

Vorfahrt fürs Fahrrad – für eine Verkehrswende insbesondere im urbanen Raum!

Der Deutsche Bundesjugendring und die in ihm zusammengeschlossenen Jugendverbände und Jugendringe setzen sich für ein Recht auf Mobilität ein, das unabhängig vom ökonomischen Kapital des Individuums bestehen muss. Ein solches Recht, das wichtige Grundlage für die Teilhabe am öffentlichen Leben ist, kann nur durch die Implementierung nachhaltiger Verkehrskonzepte umgesetzt werden. Diese müssen sich konsequent von der Forcierung des motorisierten Individualverkehrs verabschieden und neben einer umfassenden Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der Entwicklung von fußgänger*innenfreundlichen Verkehrskonzepten das Fahrrad als zentrales Verkehrsmittel im urbanen Raum begreifen.

Für einen Großteil der jungen Menschen ist das Fahrrad heute schon das wichtigste Verkehrsmittel und aus dem Alltag nicht wegzudenken. Sie sind die Gruppe, die das Fahrrad am häufigsten für die alltäglichen Wege nutzt¹. Nicht nur Jugendliche, die aufgrund des Alters und/oder der ökonomischen Lage nicht die Möglichkeit haben das scheinbare Privileg des Personenkraftverkehrs oder den ÖPNV wahrzunehmen, sind auf das Fahrrad angewiesen. Für viele fällt die Wahl bewusst auf das Fahrrad als Fortbewegungsmittel. Es ermöglicht günstige unabhängige Mobilität und hat in Städten sowohl für das Individuum als auch für die gesamte Bevölkerung große Vorteile gegenüber motorisiertem Individualverkehr (umweltbewusste Mobilität, gesundheitsfördernde Fortbewegung, bessere Erreichbarkeit von Zielen in der Stadt, schnellere Fortbewegung in der Stadt, Entlastung der Parkplatzsituation in Städten). Durch die starke Zunahme der Nutzung von Elektrofahrrädern, haben sich neue Spannungsfelder und Sicherheitsaspekte eröffnet. Schon auf Grund dieser Wandlung ist eine Erneuerung des innerstädtischen Fahrradverkehrskonzeptes unerlässlich.

Das Ziel einer nachhaltigen zukunftsfähigen urbanen Verkehrsstrategie muss sein, mehr Verkehr auf Fahrräder, Fußgänger*innen und den ÖPNV zu verlagern, damit sich Schadstoffemissionen langfristig reduzieren. Die ökologische Perspektive ist hier zentral für die zukunftsfähige Entwicklung von urbanen Räumen. 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 daher von der Bundesregierung:

- die deutliche Erhöhung der Bundesmittel zur Radverkehrsförderung,
- dass sie sich auf EU-Ebene für eine gesetzliche Verpflichtung zur Nutzung von Abbiegeassistenten bei LKW einsetzt,
- die Implementierung einer Öffentlichkeitsarbeit, die insbesondere junge Verkehrsteilnehmende über die Rolle und Rechte von Fahrradfahrer*innen aufklärt,
- die Förderung von Verkehrssicherheitstrainings und Schulungen für Verkehrsteilnehmende,
- die Möglichkeit der Abrechenbarkeit von Fahrradkilometern, Fahrradanschaffungen und -verschleiß im Bundesreisekostengesetz und in der Förderung aus dem Kinder- und Jugendplan zu schaffen,
- ein flächendeckendes Förderprogramm für Fahrräder, insbesondere Lastenräder,
- (finanzielle) Anreizsysteme für Kommunen, um den Fahrradverkehr zu fördern.

¹ Sinus Markt und Sozialforschung GmbH(2017): Fahrrad-Monitor Deutschland 2017,S. 30

Wir fordern von den Kommunen:

- Die konsequente bauliche Trennung von Straßen, Radwegen und Fußwegen,
- Eine stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs in der Stadt- und Verkehrsplanung,
- den Ausbau von Radschnellwegen und Fahrradstraßen auch dort, wo dies Einschränkungen für den Kraftverkehr zur Folge hat,
- Radwege weit über das Mindestmaß zu verbreitern, sichere Fahrradabstellanlagen flächendeckend auszubauen,
- Beschädigungen und Verschmutzungen von Radwegen mit einem transparenten Meldeprozess schnell und effektiv zu beheben,
- das konsequente und gleichberechtigte Räumen von Radwegen analog zu Fußwegen und Straßen durch den Winterdienst von Städten und Kommunen,
- das Parken und Halten von KFZ auf Radwegen konsequent zu verfolgen und zu ahnden,
- die Verkehrsführung, insbesondere an Ampelanlagen, zugunsten des Radverkehrs zu verändern,
- den Umbau von Kreuzungen zur Steigerung der Sicherheit von Fahrradfahrer*innen,
- die grundsätzliche Förderung, aber auch stärkere Regulierung von Fahrradverleihsystemen,
- preisgünstige Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln.

Mehrheitlich bei acht Gegenstimmen beschlossen von der DBJR-Vollversammlung am 26./27. Oktober 2018 in Dresden.