

Antragsteller/in:

ADFC-Bundesvorstand

Ansprechpartner/-in:

Ludger Koopmann, Rebecca Peters

Betrifft: Leitantrag II: Ohne unsere Arbeit vor Ort wird die Verkehrswende nicht kommen!

Die Bundeshauptversammlung möge beschließen:

Das am 9. Oktober 2019 von der Bundesregierung verabschiedete Klimapaket ist unzureichend. Dies gilt insbesondere für die Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehr.

5 Gleichwohl sind die, darin vorgesehenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs aber ausgesprochen gelungen und sehr weitreichend. Hier setzt die Bundesregierung mit ihrer Entscheidung ein wichtiges politisches Signal für die Umgestaltung des Verkehrssystems hin zu mehr klimafreundlicher aktiver Mobilität mit dem Fahrrad. Nicht zuletzt indem sie dafür in den nächsten Jahren deutlich mehr Mittel bereitstellt.

10 Das Klimapaket setzt zu Recht darauf, die „bei weitem noch nicht ausgeschöpften Potentiale des Radverkehrs“ zu heben, indem für den Radverkehr gemeinsam mit Ländern und Kommunen „Radverkehrsnetze“ realisiert werden sollen, auf denen „jeder Verkehrsteilnehmer“ sich sicher fühlt und „jeder Weg mit dem Fahrrad zurücklegbar“ ist. Mit den Maßnahmen insgesamt, aber auch in den Details der Umsetzungsvorschläge hat die Bundesregierung viele zentrale Forderungen des ADFC aus den letzten Jahren aufgegriffen.

15 Unsere Arbeit war über Jahrzehnte bestimmt davon, dass über alle Ebenen hinweg weder politischer Wille noch Geld da war, den Radverkehr vernünftig zu fördern. Und auch über die Mittel, um dieses Ziel zu erreichen, gab es häufig Unklarheit. Diese Situation hat sich grundlegend geändert. Wir haben in den letzten Jahren gemeinsam entwickelt, wie die Verkehrswende mit dem Fahrrad als Rückgrat gelingen kann – und wir haben uns mit unseren
20 Ideen durchgesetzt. Das spiegelt sich in der Aufnahme aller unserer zentralen Forderungen durch die Bundesregierung zur zügigen Schaffung von flächenhaften Radverkehrsnetzen insbesondere durch „Anordnung und Ausbau von Fahrradstraßen“, „die Umnutzung von Fahrstreifen in geschützte Radwege“ und dadurch das „der verkehrssichere Umbau insbesondere von Knotenpunkten“ ins Zentrum der Maßnahmen gerückt wird. .

25 Auch die Finanzlage ändert sich dramatisch: Die Bundesregierung hat beschlossen, in den nächsten vier Jahren (2020-2023) zusätzlich 900 Mio. Euro für die Förderung des Radverkehrs im Verkehrshaushalt des Bundes bereitzustellen. Dadurch erhöht sich der Radverkehrsetat für diesen Zeitraum auf insgesamt 1,4 Mrd. Euro¹. Beginnend mit zunächst 50 Mio. Euro mehr für das Jahr 2020, insbesondere für das Sonderprogramm zum Ausbau der
30 Radverkehrsinfrastruktur, werden diese zusätzlichen Fördermittel ab 2021 noch auf rd. 280 Mio.

¹ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/14-milliarden-euro-fuer-den-radverkehr-zwischen>

Euro pro Jahr anwachsen. So dass zusammen mit den bisherigen Mitteln in Höhe von rd. 130 Mio. Euro/Jahr für die nächsten vier Jahre rund 350 Millionen Euro jährlich zur Verfügung stehen. Das entspricht einer Verdreifachung des Etats nachdem es gut ein Jahrzehnt lang nur max. 100 Millionen Euro jährlich waren.

