

Moderne Mobilität wagen

ADFC-Empfehlungen für zentrale Maßnahmen im Verkehrssektor im Jahr 2022

Um unser Verkehrssystem zukunftsfähig zu machen und um den Menschen ein nachhaltiges und sicheres Mobilitätsverhalten zu ermöglichen, müssen klima- und umweltfreundliche Verkehrsmittel Priorität erhalten.

Mobil zu sein, muss für alle Menschen gleichberechtigt möglich sein, unabhängig von Einkommen, körperlichen Einschränkungen, Alter und Geschlecht.

Schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer*innen wie Kinder, ältere Menschen, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen brauchen Bedingungen auf der Straße, die ihnen eine sichere und komfortable Mobilität, auch im Sinne der Daseinsvorsorge, ermöglichen.

Wenn wir den Menschen eine moderne Mobilität ermöglichen, werden unsere Städte sauberer, sicherer und schöner. Es wird weniger Staus und Lärm geben. Auf dem Land wird es immer mehr Möglichkeiten geben, auf Radschnellwegen und sicheren Radverkehrsanlagen zur Arbeit oder zur Schule zu kommen. Elektrisch angetriebene Fahrräder und Lastenräder ermöglichen es uns, auch Lasten klimafreundlich und platzsparend zu transportieren sowie für immer längere Strecken vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen. Immer mehr von uns werden sich jeden Morgen aufs Neue für das Fahrrad entscheiden, um zur Arbeit oder zur Schule zu kommen. Wir werden das Fahrrad am Bahnhof sicher abstellen können oder mit in den Zug oder die S-Bahn nehmen. Wir werden uns fürs Fahrrad entscheiden, weil es ein günstiges Verkehrsmittel ist, weil man keinen Parkplatz suchen muss, da in den Straßen sichere Fahrradabstellanlagen Standard sind. Mit dem Fahrrad stehen wir nicht im Stau, sondern fahren zügig von A nach B, zudem fühlen wir uns gesund und fit, und haben Spaß am Radfahren, weil die Infrastruktur passt.

Das ist unsere Vision vom Fahrradland – von der Verkehrswende mit dem Fahrrad im Mittelpunkt. Es ist ein Zukunftsprojekt, das uns allen zugutekommt.

Der Koalitionsvertrag ist jedoch weit davon entfernt, eine Blaupause für dieses Fortschrittsprojekt zu sein. Im Mobilitätssteil des Koalitionsvertrages fehlt nicht nur der Begriff der Verkehrswende, sondern auch ein Großteil der dringend erforderlichen Maßnahmen, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, sowie die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität in den Kommunen zu verbessern. Dem Fahrrad als klima- und umweltfreundliches, kostengünstiges, sauberes und sicheres Verkehrsmittel wird mit einem vagen Vierzeiler nahezu keine Bedeutung beigemessen, dabei ist das Fahrrad für die Umsetzung einer modernen Mobilitätspolitik unverzichtbar.

Der Gesetzgeber muss die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Modernisierung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems zu Gunsten aller Verkehrsteilnehmer*innen schaffen, insbesondere des Umweltverbundes. Er muss die Finanzierung sicherstellen, die Modernisierung der Infrastruktur ermöglichen und dafür Sorge tragen, dass niemand im Straßenverkehr zu Tode kommen kann oder schwer verletzt wird.

Der Verkehr der Zukunft, der Transport von Personen und Lasten, muss günstig, klimafreundlich, effizient, platzsparend, sauber und sicher sein.

Der Koalitionsvertrag reicht bei Weitem nicht aus, um diese Fortschritte innerhalb der nächsten Legislaturperiode sicherzustellen. Jedoch bietet der Vertrag zwei entscheidende Hebel, um den Fortschritt auf die Straße und zu den Menschen zu bringen.

1. Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung

Der Koalitionsvertrag hält fest, dass künftig Ziele des Umwelt- und Klimaschutzes, des Gesundheitsschutzes und der städtebaulichen Entwicklung im Straßenverkehrsrecht berücksichtigt werden müssen. Dafür müssen das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die StVO reformiert werden.

Diese Neuausrichtung des Straßenverkehrsgesetzes an den genannten übergeordneten Zielen bedeutet eine Abkehr von der seit Jahrzehnten bestehenden einseitigen Ausrichtung auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs („Sicherheit und Leichtigkeit“). Sie ist ein zentraler Hebel für die Verkehrswende, insbesondere in den Kommunen und bezüglich der dringend notwendigen Emissionsreduktion.

