

Positionspapier

Förderung des sicheren Fahrradverkehrs insbesondere im urbanen Raum

Die Solidaritätsjugend Deutschlands setzt sich für eine Gesellschaft ein, in der jede*r unabhängig vom Einkommen durch Mobilität am öffentlichen Leben teilhaben kann. Dazu ist es unabdinglich, nicht nur die öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern und für jede*n zugänglich zu machen, sondern zugleich auch nachhaltige und umfangreiche Strategien zur Förderung des Fahrradverkehrs vor allem in urbanen Räumen zu implementieren. Als eigenständige Jugendorganisation des RKB Solidarität sind wir eng mit dem Fahrradfahren verbunden und sind der Überzeugung, dass Fahrradfahren politisch nicht mehr bloß als ergänzendes Verkehrsmittel oder Möglichkeit der Freizeitgestaltung angesehen werden darf, sondern als konsequente Alternative zum motorisierten Individualverkehr gedacht werden muss. Mit diesem Papier erweitern wir unsere verkehrspolitische Forderung aus 2012 um den zentralen Aspekt des Fahrradverkehrs¹.

Für viele junge Menschen ist das Fahrrad das wichtigste Fortbewegungsmittel. Es ermöglicht günstige unabhängige Mobilität und kann in Städten sowohl für das Individuum als auch für die gesamte Bevölkerung große Vorteile gegenüber motorisiertem Individualverkehr haben. Nicht nur zu den Stoßzeiten kollabiert in deutschen Großstädten regelmäßig der Verkehr. PKW, die in den seltensten Fällen voll besetzt sind, verstopfen die Straßen und kommen oft auf Routen zum Einsatz, die mit dem ÖPNV oder per Rad schneller zu überwinden wären. Der Platz, der auf diese Weise von einzelnen Personen eingenommen wird, ist unverhältnismäßig größer als jener, den diese Personen mit einem Fahrrad einnehmen würden. Dazu kommt, dass riesige öffentliche Flächen mit parkenden PKW zugestellt sind. Einzelne Personen beanspruchen somit Flächen für sich allein, die der Allgemeinheit für Verkehrswege oder andere öffentliche Zwecke entzogen werden².

Ein großer Vorteil des Radfahrens ist seine Umweltverträglichkeit. Der Kraftverkehr ist für 61 % der Stickstoffdioxidbelastung in Städten verantwortlich, wovon wiederum 75 % von PKW verursacht werden. Diese Belastung, genauso wie CO²-Emissionen, fallen beim Fahrradfahren nicht an. Das Fahrrad ist also aus Umweltschutz- und Gesundheitsaspekten eine wichtige Alternative³.

Trotz der großen Vorteile, die der Fahrradverkehr für Städte hat, sind Radfahrer*innen vielen Einschränkungen, Benachteiligungen und Gefahren ausgesetzt. Regelmäßig kommen Radfahrer*innen beispielsweise durch abbiegende Kraftfahrzeuge ums Leben, weil sie übersehen wurden. Insbesondere bei LKW führt der „tote Winkel“ zu gefährlichen Unfällen. Obwohl es Abbiegeassistenten gibt, die diese Gefahr beseitigen würden, sind diese nicht verpflichtend und nur selten eingesetzt. Der Vorstoß des Verkehrsministeriums, die Verbreitung dieser finanziell zu fördern, ist für uns nicht ausreichend⁴.

¹ vgl. Solidaritätsjugend Deutschlands 2012: Bessere Förderung des öffentlichen Personenverkehrs

² Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH 2014: Radverkehr in Deutschland Zahlen, Daten, Fakten

³ <https://www.tagesschau.de/multimedia/kurzerklaert/kurzerklaert-diesel-105.html>, geprüft am 11.07.2018

⁴ <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/verkehrsminister-andreas-scheuer-lkw-abbiegeassistenten-sollen-gefoerdert-werden-a-1217709.html>, geprüft am 11.07.2018

Im städtischen Verkehr ist zudem die baulich erzeugte ständige Konkurrenzsituation mit anderen Verkehrsbereichen sowohl gefährlich als auch beschränkend. In den meisten Fällen befinden sich Radwege entweder direkt neben dem Fußweg oder auf der Straße. So entsteht entweder mit dem Kraftverkehr oder den Fußgänger*innen eine ständige gegenseitige Gefährdung und Behinderung. Die oft als vermeintliche Lösung angelegten Fahrradschutzstreifen werden in vielen Fällen vom motorisierten Verkehr nicht beachtet und führen meist durch die besonders gefährliche „Dooringszone“ (Bereich neben dem PKW, in dem die Gefahr besteht, in eine unachtsam geöffnete Tür zu fahren). Ebenso stellt auch das (Falsch-)Parken auf Radwegen und die Zusammenlegung von Radwegen und Bushaltestellen eine große Gefahr dar. Die konsequente räumliche Trennung dieser drei Verkehrsbereiche ist nötig und war in Kopenhagen beispielsweise ein wichtiger Faktor, um zum Musterbeispiel einer fahrradfreundlichen Stadt zu werden.

