

Antworten der Parteien zu den Wahlprüfsteinen der Fahrradverbände zur Bundestagswahl 2017

1. Welche Bedeutung und welches Potenzial besitzen für Ihre Partei die Verkehrsmittel Fahrrad und E-Bike? Durch welche Maßnahmen möchte Ihre Partei den Radverkehrsanteil erhöhen und mehr Menschen motivieren auf das Rad umzusteigen?	
CDU/CSU	CDU und CSU fördern den Radverkehr in allen Bereichen. Die Radverkehrsförderung findet sich im Bereich Verkehr, Umweltschutz, Städteplanung und Tourismus. Die Bedeutung und das Potenzial des Verkehrsmittels Fahrrad kommt vor allem im urbanen Raum eine immer größer werdende Bedeutung zu. Den Radverkehrsanteil zu erhöhen und mehr Menschen zu motivieren Rad zu fahren, gelingt am besten mit einer sicheren Infrastruktur. So starten wir auch ein Programm zur Förderung von Radschnellwegen, die unabhängig von vorhandenen Bundesstraßen verlaufen.
SPD	Die SPD will die Infrastruktur für den Fahrradverkehr verbessern. Dazu gehören mehr innerörtliche Fahrradspuren, sichere Abstellmöglichkeiten und regionale Radschnellwege. Für E-Bikes müssen außerdem mehr Ladestationen unter anderem an öffentlichen Gebäuden zur Verfügung gestellt werden.
B90/Grüne	Für uns haben die Verkehrsmittel Fahrrad und E-Bike eine zentrale verkehrspolitische Bedeutung. Wo Fahrräder gut und sicher vorankommen, vermindern sie die Verkehrsdichte und reduzieren Staus und Abgase. Das ist nicht nur gut für die CO2-Bilanz und die Luftreinhaltung in Städten, sondern bringt auch diejenigen besser voran, die auf das Auto angewiesen sind. Städte auf der ganzen Welt machen vor, dass sich die Lebensqualität erhöht, wenn die Stadtentwicklung auf mehr Radverkehr setzt. Die Elektrifizierung des Fahrrads hat dessen Potentiale erweitert: E-Bikes erhöhen den Radius des Rades und erschließen neue Zielgruppen. So wird Radfahren auch für weniger sportliche Menschen, in ländlichen Räumen sowie bergigen Regionen attraktiver. Unser Ziel ist es, den Radverkehrsanteil bis 2030 auf ein Viertel aller Wege zu steigern. Um dies zu erreichen, braucht es eine ambitionierte Radverkehrsförderung auf allen politischen Ebenen. Insbesondere die Bundesregierung muss mehr Verantwortung übernehmen und sich stärker am Ausbau der Radinfrastruktur beteiligen. Wir Grüne fordern ein durchgängiges, intuitiv verständliches Radverkehrssystem, das ein sicheres und zügiges Vorankommen ermöglicht. Wir wollen die Investitionen in sichere Rad(schnell)wege und Radabstellanlagen deutlich erhöhen. Zudem wollen wir die Fahrradmitnahme in allen Zügen, den Rechtsabbiegepeil für Radfahrende und Kaufanreize für E-Lastenräder. Um die Potenziale des Fahrrads für ein klima- und menschenfreundliches Mobilitätssystem auszuschöpfen, treten wir schließlich dafür ein, die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen auf den Prüfstand zu stellen und die StVO umfassend zu reformieren.
Die Linke	DIE LINKE sieht im Radverkehr ein großes Potential, das aus sozialen und ökologischen Gründen ausgeschöpft werden muss. Das Rad soll wieder das Verkehrsmittel Nr. 1 werden – es ist ökologisch, kostengünstig, gesund und schnell. Wer Fahrrad fährt, ist flexibel unterwegs und auf kurzen Strecken oft am schnellsten, zumal die meisten Wege, die in der Stadt und über Land gefahren werden, kürzer als 10 Kilometer sind. Das Fahrrad garantiert individuelle Freiheit, ohne andere einzuschränken, auch für Kinder und Jugendliche und für alle, die sich kein Auto leisten können oder wollen. Wir wollen, dass der Umweltverbund (zu Fuß, per Rad, mit öffentlichem Nahverkehr) Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bekommt und sich die Verkehrsplanung auf allen Ebenen zu einer Mobilitätsplanung entwickelt wird. Dazu gehört, den öffentlichen Verkehrsraums zugunsten des Umweltverbundes neu aufzuteilen: Verkehrsberuhigung, ein Netz aus komfortablen, breiten und sicheren Radwegen, echte Fahrradstraßen, gute Fahrradabstellanlagen, Fahrradstationen und Leihradsysteme – auch für Lastenräder. Zudem sollte das Radfahren verstärkt an Schulen Thema sein – theoretisch und praktisch.
FDP	Der Radverkehr spielt eine unverzichtbare Rolle in der Nahverkehrs- und Freizeitmobilität. Das Fahrrad, ob mit oder ohne elektrische Unterstützung, ist für viele Menschen zur gelegentlichen, häufigen oder auch täglichen Fortbewegungsalternative geworden. Unbestritten ist auch der Nutzen des Radverkehrs für die Umwelt und die individuelle Gesundheit sowie sein Stellenwert für den Tourismus. Der Radverkehr hat daher zweifellos eine wachsende Bedeutung für die Mobilität der Zukunft. Durch entsprechende Verkehrs- und Infrastrukturkonzepte muss der Radverkehrsanteil nach jeweils örtlichen Kriterien optimiert werden.

