



# Gewinnfaktor Fahrrad

VCD Positionspapier



## Radfahren: ein Gewinn für Dich, ein Gewinn für alle

Überzeugende Gründe, auf das Verkehrsmittel Fahrrad zu setzen:

- 1. Radfahren ist günstig für dich.** Keine Kosten für Treibstoff, Versicherung und Steuer, geringe Reparaturkosten. Wer Fahrrad fährt, spart Geld.<sup>1</sup>
- 2. Radfahren verbraucht keine fossilen Energien.** Jeder Kilometer, der mit dem Fahrrad statt mit dem Pkw (Verbrennungsmotor) zurückgelegt wird, spart 145g CO<sub>2</sub> pro km ein<sup>2</sup> und dient damit dem Klimaschutz.<sup>3</sup>
- 3. Radfahren ist doppelt gesund – für dich und die anderen.** Es verbessert die eigene körperliche Fitness und baut nebenbei Stress ab. Radfahren bedeutet somit Vorsorge gegen Zivilisationskrankheiten wie Herzinfarkt und Diabetes.<sup>4</sup> Es macht zudem keinen Lärm und erzeugt keine gesundheitsschädlichen Abgase oder Feinstaub.<sup>5</sup>
- 4. Radfahren macht Spaß.** Die selbstständige Bewegung bringt Lebensfreude und fördert die mentale Ausgeglichenheit. Außerdem macht Radfahrenmunter. Wer mit dem Rad zur Arbeit oder zur Schule fährt, kommt dort wacher an,<sup>6</sup> ist den ganzen Tag leistungsfähiger und weist 50 Prozent weniger krankheitsbedingte Fehlzeiten auf.<sup>7</sup>
- 5. Radfahren macht den Verkehr sicherer,** weil vom Fahrrad im Vergleich zum Auto eine viel geringere Unfallgefahr für andere ausgeht.
- 6. Radfahren ist für alle:** Das Fahrrad eröffnet Menschen fast jeden Alters und aus allen sozialen Gruppen eine individuelle und kostengünstige Fortbewegung.<sup>8</sup> Dies gilt insbesondere für den Alltagsverkehr bis zu zehn Kilometern sowie für den Freizeitverkehr. Auch mobilitätseingeschränkte Menschen können mit speziellen Rädern ihren Bewegungsradius erweitern und sind damit von Fahrdiensten unabhängig mobil.
- 7. Fahrradfahrende sind flexibel und schnell unterwegs.** Das Fahrrad bringt dich schneller voran als die eigenen Füße, so dass eine zehnmals größere Strecke ohne zusätzlichen Energieaufwand zurückgelegt werden kann. In der Stadt bringt dich das Fahrrad auf Strecken von bis zu fünf Kilometern schneller ans Ziel als das Auto.<sup>9</sup>
- 8. Radfahrende brauchen wenig Platz auf der Straße und beim Parken.**<sup>10</sup> Das schafft Raum für Fußgänger\*innen, spielende Kinder, Grünflächen, Cafés und vieles mehr, was das öffentliche Leben ausmacht. Auch die Autofahrenden profitieren durch weniger Stau auf den Straßen.
- 9. Fahrradförderung macht Städte attraktiver.** Jede Fahrt mit dem Fahrrad verringert die Nachteile, die der Autoverkehr in den Innenstädten mit sich bringt: etwa durch Parkraumbedarf, Parkplatzsuche, Fahrzeuglärm, Abgase und Unfallpotenzial. Radfahrende kaufen zudem i. d. R. wohnortnah ein und stützen damit den lokalen Einzelhandel.<sup>11</sup> Ganze 80% des Umsatzes lokaler Einzelhändler geht auf Kund\*innen zurück, die mit dem Rad, zu Fuß oder dem ÖPNV kommen.<sup>12</sup>
- 10. Radverkehr kostet nicht viel.** Bau und Unterhaltung einer guten Infrastruktur sind für den Radverkehr viel kostengünstiger als für andere Verkehrsmittel.<sup>13</sup> Das Fahrradfahren spart außerdem beträchtliche Kosten im Gesundheitssektor.<sup>14</sup> Allein aus Kostengründen müssten Bund, Länder und Kommunen großes Interesse daran haben, dass viele Menschen aufs Rad steigen.

