

VCD Position

Gewinnfaktor Fahrrad

Beim Radfahren gibt es nur Gewinner

Es gibt mindestens elf gute Gründe, auf das Verkehrsmittel Fahrrad zu setzen:

1. Radfahren verbraucht keine fossilen Energien. Jeder Kilometer, der mit dem Fahrrad statt mit dem Pkw zurückgelegt wird, spart rund 140g CO₂ und dient damit dem **Klimaschutz**.
2. Radfahren ist **gesund**. Es verbessert die körperliche Fitness und baut Stress ab. Radfahren bedeutet Vorsorge gegen Zivilisationskrankheiten wie Herzinfarkt und Diabetes.
3. Radfahren ist auch gesund für diejenigen, die sich nicht selbst in den Sattel schwingen: Es macht **keinen Lärm** und erzeugt **keine schädlichen Abgase oder Feinstaub**.
4. Radfahren macht **Spaß**. Die selbständige Bewegung bringt Lebensfreude und fördert die mentale Ausgeglichenheit. Davon profitieren nicht nur wir selbst, sondern auch unsere Mitmenschen.
5. Radfahren macht **munter**. Wer mit dem Rad zur Arbeit oder zur Schule fährt, kommt dort wacher an und ist den ganzen Tag leistungsfähiger.
6. Radfahren macht den Verkehr **sicherer**, weil vom Fahrrad im Vergleich zum Auto eine viel geringere Unfallgefahr für andere ausgeht.
7. Das Fahrrad eröffnet Menschen fast jeden Alters und aller sozialen Gruppen eine **individuelle und kostengünstige** Fortbewegung. Dies gilt insbesondere für den Alltagsverkehr bis zu 10 Kilometer und für den Freizeitverkehr.
8. Fahrradfahrer sind **flexibel** und **schnell** unterwegs. Das Fahrrad bringt uns nicht nur schneller voran als die eigenen Füße, so dass wir ohne zusätzlichen Energieaufwand eine zehnmal größere Fläche erschließen können. In der Stadt kommt man mit dem Fahrrad oft auch schneller als mit Auto oder Bus ans Ziel.
9. Radfahrer brauchen **wenig Platz** auf der Straße und beim Parken. Das schafft Raum für Fußgänger, spielende Kinder, Grünflächen, Cafés und vieles mehr, was das öffentliche Leben ausmacht. Auch die Autofahrer profitieren, zum Beispiel durch weniger Stau auf den Straßen.
10. Fahrradförderung macht **Städte attraktiver**. Jede Fahrt mit dem Fahrrad verringert die Beeinträchtigungen, die der Autoverkehr in den Innenstädten durch Parkraumbedarf, Parkplatzsuche, Fahrzeuglärm, Abgase und Unfallpotenzial mit sich bringt. Radfahrer kaufen wohnortnah ein und stützen damit den lokalen Einzelhandel.

11. Radverkehr kostet nicht viel. Bau und Unterhaltung einer guten Infrastruktur für den Radverkehr sind viel **kostengünstiger** als für andere Verkehrsmittel. Das Fahrradfahren spart außerdem beträchtliche Kosten im Gesundheitssektor. Allein aus Kostengründen müssen Bund, Länder und Kommunen großes Interesse daran haben, dass viele Menschen aufs Rad steigen.

Das Potenzial des Fahrrades erschließen

Im Jahr 2007 wurden im Straßenverkehr 144 Mio. Tonnen CO₂ ausgestoßen, das sind 15 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen Deutschlands. Mit über 100 Mio. Tonnen CO₂ gehen fast 70 Prozent der Straßenverkehrsemissionen zu Lasten des Autoverkehrs. (UBA 2009a, S. 166).

Das Nationale Klimaschutzprogramm der Bundesregierung sieht vor, den CO₂-Ausstoß im Straßenverkehr bis zum Jahr 2020 um 30 Mio. Tonnen im Vergleich zu 2006, das heißt um 19 Prozent, zu verringern (Gabriel 2007, UBA 2009b).

Knapp die Hälfte aller Autofahrten ist kürzer als sechs Kilometer und ein knappes Viertel sogar kürzer als zwei Kilometer. Wenn nur ein Drittel der Strecken unter sechs Kilometer mit dem Rad anstelle des Autos zurückgelegt würde, könnten jährlich 7,5 Millionen Tonnen Kohlendioxid gespart werden (BMVBW 2002, S. 20).