2. Die Haushaltsmittel des Bundes für den Radverkehr liegen aktuell bei rund 130 Mio. Euro jährlich. Dagegen verlangen die Verbände der Fahrradbranche ein Volumen von mindestens 800 Mio. Euro pro Jahr. Wie positioniert sich Ihre Partei in dieser Frage? Welche Finanzmittel würde Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode für den Radverkehr jährlich im Bundeshaushalt bereitstellen?

CDU/CSU	Der Bund wird den Fahrradverkehr und den Radwegebau weiter fördern. Die bereitgestellten Mittel i. H. v. ca. 130 Mio. Euro jährlich werden aber bereits heute nicht ausgeschöpft.
SPD	Erst auf Initiative der SPD sind die Mittel für den Bau und den Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen nach Kürzungen der schwarz-gelben Vorgängerregierung in dieser Wahlperiode deutlich erhöht worden. So werden mittlerweile 98 Mio. Euro im Jahr 2017 investiert, unter der Regierung davor waren zuletzt nur 60 Mio. Euro vorgesehen. Zudem fördern wir nun auch erstmals verlässlich in den kommenden Jahren Radschnellwege, die sich in der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände befinden. Wir haben dafür gesorgt, dass hier für das laufende Jahr 25 Mio. bereitgestellt werden. Wir wollen auch in Zukunft verlässlich in den Bau von Radwegen investieren und setzen uns für eine weitere Erhöhung der Mittel ein.
B90/Grüne	Wir Grüne wollen die Haushaltsmittel des Bundes für den Radverkehr deutlich erhöhen. Wir fordern, die Bundesmittel für Radwege an Bundesstraßen von rund 100 Millionen Euro auf 200 Millionen Euro pro Jahr zu verdoppeln. Die Mittel für Radschnellwege wollen wir unverzüglich von 25 Millionen auf 100 Millionen vervierfachen und in den kommenden Jahren weiter bedarfsgerecht steigern. Zudem setzen wir uns für Kaufanreize für elektrisch unterstützte Lastenräder ein und fordern ein zeitlich befristetes Bundesprogramm in Höhe von 20 Millionen Euro pro Jahr für den Aufbau 2000 E-Lastenrad-Verleihstationen. Den Nationalen Radverkehrsplan wollen wir finanziell besser ausstatten, damit er endlich in die Praxis umgesetzt werden kann.
Die Linke	Wir wollen die Mittel für den Radwegebau an Bundesstraßen von 100 auf 200 Millionen Euro erhöhen. 2018 müssen zusätzlich 150 Millionen Euro für Radschnellwege bereitstehen und in den Folgejahren an den Bedarf angepasst werden. Vor allem wollen wir aber einen kommunalen Verkehrswendefond (mind. zwei Milliarden Euro pro Jahr) auflegen, mit dem der Bund lokale Umbau-Projekte zum Vorrang des Umweltverbundes fördert. Über die Umbaumaßnahmen selbst muss vor Ort entschieden werden. Dazu gehören die in Antwort 1 genannten Maßnahmen. Bürgerinitiativen und Verbände sollen dabei ein Initiativrecht bekommen.
FDP	Es geht darum, den Radverkehr als Bestandteil einer nachhaltigen, integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik zu fördern. Dazu gehört unter anderem die Förderung von Radwegen. Aufgrund der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung zwischen Bund, Ländern und Kommunen sind dem Bund jedoch bei Förderung von Fahrradwegen enge Grenzen gesetzt. Die Zuständigkeit liegt im Wesentlichen bei den Ländern und Kommunen. Welche finanziellen Spielräume auf Bundesebene für die künftige Förderung des Radverkehrs bestehen, wird sich seriös erst durch einen Kassensturz nach der Bundestagswahl beurteilen lassen.

3. Stichwort *Vision Zero* – Welche Maßnahmen plant Ihre Partei, um die Sicherheit für Radfahrer aller Altersklassen zu erhöhen? Sehen Sie dafür Änderungen im Straßenverkehrsrecht vor? Wäre bspw. die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit aus Ihrer Sicht eine geeignete Maßnahme?

