



Ambitionierter, konkreter, verbindlicher - gemeinsam den Radverkehrsplan weiterentwickeln

Rede von Herbert Behrens, 18. Oktober 2012

Rede zu ProtokollZP „Nationaler Radverkehrsplan“ und Antrag SPD „Neue Impulse für die Förderung des Radverkehrs setzen“

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrter Herr
Präsident,

kleine Kinder dabei zu beobachten, mit welcher Lust
und welchem Entdeckergeist sie auf ihren kleinen
Fahrrädern unterwegs sind, macht uns großen Spaß.
Kinder erleben die neu gewonnene Freiheit durch das
Fahrrad ganz unmittelbar. Stück um Stück erweitern
sie ihren Erfahrungshorizont und erobern sich ihre
Welt. Alles spricht dafür, diese Lust am Fahrradfahren
zu erhalten und zu fördern. Das können wir tun,
indem wir das Fahrradfahren so sicher und so
angenehm wie möglich machen. Das muss auch das
Ziel eines Nationalen Radverkehrsplans sein.

Der Radverkehrsplan 2020 der Bundesregierung wird
dieser Anforderung nicht in vollem Umfang gerecht.
Er liefert uns zwar eine gute Beschreibung der
Situation der Radfahrerinnen und Radfahrer auf den

Straßen. Er liefert uns auch eine ganze Reihe von Handlungserfordernissen. Wenn wir uns aber die Lösungsstrategien anschauen, dann wird es mit einem Mal ganz übersichtlich. Da bleibt es bei Appellen und Vorschlägen. Formulierungen wie „Der Bund engagiert sich weiterhin ...“, „Die Bundesregierung unterstützt das Ziel ...“ sind Absichtserklärungen, nicht mehr.

Sie übernehmen dabei Forderungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) und des Verkehrsclubs Deutschlands (VCD). DIE Der Antrag der SPD-Fraktion kritisiert das zu Recht und fordert eine Reihe von Verbesserungen, damit das Fahrradfahren in Deutschland attraktiver und sicherer wird und dass mehr Leute mit dem Fahrrad fahren als heute. LINKE unterstützt diese viel ehrgeizigeren Ziele der Clubs und wird dem Antrag der SPD zustimmen.

Allerdings, liebe Kolleginnen und Kollegen von der SPD-Fraktion, taugt der Hinweis auf den sozialdemokratischen Verkehrsminister, der mit dem Radverkehrsplan 2012 eine breite Akzeptanz und Zustimmung des Fahrrades initiiert habe, nicht wirklich. Ich glaube, das Fahrradfahren hat eine erfolgreiche Geschichte, die schon vor 2002 begonnen hat.

Das ist jetzt Schnee von gestern. Wir können ja dazulernen und künftig eine bessere Verkehrspolitik und Fahrradverkehrspolitik machen.

Was gehört unserer Meinung nach dazu?

Das Fahrrad muss als selbstverständliches Verkehrsmittel wahrgenommen werden. Dafür müssen die speziellen Verkehrswege für Radfahrer mindestens in einem genau so guten Zustand sein, wie die für die Autofahrer. Auf den Straßen brauchen die Radfahrer eigene Fahrspuren. Für Autofahrer ist das schließlich völlig normal.

Wir müssen das positive Image des Radfahrens

fördern. Dazu passt es überhaupt nicht, wenn der Bundesverkehrsminister in seinen Äußerungen über aggressive Radfahrer in seiner Rhetorik nicht minder aggressiv daherkommt.

Wir müssen den Städten und Gemeinden Anregungen geben, wie der Fahrradverkehr nachhaltig in das innerstädtische Verkehrssystem eingebaut werden kann. Das klappt nicht mit Projekten, die nach dem Projektende wieder verschwinden. Es müssen gemeinsam mit den Fachverbänden Handlungsempfehlungen und Rezepte entwickelt werden, die in den Kommunen direkt umgesetzt werden können.

Die höhere Bedeutung von Fahrradverkehr muss auch im Verkehrsministerium erkennbar sein. Wir wissen um das Schattendasein der Radverkehrspolitik im Ministerium. Impulsgeber und Ratgeber kann man aber nur sein, wenn dafür Personalkapazitäten vorhanden sind.

Noch eine weitere Anregung der Fachverbände hat die SPD in ihrem Antrag aufgenommen, den DIE LINKE ausdrücklich unterstützt. Der Verkehrsminister geht halbherzig an die Frage heran, wo wir eigentlich nach acht Jahren Radverkehrsplan stehen wollen. 15 Prozent aller zurückgelegten Wege sollen mit dem Fahrrad gemacht werden. Das ist keine einfach nur gegriffene Zahl. Erhebungen und Prognosen mehrerer Instituten haben diese Zahl ausgeworfen.

Berechnungen von Potenzialen, Szenariobeobachtungen und Variationsrechnungen wie sie im Radverkehrsplan genannt werden, sind jedoch keine politischen Ziele!

DIE LINKE sagt, ein Radverkehrsanteil von 20 Prozent an den zurückgelegten Wegen ist erreichbar, wenn man neben dem politischen Willen auch die Unterstützung für die derjenigen sicherstellt, die mitmachen sollen, das zu erreichen. Das sind die Fachverbände, das Ministerium, die Länder und

Kommunen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
der Radverkehrsplan bietet ein ordentliches
Fundament für eine Überarbeitung. Die Arbeit der
vielen engagierten Fahrradfreunde, die an diesem
Plan der Bundesregierung beteiligt waren, ist
keinesfalls umsonst. Wir wissen, einige von ihnen
hätten gerne mehr konkrete Ziele drin gehabt. Jetzt
besteht die Chance, durch eine Überarbeitung den
Plan besser zu machen.

Die Lust am Fahrradfahren, die wir bei Kindern sehen,
werden sie sich so als Heranwachsende erhalten
können. Und auch als Erwachsene werden wir das
Fahrrad als selbstverständliches, gleichberechtigtes
und attraktives Verkehrsmittel akzeptieren und
nutzen.