



Rückenwind für Radland-Pfalz – Mobilität vom Rad her denken

Das Mobilitätsverhalten der Menschen verändert sich seit einigen Jahren deutlich. Ursachen sind neben einem gestiegenen Umweltbewusstsein verbesserte Angebote im Nahverkehr, eine bessere Infrastruktur für das Fahrrad und das Aufkommen von E-Bikes und Pedelecs. Gleichzeitig bietet das Fahrradfahren die Chance auf weniger Lärmbelastung und weniger Emissionen. Es spielt damit eine wichtige Rolle bei der Verbesserung der Luftqualität und der Bekämpfung des Klimawandels. Denn während im Elektrizitätssektor die Verwirklichung der verbindlichen Klimaschutzziele bis 2020 und 2050 gut vorankommt, werden im Verkehrssektor in Deutschland bislang die geringsten Fortschritte verzeichnet. Laut Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung sollen aber die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 40 Prozent gegenüber 1990 verringert werden. Bundesweit liegen gegenwärtig die CO₂-Emissionen im Verkehr allerdings sogar über dem Niveau von 1990 und machen gut 29 Prozent der CO₂-Emissionen des gesamten Endenergieverbrauchs aus. Mit ein Grund dafür, dass Deutschland sein Klimaschutzziel von 40 Prozent CO₂-Emissionsreduktion bis 2020 verfehlen wird. Auch in Rheinland-Pfalz ist der Anteil des Verkehrssektors am gesamten Endenergieverbrauch – von leichten Schwankungen abgesehen – seit zehn Jahren unverändert geblieben und betrug im Jahr 2015 laut neuestem Energiebericht der Landesregierung 28 Prozent.

Abb. 1: Anteil der Verbrauchergruppen am Energieverbrauch in Rheinland-Pfalz in %

Verbrauchergruppe	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Industrie	31,7	33,2	34,7	27,2	31,4	33,1	32,8	32,7	32,8	32,7
Verkehr	24,4	26,5	27,0	28,6	27,0	29,0	28,6	27,6	28,8	28,0
Schienenverkehr	0,8	0,7	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5
Straßenverkehr	23,1	25,1	26,0	26,5	24,7	26,6	26,5	25,8	27,1	26,4
Luftverkehr	0,1	0,4	0,5	1,3	1,7	1,7	1,3	1,2	1,0	0,9
Binnenschifffahrt	0,4	0,3	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Haushalte und Kleinverbraucher	43,9	40,2	38,4	44,2	41,6	37,9	38,6	39,6	38,4	39,3
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Quelle: 12. Energiebericht Rheinland-Pfalz. Berichtszeitraum: 2014 – 2015. Mainz, 2018.

Die jüngste Veröffentlichung der Zahlen von „Mobilität in Deutschland“ zeigt ebenfalls noch Nachholbedarf beim Modal Split zugunsten des Fahrrads. Während bundesweit 2017 im Mittel elf Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, lag dieser Wert in Rheinland-Pfalz bei acht Prozent.

Abb. 2: Hauptverkehrsmittel nach Bundesland

	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV
Schleswig-Holstein	21%	13%	45%	14%	7%
Hamburg	27%	15%	26%	10%	22%
Niedersachsen	17%	15%	47%	14%	7%
Bremen	26%	21%	29%	10%	14%
Nordrhein-Westfalen	22%	11%	43%	14%	10%
Hessen	24%	8%	43%	14%	11%
Rheinland-Pfalz	21%	8%	47%	16%	8%
Baden-Württemberg	21%	10%	44%	15%	10%
Bayern	20%	11%	45%	14%	10%
Saarland	19%	2%	55%	16%	8%
Berlin	27%	15%	23%	10%	25%
Brandenburg	19%	11%	46%	13%	11%
Mecklenburg-Vorpommern	24%	14%	42%	14%	6%
Sachsen	23%	8%	46%	14%	9%
Sachsen-Anhalt	22%	11%	44%	14%	9%
Thüringen	26%	6%	46%	14%	8%

Quelle: infas, aus: Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Bonn, 2018

Voraussetzung für eine zunehmende Nutzung des Fahrrads im Alltag ist eine Infrastruktur, die die Radnutzung sowohl sicherer als auch insgesamt attraktiver macht. Umfragen zeigen, dass sich 82 Prozent der Deutschen eine Verkehrspolitik wünschen, die ÖPNV, Fuß- und Radwege ausbaut und sich stärker an den Bedürfnissen der multimodalen Verkehrsmittelnutzung orientiert. Die Verkehrspolitik muss die positive Entwicklung des Radverkehrs aufgreifen und mitgestalten.

Wir nehmen diesen Wunsch ernst und wollen Rheinland-Pfalz zum Radland machen. Menschen sollen mit dem Fahrrad im Alltag sicher und komfortabel unterwegs sein und das Rad für eine möglichst schnelle Reise bequem mit anderen Verkehrsträgern wie dem Nahverkehr oder Carsharing kombinieren können. Dafür aber muss die Politik noch deutlich mehr in Sicherheit, Qualität und Attraktivität des Radverkehrs investieren. Wir GRÜNEN machen hierzu konkrete und umsetzbare Vorschläge.

Nachholbedarf in Rheinland-Pfalz

Dass in Rheinland-Pfalz Nachholbedarf beim Thema Attraktivität des Radverkehrs besteht, zeigte im Jahr 2017 die Auswertung des Fahrradklima-Tests des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC). Die Rheinland-Pfälzerinnen und Rheinland-Pfälzer bewerteten die Fahrradfreundlichkeit der Kommunen nur mit der Note 4. Gründe für diese Bewertung waren unter anderem zu schmale Radwege, ungeeignete Ampelschaltungen, Falschparker auf Radwegen oder Hindernisse durch Baustellen.

