

ADFC e.V. | Bundesgeschäftsstelle | Mohrenstr. 69 | 10117 Berlin

Herrn
Bundesminister Andreas Scheuer, MdB
Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Offener Brief zum Radverkehrsetat im Bundeshaushalt 2019 ff.

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

in 40 Jahren, von 1977 bis 2017, ist der Radverkehrsanteil um 2 % gestiegen, auf zuletzt 11 %. Der Nationale Radverkehrsplan 2020, den Ihr Haus verantwortet, hält ein Ziel von 15 % in 2020 für erreichbar. Wenn das Wachstum so bleibt, erreichen wir dieses Ziel **erst 2097, in 80 Jahren!** Die Bundesregierung will sogar mehr - laut Aussage Ihres zuständigen Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann, soll der Radverkehrsanteil bis 2030 auf 25 % steigen. 25 % Radverkehrsanteil, vergleichbar mit den Niederlanden, sind das richtige Ziel, aber mit der derzeitigen Geschwindigkeit brauchen wir unfassbare **280 Jahre bis dahin!**

Sie haben seit Ihrem Amtsantritt mehrfach betont, wie wichtig Ihnen der Radverkehr sei. Genau der richtige Moment also, um die Mittel drastisch zu erhöhen!

Stattdessen müssen wir feststellen, dass Sie und die Bundesregierung ihr Wort brechen!

Keinerlei Erhöhungen des Etats im Bundeshaushalt 2018 und in der Kabinettsvorlage für 2019. Der Etat, den Sie für die Radverkehrsförderung 2019 vorlegen, liegt mit rund 130 Millionen Euro weiterhin im Promillebereich des gesamten Verkehrsetats. Selbst die im Rahmen des Dieselgipfels zugesagte minimale Erhöhung auf 200 Millionen Euro fehlt!

Der größte Titel, 98 Millionen Euro, ist ausschließlich für den Ausbau von Radwegen an Bundesstraßen zu nutzen – nicht unwichtig, aber keineswegs die zentrale Aufgabe in der Radverkehrsförderung. Die für **Radschnellwege** von Ländern und Kommunen vorgesehenen Mittel, mit 25 Millionen Euro pro Jahr ohnehin viel zu wenig, können seit fast zwei Jahren nicht abgerufen werden, weil eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung fehlt.

Die Radverkehrsmittel sind also im Grunde nicht höher als 2001 – was inflationsbereinigt bedeutet, sie sind **2019 geringer als 2001.**

Und der LKW-Abbiegeassistent, dem Sie sich angeblich besonders annehmen wollten? Nichts zu sehen von dem, von Ihnen in Aussicht gestellten, zusätzlichen Förderetat für den Lkw-Abbiegeassistenten – reine Ankündigungspolitik.

Wenn Sie, Herr Bundesverkehrsminister, Ihre Rolle als Impulsgeber für mehr Fahrrad ernst nehmen, reichen organisatorische Umstrukturierungen in Ihrem Haus und schöne Pressefotos dafür nicht aus. Sie müssen im ganzen Land eine

Ulrich Syberg
Bundesvorsitzender
bundesgeschaeftsfuehrer@adfc.de

Bearb.: Burkhard Stork

7. September 2018

Investitionswelle zum Ausbau einer sicheren und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur auslösen. Das geht nur mit **neuen** finanziellen Quellen und **zusätzlichen Förderprogrammen**. Sie müssen die Städte und Gemeinden finanziell deutlich mehr unterstützen als bisher, sowohl durch die Förderungen von Modellprojekten, als auch durch, in Abstimmung mit dem Bundesrat, zusätzlich umfangreiche Investitionsförderprogramme zum fahrradfreundlichen Umbau der Kommunen.

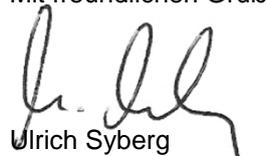
Das Argument, die Länder und Kommunen würden die ohnehin geringfügigen Radverkehrsmittel für die Radwege an Bundesstraßen nicht vollständig abrufen, darf nicht als Ausrede für einen Mangel an Gestaltungswillen bei Ihnen herhalten.

Es gibt bei der Radverkehrsinfrastruktur einen erheblichen Investitionsrückstau, sowohl beim fahrradfreundlichen Umbau der Kommunen, als auch bei der Errichtung von Radschnellwegenetzen zur Erschließung von Ballungsräumen und Radstationen an Bahnhöfen. In all diesen Bereichen kann und muss der Bund fördern und unterstützen.