CDU/CSU	Die langfristige Entwicklung der Zahl getöteter Radfahrer im Straßenverkehr ist rückläufig, trotzdem ist jeder tödliche Unfall einer zu viel. Die Steigerung der Verkehrssicherheit ist eine wichtige Maxime unserer Verkehrspolitik. Dazu fördern wir Innovationen und ermöglichen den Einsatz neuer technischer Entwicklungen, wie vernetztes Fahren und moderne Fahrerassistenzsysteme. Der Bundesverkehrsminister hat jüngst die Anordnung von Tempo 30 vor sensiblen Bereichen wie Schulen oder Kindergärten auch auf Hauptverkehrsstraßen erleichtert. Damit wird sich die Anzahl der Tempo-30-Zonen in den Innenstädten auf jeden Fall vermehren. Darüber hinaus halten wir weitere Tempo-30-Zonen sowohl für den Verkehrsfluss als auch für die Verkehrssicherheit nicht für förderlich.
SPD	Die SPD hat in der laufenden Legislaturperiode erfolgreich eine Regelung für die leichtere Anordnung von Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen oder auch Alten- und Pflegeheimen durchgesetzt. Diese neuen Möglichkeiten müssen nun von den Kommunen auch genutzt werden. Eine Regel-Ausnahme-Umkehr von 50 km/h auf 30 km/h innerorts findet zurzeit weder im Bundestag noch im Bundesrat eine Mehrheit. Darüber hinaus unterstützen wir Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wie z.B. die Einführung neuer Fahrerassistenzsysteme, die insbesondere Abbiegeunfälle unter Beteiligung von LKW verhindern können. Auch setzen wir uns weiterhin für eine auskömmliche Finanzierung der Aufklärungsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein.
B90/Grüne	Wir Grüne unterstützen das Ziel <i>Vision Zero</i> und haben uns auch im Programm für die Bundestagswahl dazu bekannt. Damit Radfahren in Deutschland für alle Menschen leichter, bequemer und sicherer wird, wollen wir folgende Maßnahmen ergreifen: Erstens wollen wir die Fahrradinfrastruktur deutlich verbessern und den Radfahrern mehr Verkehrsraum einräumen. Hierbei ist es für uns nicht ausreichend, lediglich Schutzstreifen auf der Straße zu markieren. Wir fordern ein sicheres Radverkehrssystem mit geschützten Radspuren, Radschnellwegen und einem bundesweiten Netz von hochwertigen Radfernwegen. Zweitens wollen wir das Straßenverkehrsrecht umfassend reformieren. Dazu gehört die Ausrichtung der StVO an umweltfreundlichen Verkehrsträgern, der Rechtsabbiegepeil für Radfahrende und verpflichtende Abbiegeassistenzsysteme. Da Tempo 30 die Verkehrssicherheit erwiesenermaßen erhöht, sollen Kommunen die Möglichkeit erhalten auf allen Straßen eigenständig und unbürokratisch über die Einführung von Tempo 30 zu entscheiden. Drittens wollen wir die Mobilitätsbildung an Schulen und anderen sozialen Einrichtungen wieder stärken, nachdem diese in den letzten Jahren vielerorts stark zurückgefahren wurde.
Die Linke	Radwege müssen so geplant werden, dass alle sicher unterwegs sind und sich auch ungeübte Radler*innen sicher fühlen. In aller Regel auf der Straße, denn Sichtbeziehungen sind dabei zentral, aber auch bauliche Trennungen, die das Falschparken auf Radwegen verhindern (z.B. nach dem Vorbild der protected bike lane), sind empfehlenswert. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) müssen in allen Bundesländern verbindlich werden. Für mehr Sicherheit und zur Förderung des Radverkehrs muss auch das Straßenverkehrsrecht grundlegend überarbeitet werden. Dazu gehört die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften (Tempo 50 nur noch an entsprechend ausgeschilderten Hauptverkehrsstraßen in kommunaler Entscheidung). Die Straßenverkehrsordnung muss zur Straßennutzungsordnung umgebaut werden, in welcher auch andere als verkehrliche Nutzungen der Straße (z.B. Aufenthalt oder Spiel) und die Anwohner berücksichtigt werden. Obligates Radfahrtraining in den Schulen aber auch als Angebot für ältere Menschen oder andere Ungeübte (z.B. migrantische Frauen oder Geflüchtete) erhöhen den sicheren Umgang mit dem Fahrrad.
FDP	Ein unverzichtbares Element zur Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern sind Sicherheitskampagnen, besonders bei Kindern und Jugendlichen. Wir Freie Demokraten setzen uns für die Förderung des Tragens von Fahrradhelmen ein, sind jedoch gegen eine Helmpflicht. Damit würde eine gesetzliche Verpflichtung geschaffen, die faktisch nicht durchsetzbar wäre. Wir Freie Demokraten möchten den Fahrradverkehr nicht mit unverhältnismäßigen Auflagen und Regelungen drangsalieren. Eine allgemeine Helmpflicht würde bedeuten, dass jede Fahrt, sei sie noch so kurz oder auf völlig ungefährlichem Terrain, nur mit Helm stattfinden dürfte. Wir Freie Demokraten sind auch hier für den allgemeinen Grundsatz: Nicht alles, was sinnvoll ist, muss auch vorgeschrieben werden. Wir setzen auf Kampagnen und Aufklärung. Die generelle Einführung von Tempo 30 lehnen wir mit Blick auf den Mobilitätsanspruch jedes Einzelnen ab. Wir fordern sie dort, wo sie ein wirkliches Sicherheitsplus verspricht, also beispielsweise vor Schulen und Kindergärten.