## Das Potenzial des Fahrrads nutzen

Im Jahr 2019 wurden im Verkehr 164 Mio. Tonnen Treibhausgase ausgestoßen, das sind 20 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen Deutschlands.<sup>15</sup> Das Nationale Klimaschutzprogramm der Bundesregierung sieht vor, den Ausstoß von Treibhausgasen im Verkehr bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 Prozent im Vergleich zu 1990 zu verringern. Das entspricht 65 Mio. Tonnen Treibhausgase.<sup>16</sup> Während in der Energiewirtschaft und Industrie bis 2017 die Treibhausgasemissionen um mehr als 20 Prozent zurückgingen, legten sie im Bereich Verkehr um zwei Prozent zu.

1 VCD Kostencheck 2021  
2 itf 2020  
3 UBA 2016  
4 Rasmussen et al. 2016  
5 UBA 2016  
6 Vinther 2012  
7 Difu 2010  
8 UBA 2016

9 UBA 2014  
10 Randelhoff 2014  
11 AGFK Bayern 2016  
12 VDV-Ost 2017  
13 UBA 2016  
14 ebd.  
15 UBA 2020  
16 BMU 2016

Wenn auf 25 Prozent aller Wege von bis zu fünf Kilometern vom Auto auf das Fahrrad umgestiegen wird, erhöht sich der Anteil des Radverkehrs im Modal Split von elf auf 16 Prozent. Das könnte jährlich etwa eine Million Tonnen Treibhausgase sparen. Bei einem Umstieg von 50 Prozent und einem Anteil am Modal Split von 21 Prozent können folgerichtig zwei Millionen Tonnen Treibhausgase vermieden werden.<sup>17</sup> Da mehr als die Hälfte aller Autofahrten kürzer als fünf Kilometer sind,<sup>18</sup> sind dies durchaus realistische Ziele.

Andere Länder machen es vor: In den Niederlanden werden 27 und in Dänemark 16 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Deutschlands Radverkehrsanteil beläuft sich lediglich auf elf Prozent. Bezogen auf deutsche Städte, bewegt er sich in einem sehr breiten Spektrum, zwischen zwei und 43 Prozent.<sup>19</sup> Diese Zahlen veranschaulichen, dass durch eine gezielte Fahrradförderung noch beträchtliche Potenziale erschlossen werden können. Das gilt vor allem für städtische Alltagswege von bis zu fünf Kilometern und den Freizeitverkehr, wo das Fahrrad seine Stärken ausspielen kann. Pedelects sind hier sogar auf Strecken von bis zu 9,5 km schneller als ein Pkw.<sup>20</sup>

Doch nicht nur aus ökologischer Sicht lohnt es sich, auf das Fahrrad umzusteigen. Eine Kosten-Nutzen-Analyse zeigt den Mehrwert für die Gesellschaft, den Radfahrende erzeugen. Sie erwirtschaften einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von 23 Cent pro Kilometer. Autofahrende verursachen währenddessen pro Kilometer 16 Cent Kosten für die Gemeinschaft, die weder von Steuern noch von anderen Abgaben gedeckt werden. Der größte Nutzen des Radfahrens entsteht dabei durch die körperliche Aktivität, die den Gesundheitssektor signifikant entlastet.<sup>21</sup>

Auch der Einzelhandel profitiert von höheren Radverkehrsanteilen. Obwohl die Transportkapazität eines Fahrrads geringer ist als die eines Autos, passen 80 Prozent aller Einkäufe in einen Fahrradkorb. Bei weiteren 14 Prozent der Einkäufe genügen für den Transport ein Radanhänger oder ein Lastenrad. Dabei zeigt das Einkaufsverhalten, dass Autofahrende zwar höhere Beträge pro Einkauf ausgeben, aber seltener die Läden aufsuchen. So geben Kund\*innen, die mit dem Rad anfahren, über die Woche und das Jahr verteilt mehr Geld beim alltäglichen Einkauf aus. Zusammen mit der deutlich effizienteren Ausnutzung pro Quadratmeter Parkraum kommt dem Radverkehr eine viel stärkere wirtschaftliche Bedeutung.<sup>22</sup>

---

17 UBA 2013  
18 UBA 2019b  
19 TU Dresden 2016; VCÖ 2016  
20 UBA 2014  
21 Gössling 2018  
22 AGFK Bayern e.V. 2018

## Die VCD-Vision

Stellen wir uns vor: Mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in Städten und Gemeinden, ruhig fließender Verkehr, energieeffizient und sauber. Mehr Wege, die mit Muskelkraft statt mit Motorkraft zurückgelegt werden, bedeuten auch mehr Gelassenheit und gegenseitige Rücksichtnahme, weniger Unfälle, keine Verkehrstoten. Ein kund\*innengerechter und komfortabler Öffentlicher Verkehr, weniger Verkehrsflächen stattdessen mehr Lebensraum. In dieser Vision des VCD für einen menschen-, umwelt- und sozialgerechten Verkehr spielt das Fahrrad eine zentrale Rolle.