Wir fordern Sie dringend auf, den Bundeshaushalt im Rahmen der Haushaltsverhandlungen 2018 deutlich nachzubessern, den Etat für die Radverkehrsförderung in kommenden Jahren substantiell anzuheben und diese Erhöhungen aus den LKW- Mautmehreinnahmen gegenzufinanzieren.

Für 2019 ist mindestens die zugesagte Erhöhung von 130 Millionen auf 200 Millionen notwendig. In den Folgejahren muss die Steigerung auf die notwendigen 800 Millionen erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ulrich Syberg', written over a horizontal line.

Ulrich Syberg
Bundesvorsitzender

Fact Sheet Bundeshaushalt

Mittel für die Radverkehrsförderung des Bundes:

Minimum 2019:

Zusätzlich zu den ~130 Millionen im Entwurf:

- 50 Mio. für investive Modellprojekte
- 20 Mio. mehr für Radschnellwege
- 5 Mio. mehr für NRVP-Projekte

Zusätzlich Förderetat Lkw-Abbiegeassistent, wie am „Runden Tisch Lkw-Abbiegeassistent“ angekündigt

Tatsächlich notwendig:

- Jährlich 250 Mio. Euro für den Neu- und Ausbau von Radwegen an Bundesfernstraßen
- Erhöhung der Bundesmittel für Radschnellwege auf 250 Mio. pro Jahr, auch für Radschnellwege in Baulastträgerschaft des Bundes.
- 50 Mio. Euro pro Jahr Förderung von Investiven Modellprojekten
- 40 Mio. Euro pro Jahr für Fahrradstationen an Bahnstationen (Sonderprogramm 10 Jahre)
- 10 Mio. Euro/Jahr für Kommunikation, Fortbildung, Studien (z.B. Fahrradakademie, ADFC-Fahrradklima-Test, Radverkehrskongresse)
- Jährlich 200 Mio. für die Sanierung und Modernisierung bestehender Radwege an Bundesfernstraßen (Sonderprogramm 5 Jahre)

Durch eine überjährige Finanzierung muss sichergestellt werden, dass Länder und Kommunen mehr Planungssicherheit erhalten und die Bundesmittel schnell und unbürokratisch abrufen können.

Wortbruch! Zusagen der (letzten) Bundesregierung zur Mittelerrhöhung für den Radverkehr:

Aus der Presseerklärung der Bundesregierung anlässlich des Gesprächs im Rahmen des „Nationalen Forum Diesel“ mit Vertretern der Automobilindustrie am 2. August 2017:

„Förderung des Radverkehrs. Der Radverkehr leistet bereits heute einen signifikanten Beitrag für emissionsfreie städtische Mobilität. Wir unterstützen den Bau von Radschnellwegen und stocken die Mittel für die Radverkehrsförderung auf insgesamt jährlich 200 Mio. Euro auf. Die Förderung erstrecken wir auf urbane Modellvorhaben – z. B. zur Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln sowie zur Einbeziehung des Radverkehrs in eine intelligente Verkehrslenkung.“

http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-erklarung-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile



Der ehemalige Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt am 2.8.2017 auf der Pressekonferenz zum Dieselpipfel:

<https://www.youtube.com/watch?v=wA394QG4XdI>
(ab min 5:20)

Auch im aktuellen Koalitionsvertrag spricht die Bundesregierung davon, dass sie die Mittel für den Radverkehr und Modellprojekte aufstocken will. https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Anlagen/2018/03/2018-03-14-koalitionsvertrag.pdf;jsessionid=F2912848436F5B3AAEFBD2DA1A4D4723.s7t1?__blob=publicationFile&v=6

Investitionen des Bundes in Bundesfernstraßen und Radwege an Bundesfernstraßen

Quellen: BMVI, Deutscher Bundestag, ADFC-Recherchen

Mittel für die Straßenverkehrsinfrastruktur aus Mauteinnahmen des Bundes:

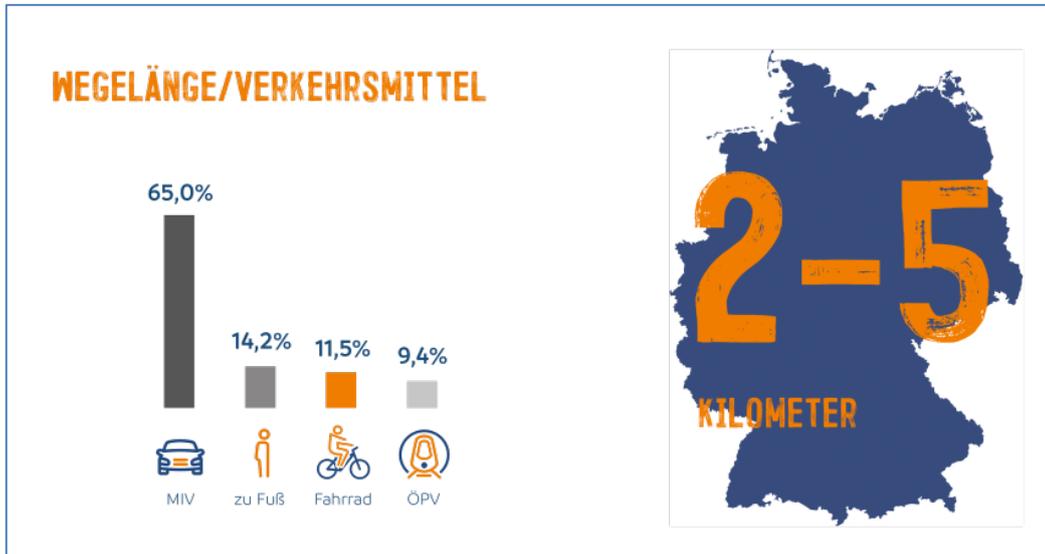
„Auf Basis der Planzahlen des Bundeshaushalts 2018 ist davon auszugehen, dass aus der Lkw-Maut im Jahr 2018 rund 3,8 Milliarden Euro für Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen verausgabt werden können.“ (Quelle: <https://www.vifg.de/de/finanzmanagement-bfst-maut/mauteinnahme-und-mautverwendung/>)

Ausstattung Bundesfernstraßen mit Radwegen

Aktuell verfügen lediglich 44 Prozent der Bundesfernstraßen über einen Radweg. Berücksichtigt man den Ausbaufortschritt der letzten zehn Jahre, wären für eine vollständige Ausstattung der Bundesfernstraßen mit Radwegen noch mindestens 50 Jahre nötig.

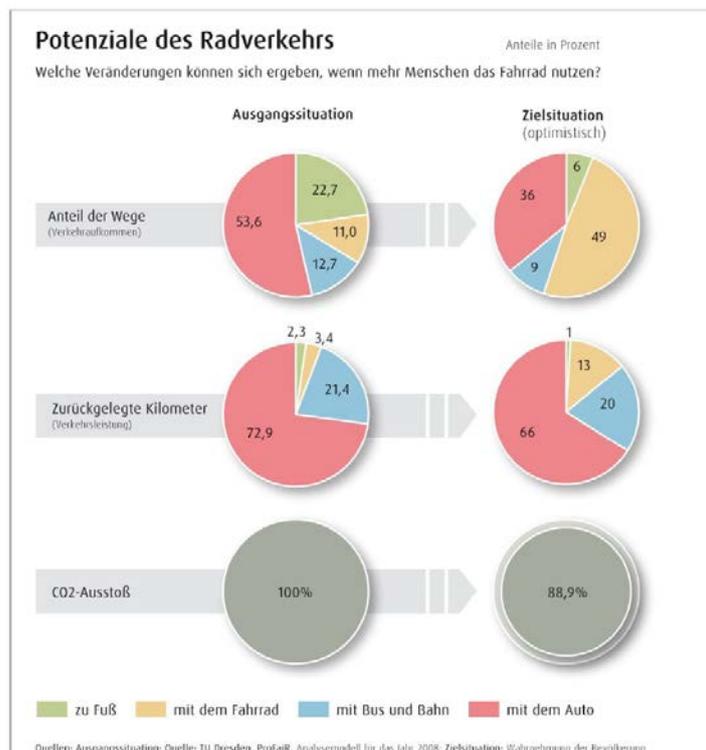
Verlagerungs- und Entlastungspotential vom MIV zum Fahrrad

81 Millionen der Wege die pro Tag mit dem Pkw zurückgelegt werden sind kürzer als 5 km, weitere 32,4 Millionen Pkw-Wege umfassen Entfernungen zwischen 5 und 10 km. Ein Großteil dieser Wege kann und muss künftig mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.



Quelle: Mobilität in Deutschland 2008

Eine für das Umweltbundesamt (UBA) im Jahr 2013 angefertigte Untersuchung „Potentiale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ weist im optimistischen Ziel-Szenario sogar einen Radverkehrsanteil von bis zu 13 % bei der Verkehrsleistung und von 49 % bei den Wegen als möglich aus¹.