4. Es ist von einer weiteren Zunahme von Pedelecs und E-Bikes im Straßenverkehr auszugehen. Wie schätzt Ihre Partei die Zunahme von Pedelecs und E-Bikes im Radverkehr ein? Welche Maßnahmen planen Sie um auf die starke Zunahme dieser Fahrzeuge zu reagieren?

CDU/CSU	Auch wir gehen von einer Zunahme von Pedelecs und E-Bikes aus. Die Förderung der Elektromobilität steht hier mit im Vordergrund. Sie ermöglicht, dass für längere Strecken neue Nutzergruppen aufs Rad umsteigen werden. Die hieraus resultierende Zunahme muss durch den Ausbau der Infrastruktur kompensiert werden.
SPD	Wir freuen uns über die Zunahme von Pedelecs und E-Bikes. Wir wollen daher für diese Fahrräder mehr Ladestationen zur Verfügung stellen, hierfür bieten sich auch öffentliche Gebäude an (siehe auch Antwort zu Frage 1).
B90/Grüne	Wir begrüßen die Zunahme von Pedelecs und E-Bikes, denn sie erweitern den Radius des Rades und machen Radfahren auch für weitere Strecken, in schwierigerem Gelände und für weniger sportliche Menschen attraktiv. Die Zunahme von E-Bikes begreifen wir gleichzeitig als dringlichen Handlungsauftrag für Politik und Verwaltung. Denn die E-Bikes unterstreichen, wie unzureichend die aktuelle Radinfrastruktur vielerorts ist. Sind holprige und schlecht geführte Radwege bereits für herkömmliche Fahrräder ein Problem, so sind sie es für E-Bikes (und Lastenräder) umso mehr. Da E-Bikes schneller unterwegs sind als normale Fahrräder, brauchen sie besser ausgebaute und großzügiger angelegte Radwege, um sicher unterwegs sein zu können. Daher setzen wir Grüne uns für den konsequenten Ausbau der Radinfrastruktur ein und fordern die Bundesmittel für Rad(schnell)wege deutlich zu erhöhen. Ferner halten wir Aufklärungskampagnen und Testfahrten für Radfahrer, Autofahrer und Fußgänger für sinnvoll.
Die Linke	Wir begrüßen den Trend zu mehr Pedelecs und E-Bikes, da sie vielen Personen ermöglichen, überhaupt Rad zu fahren oder auch bei größeren Entfernungen oder Steigungen das Rad zu nutzen. Insbesondere für Pedelecs, aber auch zur generellen Förderung des Radverkehrs, sind breite Radwege mit großen Kurvenradien sowie sichere und wettergeschützte Abstellanlagen notwendig. Letztere sollten an zentralen Orten wie an Bahnhöfen mit Ladestationen ausgestattet sein. Da die Höchstgeschwindigkeiten teilweise weit über denen von Fahrrädern liegen, sollten verstärkt Sicherheitstrainings zur Nutzung dieser Räder angeboten werden.
FDP	Wir Freien Demokraten gehen von einer Zunahme von Pedelecs und E-Bikes im Radverkehr aus. In welchem Ausmaß dies stattfinden wird, ist aus heutiger Sicht nicht seriös darstellbar und von weiteren Faktoren abhängig. Wir fordern bereits auf Länderebene, die bestehenden Radwege flächendeckend zu verbessern. Denn der Radverkehr stößt vielerorts noch auf große Hindernisse: Radwege sind in einem unzumutbar schlechten Zustand, es gibt fehlende oder irreführende Ausschielderungen von Radrouten, die Verkehrssicherheit gerade auch auf dem Schulweg unserer Kinder und Jugendlichen ist vielerorts nicht gewährleistet. Beim Ausbau von Radwegen sowie der Planung und Gestaltung von Verkehrswegen muss natürlich auf aktuelle technische Entwicklungen und das Nutzungsverhalten der Verkehrsteilnehmer Rücksicht genommen werden.

5. Wie beurteilt Ihre Partei neue Geschäftsmodelle wie Bike-Sharing, Dienstfahrrad-Leasing oder die gewerbliche Nutzung von Lastenrädern? Planen Sie derartige Projekte auf Bundesebene speziell zu fördern?