Die Menschen legen dreimal so viele Kilometer wie zuvor mit dem Fahrrad und entsprechend weniger Wege mit dem Auto zurück. Das Fahrrad ist in allen Bevölkerungsgruppen als Verkehrsmittel mit zahlreichen Vorteilen voll anerkannt, gleichberechtigt und beliebt. Radfahren genießt zurecht ein durchweg positives Image.

In Städten und Gemeinden gilt auf den meisten Verkehrswegen Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit. Bei geringem Kfz-Verkehr benutzen Radfahrende und Autofahrer\*innen die Fahrbahn gemeinsam, bei erhöhtem Aufkommen und/ oder Schwerlastverkehr gibt es (geschützte, breite) Radfahrstreifen. Nur auf Hauptverkehrsachsen mit wichtiger Verkehrsfunktion sind in den Ortschaften höhere Geschwindigkeiten zugelassen. Dort gibt es auf der Fahrbahn geschützte Radfahrstreifen, die breit genug sind, dass auch Lastenräder und Pedelects langsamere Radfahrende mit genügend Sicherheitsabstand überholen können.

Winterdienst und Straßenreinigung räumen und reinigen die Fahrradstreifen mit mindestens gleicher Priorität wie die Kfz-Fahrbahnen. Kreuzungen sind so gestaltet, dass eine fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung und gute Sichtbarkeit der Radfahrenden sichergestellt sind. Der Radverkehr wird nicht durch Umleitung auf Verkehrsinseln o. ä. behindert, sodass Radfahrende nicht zu mehr Wartezeiten als andere Verkehrsteilnehmende gezwungen werden.

Ein dichtes Netz von ausgewiesenen Fahrradrouuten erschließt die Städte und wichtige außerstädtische Ziele. Auf Hauptrouuten werden Fahrradstraßen und Fahrrad-schnellstraßen eingerichtet, auf denen Radfahrende an Kreuzungen Vorfahrt haben z.B. durch „grüne Wellen“. Einbahnstraßen sind für Radfahrende in beiden Richtungen befahrbar. Selbständig geführte Radwege durch Grünanlagen schaffen attraktive Abkürzungen. Sackgassen sind, wo möglich, für Radfahrende zu durchfahren.

Im öffentlichen Raum stehen mindestens so viele Fahrradabstellplätze wie Pkw-Parkplätze zur Verfügung. Dieses Angebot wird durch möglichst ebenerdige, aber zumindest leicht zugängliche Fahrradabstellanlagen auf den Privatgrundstücken bzw. in den Wohngebäuden komplettiert. Die Anlagen sind gut beleuchtet, witterungsgeschützt und diebstahlsicher und berücksichtigen auch Abstellmöglichkeiten für Spezialräder wie z.B. Lastenräder. Denn Fahrradfreundlichkeit fängt vor der Haustür an.

An allen wichtigen Knotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs gibt es attraktive und sichere Fahrradparkhäuser mit ausreichend Platz und Lademöglichkeiten für Lastenräder, Pedelecs und E-Räder. Nutzende finden ein umfangreiches Angebot an Sharing-Optionen (wie Carsharing- und E-Scooter-Stationen) vor. Bahnhöfe bieten darüber hinaus Stationen zur Fahrradreparatur sowie für den Verkauf von Zubehör an. Ist eine kostenlose Fahrradmitnahme aus Kapazitätsgründen auf bestimmten Strecken nicht möglich, dann sind die Fahrradtickets zu einem geringen Preis transparent und einfach buchbar.