Dass Radfahren in Rheinland-Pfalz sicherer werden muss, zeigen die Zahlen des Statistischen Landesamts von über 33.365 Unfällen in den vergangenen zehn Jahren in Rheinland-Pfalz, darunter 5.757 Unfälle mit Schwerverletzten und 168 Unfälle mit Getöteten. Die Erhebungen des Statistischen Bundesamts zeigen, dass jeder achte Verkehrstote in Deutschland eine Fahrradfahrerin oder ein Fahrradfahrer ist. Für die hohe Zahl an Unfällen ist unter anderem eine veraltete oder fehlende Radinfrastruktur verantwortlich. Ohne entsprechende Investitionen bleibt die „Vision Zero“, eine Mobilität ohne Tote und Schwerverletzte, in weiter Ferne.

Potentiale im Alltag nutzen

Besonders die Nutzung des Fahrrads im Alltag bietet großes Potential, um die Mobilität zu verbessern, gleichzeitig die Umwelt zu entlasten und den Verkehrslärm zu reduzieren. Das Umweltbundesamt schätzt, dass sich durch den Ausbau des Alltagsradverkehrs bis zu 30 Prozent der Pkw-Fahrten auf den Radverkehr verlagern ließen. Durch technische Neuerungen wie Pedelecs oder E-Bikes könnte ein solcher Wert auch mittelfristig in bergigen Regionen erreicht werden. Bei jeder Landesstraße muss der begleitende Radweg von vorneherein mitgedacht und geplant werden. Bei bestehenden Landstraßen müssen alle Potentiale genutzt werden, um nachträglich begleitende Fahrradwege herzustellen oder kombinierte Fahrrad- und Wirtschaftswege sicher zu gestalten. Elektroräder haben längst neue Zielgruppen erschlossen und das Radfahren auch für ältere Menschen zunehmend attraktiv gemacht. Insbesondere in Städten steht Radverkehr für hohe Lebensqualität. Auch Paketzusteller oder Lieferdienste setzen immer öfter auf Lastenräder, um ihre Kundinnen und Kunden zu erreichen.

Die Diebstahlzahlen zeigen, dass auch beim Thema Abstellmöglichkeiten noch Bedarf besteht. Fahrradparkhäuser oder Fahrradboxen bieten Raum für ein sicheres Abstellen.

Radverkehr als Wirtschaftsfaktor

Radverkehr ist nicht nur mit Blick auf Mobilität ein wichtiger Faktor, sondern auch aus wirtschaftlicher Sicht. Die Umsätze der Fahrradunternehmen im Land steigen seit Jahren deutlich. Im Jahr 2014 erwirtschafteten rheinland-pfälzische Hersteller von Fahrrädern, Fahrradteilen und Fahrradzubehör einen Umsatz von 265 Millionen Euro, nur zwei Jahre später erhöhte sich der Umsatz auf knapp 390 Millionen Euro.



Auf Landesebene sind unsere Ziele, dass...

- **...die Radnutzung attraktiver und sicherer wird und daraus folgend:**
 - der im Koalitionsvertrag vereinbarte Radverkehrsentwicklungsplan nach seiner Fertigstellung zügig umgesetzt wird;
 - die Beschilderung nach den „Hinweisen zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ (HBR) flächendeckend erfolgt;
 - die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 als Standardwerk für Planung, Entwurf, Bau und Betrieb Anwendung finden;
 - die sieben Korridore aus der Potenzialstudie des Landesbetriebs für Mobilität für den Bau von Radschnellverbindungen aus dem Jahr 2014 realisiert werden und das Radwegenetz weiterentwickelt wird, sodass alle Pendlerinnen und Pendler in Rheinland-Pfalz eine schnelle Anbindung zu ihrer Arbeits- oder Ausbildungsstelle haben;
 - regelmäßige Zustandskontrollen und die Pflege von Radwegen des Landes erfolgen sowie bei kombinierten Wirtschafts-/Fahrradwegen mit Hilfe des LBM gewährleistet wird, dass zeitweise unvermeidbare Verschmutzungen umgehend entfernt werden;
 - der Radverkehr landesweit bis zum Jahr 2030 einen Anteil von 20 Prozent am Modal Split erreicht.

- **...die Kommunen gestärkt werden und infolgedessen:**
 - eine zentrale Kommunikationsstelle auf Landesebene eingeführt wird, auf der sich die kommunalen Spitzenverbände und Interessenvertreter des Radverkehrsbereichs über die Förderung, Leitfäden und Zukunftsprojekte im Bereich Radverkehr verständigen;
 - die Stelle einer/-s Radverkehrsbeauftragten eingerichtet wird, die/der die Kommunen zu Fördermöglichkeiten berät und sie bei der Entwicklung des Radverkehrs unterstützt;
 - kommunale Radverkehrskonzepte sowohl beratend als auch finanziell gefördert werden;
 - die Kampagne „Stadtradeln“ des Klima-Bündnisses seitens des Landes unterstützt wird.

- **...der multimodale Verkehr gefördert wird und diesbezüglich:**
 - die Fahrradmitnahme in den Nahverkehrszügen durchgehend und kostenfrei ermöglicht wird;
 - Mobilitätspunkte entwickelt werden, an denen der Umstieg zwischen den einzelnen Mobilitätsangeboten des ÖPNV, Bike- und Carsharing bequem, schnell und einfach ermöglicht wird;
 - ein Leitfaden für Kommunen zu Fördermöglichkeiten für Radverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen, Fahrradboxen, Fahrradparkhäusern oder öffentlichen Lademöglichkeiten für E-Bikes erstellt wird;
 - eine aktualisierte Bedarfs- und Machbarkeitsanalyse für Fahrradstationen in Rheinland-Pfalz durchgeführt wird.