

VCD Hintergrund

Fahrradpolitik in Deutschland

Inhalt

Einleitung.....	S. 3
Fahrradpolitik auf Bundesebene	S. 3
Fahrradpolitik auf Landesebene	S. 4
Fahrradpolitik auf kommunaler Ebene	S. 5
Sonstige Akteure	S. 5
Zusammenfassung	S. 6
Impressum	S. 6

Einleitung

Fahrradpolitik ist in Deutschland lange als Randthema abgetan worden. Doch das enorme Problemlösungspotential, dass das Fahrrad in der Verkehrs-, Umwelt-, Stadtentwicklungs- und Gesundheitspolitik besitzt, scheint seit einigen Jahren endlich auch in der Mitte der Gesellschaft angekommen zu sein und angemessen prominent diskutiert zu werden. Beispiele für die Bewegung in der Fahrradpolitik finden sich auf nationaler und regionaler Ebene: der von der Bundesregierung 2002 verabschiedete Nationale Radverkehrsplan 2002-2012 (NRVP), die durch die damit verbundene finanzielle Förderung ermöglichten vielfältigen Projekte, die Ausrichtung des ersten Nationalen Radverkehrskongresses im Mai 2009, aber auch die zunehmende Verabschiedung kommunaler Radverkehrspläne und die Einrichtung von mit der Radverkehrsförderung betrauten Stellen.

Trotz oder vielleicht aufgrund dieser Dynamik sind die regionalen Unterschiede im Bemühen, den Fahrradanteil zu steigern, erheblich. So gibt es neben vielen guten Ansätzen und leuchtenden Vorbildern immer noch ein großes unerschlossenes Potential. Die Gründe dafür sind vielfältig. Aufgrund der föderalen Aufgabenteilung haben Bund, Länder und Gemeinden unterschiedliche Zuständigkeiten und Fördermöglichkeiten. Diese sollen im Folgenden erläutert werden. Zu betonen bleibt, dass nicht allein diese öffentlichen Körperschaften das Radfahrklima beeinflussen, sondern auch andere gesellschaftliche Akteure in der Pflicht stehen. Dazu gehören u.a. Unternehmen, Kindergärten und Schulen oder Wohnungsbaugesellschaften.

Fahrradpolitik auf Bundesebene

Der Bund, welcher vor allem über das Verkehrsministerium die nationale Fahrradpolitik mitgestaltet, hat wenige direkte Einflussmöglichkeiten auf die Gestaltung der Fahrradinfrastruktur. Er kann jedoch über eine entsprechende Prioritätensetzung, die Bereitstellung von Fördergeldern, die Förderung der Vernetzung aller relevanten Akteure und über die Durchführung von Kampagnen auf eine umfassende und effektive Politik zur Fahrradförderung vor Ort hinwirken. Der Bund hat sich mit der Vorlage des NRVP 2002-2012 eindeutig zu einer positiven Rolle hierbei bekannt. Fahrradpolitik wird darin als Querschnittsaufgabe definiert, die in interministerieller Zusammenarbeit bearbeitet werden soll. Für die Umsetzung ist hauptsächlich das Bundesverkehrsministerium verantwortlich, andere Bundesministerien wie etwa die Bundesministerien für Umwelt, Forschung, Gesundheit, Justiz, Inneres oder Finanzen werden je nach Aufgabenlage mit einbezogen.

Ziel dieses Plans ist es, „den Fahrradverkehr im Alltag, in der Freizeit und im Urlaub als sinnvolle Alternative gegenüber anderen Fortbewegungsmöglichkeiten so zu fördern, dass das Fahrrad häufiger als bisher genutzt wird“. Im Jahr der Verabschiedung des NRVP wurde das Fahrrad für etwa 9% aller Verkehrswege genutzt, bis 2008 konnte die Quote immerhin auf 10% gesteigert werden. Dies ist ein bescheidener Erfolg, er zeigt, dass es in die richtige Richtung geht. Doch da sich viel mehr erreichen lässt, wünscht sich der VCD mehr Mut von der Bundesregierung: So könnten bei Auflegung eines zweiten Nationalen Radverkehrsplans für die Folgeperiode ab 2012 die durchaus erreichbaren Etappenziele 15% Radverkehrsanteil in 2015 und 20% in 2020 festgeschrieben werden. Damit würden klare, ambitionierte Zielmarken aufgestellt und die Fahrradpolitik der Bundesregierung transparenter und überprüfbar.