<p>CDU/CSU</p>	<p>Grundsätzlich begrüßen wir immer die Eröffnung neuer Geschäftsmodelle, ohne dass damit zwingend Steuergelder und zumal nicht auf Bundesebene, in die Hand genommen werden müssten. So ist Bike-Sharing eine Aufgabe vor allem im kommunalen Bereich. Einem Dienstfahrrad-Leasing stehen wir offen gegenüber. Derzeit ist ein Leasing für Beschäftigte des Bundes aus tarifrechtlichen Gründen nicht möglich. Wir wollen generell die Förderung der Elektromobilität deutlich ausbauen. Hierzu zählen auch E-Lastenfahrräder. Nach dem Vorbild des Street-Scooters der Deutschen Post wollen wir die Umrüstung der Fuhrparks von Behörden, Handwerksbetrieben und Taxiunternehmen, von Bussen und Bahnen energisch vorantreiben und fördern. Dadurch erreichen wir diejenigen Fahrzeuge mit einer besonders großen Fahrleistung und reduzieren dadurch den Schadstoffausstoß überproportional.</p>
<p>SPD</p>	<p>Die private Nutzung von Fahrrädern, z.B. über Sharingangebote, wollen wir mit der Einführung einer digitalen Mobilitätsplattform unterstützen. So kann über alle Verkehrsträger hinweg einfach und unkompliziert geplant, gebucht und bezahlt werden. Dies soll auch die Benutzung des Fahrrades als Teil einer multimodalen Reisekette stärken. Das Fahrrad ist für uns nicht nur ein individuelles Fortbewegungsmittel, sondern auf kürzeren Strecken auch ein sinnvolles Transportmittel für kleinere Güter und Waren. Daher möchten wir insbesondere in emissionsbelasteten Innenstädten den Einsatz von Lastenrädern voranbringen.</p>
<p>B90/Grüne</p>	<p>Wir Grüne begrüßen neue Geschäftsmodelle wie Bike-Sharing, Dienstfahrrad-Leasing oder die gewerbliche Nutzung von Lastenrädern. Denn diese Angebote sind umweltfreundlich und erhöhen die Attraktivität des Radverkehrs sowie die Lebensqualität in Städten. Daher treten wir für zeitgemäße politischen Rahmenbedingungen ein, die diese Geschäftsmodelle nicht behindern, sondern ihnen ein erfolgreiches Arbeiten ermöglichen. Daher wollen wir beispielsweise die Besoldungsgesetze der Bundesbeschäftigten dahingehend anpassen, dass auch sie Dienstfahrrad-Leasing nutzen können. Grün regierte Länder wie Baden-Württemberg gehen hier bereits mit gutem Beispiel voran. Außerdem wollen wir die gewerbliche Nutzung von Lastenrädern durch Kaufanreize für E-Lastenräder unterstützen. Die bundeseigene Deutsche Bahn AG wollen wir dazu bringen, Bike-Sharing-Systeme an Bahnhöfen auf- und auszubauen.</p>
<p>Die Linke</p>	<p>Mit flexiblen Fahrradverleihsystemen kann die autofreie Mobilität aus Zufußgehen und mit Bus und Bahn sehr gut ergänzt werden. Dabei sollten die Anbieter es ermöglichen, dass der gesamte Weg über ein bundesweites Portal bzw. eine App geplant, gebucht und bezahlt werden kann. Auch das Dienstfahrrad-Leasing unterstützen wir, wobei wir das Dienstwagenprivileg und die Entfernungspauschale grundlegend überarbeiten wollen. Wir sehen in Lastenrädern ein großes Potential zur Entlastung der Städte. Ihr Einsatzfeld wird immer größer, auch weil es immer mehr Modelle gibt – vom nichtmotorisierten Zweirad bis zum Vierrad mit Pedelec-45-Unterstützung und vollwertiger Regenverkleidung. Hier halten wir die Förderung einer bedarfsgerechten Entwicklung für sinnvoll. DIE LINKE will mit einem Bundesprogramm den Kauf von Lastenrädern unterstützen, mit Schwerpunkt auf gewerblicher Nutzung und Verleihsystemen. Die bisherigen lokalen Programme müssen ausgewertet sowie der Bedarf ermittelt werden. Für uns ist eine Größenordnung eines 25%-Zuschusses bis zu einer Höhe von 1.500 € vorstellbar, bei Abmeldung eines Kfz auch mehr. Eine Beschränkung oder Differenzierung nach Antriebsstärke halten wir derzeit für unnötig.</p>
<p>FDP</p>	<p>Wir Freie Demokraten wollen einen zeitgemäßen Rechtsrahmen für traditionelle und neue Geschäftsmodelle wie die sogenannte Share-Economy. Die Share-Economy bietet mit ihren neuen Geschäftsmodellen den Bürgerinnen und Bürgern zusätzliche Wahlmöglichkeiten zu traditionellen Produkten und Dienstleistungen. Um das Innovationspotenzial der Share-Economy zu nutzen, brauchen wir einen passenden Rahmen, der ihnen die Freiheit zur Entwicklung lässt. Deshalb wollen wir bestehende Regelungen zeitgemäß gestalten. Folglich sollten die bestehenden Regelungen überprüft und zugunsten von weniger Bürokratie und mehr Bürgernähe angepasst werden. Gleichzeitig zum zeitgemäßen Rechtsrahmen für neue Geschäftsmodelle brauchen aber auch die traditionellen Unternehmen mehr Spielraum, um wettbewerbsfähig zu sein. Wir wollen deshalb faire Regeln für alle: klare Regeln für die Newcomer und weniger Bürokratie für die Etablierten. So entscheiden am Ende die Kundinnen und Kunden, also wir alle, den fairen Wettbewerb um das beste Produkt beziehungsweise die beste Dienstleistung.</p>

6. Mit welchen Maßnahmen plant Ihre Partei gegen Fahrraddiebstähle vorzugehen und das Fahrradparken sicherer zu gestalten?