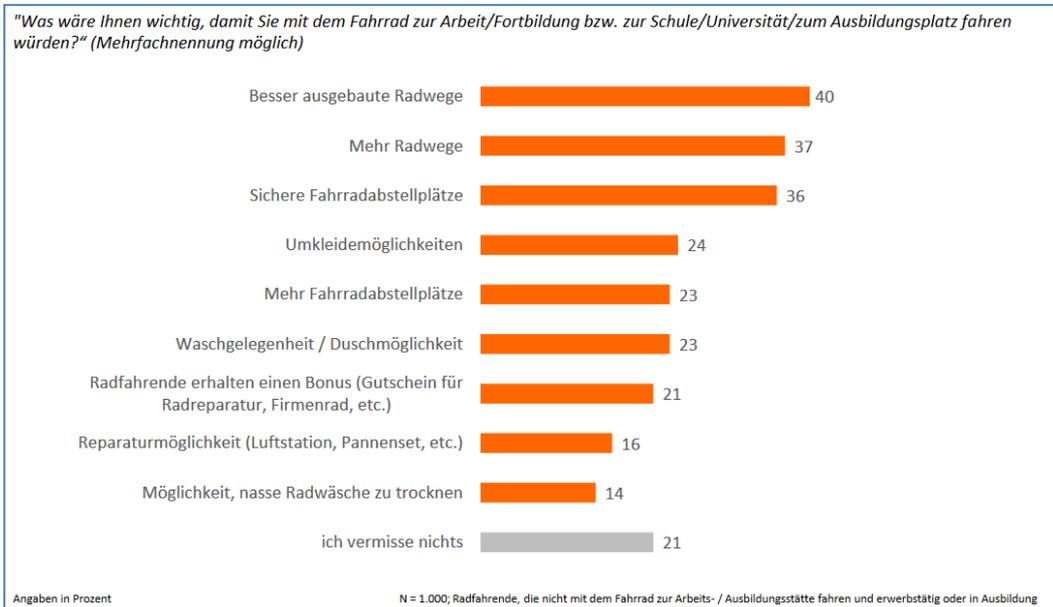


Quelle: UBA 2013: „Potentiale des Radverkehrs für den Klimaschutz“: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/potentiale-des-radverkehrs-fuer-den-klimaschutz>

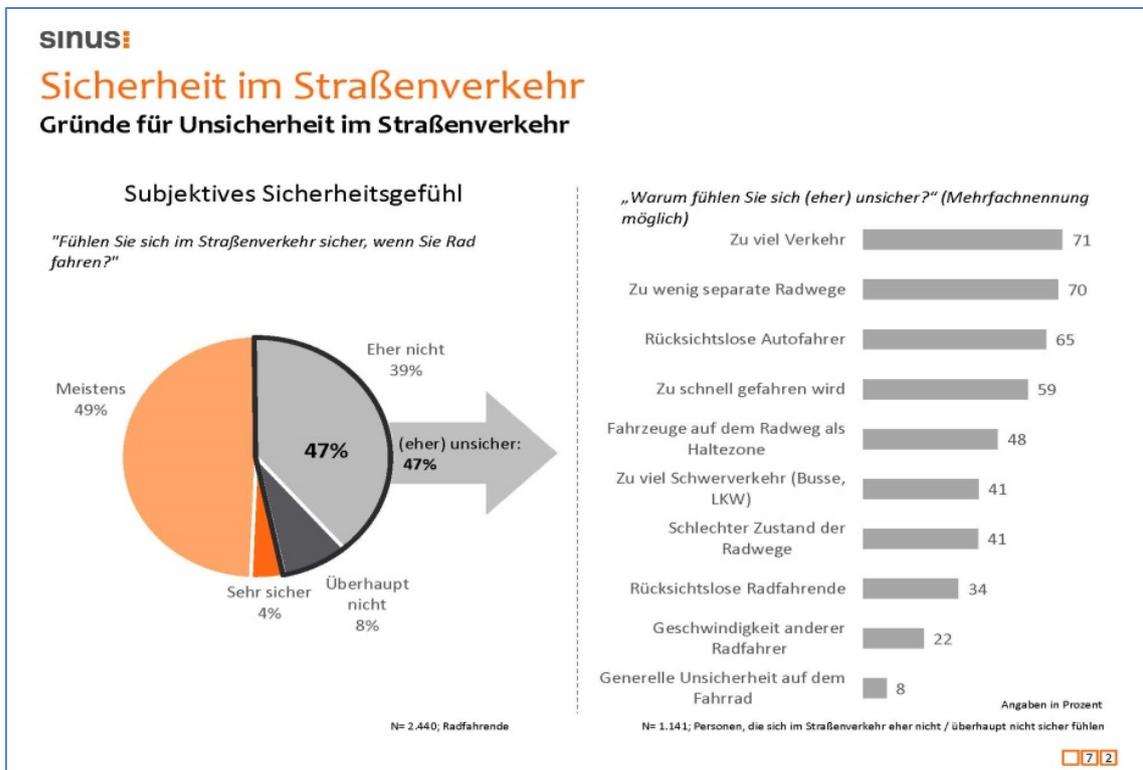
¹ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/vortrag_ahrens.pdf