Auch im finanziellen Bereich ist eine zwiespältige Bilanz zu ziehen: So wurden zwar im Rahmen des NRVP die Mittel für den Ausbau von Radwegen an Bundesstraßen auf 100 Mio. Euro verdoppelt und zusätzlich seit 2004 10 Mio. Euro für den Ausbau von touristischen Radwegen an Wasserstraßen zur Verfügung gestellt, jedoch sind die Mittel inzwischen schon wieder auf 90 Mio. bzw. 4 Mio. Euro gekürzt worden. Neben diesen Investitionsmitteln gibt der Bund jährlich 2 Mio., seit 2008 3 Mio. Euro für nichtinvestive Maßnahmen aus. Gefördert wurden und werden damit Projekte, wie z.B. das VCD-Gemeinschaftsprojekt »RADschlag-Infos rund ums Rad für Kindergärten, Schulen, Familien und Vereine« oder im Jahr 2007/08 die VCD-Jugendkampagne »FahrRad! Fürs Klima auf Tour«.

Die derzeitigen Bundesausgaben für die Radverkehrsausgaben sind ein erster wichtiger Anfang, denn relativ zur Bevölkerung werden gerade mal 1,22 Euro pro Kopf dafür ausgegeben. Im Vergleich dazu betragen die Ausgaben der Bundesregierung für den Straßenbau über 70 Euro pro Kopf. Damit hat der Fahrradverkehr einen Anteil von unter 2 % an den Straßenbauausgaben, obwohl sein Anteil an den zurückgelegten Wegen bei 10% liegt!

Neben diesen speziell für den Radverkehr reservierten Bundesmitteln, die auch nur in der Baulast des Bundes verwendet werden können, stellt der Bund allgemeine Fördermittel für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung. Diese Bundesmittel für kommunale Infrastrukturprojekte können teilweise noch durch Landesmittel ergänzt werden. Die genaue Höhe der Radverkehrsförderung lässt sich dabei nicht ermitteln und wird angesichts des Anteils an den allgemeinen Infrastrukturinvestitionen auch eher gering sein. Immerhin ist es als Fortschritt zu betrachten, dass im Rahmen des NRVP seit 2004 selbständig geführte Radwege sowie Wegweisungen an Radwegen als eigene Fördertatbestände anerkannt sind. Voraussetzung für die Förderung ist die Ausweisung dieser Verkehrswege in einem Radverkehrsplan, wodurch ein attraktiver Anreiz zur vermehrten Ausarbeitung solcher Strategien auf Kreis- und kommunaler Ebene gegeben wird.

Doch erfolgreiche Fahrradförderung geht weit über rein finanzielle Aspekte hinaus: Rechtliche Rahmensetzungen, v.a. über die StVO, sind ein entscheidender Hebel für eine Stärkung des Fahrradanteils im Verkehrsträgermix. Durch die Änderungen der StVO von 1997 und 2008 konnte die Situation für RadfahrerInnen immerhin verbessert werden, entscheidend bleibt nun, dass sie auch von den Planungs- und Straßenverkehrsbehörden vor Ort umgesetzt werden. (Die Bewertung der 2. Novelle der StVO durch den VCD wird in der VCD Stellungnahme »2. Novelle zur StVO für den Radverkehr« zusammengefasst.)

Da Radverkehrspolitik eine Querschnittsaufgabe ist und insofern von vielfältigen Instanzen und Akteuren beeinflusst wird, ist deren Kooperation von großer Bedeutung. Durch die Einrichtung des NRVP-[Fahrradportals](#), auf dem eine Literaturdatenbank, eine Förderfibel und Möglichkeiten zur kommunalen Weiterbildung vereinigt werden, wurde eine exzellente Informationsbörse geschaffen. Aber auch die Schaffung und Institutionalisierung des Bund-Länder-Arbeitskreises oder der interministeriellen Arbeitsgruppe zum Thema Fahrradverkehr sind lobenswerte Schritte zur Verbesserung der allgemeinen Fahrradbedingungen.

Fahrradpolitik auf Landesebene

Die Bundesländer spielen in der Fahrradförderung eine sehr wichtige Rolle, da sie den Kommunen - also der konkreten Umsetzungsebene - deutlich näher stehen als der Bund. Sie können beispielsweise über die Verteilung von Fördergeldern, das Auflegen eigener Förderprogramme oder die direkte Zusammenarbeit mit den Kommunen bzw. die Förderung und Koordinierung interkommunaler Kooperationen sehr direkt auf die Radverkehrsbedingungen vor Ort einwirken.

Der Stellenwert, den die Radverkehrspolitik in den einzelnen Bundesländern genießt, ist sehr unterschiedlich.