- 35 Die zusätzlichen Gelder sind zu großen Teilen dazu vorgesehen, gemeinsam mit Ländern und Kommunen innerörtliche Radverkehrsnetze umzusetzen. Für diesen Bereich gibt es also erstmals Finanzhilfen aus dem Bundeshaushalt, die ggf. noch durch Länder und Kommunen aufgestockt werden.

- 40 Die Situation für den Radverkehr ändert sich somit grundlegend. Viele Stadtverwaltungen, Radverkehrsbeauftragte und Kommunalparlamente werden mit der neuen Aufgabe, schnell flächenhafte Netze durch Fahrradstraßen und geschützte Radfahrstreifen umzusetzen, deutlich überfordert sein. Neue fachkundige Mitarbeiter*innen sind schon jetzt sehr schwer zu bekommen, nur wenige Planungsbüros sind dieser Aufgabe gewachsen und diese wenigen sind schon jetzt völlig überbucht.

- 45 Die grundlegend geänderte Situation hat auch deutliche Auswirkungen auf unsere Arbeit. Aus den Kommunen, in denen in den letzten Jahren Durchbrüche in der Radverkehrsförderung erreicht werden konnten, wissen wir: Mit dem politischen Durchbruch und der Erhöhung der Haushaltsmittel beginnt der Wandel, aber er kommt keineswegs automatisch. Ohne eine sehr aktive Rolle der ADFC-Gliederungen vor Ort wird der Wandel nicht kommen. Nicht selten ist der
- 50 ADFC der zentrale Akteur vor Ort, der die Bedarfe kennt, der konkrete Vorschläge zur Umgestaltung von Straßen und Plätzen hat und der mit Lösungen an die Politik herantritt und diese zum Handeln bringt. Ohne konstruktive Unterstützung durch den ADFC wandelt sich jedoch nichts. Deshalb werden wir die Rolle des konstruktiven und kompetenten Unterstützers vor Ort künftig noch stärker ausgestalten. Ganz besonders auch, damit die zusätzlichen Finanzhilfen in
- 55 Höhe von 900 Mio. Euro in den nächsten Jahren vollständig abgerufen und verbaut werden können.

Das heißt perspektivisch:

- Wir werden die Verwaltungen und politischen Gremien unterstützen, ihre Ziele in der Radverkehrsförderung zu erreichen.
- 60 • Wir werden noch mehr als bisher konstruktive Partner*innen, kompetente Unterstützer*innen und Ermöglicher*innen des Wandels sein.
- Wir werden Verwaltung und Politik fachlich unterstützen.
- Wir werden Akteure zusammenbringen, wo das „auf dem Verwaltungsweg“ bislang viel zu lange dauert.
- 65 • Wir werden Befürworter*innen, Kritiker*innen und Macher*innen des Wandels zusammenbringen.
- Wir werden konstruktive Dialoge, auch in der Öffentlichkeit, sichern müssen.
- Wir werden auch in schwierigen Situationen (Wegfall von Parkplätzen!) die Kommunen unterstützen.
- 70 • Wir werden unser Fachwissen und unsere Vorstellungen in die politische Diskussion vor Ort aktiv einbringen und politische Überzeugungsarbeit leisten.

Nicht alle Kommunen werden sofort und bereitwillig diesen Wandel mitvollziehen, und es wird auch weiterhin hier und da inhaltlich falsche Entscheidungen geben, denen wir widersprechen müssen. Bei aller konstruktiven Zusammenarbeit bleibt deshalb gleichzeitig die Aufgabe, die
75 Entwicklungen kritisch zu bewerten, erheblichen politischen Druck zu erzeugen und wirksame, gute Lobbyarbeit zu machen. Und über die Einzellösungen dürfen wir das Wichtigste nicht aus dem Blick verlieren: Die Verkehrswende mit dem Fahrrad im Mittelpunkt.

Dafür kämpfen wir in allen ADFC-Gliederungen vor Ort!

80

85