Für alle Kinder ist das Radfahren ein wichtiger Schritt zu mehr Selbstständigkeit, auf den sie von den Eltern, in Kindergärten und Schulen vorbereitet werden. Schon in Kitas und auf dem Weg dorthin üben die Kinder – zum Beispiel mit dem Laufrad – Gleichgewichtssinn und Bewegungsabläufe, die für das spätere Radfahren wichtig sind. Das Fahrrad bzw. nachhaltige Mobilität ist in allen Bundesländern Bestandteil der Lehrpläne und wird kontinuierlich im Unterricht sowie bei Aktionstagen und Projektwochen thematisiert. Der Mythos, es sei rechtens, dass Schulleitungen Verbote aussprechen können, Kindern dürften nicht mit dem Fahrrad zur Schule kommen, ist endgültig verbannt. Denn alle Schüler\*innen sind auf dem Schulweg über die gesetzliche Unfallversicherung abgesichert. Bei Schulwegen mit dem Fahrrad ist der Versicherungsschutz weder an die Radfahrprüfung gebunden, noch machen die StVO oder andere Gesetze dafür Vorgaben. Alle Schulen haben überdachte Fahrradabstellanlagen, wo Schüler\*innen und Lehrende ihre Fahrräder sicher und witterungsgeschützt parken können. Radverkehrsanlagen auf Kita- und Schulwegen entsprechen in besonderem Maße dem erhöhten Sicherheitsbedürfnis von Kindern und Jugendlichen.

Arbeitgeber sind fahrradfreundlich und betreiben nachhaltiges Mobilitätsmanagement. Das heißt, sie unterstützen die Radmobilität ihrer Mitarbeitenden u. a. durch Umkleide- und Duschkmöglichkeiten sowie Schließfächer für die Radausrüstung. Auch gibt es selbstverständlich Diensträder und firmeneigene Fahrradparkplätze, teilweise mit E-Lademöglichkeit.

## Wo stehen wir heute und wie kommen wir zum Ziel?

Damit die Vorteile des Fahrrads zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmenden erschlossen werden können, muss die Politik auf allen Ebenen die damit verbundenen Chancen erkennen und dieses Verkehrsmittel stärker fördern.

Sicher und bequem befahrbare Verkehrswege mit ausreichender Breite für ein möglichst gefahrloses Überholen werden aber bislang oft nur für Autofahrende als selbstverständlich erachtet. Das gleiche trifft für funktionale Abstellplätze zu oder auch eine bundesweit einheitliche, lückenlose und gut erkennbare Wegweisung oder das Dienstleistungsangebot rund ums Rad.

In den Augen vieler Entscheidungsträger\*innen darf der Radverkehr nichts kosten, während millionenteurer Straßenaus- und -neubau grundsätzlich als notwendig erachtet und selten hinterfragt wird. Die Ausgaben des Bundes für den Bau und die Unterhaltung von Straßen lagen im Jahr 2016 in Deutschland bei etwa 7,56 Milliarden Euro und damit bei rund 92 Euro pro Einwohner\*in.<sup>23</sup> Davon wurden nur etwa 100 Millionen für die Förderung des Radverkehrs bereitgestellt und nur rund 1,20 Euro pro Kopf für Radverkehrsanlagen aufgewendet.<sup>24</sup> Die Ausgaben der Eigenmittel von Ländern und Kommunen für den Radverkehr schwanken sehr stark. Zusammen mit den Förderungen des Bundes geben die Städte und Gemeinden für den Radverkehr etwa fünf Euro pro Einwohner\*in im Jahr aus.<sup>25</sup>

In vielen Verwaltungen gibt es kein oder zu wenig Personal, das qualifiziert ist, um konsequent die Belange des Radverkehrs in den Verkehrsplanungen und bei Bauvorhaben umzusetzen.

Die Belange von Radfahrenden müssen künftig mindestens mit gleicher Priorität behandelt werden wie die von Autofahrenden. Es müssen gleichwertige Rahmenbedingungen hergestellt werden, damit Radfahrenden keine Komfort- und Sicherheitsnachteile zugemutet werden. Dies setzt zum einen eine hochwertige Infrastruktur voraus, zum anderen mehr Service- und Informationsangebote sowie eine Kommunikationsstrategie, die das Fahrrad als vollwertiges, gleichberechtigtes, modernes und besonders nützliches Verkehrsmittel sieht.