Einige Länder betreiben schon seit Jahren eine aktive und engagierte Fahrradförderung und konnten dadurch den Radverkehrsanteil erhöhen wie z.B. Nordrhein-Westfalen. Neben dem Bau und Erhalt von Radwegen gehören dazu auch die Durchsetzung einer landesweit einheitlichen Beschilderung der Radrouten, die Errichtung von Fahrradstationen und die Gründung des Fahrradnetzwerkes »Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte (AGFS)«, um die Kooperation zwischen den Gemeinden zu verbessern. Auch die Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg, die strukturell bedingt natürlich besonders mit hohen Verkehrsbelastungen zu kämpfen haben, oder Flächenstaaten wie Baden-Württemberg und Brandenburg, setzen verstärkt auf den umwelt- und menschenfreundlichen Verkehrsträger Fahrrad. Positiv zu vermerken ist zudem, dass immer mehr Bundesländer Radverkehrspläne oder -berichte erstellen, Konferenzen zum Thema durchführen oder Gremien zur Beratung und Umsetzung von Maßnahmen in der Radverkehrsförderung einberufen.

Trotz der dadurch zu verzeichnenden Erfolge, bleiben noch viele Baustellen in der Fahrradpolitik der Bundesländer: Neben der oft noch stark verbesserungswürdigen finanziellen Ausstattung für Infrastruktur sind hier strukturelle Aspekte zu nennen: Die Benennung von Fahrradbeauftragten und die Entwicklung von Radverkehrsstrategien steht in vielen Ländern noch aus.

Neben diesen Handlungsfeldern, die zumeist in Kooperation mit Bund oder Kommunen bearbeitet werden müssen, gibt es einige Politikbereiche, die ausschließlich Ländersache sind und in denen ebenfalls viel zur Steigerung des umweltfreundlicheren Verkehrs getan werden kann. Dazu gehört zum Beispiel die Bildungspolitik: Hier sollte nachhaltige Mobilität fest in den Lehrplänen verankert werden und zwar nicht nur in der Grundschule. Ebenso Ländersache ist auch das Baurecht: Zwar haben schon alle Länder die Errichtung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bei Neubauten festgeschrieben, jedoch sind die Bedarfszahlen oft un geregelt. Hier sollten die Länder nachbessern und entweder selbst die erforderliche Zahl an Stellplätzen festschreiben oder diese Regelung direkt den jeweiligen Kommunen überlassen. Dabei gilt auch, dass die Bauordnung eine möglichst breite Palette an Alternativen für die Realisierung von diebstahlsicheren und wetterfesten Abstellplätzen bereithalten sollte, damit die Parkflächen möglichst nutzerfreundlich gestaltet werden können. Diese Regelungen sollten auch für bestehende Gebäude gelten. Aber auch die Polizei kann bei der Fahrradförderung mithelfen. Neben der klassischen Verkehrssicherheitsarbeit mit Kontrollen aller VerkehrsteilnehmerInnen ist hier auch die Prävention und Aufklärung von Fahrraddiebstählen zu nennen. Zudem können die Länder als Besteller des öffentlichen Nahverkehrs auf gute Mitnahmebedingungen für Fahrräder in Bahnen, Bussen und Trams/Straßenbahnen, auf ausreichende und nutzerInnenfreundliche Abstellmöglichkeiten an Haltestellen sowie auf gute intermodale Angebote drängen.

Fahrradpolitik auf kommunaler Ebene

Die untersten Verwaltungseinheiten, also Kreise, Städte und Gemeinden, sind der Hauptansprechpartner, wenn es um die Förderung des Fahrradverkehrs geht. Sie sind maßgeblich für die Ausgestaltung der Infrastruktur vor Ort und damit für fahrradförderliche oder -hinderliche Bedingungen verantwortlich.

Allerdings gibt es bei den über 11000 Gemeinden in Deutschland natürlich auch erhebliche Unterschiede, was Ausmaß und Leistung des Fahrradverkehrs angeht. So gibt es viele Kommunen verschiedenster Größe, die sich intensiv um ihre radfahrende Einwohnerschaft kümmern und bei denen die Modal-Split Anteile des Fahrradverkehrs deutlich über 20%, in der Spitze sogar bei fast 40% liegen. Dabei sind Städte ganz unterschiedlicher Größenordnungen in dieser Spitzengruppe vertreten, etwa Berlin (12% Radverkehrsanteil/3,4 Mio. Einwohner), Köln (16%/997.000), Bremen (22%/550.000), Münster (37%/ 270.000), Freiburg (26%/220.00), Potsdam (20%/150.000), Cottbus (22%/103.000) oder Troisdorf (21%/77.000).