CDU/CSU

Diese Aufgabe liegt im Rahmen der Polizeiarbeit bei den Ländern.

SPD

Wir unterstützen die Schaffung von sicheren und komfortablen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

B90/Grüne

In vielen Städten erreicht der Fahrraddiebstahl Höchststände. In Deutschland wird durchschnittlich alle 90 Sekunden ein Fahrrad gestohlen und insgesamt werden 16 Mal mehr Fahrräder ihren Eigentümern entwendet als Autos. Für uns Grüne ist das ein ernstes Problem. Die Aufklärungsquote ist gering und zuletzt sogar rückläufig. Das wollen wir ändern. Da immer mehr hochwertige Fahrräder und E-Bikes unterwegs sind, braucht es mehr und sicherere Abstellanlagen. Bahnhöfen als Verkehrsknotenpunkten kommt hier eine besondere Bedeutung zu. Gemeinsam mit dem bundeseigenen Unternehmen Deutsche Bahn wollen wir dafür sorgen, dass an Bahnhöfen endlich ausreichend sichere Abstellanlagen und moderne Fahrradparkhäuser entstehen. Um die Aufklärungsquote bei Fahrraddiebstählen zu erhöhen, setzen wir uns für eine bessere europaweite Zusammenarbeit und grenzüberschreitende Fahndungen und Kontrollen ein. Dies hat bei Autodiebstählen zu einer deutlich besseren Aufklärungsquote beigetragen. Wichtig ist außerdem, dass jedes Fahrrad eine personenbezogene Codierung erhält, die den Eigentümer des Fahrrads angibt und Fahrraddiebe abschreckt.

Die Linke

Es müssen viel mehr nutzerfreundliche Fahrrad-Abstellanlagen im öffentlichen, aber auch im privaten Raum geschaffen werden. Die kommunalen Bauordnungen müssen so verändert werden, dass die Pflicht, Parkplätze für Pkws zu schaffen, wegfällt und dafür regensichere Abstellmöglichkeiten in Wohnungsnähe als Pflicht kommen. Auf den Straßen sind insbesondere Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Freizeit- oder Einkaufsorte vorrangig auszustatten. An Orten, die Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs sind oder die von Pendlern benutzt werden (wie z.B. Bahnhöfe) auch als bewachte Fahrrad-Parkhäuser. Fahrradstaffeln der Polizei, die sich in einigen Städten bewährt haben, sollten verstärkt eingesetzt werden, da sie viel flexibler agieren und besser aus Sicht der Radfahrer Verkehrssituationen beurteilen können.

FDP

Spätestens mit steigender Beliebtheit des Fahrrads müssen ausreichend Möglichkeiten zum Parken gegeben sein. Das Vorhalten geeigneter und gesicherter Abstellmöglichkeiten liegt insbesondere in kommunaler Verantwortung. Wir Freie Demokraten setzen darüber hinaus auf Aufklärung der Radfahrer über die Gefahr von Diebstählen und setzen uns auf Länderebene für eine Verstärkung des Personals bei der Polizei ein. Nur so kann eine hohe Aufklärungsrate von Fahrraddiebstählen gewährleistet werden.

7. Immer wieder werden Finanzmittel für den Radverkehr nicht abgerufen und viele Projekte in der Radverkehrsförderung können aufgrund des großen Personalmangels in den Verwaltungen nicht umgesetzt werden. Hat Ihre Partei eine Strategie, um den Beruf der Verkehrs-/Stadtplaner attraktiver zu gestalten, um den großen Bedarf an Personal in den Verwaltungen zu decken?