Darüber hinaus muss auch das Konzept der „Vision Zero“, also eines Verkehrssystems ohne Tote und Schwerverletzte, Eingang in das Straßenverkehrsgesetz finden. Zumal das Konzept der „Vision Zero“ bereits in der jüngst geänderten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) verankert worden ist.

Der ADFC hat daher erwartet, dass die Ampel-Koalition diese Vorgabe auch im übergeordneten Straßenverkehrsgesetz und in der StVO als Maßstab aller verkehrlichen Maßnahmen verankert. Stattdessen fällt der Koalitionsvertrag mit dem Verzicht auf diese Prämisse hinter die Beschlüsse von Bundesregierung und Bundesrat aus der letzten Legislatur zurück und belässt es bei einer Erwähnung im Zusammenhang mit dem Verkehrssicherheitsprogramm. Damit setzt die Bundesregierung die Vision Zero wie in der VwV-StVO als Maßstab voraus. Konsequenter wäre es, sie auch im StVG zu verankern. Diese Schwäche gilt es bei der Umsetzung der Reform dringend zu beheben.

Beim Thema Verkehrssicherheit muss erwähnt werden, dass die Ampelkoalition sich dafür entschieden hat, kein generelles Tempolimit auf Straßen einzuführen. Das ist nicht „Fortschritt wagen“, sondern eine mutlose Verkehrspolitik, die stur am Gewohnten festhält und insbesondere die internationalen Entwicklungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Kommunen ignoriert.

Zum Beispiel ging in französischen Städten die Zahl der Verkehrstoten nach der Einführung von Tempo 30 als generelles Tempolimit um 70 Prozent zurück.

Die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h geht zu Lasten der ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen, wie Radfahrer*innen und Fußgänger*innen und ist somit eine Privilegierung des motorisierten Verkehrs.

Empfehlung an das Bundesverkehrsministerium:

Das Bundesverkehrsministerium muss die Reform des Straßenverkehrsgesetzes und die Integration der Ziele der Vision Zero, des Umwelt- und Klimaschutzes, des Gesundheitsschutzes und der städtebaulichen Entwicklung im Paragraph 1 und 6 des Straßenverkehrsgesetzes in den ersten hundert Tagen der

neuen Bundesregierung in die Wege leiten. Das neue Straßenverkehrsgesetz muss zeitnah bis Ende 2022 verabschiedet werden und im ersten Quartal 2023 in Kraft treten.

Das Verkehrsministerium ist angehalten, bei der Weiterentwicklung des Straßenverkehrsgesetzes eine niedrighschwellige und unbürokratische Innovationsklausel einführen, die es den Kommunen ermöglicht, weitreichende Ausnahmen von Verkehrsvorschriften anzuordnen, um die Weiterentwicklung und Modernisierung des Straßenverkehrsrechts zu erproben. Die Innovationsklausel wird es den Kommunen erleichtern, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Infrastrukturmaßnahmen zum Schutz von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen einzuführen und ihre Effizienz und Wirksamkeit zu testen. Der Gesetzgeber ist angehalten, den Kommunen größtmögliche Freiheit bei der Gestaltung des Stadtverkehrs zu ermöglichen – mit dem Ziel der Förderung des sicheren, gesundheitsfördernden und klimafreundlichen Verkehrs.

Anschließend sollte aufbauend auf den neuen Ermächtigungsgrundlagen im Straßenverkehrsgesetz eine neue moderne StVO initiiert und verabschiedet werden.

2. Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans

Zum Thema Radverkehr stehen die folgenden Sätze im Koalitionsvertrag: „Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben. Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern.“

Das ist ein äußerst schwacher Bezug zum Radverkehr, der der Bedeutung des Fahrrads für die Verkehrswende, für lebenswerte Städte und für den Klimaschutz in keiner Weise Rechnung trägt. Er lässt aber Interpretationsspielraum, da der Nationale Radverkehrsplan (NRVP 3.0) die Umsetzung des Fahrradlandes Deutschland bis 2030 proklamiert sowie die Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel durch Bund, Länder und Kommunen.

Es ist positiv zu bewerten, dass der Bund die finanziellen Mittel für die Radverkehrsförderung, insbesondere für die kommunale Radverkehrsinfrastruktur, bis 2030 absichern möchte. Für die Umsetzung des Fahrradlands bis 2030 – mit lückenlosen sicheren Radwegenetzen – ist ein Investitionshochlauf und eine Verstetigung der Bundesmittel auf mindestens 850 Mio. Euro bzw. 10 Euro pro Einwohner*in pro Jahr erforderlich. Insgesamt müssen Bund, Länder und Kommunen jährlich 2,5 Mrd. Euro für die Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Empfehlung an das Bundesverkehrsministerium:

Das Bundesverkehrsministerium ist aufgefordert, im Jahr 2022 einen konkreten Aktionsplan für die Umsetzung des „Nationalen Radverkehrsplans 3.0 - Fahrradland Deutschland 2030“ zu erarbeiten. Der Aktionsplan muss bis 2030 gelten und folgende messbare Ziele und Zwischenziele, Maßnahmen und Meilensteine und Finanzausagen enthalten.