Aus der Konkurrenzsituation entsteht zudem eine emotionale Konkurrenz, die oft gegenseitiges Unverständnis und fehlende Rücksichtnahme zur Folge hat. So besteht beispielsweise das Dogma des „Kampfradlers“, womit Fahrradfahrer*innen abschätzig bezeichnet werden, die ihre oft eingeschränkten Rechte der StVO wahrnehmen wollen, obwohl sie die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen sind. Dafür ist es unabdingbar, dass sich selbstverständlich auch Radfahrer*innen jederzeit an die geltende StVO halten. Zudem sollten Fahrradfahrer*innen die für sich und andere Verkehrsteilnehmende notwendigen Sicherheitsmaßnahmen treffen, wie beispielsweise einen Helm zu tragen.

Häufig fehlt Verkehrsteilnehmer*innen das genaue Wissen über die Rechte des Radverkehrs wie beispielsweise das korrekte Verhalten auf Fahrradstraßen, in welchen Fällen Radwege benutzungspflichtig sind, den nötigen Abstand beim Überholen oder den erlaubten Abstand zum Fahrbahnrand. Dieses Defizit muss dringend behoben werden. Des Weiteren werden Fahrradfahrer*innen in vielen Fällen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden benachteiligt. Beispielsweise müssen an Ampelkreuzungen auf Radwegen zum Linksabbiegen meist zwei Ampelphasen abgewartet werden, während PKW nur einmal warten müssen.

All diese Einschränkungen sind potenzielle Gründe, weshalb nicht noch mehr Menschen das Fahrrad als alltägliches Fortbewegungsmittel nutzen. Das Ziel einer nachhaltigen zukunftsfähigen urbanen Verkehrsstrategie muss sein, mehr Verkehr auf Fahrräder und den ÖPNV zu verlagern.

Wir begrüßen die vielseitigen zivilgesellschaftlichen und auch staatlichen Entwicklungen, die sich in den letzten Monaten zu diesem Themenkomplex abgezeichnet haben, und fordern, dass ganzheitliche Verkehrskonzepte deutschlandweit entstehen, die das Fahrrad in Kombination mit dem ÖPNV als zukünftige Hauptverkehrsmittel im urbanen Raum begreifen.

Wir fordern von den Kommunen:

1. die konsequente bauliche Trennung von Straßen, Radwegen und Fußwegen,
2. den Ausbau von Radschnellwegen und Fahrradstraßen auch dort, wo dies Einschränkungen für den Kraftverkehr zur Folge hat,
3. Radwege weit über das Mindestmaß zu verbreitern,
4. sichere Fahrradabstellanlagen flächendeckend auszubauen,
5. Beschädigungen und Verschmutzungen von Radwegen umgehend zu beheben,
6. das Parken und Halten von KFZ auf Radwegen konsequent zu verfolgen und zu ahnden,
7. die Verkehrsführung insbesondere an Ampelanlagen zu Gunsten des Radverkehrs zu verändern,
8. die grundsätzliche Förderung, aber auch stärkere Regulierung von Fahrradverleihsystemen.

Wir fordern von der Bundesregierung:

1. eine gesetzliche Verpflichtung für die Nutzung von Abbiegeassistenten bei LKW,
2. die Implementierung einer Öffentlichkeitsarbeit, die Verkehrsteilnehmende über die Rolle und Rechte von Fahrradfahrer*innen aufklärt,
3. die Förderung von Verkehrssicherheitstrainings und Schulungen für Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere im schulischen Kontext,
4. ein flächendeckendes Förderprogramm für Lastenräder,
5. (finanzielle) Anreizsysteme für Kommunen, um den Fahrradverkehr zu fördern,
6. die Möglichkeit der Abrechenbarkeit von Fahrradkilometern, Anschaffungen und Verschleiß im Bundesreisekostengesetz und in der Förderung aus dem Kinder- und Jugendplan zu schaffen,
7. die Einführung einer allgemeinen Helmpflicht für Fahrradfahrer*innen.

Beschlossen auf dem XXIII. Bundesjugendkongress
Schney, 22./23.09.2018