---

23 BMVI 2019  
24 Difu 2020  
25 Prognos 2019

In einzelnen Städten, die eine entsprechende Entwicklung schon eingeleitet haben, konnte der Radverkehrsanteil innerhalb weniger Jahre merklich erhöht werden. Um dem Radverkehr in ganz Deutschland den erwünschten Entwicklungsschub zu verleihen, muss nun bundesweit das umgesetzt werden, was einzelne Vorreiter begonnen haben.

## VCD-Forderungen

Um für den Radverkehr gleich gute Rahmenbedingungen wie für den Autoverkehr zu schaffen, müssen die öffentlichen Haushalte jährlich insgesamt 30 Euro pro Kopf für die Radverkehrsförderung aufwenden.<sup>26</sup>

### Forderungen an die Bundesregierung:

- Bundesweites Mobilitätsgesetz, um den Umweltverbund im ganzen Bundesgebiet zu privilegieren und die Mobilität ökologisch und sozialverträglich zu gestalten
- Fahrradfreundliche Reform relevanter Regelwerke und Gesetzesgrundlagen (z. B. StVO, StVG, ERA 2010 und Bußgeldkatalog) wie z. B. die Einführung von Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit innerorts, die Einführung höherer Bußgelder zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (wie Falschparken oder Geschwindigkeitsbeschränkungen), die Möglichkeit, Schutzstreifen außerorts auf Landstraßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h einzurichten und die Umänderung der geltenden allgemeinen Parkerlaubnis für Kfz in ein allgemeines Parkverbot
- Mehr Mittel für den Erhalt und Ausbau von Radwegen an Bundesstraßen sowie für den Ausbau von Radschnellverbindungen und sonstigen überörtlichen Radverbindungen. Die Finanzierung des Um- und Ausbaus von Radinfrastruktur kann z. B. im Rahmen eines massiv erweiterten und bis 2030 verlängerten Förderprogramms „Stadt und Land“ passieren
- Förderung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, um die Nutzung des Umweltverbunds auf Schul- und Arbeitswegen zu erhöhen
- Verdoppelung der Bundesmittel zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes, z. B. für Sonderprogramme zur baulichen Sanierung von Radverkehrsanlagen und Beseitigung von Gefahrenschwerpunkten, zur Förderung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements und zur finanziellen Unterstützung von Wohnungsbaugesellschaften beim Bau von Fahrradparksystemen in und an Bestandsgebäuden
- Quantitative Ziele für den Radverkehrsanteil am bundesweiten Modal Split im Nationalen Radverkehrsplan: 25 Prozent bis zum Jahr 2030
- Personelle Verstärkung der auf Bundesebene für den Radverkehr verantwortlichen Verwaltungseinheiten
- Enge Vernetzung relevanter Ministerien (Bundesverkehrsministerium, -umweltministerium, -bildungsministerium und -gesundheitsministerium) in allen Angelegenheiten rund um den Radverkehr
- Unbefristete Fortführung und zeitliche Verdichtung des Fortbildungs- und Informationsprogramms des Bundes (Mobilitätsforum, Fahrrad-Kommunalkonferenzen, Fahrradportal)
- Gezielte Vergabe von Forschungsgeldern, um auch im Radverkehr Technologie und Digitalisierung voranzutreiben, v. a. um eine intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern zu schaffen
- Eine Überarbeitung der Fahrschulausbildung, um die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie die des Umweltschutzes stärker einzubinden
- Dauerhaft angelegte Förderung von Verbänden (institutionelle Förderung), Netzwerken und Maßnahmen zur Fahrradförderung
- Bundesweit einheitliche Regelung zur preisgünstigen Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln einschließlich des ICE. Zusätzlich sollen sichere und attraktive Mobilitätsstationen an Bahnhöfen und zentralen Haltestellen gefördert werden