Dass dies durchaus realistisch ist, zeigen andere Länder: Im Durchschnitt legt jeder Deutsche jährlich rund 300 Kilometer mit dem Fahrrad zurück. Dänen fahren rund 900 und Holländer sogar rund 1000 Kilometer jährlich mit dem Rad. In den Niederlanden werden 27 Prozent aller Wege mit dem Rad zurückgelegt, in Deutschland waren es im Jahr 2008 nur 10 Prozent (BMVBS 2009). Dabei bewegt sich der Radverkehrsanteil in deutschen Städten in einem sehr breiten Spektrum, nämlich zwischen 4 und 38 Prozent (TU Dresden 2003, S.5; Münster 2009, S. 20). Diese Zahlen veranschaulichen, dass durch eine gezielte Fahrradförderung noch beträchtliche Potenziale erschlossen werden können. Das gilt vor allem für Alltagswege bis zu 10 Kilometer und den Freizeitverkehr, wo das Fahrrad seine Stärken besonders ausspielen kann.

Würden die Deutschen genauso viel Radfahren wie die Niederländer und ihre im Auto zurückgelegten Strecken entsprechend reduzieren, ließen sich rund 10 Mio. Tonnen CO₂ einsparen (BMVBW 2002, S. 20). Damit könnte der Radverkehr mit einem Drittel zum CO₂-Einsparziel der Bundesregierung im Verkehrsbereich beitragen.

Die VCD-Vision

Mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in Städten und Gemeinden, ruhig fließender Verkehr, energieeffizient und sauber, mehr Wege, die mit Muskelkraft statt mit Motorkraft zurückgelegt werden, mehr Gelassenheit und gegenseitige Rücksichtnahme, weniger Unfälle, keine Verkehrstoten, ein kundengerechter komfortabler Öffentlicher Verkehr, weniger reine Verkehrsflächen und mehr Lebensraum. In dieser Vision des VCD für einen menschen- und umweltgerechten Verkehr spielt das Fahrrad eine zentrale Rolle.

Wir stellen uns vor: Die Menschen legen dreimal so viele Kilometer mit dem Fahrrad und entsprechend weniger mit dem Auto zurück. Das Fahrrad ist in allen Bevölkerungsgruppen als Verkehrsmittel mit zahlreichen Vorteilen voll anerkannt, gleichberechtigt und beliebt. Radfahren ist mit einem durchweg positiven Image besetzt.

In Städten und Gemeinden gilt auf den meisten Verkehrswegen als Regelgeschwindigkeit 30 km/h. Hier benutzen Radfahrer die Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr. Nur auf Hauptverkehrsachsen sind in den Ortschaften höhere Geschwindigkeiten zugelassen. Dort gibt es auf der Fahrbahn ausgewiesene Radfahrstreifen, die breit genug sind, damit zwei Radler einander überholen können. Winterdienst und Straßenreinigung räumen und reinigen die Fahrradstreifen mit gleicher Priorität wie die Kfz-Fahrbahnen.

Ein dichtes Netz von ausgewiesenen Fahrradrouten erschließt die Städte und wichtige außerstädtische Ziele. Auf Hauptlinien werden Fahrradstraßen und Fahrradschnellstraßen eingerichtet, auf denen Radfahrer an Kreuzungen Vorfahrt haben. Einbahnstraßen sind für Radfahrer auch in Gegenrichtung frei gegeben. Selbständig geführte Radwege durch Grünanlagen schaffen attraktive Abkürzungen. Sackgassen sind wo möglich für Radfahrer zu durchfahren.

Im öffentlichen Raum gibt es mindestens doppelt so viele sichere und zielnah gelegene Fahrradstellplätze wie Auto-parkplätze. An zentralen Stellen sind diese überdacht, beleuchtet und mit einem seitlichen Witterungsschutz versehen. In eng mit mehrstöckigen Gebäuden bebauten Wohngebieten gibt es dem Bedarf entsprechend Fahrradparkhäuschen für die Anwohner.

An allen Bahnhöfen gibt es Fahrradstationen, in denen Fahrräder rund um die Uhr diebstahlsicher und witterungsgeschützt zu günstigen Preisen geparkt werden können. In größeren Städten gibt es Radstationen mit Fahrradverleih, Fahrradreparatur, Verkauf von Zubehör und Fahrradwaschanlagen. An allen wichtigen Knotenpunkt des Öffentlichen Nahverkehrs gibt es überdachte

und sichere Fahrradstellplätze. Die Fahrradmitnahme ist in allen öffentlichen Verkehrsmitteln einheitlich geregelt und kostenlos oder zu einem geringen Preis möglich.