CDU/CSU	Der große Personalmangel in den Bauverwaltungen einiger Länder ist in der Tat ein großes Problem, das sich generell im Bereich der Verkehrsweginfrastruktur zeigt. Hier müssen diese betreffenden Länder selbst Abhilfe schaffen.
SPD	Das ist nicht nur eine Herausforderung im Radverkehr. Mangelnde Planungskapazitäten betreffen den gesamten Verkehrsbereich. Diese Stellen sind jedoch bei den Ländern und Kommunen angesiedelt und da im Rahmen der Föderalismusreform I das bundesweit einheitliche Tarifrecht abgeschafft wurde, können Attraktivitätssteigerungen nur in den Tarifverhandlungen der Länder oder den Dienstrechtsgesetzen der Länder bzw. für die Kommunen bei den Tarifverhandlungen für Bund und Kommunen erzielt werden.
B90/Grüne	Gute radpolitische Konzepte und Projekte scheitern oft an schlecht ausgestatteten Verkehrsbehörden. Allerdings ist nicht immer der Personalmangel das Problem, sondern häufig auch die fehlende spezielle radverkehrliche Expertise. In den Verkehrsverwaltungen gibt es aktuell wenig RadverkehrsplanerInnen, weil der Radverkehr in der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik lange Zeit keine große Rolle spielte und das Fahrrad nicht als ernstzunehmendes Verkehrsmittel betrachtet wurde. Wir Grüne treten seit langem dafür, dem Radverkehr einen höheren Stellenwert einzuräumen, und fordern einen Paradigmenwechsel auch in den Verkehrsbehörden. In Berlin zeigt die grüne Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr aktuell, wie man den Radverkehr konzeptionell und praktisch voranbringt. Der Referentenentwurf des Mobilitätsgesetzes sieht nicht nur 100 Kilometer Radschnellwege und 100.000 neue Abstellanlagen vor, sondern auch die Einstellung von über 50 neuen Radverkehrsplanern.
Die Linke	DIE LINKE fordert generell eine Erhöhung der Löhne, so sollte auch die Bezahlung der in den öffentlichen Verwaltungen Beschäftigten steigen. Auf der anderen Seite ist die Zahl der Ausbildungsplätze an den Universitäten und Berufsschulen für die Radverkehrs-Planung, da der Bedarf zurzeit stark steigt, auszuweiten. Für Klein- und Kleinstprojekte sollen Fördermittel an die Kommunen pauschaliert zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen des vorgeschlagenen Verkehrswendefonds wäre dies realisierbar. Kleine Fahrrad-Projekte könnten so in eigener Verantwortung realisiert werden. Die Kommunen wären vom hohen Verwaltungsaufwand bei der Bearbeitung von Anträgen entlastet, was die Durchführung sinnvoller kleinteiliger Maßnahmen erheblich erleichtern und beschleunigen dürfte. Neben kommunalen Verwaltungen, die häufig viel zu langsam und träge agieren, könnten auch Bürgerinitiativen oder Verbände Projektmittel beantragen, etwa um Studien zu finanzieren oder konkrete lokale Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur zu veranlassen – in Zusammenarbeit mit kommunalen Vertretungen und Verwaltungen. So könnte der Wandel beschleunigt und demokratisiert werden.
FDP	Wir Freie Demokraten streben nach einem unkomplizierten Staat. Das beinhaltet auch die Modernisierung, Digitalisierung und Verschlanung der Verwaltung. Damit wollen wir den negativen Effekten des Fachkräftemangels und des demografischen Wandels entgegentreten und Tätigkeiten in der Verwaltung attraktiver machen.

8. Besonders in den Ballungsgebieten steht nur begrenzt Verkehrsraum zur Verfügung. Hält Ihre Partei eine Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs für grundsätzlich sinnvoll, auch wenn dies zulasten des ruhenden oder fahrenden Kfz-Verkehrs geht?	
CDU/CSU	Der Rückbau von Auto-Fahrspuren zugunsten von klar abgegrenzten Radwegen liegt nicht in der Kompetenz des Bundes. Hier müssen die Länder und Kommunen aktiv werden. Der Bund unterstützt den Radverkehr dieses Jahr mit rund 130 Millionen Euro im Haushalt, obwohl die Kernkompetenz nicht bei ihm liegt. Die Länder und Kommunen müssen selbst entscheiden wie sie dieses Geld einsetzen um fahrradfreundlicher zu werden. Der Bund kann hier nur finanziell unterstützen.
SPD	Wir unterstützen den Ausbau der Infrastruktur für den Fahrradverkehr. Dazu gehören aus unserer Sicht mehr innerörtliche Fahrradspuren, sichere Abstellmöglichkeiten und regionale Radschnellwege. Die konkrete Ausgestaltung des Verkehrsraumes müssen die Städte und Kommunen anhand der örtlichen Bedürfnisse selbst bewerten und entsprechend umsetzen.
B90/Grüne	Ja, wir Grüne halten eine Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs für sinnvoll und erforderlich.
Die Linke	Ja, der vorhandene Verkehrsraum muss auch zulasten des Kfz-Verkehrs umverteilt werden, um alternative Mobilitätsmöglichkeiten mehr Raum zu geben. Zudem sollten solche Maßnahmen mit einer guten Öffentlichkeitsarbeit verbunden werden, damit die positiven Effekte – z.B. weniger Lärm und Abgase, mehr Begegnungsraum und für Frei- und Grünflächen – auch wahrgenommen und die Menschen für die Verkehrswende begeistert werden können.
FDP	Die Frage nach der Verteilung des Verkehrsraumes kann mit Blick auf das bestehende Abwägungsgebot bei Eingriffen nur in genauer Kenntnis des Einzelfalles beantwortet werden. Bei positiven Abwägungsergebnissen können selbstverständlich Flächen für den Radverkehr umgewidmet werden.