- Abbiege-Assistenten müssen für neue Lkw schnellstmöglich Pflicht werden - und nicht erst wie von der EU beschlossen ab dem Jahr 2024. Auch für Lkw, die bereits im Betrieb sind, muss die Nachrüstung sicherheitsrelevanter Assistenzsysteme verpflichtend werden. Dasselbe gilt für Pkw und leichtere Lkw als 3,5t: Denn diese verursachen die meisten Abbiegeunfälle mit Radfahrenden. Dafür soll sich der Bund auf EU-Ebene einsetzen
- Förderung von sog. S-Pedelecs (E-Rad mit Tretunterstützung bis 45 km/h). D. h. Kommunen erhalten mehr Entscheidungsspielraum, geeignete inner- und außerörtliche Radwege für S-Pedelecs freizugeben und S-Pedelecs dürfen Fahrradstraßen, Radschnellverbindungen und -vorrangrouten nutzen sowie in Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung fahren
- Schaffung von Radschnellwegen, um Pendelnde zu motivieren, das Fahrrad zu nutzen
- Die Landesbauordnungen müssen so geändert werden, dass sie innovative Stellplatzsitzungen mit niedrigen Kfz-Stellplatzschlüsseln ermöglichen und quantitative und qualitative Standards für Fahrradabstellanlagen festgelegt werden
- Universitäten und Fachhochschulen sollen vermehrt Verkehrsplaner\*innen bzw. Ingenieur\*innen für die Umsetzung von Fuß- und Radverkehrsanlagen ausbilden mit einem Fokus auf integrierter Verkehrsplanung. In Verwaltungen wie auch bei umsetzenden Betrieben muss ausreichend qualifiziertes Fachpersonal für die Planung und Realisierung von Fuß- und Radverkehrsstrategien beschäftigt werden

#### **Forderungen an die Länder:**

- Konsequente Um- und Durchsetzung aller relevanten Regelwerke (z.B. RAS 06 und RiLSA 2010) um sichere Radverkehrsinfrastruktur und die Vielfalt an Fahrradtypen klar zu definieren
- Einsatz von 20 Prozent des für Verkehrsplanung und Straßenbau zuständigen Personals zur Förderung und Umsetzung der Belange des Radverkehrs und Benennung von jeweils mindestens einer qualifizierten Person in der Behörde als Radverkehrsbeauftragte und als Beauftragte für nachhaltige Mobilitätsbildung
- Erarbeitung und Umsetzung von Verkehrsentwicklungsplanung gemäß dem Maßstab der Vision Zero und unter Beachtung des subjektiven Sicherheitsempfindens im Radverkehr. Von Kindern bis hin zu älteren Menschen sollen alle sicher und entspannt mit dem Rad unterwegs sein
- Auflage von Förderprogrammen für den Radverkehr
- Verankerung der nachhaltigen Mobilitätsbildung in den Lehrplänen
- Unterstützung der Netzwerke fahrradfreundlicher Kreise, Städte und Gemeinden
- Einrichtung von dauerhaften Möglichkeiten zur Partizipation v.a. von wichtigen Nutzergruppen (Kinder, Ältere, Menschen mit Beeinträchtigung), z.B. Verbesserungsvorschläge per App

#### **Forderungen an die Kommunen:**

- Einsatz von 20 Prozent des für Verkehrsplanung und Straßenbau zuständigen Personals zur Förderung und Umsetzung der Belange des Radverkehrs und Benennung von jeweils mindestens einer qualifizierten Person in der Behörde als Radverkehrsbeauftragte und als Beauftragte für nachhaltige Mobilitätsbildung
- Erarbeitung und Umsetzung von Radverkehrsstrategien im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung.
- Finanzielle Förderungen für den Kauf von Lastenrädern
- Einrichtung eines Dialogforums, welches regelmäßig tagt und dabei die Politik, Verwaltung und Verbände einbezieht
- Umsetzung der Zielsetzung »Stadt der kurzen Wege« bei der Flächennutzungsplanung und bei der Stadt- und Verkehrsentwicklung
- Umsetzung von Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit.
- Einführung flächendeckender Parkraumbewirtschaftung mit angemessenen Gebühren: Parken muss teurer sein als Busfahren

- Schaffung eines dichten und sicheren Radverkehrsnetzes u. a. durch Befahrbarkeit von Einbahnstraßen in beiden Richtungen, klarer Beschilderung, und das Einrichten von Fahrradstraßen und Fahrradzonen
- Schaffung sicherer Verkehrsinfrastruktur, insbesondere von geschützten Kreuzungen und Radwegen auf der Fahrbahn ohne den Fußverkehr zu benachteiligen. Aufhebung der oft fälschlicherweise angeordneten Radwegebenutzungspflicht
- Keine Radwege zu Lasten vom Fußverkehr. Wo früher Gehwege zu Gunsten des Radverkehrs schmaler wurden, muss der Raum zu Lasten des Kraftverkehrs neu aufgeteilt werden. Es braucht eine Planung des Straßenraums von außen nach innen
- Einrichtung von sicheren und zielnah gelegenen Fahrradstellplätzen (mindestens so viele Fahrradstellplätze wie Pkw-Parkplätze), sowie Fahrradparkhäusern an Verkehrsknotenpunkten mit ausreichend Platz und Lademöglichkeiten für Lastenräder und E-Räder
- Räumen und Reinigen der Radverkehrsanlagen mit mindestens gleicher Priorität wie Kfz-Fahrbahnen
- Erhöhte Kontrollen für Falschparkende auf Fuß- und Radwegen, kein Bagatellisieren als „ruhender Verkehr“