Für alle Kinder ist das Radfahren ein wichtiger Schritt zu mehr Selbständigkeit, auf den sie von den Eltern, in Kindergärten und Schulen vorbereitet werden. Schon im Kindergarten 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. Alle Schulen haben überdachte Fahrradabstellanlagen, wo Schüler und Lehrer ihre Fahrräder sicher und witterungsgeschützt parken können. Radverkehrsanlagen im Einzugsbereich von Schulen und Kindergärten entsprechen im besonderen Maße dem erhöhten Sicherheitsbedürfnis von Kindern und Jugendlichen.

Betriebe sind fahrradfreundlich, das heißt, sie unterstützen die Radmobilität ihrer Mitarbeiter u. a. durch Umkleide- und Duschmöglichkeiten sowie Schließfächer für die Radausrüstung. Auch gibt es selbstverständlich Diensträder und firmeneigene Fahrradparkplätze.

Wo stehen wir heute und wie kommen wir zum Ziel?

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

Sicher und bequem befahrbare Verkehrswege mit Belägen mit geringem Rollwiderstand und ausreichender Breite für ein gefahrloses Überholen werden aber bislang oft nur für Autofahrer als selbstverständlich erachtet. Dies gilt auch für funktionale Abstellplätze, eine bundesweit einheitliche, lückenlose und gut erkennbare Wegweisung oder das Dienstleistungsangebot rund ums Rad.

In den Augen vieler Entscheidungsträger darf der Radverkehr nichts kosten, während millionenteure Straßenaus- und -neubauten grundsätzlich als notwendig erachtet und selten hinterfragt werden. Die Ausgaben des Bundes für den Bau und die Unterhaltung von Straßen lagen im Jahr 2007 in Deutschland bei rund 71 Euro pro Einwohner (BMVBS 2008, S. 113). Davon wurde nur etwa 1 Euro pro Kopf für Radverkehrsanlagen aufgewendet (BMF2009a und BMF 2009b). Die Ausgaben der Eigenmittel von Ländern und Kommunen für den Radverkehr schwanken sehr stark. Während einige Kommunen dafür nur einige Cent pro Kopf ausgegeben, investieren andere immerhin mehrere Euro je Einwohner (difu 2001).

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 Radfahrern müssen künftig mindestens mit gleicher Priorität behandelt werden wie die von Autofahrern. Es müssen gleichwertige Rahmenbedingungen hergestellt werden, damit Radfahrern 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 präsentiert.

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 25 Euro pro Kopf für die Radverkehrsförderung aufwenden.

Forderungen an die Bundesregierung:

- Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans für den Zeitraum 2012 - 2022 mit quantitativen Zielen für den Radverkehrsanteil: 15 Prozent bis 2015 und 20 Prozent bis zum Jahr 2020.
- Verdoppelung der Bundesmittel zur Umsetzung des NRVP, zum Beispiel für ein Fahrradstationenprogramm, ein Sonderprogramm zur baulichen Sanierung von Radverkehrsanlagen und zur Beseitigung von Gefahrenschwerpunkten
- Personelle Verstärkung der auf Bundesebene für den Radverkehr verantwortlichen Verwaltungseinheiten
- Unbefristete Fortführung des Fortbildungs- und Informationsprogramms des Bundes (Fahrradakademie, Fahrrad-Kommunalkonferenzen, Fahrradportal)
- Dauerhaft angelegte Förderung von Verbänden (institutionelle Förderung), Netzwerken und Maßnahmen zur Fahrradförderung
- Imagekampagnen für das Fahrradfahren
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts mit Freigabe von Hauptverkehrsachsen für höhere Geschwindigkeiten
- Keine Benutzungspflicht für Radverkehrsanlagen

- Bundesweit einheitliche Regelung zur kostenlosen/preisgünstigen Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln einschließlich des ICE

Forderungen an die Länder:

- Einsatz von 20 Prozent des für Verkehrsplanung und -bau zuständigen Personals zur Förderung und Umsetzung der Belange des Radverkehrs und Benennung von jeweils mindestens einer qualifizierten Person in der Behörde als Radverkehrsbeauftragter und als Beauftragter für nachhaltige Mobilitätserziehung
- Erarbeitung und Umsetzung von Radverkehrsstrategien
- Auflage von Förderprogrammen für den Radverkehr
- Verankerung der nachhaltigen Mobilitätserziehung in den Lehrplänen
- Unterstützung der Netzwerke fahrradfreundlicher Kreise, Städte und Gemeinden
- Durchführung oder Förderung von Image- und Werbekampagnen

Forderungen an die Kommunen:

- Einsatz von 20 Prozent des für Verkehrsplanung und -bau zuständigen Personals zur Förderung und Umsetzung der Belange des Radverkehrs und Benennung von jeweils mindestens einer qualifizierten Person in der Behörde als Radverkehrsbeauftragter und als Beauftragter für nachhaltige Mobilitätserziehung
- Erarbeitung und Umsetzung von Radverkehrsstrategien im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung
- Etablierung der Zielsetzung »Stadt der kurzen Wege« bei der Flächennutzungsplanung und bei der Stadt- und Verkehrsplanung
- Schaffung eines dichten und sicheren Radverkehrsnetzes u.a. mit Fahrradstraßen, Fahrradschnellstraßen, Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung und klarer Beschilderung
- Einrichtung von sicheren und zielnah gelegenen Fahrradstellplätzen (doppelt so viele wie Autoparkplätze)
- Image- und Werbekampagnen für das Fahrradfahren
- Räumen und Reinigen der Radverkehrsanlagen mit gleicher Priorität wie Kfz-Fahrbahnen

Quellen und weitere Informationen

Allgemeiner deutscher Fahrradclub (ADFC) (1990): Forschungsdienst Fahrrad 129. Programm fahrradfreundliche Stadt Münster, <http://www-2.informatik.umu.se/adfc/fdf/fdf-129.html>, Zugriff am 04. Juni 2009.

Bundesministerium für Finanzen (BMF) (2009a): Bundeshaushalt 2009. Einzelplan 12. Kapitel 03. Titelgruppe 01. Titelfunktion 780 14-731, <http://www.bundesfinanzministerium.de/bundeshaushalt>

2009/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,
<http://www.bundesfinanzministerium.de/bundeshaushalt2009/html/ep12/ep12kp10nra0101.html>,
Zugriff am 04. Juni 2009.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) (2002): Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012, Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2007): Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung. Schlussbericht, Hannover.

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

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2009): Mobilität in Deutschland (MiD) 2009, Berlin, im Erscheinen.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): Fahrradportal,
<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de>

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.
<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/index.phtml>,
Zugriff am 05.06.2009.

Gabriel, Sigmar 2007: Klimaagenda 2020: Klimapolitik der Bundesregierung nach den Beschlüssen des Europäischen Rates, Regierungserklärung vom 26.04. 2007.
http://www.bmu.de/reden/bundesumweltminister_sigmar_gabriel/doc/39239.php,
Zugriff am 04. Juni 2009.

Stadt Münster (2009): 1. Zwischenbericht Verkehrsentwicklungsplan Münster 2025, Münster.
http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/pdf/Verkehrsentwicklungsplan2025_zwischenbericht.pdf,
Zugriff am 04. Juni 2009.

Technische Universität Dresden (2003): Verkehrserhebung »Mobilität in Städten – SrV«. Städtevergleich 2003, Dresden.
http://www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web/Dok/-Staedtevergleich2003.pdf,
Zugriff am 05. Juni 2009.

Umweltbundesamt (UBA) (2009a): Nationaler Inventarbericht zum Deutschen Treibhausgasinventar, Dessau-Roßlau.

Umweltbundesamt (UBA) (2009b): Daten zur Umwelt – Umweltzustand in Deutschland: CO₂-Emissionen nach Quellkategorien, Dessau-Roßlau.
<http://www.umweltbundesamt-umwelt-deutschland.de/-umweltdaten/public/theme.do?nodeIdent=2842>,
Zugriff am 04. Juni 2009.

Umwelt- und Prognose-Institut e.V. (UPI) (2000): UPI-Bericht Nr. 41: Entwicklung und Potentiale des Fahrradverkehrs, Heidelberg.

VCD Schleswig-Holstein (2005): Broschüre Gewinn-Faktor Fahrrad, Kiel.

Herausgeber
VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
Rudi Dutschke-Straße 9
10969 Berlin
Fon 030/280351-0
Fax 030/280351-10
mail@vcd.org
www.vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. 02/2010