Infrastruktur matters

Das Fahrrad braucht mehr Platz – und mehr Geld: 30 Euro pro Kopf und Jahr für den Radverkehr müssen Bund, Länder und Kommunen mindestens gemeinsam investieren.



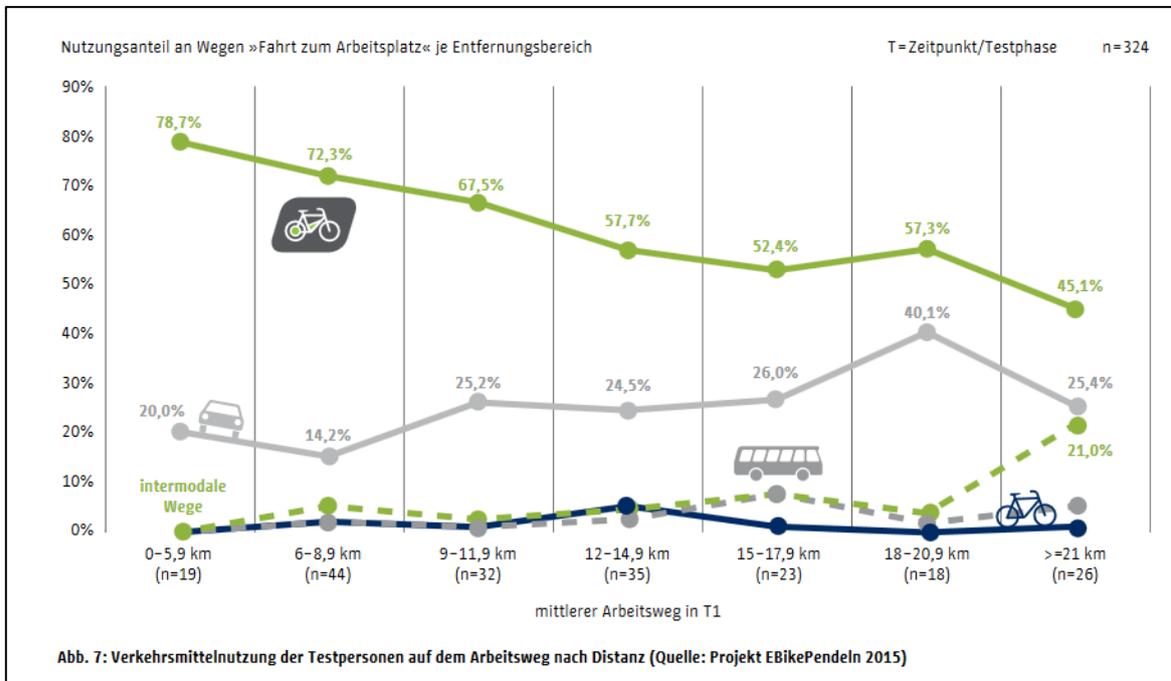
Quelle: ADFC-Fahrradklima-Test 2016



Quelle: Fahrrad-Monitor 2017

Hohes Umstiegspotential bei Wegen bis 15 km bei Pedelec-Pendlern

Durch den Ausbau von Radschnellwege können laut Studien aus den Niederlanden bis zu 25 % Prozent der Pendlerwege in urbanen Ballungsräumen vom Auto auf das Fahrrad verlagert werden. Auch in Deutschland gibt es dafür ein sehr großes Potential, insbesondere bei Pedelec-Nutzer*innen.



Quelle: EBikePendeln
<https://www.emobilserver.de/nachrichten/elektro-fahrzeuge/ebikes/649-e-bikes-pendeln-arbeitsplatz-auto-gesundheit.html>