9. Seit einigen Jahren gibt es eine Radverkehrsbeauftragte innerhalb des BMVI. Wie stehen Sie zu der Forderung der Verbände der Fahrradbranche, zur ressortübergreifenden Steuerung der Radverkehrsthemen eine/-n Radverkehrsbeauftragte/-n auf der Ebene der Bundesregierung zu berufen?	
CDU/CSU	Wenn es für jeden einzelnen Spartenbereich künftig jeweils eigene Beauftragte geben sollte, würde sich diese Beauftragten-Ausweitung ad absurdum führen. Schon jetzt ist eine gute Zusammenarbeit der Ministerien zum Thema Radverkehr ersichtlich. Von daher sehen wir keinen Mehrgewinn in einer weiteren Beauftragtenstelle.
SPD	Aus unserer Sicht sollte die Position einer/eines Radverkehrsbeauftragten auch weiterhin im Verkehrsressort angesiedelt sein. Dort ist der direkte Zugriff auf die anderen Verkehrsbereiche gewährleistet und somit eine Einbindung des Radverkehrs sichergestellt. Diese/r Beauftragte sollte jedoch die Aufgabe der ressortübergreifenden Steuerung erhalten.
B90/Grüne	Radverkehrsprojekte des Bundes in den letzten Jahren häufig nicht vorangekommen, weil es keine Einigkeit unter den beteiligten Ressorts gab. Die im BMVI angesiedelte Radverkehrsbeauftragte konnte hier kaum Abhilfe schaffen. Vor diesem Hintergrund ist die Schaffung eines ressortübergreifenden Radverkehrsbeauftragten ein überlegenswerter Vorschlag. Entscheidend für eine ambitionierte Radverkehrspolitik des Bundes ist aus unserer Sicht allerdings, ob auf höchster politischer Ebene der Wille vorhanden ist den Radverkehr voranzubringen oder nicht. In der letzten Legislaturperiode hat es innerhalb der Bundesregierung leider an Spitzenpolitikern gemangelt, die sich beherzt für den Radverkehr einsetzen. Und einen solchen Mangel wird aus unserer Sicht auch kein neu geschaffenes Amt eines ressortübergreifenden Radverkehrsbeauftragten ausgleichen können.
Die Linke	Um die verschiedenen Aktivitäten der Bundesregierung zum Radverkehr zu koordinieren und die Abstimmungen mit den Ländern und Kommunen bei Förderprogrammen zu verbessern, halten wir eine/n Radverkehrsbeauftragte/-n auf der Ebene der Bundesregierung für sinnvoll. Wir wünschen uns zudem auch auf der Länder- und kommunalen Ebene Radverkehrsbeauftragte.
FDP	Wir planen diesbezüglich im Moment keine Änderung.

10. Auf welche Weise und in welchem Umfang würde Ihre Partei Radschnellwege seitens des Bundes fördern?

CDU/CSU	Radschnellwege sind für den schnellen, möglichst störungsfreien Verkehr bestimmt und dienen u. a. der Verlagerung des Berufs-/Pendlerverkehrs auf das Fahrrad. Die Etablierung von Radschnellwegen liegt in unserem Interesse.
SPD	Wir haben uns bereits erfolgreich dafür eingesetzt, dass nun auch erstmals verlässlich in den kommenden Jahren Radschnellwege gefördert werden, die sich in der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände befinden. Hierfür haben wir für das laufende Jahr 25 Mio. bereitgestellt. Wir wollen auch in Zukunft Radschnellwege mit Bundesmitteln fördern.
B90/Grüne	Radschnellwege entlasten Straßen, vermeiden Staus und sind für Berufspendler besonders interessant. Eine Befragung der Bundesländer hat Ende 2016 den Bedarf von mindestens 83 Radschnellwegen ermittelt, die durchschnittlich 15 Millionen Euro kosten und 21 Kilometer lang sind. Die von der großen Koalition bereitgestellten Mittel in Höhe von 25 Millionen Euro reichen noch nicht einmal aus um zwei dieser Projekte zu finanzieren. Daher setzen wir Grüne uns für eine deutliche Erhöhung der Mittel ein. Wir wollen die Mittel umgehend auf 100 Millionen Euro pro Jahr vervierfachen und in den nächsten Jahren bedarfsgerecht weiter erhöhen. Zudem kritisieren wir, dass die von der großen Koalition bereitgestellten Mittel 2017 überhaupt nicht abgerufen werden können, weil die Bundesregierung die Vorlage der notwendigen Verwaltungsvorschrift verschlafen hat.
Die Linke	2018 müssen zusätzlich 150 Millionen Euro für Radschnellwege bereitstehen und in den Folgejahren an den Bedarf angepasst werden. (siehe auch Antwort 2)
FDP	Fahrradschnellwege können eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Fahrradwegenetz darstellen. Daher werden Radschnellwege auch durch Zuschüsse des Bundes im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans gefördert. Welche finanziellen Spielräume für die künftige Förderung bestehen, wird sich seriös erst nach der Bundestagswahl beurteilen lassen.