## Quellen und weitere Informationen

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern e.V.) (2018): WirtschaftsRad. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel, [www.agfk-bayern.de/dateienupload/dokumente/Publikationen\\_AGFK/AGFK-WirtschaftsRad.pdf](http://www.agfk-bayern.de/dateienupload/dokumente/Publikationen_AGFK/AGFK-WirtschaftsRad.pdf), Zugriff am 14. März 2019

Bundesministerium für Finanzen (BMF) (2009a): Bundeshaushalt 2009. Einzelplan 12. Kapitel 03. Titelgruppe 01. Titelfunktion 780 14-731, [www.bundesfinanzministerium.de/bundeshaushalt2009/html/ep12/ep12kp03nra0101.html](http://www.bundesfinanzministerium.de/bundeshaushalt2009/html/ep12/ep12kp03nra0101.html), Zugriff am 04. Juni 2009

Bundesministerium für Finanzen (BMF) (2009b): Bundeshaushalt 2009. Einzelplan 12. Kapitel 10. Titelgruppe 01. Titelfunktion 746 22-722, [www.bundesfinanzministerium.de/bundeshaushalt2009/html/ep12/ep12kp10nra0101.html](http://www.bundesfinanzministerium.de/bundeshaushalt2009/html/ep12/ep12kp10nra0101.html), Zugriff am 04. Juni 2009

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (2016): Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung. [www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan\\_2050\\_bf.pdf](http://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf), Zugriff am 31. Januar 2019

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (2018): Klimaschutz in Zahlen. Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik. [www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz\\_in\\_zahlen\\_2018\\_bf.pdf](http://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_in_zahlen_2018_bf.pdf), Zugriff am 31. Januar 2019

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2008): Verkehr in Zahlen 2008/2009, Hamburg.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile), Zugriff am 3. März 2019

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2021): Nationaler Radverkehrsplan 3.0. [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile), Zugriff am 04.03.2022

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2019): Verkehr in Zahlen (2019/2020). [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html), S.115, Zugriff am 27. Mai 2020

Cycling Embassy of Copenhagen (CED) (2016): Cycling Facts. [www.cycling-embassy.dk/facts-about-cycling-in-denmark/statistics/](http://www.cycling-embassy.dk/facts-about-cycling-in-denmark/statistics/), Zugriff am 03. März 2019

Deutsches Institut für Urbanistik (difu) (2001): Befragung über die Förderpraxis der Länder und Kommunen zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen. Forschungsbericht im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen. Berlin. [www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/index.phtml](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/index.phtml), Zugriff am 05. Juni 2009

Deutsches Institut für Urbanistik (difu) (2010): Forschung Radverkehr. [www.nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung\\_radverkehr/for-s-01.pdf](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-s-01.pdf), Zugriff am 12. Dezember 2020

Deutsches Institut für Urbanistik (difu) (2020): Förderung des Radverkehrs. [www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/foerderung-des-radverkehrs](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/foerderung-des-radverkehrs), Zugriff am 27. Mai 2020



Gössling, S. (2018): Kostenvergleich Auto-Fahrrad, Deutschland. Präsentation auf dem vivavelo Kongress 2018. [www.vivavelo.org/fileadmin/inhalte/user\\_upload/Goessling\\_CBA\\_Auto-Fahrrad\\_0418.pdf](http://www.vivavelo.org/fileadmin/inhalte/user_upload/Goessling_CBA_Auto-Fahrrad_0418.pdf), Zugriff am 14. März 2019

Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (KiM) (2018): Cycling Facts. [www.government.nl/binaries/government/documents/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018/Cycling+facts+2018.pdf](http://www.government.nl/binaries/government/documents/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018/Cycling+facts+2018.pdf), Zugriff am 03. März 2019

