoller kleinteiliger Maßnahmen erheblich erleichtern und beschleunigen dürfte.

Neben kommunalen Verwaltungen, die häufig viel zu langsam und träge agieren, könnten auch Bürgerinitiativen oder Verbände Projektmittel beantragen, etwa um Studien zu finanzieren oder konkrete lokale Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur zu veranlassen – in Zusammenarbeit mit kommunalen Vertretungen und Verwaltungen. So könnte der Wandel beschleunigt und demokratisiert werden.

Neben diesem Verkehrswendefonds müssen die Bundesmittel für den Radverkehr verstetigt und nach Bedarf erhöht werden.

- Wir wollen die Mittel für den Radwegebau an Bundesstraßen von 100 auf 200 Millionen Euro erhöhen und die Länder verpflichten, im Lauf der nächsten Jahre alle Bundesstraßen mit Radwegen auszustatten. Für Radschnellwege müssen für 2018 mindestens 150 Millionen Euro eingestellt und die Mittel künftig an den Bedarf angepasst werden.
- Über das Förderprogramm »Nationaler Radverkehrsplan 2020« müssen zukünftig auch Mittel für Investitionen vergeben werden. Bisher können nur nicht investive Modellprojekte gefördert werden – im Umfang von 3,2 Millionen Euro.



Ampel auf Grün für Investition in Verkehrswende und Radverkehr!

Gleichzeitig braucht es eine bessere Koordination durch eine*n Radverkehrsbeauftragte*n der Bundesregierung. Nur so kann die Bundesregierung die Ziele des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP 2020) tatsächlich erreichen. Die Fortsetzung, also ein NRVP 2030, muss mit einem breiten Beteiligungsprozess rechtzeitig erarbeitet werden.

Modellprojekte müssen systematisch ausgewertet und – wenn erfolgreich – verallgemeinert werden. Aus einer Liste der besten Erfahrungen (best-practice) kann sich ergeben, welche Vorhaben für die Verkehrswende besonders sinnvoll und für den bundesweiten Regelbetrieb empfehlenswert und förderfähig sind. Weitere Pilotprojekte sind zwar sinnvoll, aber die Zeit, in der vor allem Modellprojekte finanziert werden, ist vorbei. Es wurden genügend Erfahrungen gesammelt, um jetzt flächendeckend in die Verkehrswende zu investieren. Es ist an der Zeit!

Publikationen der Fraktion DIE LINKE zu Mobilität

Vollständige Liste und Download unter <http://gleft.de/QL>.



Mobilität für alle
Forderungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr
(3. Auflage 2017, 28 Seiten)



Bahn für alle und alles
Bahnpolitik für eine sozial-ökologische Verkehrswende
(Broschüre, 37 Seiten)



Nulltarif im öffentlichen Verkehr
Eine offensive für sozialökologische Mobilität und Lebensqualität
(Broschüre, 56 Seiten)

Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete
(Broschüre, 31 Seiten)



Verkehrspolitische Zirkulare
Seit Anfang 2010 veröffentlicht die Bundestagsfraktion DIE LINKE ein »Verkehrspolitisches Zirkular«. Es dokumentiert die verkehrspolitische Arbeit der LINKEN im Bundestag, ist aber auch offen für Beiträge zu einer linken Verkehrspolitik aus weiteren Kreisen.



Heft 10 erschien im Frühjahr 2017 zu den Themen: Verkehrswende / Fahrradförderung auf Bundesebene / Bahnprivatisierung / Stuttgart 21 / Nachtzüge / Preissystem / Bundesverkehrswegeplan 2030 – Straße – Schiene – Wasserwege / Reformkommission Großprojekte / Autobahn-Gesellschaft / Ortsumfahrungen / Pkw-Maut / Selbst fahrende Autos / Abgas-Skandal / Seeschifffahrt / Flugverkehr

www.linksfraktion.de