Ziele:

Signifikante Verkehrsverlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad:

- Der Modal Split-Anteil des Radverkehrs an den Wegen steigt bis 2025 auf 20 Prozent und bis 2030 auf 30 Prozent.
- 30 Prozent der Pendler*innen steigen auf Strecken bis zehn Kilometer auf das Fahrrad um.

- 20 Prozent der Menschen nutzen auf längeren Strecken den öffentlichen Verkehr in Kombination mit dem Fahrrad.

Konsequente Umsetzung der Vision Zero:

- Es wird alles unternommen, um die Zahl tödlicher und schwerer Unfälle schnellstmöglich auf Null zu reduzieren. Bis 2030 sinkt die Anzahl tödlicher Radverkehrsunfälle um mindestens 50 Prozent. Der Schutz von Menschenleben hat immer Vorrang.

Radwegeausbauoffensive zur Umsetzung des Fahrradland Deutschland bis 2030:

- Einrichtung lückenloser Radwegenetze und sicherer Kreuzungen überall
- 2.000 km Radschnellwege zur systematischen Erschließung von Metropolräumen und Ballungsgebieten bundesweit
- Radwege an 80 Prozent der Bundesfernstraßen. Erhöhung des Ausstattungsgrades mit Radwegen von derzeit 44 Prozent auf 80 Prozent
- Förderung der Intermodalität: 1.000 Fahrradparkhäuser und Radstationen an den meist frequentierten Bahnhöfen
- Ausbau der nationalen Radfernwege zu Premiumrouten mit einheitlichen Qualitätsstandards für den Fahrradtourismus

Maßnahmen:

- RECHT:
 - Neues Straßenverkehrsgesetz, neue StVO und moderne Regelwerke verabschieden
- FINANZIERUNG:
 - Tragfähigen Haushalt und gesetzliche Regelfinanzierung für den Radverkehr im Bundeshaushalt schaffen,
 - Planungssicherheit für Länder und Kommunen durch mindestens 850 Mio. Euro jährlich vom Bund zur Umsetzung des NRVP 3.0
 - Bund-Länder-Vertrag mit der Verpflichtung zur gemeinsamen Umsetzung für das Fahrradland bis 2030 abschließen
- PERSONAL:
 - Personaloffensive in Politik und Verwaltung: Aufstockung der Personalkapazitäten im BMVI und nachgeordneten Behörden des Bundes auf mindestens 100 Personen
 - Aus- und Fortbildungsoffensive für den Radverkehr um die Personallücken in den Verwaltungen und Planungsbüros zu schließen
 - Förderprogramm für Radverkehrskoordinator*innen in Landkreisen und Regionalverbänden auflegen
 - Integration des Radverkehrs in übergeordnete Strategien und Planungen wie den Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040
 - Einrichtung eines Bundesinstituts für Radverkehrsforschung, insbesondere zur systematischen Erhebung von Daten zum Radverkehr in Bund, Ländern und Kommunen

Fazit des ADFC:

Der Koalitionsvertrag ist weit davon entfernt ist, eine Blaupause für den Wandel vom Autoland zum Fahrradland darzustellen. Die Privilegierung des Kraftfahrzeugverkehrs gegenüber alternativen, sicheren und umweltfreundlichen Verkehrsarten wird darin nicht aufgegeben.

Es gilt nun, die beiden oben beschriebenen Hebel, die der Vertrag für eine Modernisierung des Verkehrssektors und die Mobilität der Zukunft bietet, optimal zu nutzen. Es gilt darzulegen, wie die im Koalitionsvertrag angedachte Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts, mehr Freiheit bei der Gestaltung von Mobilität für die Kommunen und die konkrete Ausgestaltung des Nationalen Radverkehrsplans das Fahrradland möglich machen können.

Denn: die Verkehrswende ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Erreichung der Klimaziele und für die Gewährleistung von Mobilität für alle. Es gilt, das Straßenverkehrsgesetz und die StVO schnell zu modernisieren um es den Kommunen zu ermöglichen, die Verkehrswende vor Ort in den nächsten Jahren umzusetzen.

Stand: 8.12.2021