Prognos AG/ Weitere Bearbeiter (2019): fü. [www.prognos.com/publikationen/alle-publikationen/942/show/0a1070de1dcda997e0b6f86bad3149e1/](http://www.prognos.com/publikationen/alle-publikationen/942/show/0a1070de1dcda997e0b6f86bad3149e1/), Zugriff am 28. Mai 2020

Randelhoff, Martin, Blog „Zukunft Mobilität“ [www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/](http://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/), Zugriff am 27. Mai 2020

Technische Universität Dresden (TU Dresden) (2016): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ Städtevergleich. [www.tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/2013/uebersichtsseite/SrV2013\\_Staedtevergleich.pdf](http://www.tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/2013/uebersichtsseite/SrV2013_Staedtevergleich.pdf) Umweltbundesamt, Zugriff am 03. März 2019

Umweltbundesamt (UBA) (2013): Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz. [www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4451.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4451.pdf), Zugriff am 31. Januar 2019

Umweltbundesamt (UBA) (2014): Wegevergleich: von Tür zu Tür im Stadtverkehr. [www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/15\\_abb\\_wegevergleich-inc-pedelecs\\_2018-05-16.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/15_abb_wegevergleich-inc-pedelecs_2018-05-16.pdf), Zugriff am 31. Januar 2019

Umweltbundesamt (UBA) (2016): Radverkehr. [www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#textpart-1](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#textpart-1), Zugriff am 18. Januar 2019

Umweltbundesamt (UBA) (2019a): Emission der von der UN-Klimarahmenkonvention abgedeckten Treibhausgase. [www.umweltbundesamt.de/indikator-emission-von-treibhausgasen#textpart-1](http://www.umweltbundesamt.de/indikator-emission-von-treibhausgasen#textpart-1), Zugriff am 31. Januar 2019

Umweltbundesamt (UBA) (2019b): Radverkehr. [www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens), Zugriff am 17. September 2020

Umweltbundesamt (UBA) (2020): Treibhausgasemissionen gingen 2019 um 6,3 Prozent zurück. [www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/treibhausgasemissionen-gingen-2019-um-63-prozent](http://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/treibhausgasemissionen-gingen-2019-um-63-prozent), Zugriff am 25. Januar 2022

Umweltbundesamt (UBA) (2021): Umweltfreundlich mobil! Ein ökologischer Verkehrsartenvergleich für den Personen- und den Güterverkehr in Deutschland. [www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021\\_fb\\_umweltfreundlich\\_mobil\\_bf.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021_fb_umweltfreundlich_mobil_bf.pdf), Zugriff am 04.03.2022

VCD (2021): Kostencheck. [www.vcd.org/service/kostencheck/](http://www.vcd.org/service/kostencheck/), Zugriff am 5. März 2021

VCÖ (2016): Österreichs Städte haben beim Radverkehr im EU-Vergleich aufzuholen. [www.vcoe.at/news/details/vcoe-oesterreichs-staedte-haben-beim-radverkehr-im-eu-vergleich-aufzuholen](http://www.vcoe.at/news/details/vcoe-oesterreichs-staedte-haben-beim-radverkehr-im-eu-vergleich-aufzuholen), Zugriff am 3. März 2019

VDV-Ost (2017): Städtische Mobilität in Brandenburg und Sachsen-Anhalt. Die Bedeutung des ÖPNV heute und morgen. [www.vdv.de/vdv-positionen-lang-januar-2017-rz-klein.pdf?forced=true](http://www.vdv.de/vdv-positionen-lang-januar-2017-rz-klein.pdf?forced=true), Zugriff am 9. Februar 2021

Vinther, D. (2012): Children who alk to school concentrate better. ScienceNordic. [scienordic.com/children-who-walk-school-concentrate-better](http://scienordic.com/children-who-walk-school-concentrate-better)

International Transport Forum (ITF) (2020): Good to go? Assessing the environmental performance of new mobility. [www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/environmental-performance-new-mobility.pdf](http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/environmental-performance-new-mobility.pdf)

## Impressum

**Verkehrsclub Deutschland e. V.**  
Wallstraße 58 | 10179 Berlin  
[www.vcd.org](http://www.vcd.org)

## Bei Rückfragen:

Anika Meenken | Fon 030/280351-403  
[anika.meenken@vcd.org](mailto:anika.meenken@vcd.org)

Titelbild: croozer / pd-f  
© VCD e. V. / 3/2022