Demgegenüber gibt es aber auch eine Vielzahl – vor allem kleinerer – Kommunen, in denen bisher kaum Radverkehrspolitik betrieben wurde. Dementsprechend liegt der Anteil der Fahrradnutzung hier oft im unteren einstelligen Prozentbereich. Ein möglicher Grund dafür kann in einem geringen Problemdruck gesehen werden. Kommunen mit einer höheren Einwohnerdichte leiden stärker unter den Umwelt- und Gesundheitsbelastungen des motorisierten Verkehrs. Mithilfe des Verkehrsträgers Fahrrad versuchen sie, die bestehenden Probleme zumindest einzugrenzen.

Zu zentrale Maßnahmen der kommunalen Radverkehrsförderung gehören die Benennung von Radverkehrsbeauftragten, die Berücksichtigung des Radverkehrs in der Stadtentwicklungsplanung sowie bei baulichen Veränderungen und Anpassungen, eine fahrradfreundliche Infrastruktur, aber auch eine gleichberechtigte oder priorisierte Räumung bzw. Reinigung des Radverkehrsnetzes.

Sonstige Akteure

Daneben gibt es viele weitere gesellschaftliche Institutionen, die die Fahrradpolitik beeinflussen (können).

Dazu gehören Unternehmen, die ihre MitarbeiterInnen zur Nutzung des Fahrrads motivieren können, indem sie zentral Fahrradstellplätze und Dusch- und Umkleieräume einrichten. Zudem können auch für Dienstwege firmeneigene Fahrräder angeschafft werden. Nähere Informationen geben hierzu die VCD-Leitfäden »Geschäftsreisen« und »Grüne Flotte im Betrieb«.

Auch Krankenkassen können über Bonusprogramme, Werbekampagnen und Aktionen wie »Mit dem Rad zur Arbeit« das Fahrradfahren fördern und damit für einen besseren Gesundheitszustand in der Bevölkerung sorgen

Auch in Schulen und Kindergärten kann das Fahrrad zum Thema ganz unterschiedlicher Unterrichtseinheiten werden. Der VCD bietet diesbezüglich auf dem RADschlag-Portal www.radschlag-info.de vielerlei Anregungen sowie Tipps und Informationen. Darüber hinaus lädt die VCD-Kampagne »FahrRad! Fürs Klima auf Tour« Schulklassen zum gemeinsamen Radfahren und Klimaschützen ein.

Verkehrsunternehmen haben viele Möglichkeiten, den öffentlichen Verkehr für Radfahrende attraktiv zu machen. Dazu zählen nicht nur günstige Tarife und Mitnahmemöglichkeiten, sondern auch eine fahrradfreundliche Infrastruktur an den Haltestellen und das Angebot von Leihfahrrädern. Sie selbst können dabei von steigenden Fahrgastzahlen profitieren.

Auch Einzelhändler können sich, am besten in einem Verbund, für die Fahrradförderung stark machen. Mit Bonusprogrammen oder durch das Angebot kostenloser Getränke für Radfahrende können sie das Fahrradfahren unterstützen. Es ist erwiesen, dass FahrradfahrerInnen pro Einkauf zwar weniger Geld ausgeben als der autofahrende Bevölkerungsteil, dafür aber häufiger wiederkommen und so monatlich für einen höheren Umsatz sorgen.

Nicht zuletzt können auch die Medien in ihrer Berichterstattung wichtige Akzente setzen, politischen Druck erzeugen und das VerbraucherInnenverhalten beeinflussen. Obgleich die Mobilitätsberichterstattung noch sehr autozentriert ist, gibt es einige progressive Medien, die dieses Thema in zunehmendem Maße berücksichtigen.

Zusammenfassung

Im Vergleich hat sich in Deutschland in den letzten Jahrzehnten bei der Fahrradförderung viel bewegt. Dennoch bleiben viele Potentiale unerschlossen. Es obliegt vor allem, aber nicht nur der Politik, diese Chancen zu erkennen und dieses Verkehrsmittel stärker zu fördern. Wie sich der VCD die fahrradpolitische Zukunft vorstellt, erläutert das VCD-Positionspapier »Gewinnfaktor Fahrrad«.

Herausgeber
VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
Rudi-Dutschke-Straße 9
10969 Berlin
Fon 030/28 03 51-0
Fax -10
mail@vcd.org
www.vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers.