

Bundeshauptversammlung

Beschlüsse

der 37. Bundeshauptversammlung 12.- 13. November 2016 in Mannheim

Antrag 1 –

Fahrradland Deutschland. Jetzt!

Politische Forderungen des ADFC zur Bundestagswahl 2017

Deutschland braucht die Verkehrswende. Und die Verkehrswende braucht das Fahrrad. Jetzt!

Nur mit einer Verkehrswende, die den größten Teil der Verkehrsleistung in den Umweltverbund verlagert, können Funktionsfähigkeit und Lebensqualität in unseren Städten wiedergewonnen und aufrecht erhalten werden.

Innerhalb des Umweltverbundes muss das Fahrrad künftig den größten Teil der kurzen und mittleren Wege (~ 2 - 7 km) erbringen. Der Anteil des Fahrrades an den zurückgelegten innerstädtischen Wegen soll bis 2025 auf 40 % im Bundesdurchschnitt steigen. Der Anteil des Fahrrads an der Verkehrsleistung soll auf 15 % steigen. Diese Ziele entsprechen einer Verfünffachung des derzeitigen Radverkehrs.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) fordert die künftige Bundesregierung auf:

- Dem Umweltverbund (Rad- und Fußverkehr und öffentlicher Verkehr) Vorrang vor dem Autoverkehr zu geben;
- Die Bundesmittel für die Förderung des Radverkehrs im System, insbesondere für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auf mindestens 800 Mio. Euro pro Jahr anzuheben;
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften einzuführen;
- Verbindliche Qualitätsvorgaben für den Bau von Radwegen in Bundesverantwortung zu machen,
- In urbanen Ballungsräumen Radschnellwegen den Vorrang vor dem Autobahnausbau zu geben;
- Den Kommunen über die Fortführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und eine Nachfolgeregelung des Entflechtungsgesetzes zweckgebundene finanzielle Mittel zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen;
- Die Verkehrssicherheitsarbeit verbindlich an der Vision Zero – Null Tote im Straßenverkehr – auszurichten und als oberste Prämisse in die StVO aufzunehmen.
- Die Position eines / einer Radverkehrsbeauftragten auf Ebene der Bundesregierung zur ressortübergreifenden Steuerung aller Radverkehrsthemen zu schaffen.

Menschen wollen Radfahren. Jetzt!

Bundeshauptversammlung

Radfahren hat sich in den letzten Jahren weltweit zum Megatrend entwickelt. Immer mehr Städte haben erkannt, dass die Förderung des Radverkehrs eine Schlüsselrolle für die nachhaltige Umgestaltung des städtischen Verkehrs und für lebenswertere Städte einnimmt.

Auch in Deutschland schätzen immer mehr Menschen die Vorzüge des Radfahrens.

Über 30 Millionen Menschen in Deutschland fahren mehrfach pro Woche Fahrrad, weil es auf kurzen und mittleren Distanzen unschlagbar schnell und günstig ist, Spaß macht, und gesund und umweltfreundlich ist. Im Tourismus erreicht das Fahrrad 10 Prozent der gesamten Binnenumsätze, das sind 10 Milliarden Euro jedes Jahr. In der Elektromobilität ist das Fahrrad wegweisend. Ganz ohne Kaufprämie sind bereits über 2,5 Millionen Pedelecs auf deutschen Straßen unterwegs, und der Boom bei den Cargobikes zeigt, welch enormes Potential der Radverkehr für eine umweltfreundliche Citylogistik besitzt. Das Radfahren im Alltag ist besonders bei jungen Leuten zum Lifestyle geworden.

Fahrradboom nutzen. Jetzt!

Am Ende der Legislatur müssen wir aber ernüchtert feststellen, dass die Politik auf Bundesebene sowohl das Lösungspotential des Radverkehrs als auch das neue Lebensgefühl der Menschen komplett verschlafen hat. Von Radverkehrsförderung im System kann keine Rede sein. Es fehlt an fahrradfreundlicher Infrastruktur, intensiver Öffentlichkeitsarbeit sowie Dienstleistungen rund ums Radfahren. Von der Verkehrswende sind wir weit entfernt.

Mit einem „weiter so“ in der Verkehrspolitik werden wir in Deutschland alle gesteckten Ziele im Klimaschutz, in der Gesundheitsprävention, in der Verbesserung der Lebensqualität und in vielen anderen Bereichen verfehlen.

In den vergangenen Jahren ist der Radverkehr erheblich angestiegen. Diese Wachstumsraten kommen inzwischen an ihre Grenzen oder stagnieren sogar, während sie in vielen Teilen der Welt massiv zunehmen. Eine Hauptursache ist, dass die unterdimensionierte und größtenteils schlecht konzipierte Radinfrastruktur weitere Zuwächse verhindert. Viele Menschen werden vom Radfahren abgehalten, weil sie nicht den Eindruck haben, hier sicher und komfortabel fahren zu können.

Für eine konsequente Radverkehrsförderung mangelt es an Geld, Personal und dem politischen Willen zu einer Abkehr vom Vorrang des Autoverkehrs. Radverkehrsförderung auf der Bundesebene verliert sich, wenn sie überhaupt stattfindet, in einem Sammelsurium von kleinen Initiativen und Projekten mit begrenzter Wirkung.

Damit können die gewünschten und notwendigen Steigerungsraten im Radverkehr nicht erreicht werden.

Gute Rad-Infrastruktur für alle. Jetzt!

Die Politik der zaghaften Verbesserungen für den bestehenden Radverkehr ist gescheitert. In der kommenden Legislaturperiode muss umgesteuert werden. Verbesserung der Abwicklung des bestehenden Radverkehrs ist etwas anderes als echte Förderung des Radverkehrs! Förderung des Radverkehrs heißt, Menschen jeden Alters und Geschlechts, unabhängig von Herkunft und Wohnort, für das Fahrrad zu gewinnen. Das Fahrrad braucht eine gute Infrastruktur, gute Wegenetze und ausreichend Platz.

Dafür ist es notwendig, dass Bund, Länder und Kommunen ihre Radverkehrsförderung deutlich intensivieren. Wir brauchen jetzt echte Radverkehrsförderung für alle! Die Menschen wollen das Fahrradland Deutschland! Jetzt!

Bundeshauptversammlung

Der ADFC wird auf allen politischen Ebenen die treibende Kraft sein, um das Fahrrad als zentrale Lösung für einen intelligenteren Verkehr (smart mobility) und ein besseres Leben voran zu bringen.

Die BHV stimmt dem Antrag in der vom Antragsteller geänderten Fassung einstimmig ohne Enthaltungen zu.

Antrag 2 –

Die Bundeshauptversammlung beschließt diese Leitlinien des ADFC für die Radverkehrsinfrastruktur:

„To make more people bike more often“

Der ADFC will, dass mehr Menschen Fahrrad fahren. Und dass mehr Menschen das Fahrrad häufiger nutzen, als sie es heute schon tun. Unser Ziel ist es, dass die Mehrheit aller Menschen das Fahrrad künftig ganz selbstverständlich als Alltagsverkehrsmittel verwendet, Kinder, ältere Menschen, Familien, Migrantinnen und Migranten eingeschlossen. Deswegen fordert der ADFC eine systematische Radverkehrsförderung. Dazu gehören eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie Serviceangebote und Dienstleistungen rund ums Radfahren. Entscheidender Faktor für mehr Radverkehr ist jedoch eine fahrradfreundliche Infrastruktur.

Leitlinien des ADFC für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung für eine kontinuierlich wachsende Zahl von Rad fahrenden VerkehrsteilnehmerInnen. Um dieser Herausforderung gerecht zu werden und die positiven gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Effekte, vor allem aber die Effekte von Radverkehr für die Lebensqualität in Städten weiter zu steigern, müssen verkehrsplanerische und -politische Entscheidungen eine hohe Qualität der Radverkehrsinfrastruktur zum Ziel haben, die alle Nutzergruppen anspricht. Lebensqualität in einer modernen Stadt bedeutet, dass „Straßen für alle“ geplant, gebaut und umgestaltet werden. Straßen sollen Orte des Lebens sein (...).

Radverkehrsplanung muss sich am Leitbild „Vision Zero“ orientieren. Damit soll der Straßenverkehr so sicher und fehlerverzeihend werden, dass tödliche oder schwere Unfälle nicht mehr vorkommen. Gleichzeitig ist es von zentraler Bedeutung, die Radverkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass die meisten Menschen sie auch als sicher und komfortabel empfinden.

Radverkehrsinfrastruktur muss Sicherheit, Sicherheitsgefühl und Komfort bieten.

Die Integration des Radverkehrs in den Straßenraum ohne spezielle Infrastruktur erhöht bei wenig motorisiertem Verkehr und niedrigen Fahrgeschwindigkeiten die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit für alle. Attraktiver Radverkehr, der im Mischverkehr mitfährt, bedeutet gefahrene Geschwindigkeiten bis 30 km/h. Er beinhaltet auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie die Einrichtung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und autofreien Stadtteilen. Nur echte Verkehrsberuhigung oder zukunftsfähige sowohl vom Kfz- als auch vom Fußverkehr getrennte Radverkehrsinfrastruktur dienen einem als sicher erlebten, zügigen und komfortablen Radverkehr. Die Regelgeschwindigkeit innerorts soll auf Tempo 30 km/h festgelegt werden.

Unsere Leitlinien

Bundeshauptversammlung

1. Die gesamte Radverkehrsinfrastruktur soll für alle Alters- und Nutzergruppen sowie Mobilitätszwecke intuitiv nutzbar und attraktiv sein. Diese Infrastruktur soll als durchgängiges Radverkehrsnetz alle wichtigen Quellen und Ziele verbinden sowie einen leichten und flüssigen Radverkehr fördern. Sie muss flächendeckend und in hoher Qualität vorhanden sein. Moderne Radverkehrsführung vermeidet Umwege und schafft direkte Verbindungen.
2. Gute Radverkehrsanlagen benötigen keine Benutzungspflicht. Radfahrende nutzen sie gern.
3. Moderne Radverkehrsinfrastruktur wird nach folgenden Kriterien gestaltet:
Im geringbelasteten Nebennetz oder bei echter Verkehrsberuhigung und gefahrenen Geschwindigkeiten bis 30 km/h wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. An Straßen mit Verkehrsgeschwindigkeiten über 30 km/h und auf Straßen mit Tempo 30 und hohem Kfz-Aufkommen erfolgt die Führung auf Radfahrstreifen. An Straßen mit Geschwindigkeiten über 50 km/h fahren Radfahrende auf baulich getrennten Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird getrennt vom Fußverkehr geführt.
4. Die Kapazitäten für den Radverkehr müssen zukunftsfähig für die gewünschte Erhöhung des Radverkehrs festgelegt werden. Sie sind bei allen Baumaßnahmen zu berücksichtigen. Die Breitengestaltung von Radverkehrsinfrastruktur muss Möglichkeiten zum Überholen und Nebeneinanderfahren beinhalten. Moderne Radinfrastruktur muss flexibel erweiterbar sein und den Trend zu neuen Fahrradtypen berücksichtigen, z.B. mehrspurige Fahrräder, Fahrradanhänger und Transport- und Lastenräder.
5. Die Umverteilung des öffentlichen Verkehrsraums, die für hochwertige Radverkehrsinfrastruktur nötig ist, muss die Interessen und den Platzbedarf von Fuß- und Radverkehr ausreichend berücksichtigen. Radverkehrsinfrastruktur darf nicht auf Kosten von Flächen für zu Fuß Gehende oder den ÖPNV entstehen. Sie wird zu Lasten des ruhenden oder fahrenden motorisierten Individualverkehrs errichtet.
6. Radverkehrsinfrastruktur(...) ist individuell zu planen. Dabei müssen (...) die (...) „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und andere einschlägige Regelwerke konsequent angewandt werden. Über die Regellmaße hinausgehende Breiten sind anzustreben. Die Kombination von Mindestmaßen oder der Einsatz von Minimallösungen wie schmalen Schutzstreifen an hochbelasteten Straßen entsprechen nicht den Planungsstandards der ERA.
7. Schutzstreifen auf der Fahrbahn sind nur dann zielführend, wenn sie Flüssigkeit, Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Sicherheitsabstände und Attraktivität für den Radverkehr gewährleisten. Sie sollen nur zum Einsatz kommen, wenn bauliche Radverkehrsanlagen oder Radfahrstreifen nicht umsetzbar sind.
8. Breite Radfahrstreifen, die deutlich über die Mindestmaße der ERA hinausgehen, sind attraktiv und sicher. Werden solche breiten Radfahrstreifen durch Pollerreihen oder ähnlich wirkende Verkehrseinrichtungen geschützt, vermitteln sie Sicherheit und erhöhen das Sicherheitsempfinden sowie die Attraktivität des Radverkehrs. Geschützte Radstreifen müssen das gegenseitige Überholen der Rad Fahrenden ermöglichen und sollen zu einer Regellösung weiterentwickelt werden.
9. Zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur muss weiterentwickelt werden. Internationale Erfahrungen, insbesondere mit Radschnellwegen, geschützten Radstreifen und Führungsformen an Kreuzungen sollen dabei ebenso beachtet werden wie erfolgreiche zeitgemäße nationale Entwicklungen.
10. Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) stellen momentan das Regelwerk in Deutschland für die Planung von Radverkehrsinfrastruktur dar und sind als verbindliche Grundlage der Straßenplanung unverzichtbar. Sie und alle anderen relevanten technischen

Bundeshauptversammlung

Regelwerke und Rechtsvorschriften müssen aber auch daraufhin überprüft werden, ob sie den veränderten Voraussetzungen für den Radverkehr (z.B. zunehmender Radverkehr, mehrspurige Fahrräder, höhere Radverkehrsgeschwindigkeiten, Verdichtung der Städte, Sicherheitsempfinden) und den gewachsenen Ansprüchen an die Radverkehrsinfrastruktur entsprechen. Wo das nicht der Fall ist, sind Regelwerke und Vorschriften grundlegend und widerspruchsfrei weiterzuentwickeln. Dies gilt insbesondere für die anstehende Überarbeitung der ERA, bei der vor allem die Nutzerakzeptanz berücksichtigt werden muss und die Kombination von Minimallösungen ausgeschlossen werden muss.

11. Die Wegweisung für den Radverkehr muss durchgängig, einheitlich, informativ und schon aus ausreichender Entfernung gut lesbar sein.
12. Multimodale Wegeketten brauchen geeignete Schnittstellenangebote für Rad und ÖV an Bahnhöfen und Knotenpunkten. Dazu ist eine am Umweltverbund ausgerichtete Netzplanung notwendig.
13. Radabstellanlagen sollen im öffentlichen Raum, im Wohnungsbau und bei Geschäfts-, Büro und Gewerbebauten bedarfsorientiert und sicher errichtet werden. Sie müssen in ausreichendem (...) Maße witterungsgeschützt und absperrbar sein. Monitoring, Betreuung und Wartung brauchen zeitgemäße Lösungen. Barrierefreie Zugänge und gute Auffindbarkeit durch sichtbare Beschilderung stellen wichtige Erfolgskriterien für Radabstellanlagen dar.
14. Budget und Personalressourcen in den kommunalen Verwaltungen für Radverkehrsmaßnahmen müssen sich nach den politischen Zielwerten für den Radverkehr richten. Für einen attraktiven Radverkehr ist ein Radverkehrsbudget von mindestens 30 Euro pro Einwohner und Jahr notwendig. Planungen müssen fachübergreifend u.a. mit Stadt-, Verkehrs und Freiraumplanern erfolgen und integraler Bestandteil der entsprechenden Ausbildungsgänge an Universitäten und Fachhochschulen sein.
15. Alle Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr brauchen kontinuierliche Evaluierung und Benchmarking anhand objektiver Kennzahlen und umfassender Erhebung der Nutzungszufriedenheit.

Mit überwältigender Mehrheit und fünf Gegenstimmen stimmt die BHV dem Antrag 2 in der geänderten Fassung zu.

Antrag 3 –

Alle Gliederungen des ADFC setzen sich in ihren Wirkungsbereichen dafür ein, dass die wegweisende Radverkehrsbeschilderung ausschließlich nach den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) oder nach FGSV-konformen Landesrichtlinien vorgenommen wird und alle anderen konkurrierenden Beschilderungssysteme in dieses einheitliche System integriert werden.

Dies ist insbesondere von ADFC-Gliederungen zu beachten, die aktiv an der Planung, Pflege, Wartung und Installation von Beschilderung mitwirken bzw. im Rahmen von Stellungnahmen dazu beitragen.

Die BHV stimmt dem Antrag 3 in der vom Antragsteller ergänzten Fassung einstimmig zu.

Antrag 4 –

Die BHV nimmt die tourismuspolitischen Positionen des ADFC zustimmend zur Kenntnis.

ADFC-Positionen zum Fahrradtourismus in Deutschland.

Bundeshauptversammlung

Vorbemerkung

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) setzt sich seit mehr als 30 Jahren für die Förderung des Radverkehrs und die Belange der Radfahrer ein. Radfahren in der Freizeit und im Urlaub ist dabei ein wesentlicher Baustein. Förderung des Fahrradtourismus heißt für den ADFC, zielgruppengerechte Angebote für in- und ausländische Radtouristen sowohl auf einer (Rad-)Urlaubsreise, als auch im Freizeitradverkehr zu schaffen. Dafür engagiert sich der ADFC sowohl als Lobbyverband als auch als Berater für die Tourismusbranche und setzt dabei auf eine ganzheitliche Betrachtung der touristischen Leistungskette von der Wegeinfrastruktur über Wegweisung bis hin zu An- und Abreise, fahrradfreundlichen Übernachtungsbetrieben, begleitenden Serviceeinrichtungen und zielgruppengerechter Vermarktung des Produktes.

Fahrradtourismus ist aufgrund zahlreicher gesellschaftlicher Trends seit vielen Jahren ein stabil wachsender Markt. Mittlerweile trägt der klassische Fahrradtourismus (Tourenradler, keine Mountainbike- oder Rennradurlauber) mit 7,3 Mrd. Euro Gesamtnettowertschöpfung pro Jahr zu ca. zwölf Prozent an der gesamttouristischen Wertschöpfung im Deutschlandtourismus bei [vgl. Trendscape, 2013].

Auch die zukünftige Entwicklung des Fahrradtourismus ist auf öffentliche Infrastrukturen angewiesen. Um die beachtlichen Potenziale des Fahrradtourismus für die Zukunft voll ausschöpfen zu können, bedarf es neben einem wünschenswerten privatwirtschaftlichen Engagement auch weiterhin der zielgerichteten politischen Unterstützung und Förderung.

Potenziale des Fahrradtourismus

- **Fahrradtourismus stärkt den Deutschlandtourismus und schafft Arbeitsplätze**

Bereits jetzt finden über 80 % der Radurlaube in Deutschland statt [vgl. ADFC-Radreiseanalyse 2016]. Die zunehmende Tendenz der Deutschen angesichts der international teilweise instabilen politischen Lage das eigene Land noch mehr als Reiseziel ins Auge zu fassen, wirkt sich positiv auf den Fahrradtourismus aus. Mit rund 186.000 Beschäftigten fördert der Fahrradtourismus aufgrund seiner Anbieterstruktur vor allem kleine und mittelständische Unternehmen [vgl. Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus].

- **Fahrradtourismus stärkt die Wirtschaftsstruktur im ländlichen Raum**

Tourismus ist oft das wichtigste Standbein der regionalen Wirtschaftsförderung in strukturschwachen Gebieten. Radwanderer schätzen aufgrund des landschaftlichen Reizes genau diese Destinationen. Ca. 75 % der Routen verlaufen durch ländliche Regionen und erschließen sie. Gerade hier profitieren die touristischen Leistungsträger in den Bereichen Beherbergung, Gastronomie und Einzelhandel vom Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus.

- **Fahrradtourismus wächst mit dem demographischen Wandel**

Der Anteil der älteren Reisenden steigt in den kommenden Jahren stetig an. Die über 50-jährigen geben überproportional viel Geld für Reisen und Gesundheit aus. Der Anteil der „Silver & Best Ager“ im Aktivtourismus ist hoch und wird somit dazu beitragen, dass das Segment Fahrradurlaub weiter ansteigt. Die technische Entwicklung des E-Bikes vergrößert und erweitert die Zielgruppe dabei erheblich.

- **Fahrradtourismus bietet viele Synergien**

Bundeshauptversammlung

Das Fahrrad lässt sich wie kein anderes Verkehrsmittel vielfältig, erlebnisreich und umweltfreundlich mit vielen Segmenten im Tourismus verbinden. Das Querschnittsthema „Fahrradurlaub“ ist hervorragend geeignet für die Kombination mit den Themenbereichen Gesundheit, Wellness, Städte, Kultur und Natur. Kongress-, Tagungs- und Eventtourismus bieten das Potenzial, vermehrt Angebote zu schaffen, die das Rad als Verkehrsmittel für die Erkundung des Tagungsstandortes vorsehen.

- **Fahrradtourismus trägt zum Erreichen der Ziele der Klimaschutzpolitik bei**

Aufgrund des Fahrrades als nahezu emissionsfreiem Verkehrsmittel tragen radtouristische Projekte dazu bei, die Ziele der Klimaschutzpolitik der Bundesregierung zu erreichen.

- **Fahrradtourismus und umweltfreundliche Mobilität**

Wenn die umweltverträgliche Anreise mit öffentlichen und umweltschonenden Verkehrsmitteln gewährleistet wird, kann Fahrradtourismus als umweltverträglicher und nachhaltiger Tourismus vermarktet werden.

Ein qualitativ hochwertiges und leicht zugängliches Mietradangebot kann zudem dazu beitragen, dass Urlauber Städte und Regionen per Rad entdecken und damit den Verkehr und die Umwelt entlasten.

- **Fahrradtourismus – für Deutschland ein internationaler Boomfaktor:**

Durch die geographische Lage im Herzen Europas eignet sich Deutschland hervorragend als Zieldestination für den internationalen Fahrradtourismus. Deutschland ist die Schnittstelle von neun der 15 EuroVelo-Routen (einem europaweiten, länderübergreifenden Radroutennetz). Auf vielen weiteren Radrouten lassen sich internationale Grenzen überqueren.

Politische Forderungen und Förderungen

Der ADFC begrüßt die im **Nationalen Radverkehrsplan 2020** (NRVP 2020) beinhalteten Aussagen zum Fahrradtourismus, insbesondere:

- die **zentrale Bedeutung des Radnetz Deutschland** für die nationale und internationale Vermarktung des Fahrradtourismus,
- das angekündigte **Engagement des Bundes beim weiteren Ausbau des Radnetz Deutschland**;
- die Notwendigkeit einer **einheitlichen Wegweisung** für den Radverkehr, aufbauend auf dem bundesweit einheitlichen technischen Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV).

Der ADFC fordert die Einhaltung, Umsetzung und Konkretisierung dieser Aussagen aus dem NRVP 2020. Aus Sicht des ADFC sollte der NRVP 2020 weiter fortgeschrieben und insbesondere in fahrradtouristisch relevanten Punkten konkretisiert werden.

In der zentralen Verantwortung und mit finanzieller Unterstützung des Bundes muss das **Radnetz Deutschland** (zwölf Premiumrouten) mit einheitlicher Wegweisung und Qualitätsmerkmalen weiter ausgebaut und kraftvoll zentral vermarktet werden. Die Qualitätsstandards sollen sich an den bewährten Kriterien der ADFC-Qualitätsradrouten orientieren. Um die zügige Umsetzung gewährleisten zu können und eine Weiterentwicklung analog zu den europäischen Nachbarländern Dänemark, Niederlande und der Schweiz erfolgreich umzusetzen, benötigt Deutschland eine nationale Koordinierungsstelle.

Bundeshauptversammlung

Im Rahmen einer **einheitlichen Wegweisung** für den Radverkehr soll die Übernahme der FGSV-Wegweisung in die StVO vorangetrieben werden.

Ebenso wie Radschnellwege müssen auch die **Routen des Radnetz Deutschland** mittel- bis langfristig in die Baulast des Bundes- bzw. der Länder übergehen.

Fahrradtourismus muss ein **fester Bestandteil der (inter-) ministeriellen Arbeitsgruppen** auf Bundes- und Landesebene werden, um kontinuierlich Fortschritte zu erzielen und die beschriebenen Potenziale ausschöpfen zu können.

Das allgemeine Betretungsrecht muss auch künftig bundeseinheitlichen Bestand haben. Der ADFC lehnt den Radverkehr diskriminierende pauschale Fahrverbote ab und setzt sich für ein zeitgemäßes Miteinander auf der Basis von gegenseitiger Anerkennung, Toleranz und Rücksichtnahme ein.

Fahrradtourismus besitzt ein positives Image. Der Bund soll dieses **positive Ansehen des Fahrradtourismus erkennen** und eine verstärkte Rolle bei der Umsetzung bundeslandübergreifender Projekte wahrnehmen. Hierzu gehören u. a. Qualitätsstandards für die zwölf Premiumrouten des Radnetz Deutschland.

Insbesondere Radurlauber reisen oft mit der Bahn an. Die **Fahrradmitnahme** in allen Zugtypen ist daher ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen touristischen Mobilitätskette. Regionalzüge - insbesondere mit langen Laufwegen - sind nicht nur für Ausflügler ein wichtiges Angebot, sondern ermöglichen in vielen Regionen auch Radurlaubern, ihre Ziele zu erreichen. Darüber hinaus muss auch eine Mobilitätskette mit Fahrrad und ÖPNV im Bereich des Tagesausflugsverkehrs auf regionaler Ebene möglich sein.

Beim **Platzangebot in den Zügen** muss darauf geachtet werden, dass auch Pedelecs und Spezialräder (Tandems, Handbikes etc.) mitgenommen werden können. Bahnhöfe müssen so umgestaltet werden, dass die Bahnsteige eine gute Erreichbarkeit mit dem Rad haben. Dies gilt insbesondere für die Bahnsteighöhe, Länge der Aufzüge und Neigung der Rampen. In den ÖPNV-Gesetzen der Länder müssen ausreichende und attraktive Möglichkeiten der Fahrradmitnahme verankert werden. **Fernbuslinien** sollen grundsätzlich Fahrräder mitnehmen und dabei den Schutz vor Beschädigungen sicherstellen.

Im Kontext „Urlaub ohne Auto“ braucht es attraktive Angebote zur **Förderung von umweltgerechten Mobilitätsketten** wie Bahn und Fahrrad sowie Bus und Fahrrad. Dazu gehören der Fahrradtransport im Schienenverkehr sowie Fahrradbusssysteme in Regionen. Eine Trendwende zur Wahl des Anreiseverkehrsmittels (nicht nur für den Radurlaub) muss angestrebt werden.

Für bundesländerübergreifende radtouristische Projekte müssen in allen Produktphasen (Konzept, Produktion, Infrastruktur, Marketing) **Finanzierungsinstrumente zur Verfügung stehen**. Hierbei ist auch die Beteiligung von privatwirtschaftlichen Leistungsträgern einzufordern.

Bund und Länder sollen darauf hinwirken, dass Förderrichtlinien für radtouristische Projekte so formuliert sind, dass nach Abschluss der Förderung eine **Qualitätssicherung bzw. ein Qualitätsmanagement** durch den Antragssteller sicherzustellen ist.

Eine zentrale Bedeutung haben die **Weiterbildungsmöglichkeiten für Mitarbeiter von Kommunen und Destinations-Marketing-Organisationen (DMO)**. Die u.a. vom Bund geförderte Fahrradakademie soll sich verstärkt auch radtouristischen Themen als Weiterbildungsangebote für DMOs widmen.

Eine **solide Grundlagenforschung, kontinuierliches Monitoring und Trendforschung** für den Radtourismus müssen initiiert und unterstützt werden. Die gewonnenen Erkenntnisse tragen dazu bei,

Bundeshauptversammlung

die Bedeutung des Radtourismus als wichtigen Wirtschaftsfaktor bei politischen und touristischen Entscheidern zu verankern. Nur so lassen sich langfristig die wirtschaftlichen Potenziale des Radtourismus voll ausschöpfen. Konkret bedeutet dies die kontinuierliche Finanzierung von Untersuchungen zum Radreisemarkt wie die ADFC-Radreiseanalyse und das permanente Monitoring an wichtigen Radrouten durch Zählungen und Befragungen von Radfahrern, sowie eine Neufassung der Studie „Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland“ aus 2009.

Antrag 4 wird mit großer Mehrheit bei wenigen Gegenstimmen beschlossen.

Antrag 5 –

Die BHV begrüßt ausdrücklich, dass die Projektgruppe des Verbandsentwicklungsprozesses beim Thema Jugendarbeit einen konzeptionellen Schwerpunkt setzt.

Sie fordert den Gesamtverband auf, bereits in aktuellen Planungen die Bereitstellung entsprechender Ressourcen vorzusehen.

Die BHV empfiehlt, hierfür künftig ausdrückliche Ansätze in den Haushalten vorzusehen und diese angemessen auszustatten.

Der Bundesverband gibt dem BHA jährlich einen Fortschrittsbericht. Alle Gliederungen stellen dem Bundesverband entsprechende Informationen bereit.

Antrag 5 wird mit großer Mehrheit bei 3 Gegenstimmen beschlossen.

Antrag 6 –

Die Bundeshauptversammlung möge die „Richtlinie Struktur- und Entwicklungsfonds“ beschließen:

Vorbemerkung

Der ADFC e.V. gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie Landes- und Kreisverbänden Zuschüsse aus den Mitteln des Struktur- und Entwicklungsfonds, der mit dem Ziel eingerichtet wurde, eine angemessene flächendeckende Präsenz des ADFC anzustreben. In diesen Fonds fließen gemäß des Beschlusses der ADFC Bundeshauptversammlung 2015 ab 01.01.2016 Euro 0,50 je Mitgliedsadresse (Beitragsgruppen der persönlichen Mitgliedschaften zum normalen bzw. ermäßigten Mitgliedsbeitrag). Die Aufstockung des Fonds durch Mittel aus anderen Quellen ist nicht ausgeschlossen. Nähere Verabredungen dazu werden nicht getroffen.

1) Förderzwecke und -voraussetzungen

Mögliche Förderzwecke sind

- strukturelle Förderung der Landesverbands-Ebene
- strukturelle Förderung der Kreisverbands-Ebene
- Projektförderung auf allen Ebenen des ADFC

Es können nur ideelle Vorhaben im Rahmen der satzungsgemäßen Aufgaben gefördert werden.

Die strukturelle Förderung der Landesverbands-Ebene soll gewährleisten, dass alle Landesverbände folgende Anforderungen erfüllen können:

- Unterhaltung einer Landesgeschäftsstelle
- Beschäftigung einer Landesgeschäftsführung
- Veranstaltung der notwendigen Gremiensitzungen

Bundeshauptversammlung

- Teilnahme an bundesweiten ADFC-Sitzungen, -Veranstaltungen und –Fortbildungen
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Die o.g. Strukturbedingungen sind analog im Rahmen der strukturellen Kreisverbandsförderung ebenfalls gültig, wobei eine generelle Umsetzung auf Kreisverbandsebene aus den Mitteln des Struktur- und Entwicklungsfonds NOCH nicht möglich ist und daher auch nicht angestrebt wird.

Die Unterhaltung einer Kreisgeschäftsstelle und die Beschäftigung von hauptamtlichem Personal kann nur gefördert werden, wenn realistische Vorausplanungen zeigen, dass der betreffende Kreisverband dieses nach einem Förderzeitraum von maximal vier Jahren aus eigenen Mitteln tragen kann. Ausnahmen hinsichtlich der Förderung an sich als auch bei der Verlängerung des Förderzeitraums können gemacht werden, sofern ein besonderes Interesse des Gesamtverbands besteht.

Projekte können auf allen Ebenen gefördert werden, wenn sie folgenden Zielen dienen:

- Stärkung flächendeckender Präsenz
- Öffentlichkeitsarbeit
- Mitgliederwerbung
- Aktivenwerbung/-unterstützung
- Verfolgung der politischen Ziele des Gesamtverbands

Die strukturelle Förderung der Landesverbandsebene hat Priorität vor allen anderen Förderzwecken.

2) Antragstellung: Fristen, Form und Umfang

- a) Anträge sind bis zum 31.7. eines Jahres für das Folgejahr bzw. für bis zu vier Folgejahre zu stellen und an die Bundesgeschäftsstelle zu richten.
- b) Antragsteller kann nur ein e.V. sein, dieser kann auch für eine Untergliederung, die kein e.V. ist, Anträge stellen.
- c) Anträge bestehen mindestens aus:
 - Darstellung der Förderziele und geplanten Maßnahmen
 - Abschlüsse der 2 Vorjahre mit Ausweis der Rücklagen und Kassenbestände sowie der Unterteilung in ideellen und nicht-ideellen Bereich
 - aktueller Freistellungsbescheid
 - Kalkulation des Förderbedarfs und Begründung
 - Bei der Berechnung des Förderbedarfs ist die Rücklagenhöhe zu berücksichtigen. Die Rücklagenhöhe einer Gliederung, die hauptamtliches Personal beschäftigt, soll nicht weniger als 25 und darf nicht mehr als 50% der kalenderjährlich wiederkehrend benötigten Mittel (ohne Beitragsweiterleitung an Untergliederungen) betragen. Die Rücklagenhöhe einer Gliederung, die kein hauptamtliches Personal beschäftigt, darf höchstens 25% dieser Mittel betragen. Zu den Rücklagen der beantragenden Gliederung werden auch die Rücklagen aller ihrer rechtlich selbständigen und unselbständigen Untergliederungen hinzugerechnet. In der ersten Förderperiode finden die Regelungen zur Rücklagenberücksichtigung keine Anwendung.
 - Benennung von Erfolgskriterien
 - aktuelle Haushaltsplanung sowie Vorplanungen für den gesamten Förderzeitraum

Bundeshauptversammlung

- bei struktureller Förderung: Perspektive über den Förderzeitraum hinaus (mindestens ein weiteres Kalenderjahr)

3) Mittelvergabe

- a) Der Bundesvorstand sichtet die fristgerecht eingegangenen Anträge und spricht gegenüber dem Bundeshauptausschuss eine Empfehlung aus. Der Bundeshauptausschuss entscheidet auf Basis der eingereichten Unterlagen sowie der Empfehlung jeweils bei seiner der Bundeshauptversammlung vorangehenden Sitzung über die Mittelvergabe. Gegenüber der beantragenden Gliederung wird eine Bewilligung ausgesprochen, die ggf. Änderungen gegenüber dem Antrag enthält.
- b) Mittel aus dem Fonds werden erstmals für das Kalenderjahr 2017 vergeben.
- c) Der maximale Förderzeitraum für strukturelle Förderung beträgt 4 Jahre, für Projektförderung 2 Jahre. Bei weiterem Förderbedarf muss ein neuer Antrag gestellt werden.

4) Mittelverwendung

- a) Der Antragsteller verpflichtet sich, die Fördermittel nur gemäß der Bewilligung sowie wirtschaftlich und sparsam zu verwenden und die Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung einzuhalten.
- b) Für jedes Kalenderjahr, in dem eine Förderung gezahlt wird, ist bis zum 31.07. des Folgejahres ein Zwischennachweis zu erstellen. Dieser besteht aus dem Jahresabschluss inkl. Ausweis der Rücklagenhöhe, ggf. zwischenzeitlich neu erteilten Freistellungsbescheiden sowie einem formlosen Sachbericht, in dem auf die Zwischenzielsetzungen und Erfolgskriterien Bezug genommen wird. Planungen sind ggf. anzupassen.
- c) Bei Projektförderungen müssen die auf das Projekt entfallenden Beträge aus dem Jahresabschluss klar ersichtlich sein. Andernfalls ist eine separate Aufstellung beizufügen. Einzelpositionen können dabei zusammengefasst werden zu größeren Positionen.
- d) Nach Ablauf des letzten Kalenderjahres, in dem eine Förderung gezahlt wird, ist bis zum 31.07. des Folgejahres der abschließende Verwendungsnachweis zu erstellen. Dieser enthält wiederum den Jahresabschluss inkl. Ausweis der Rücklagenhöhe sowie einen formlosen Sachbericht, in dem auf die Zielsetzungen und Erfolgskriterien über den gesamten Förderzeitraum Bezug genommen wird. Satz c) gilt für den Verwendungsnachweis entsprechend.
- e) Ggf. nicht verbrauchte Mittel sind zurück zu erstatten, sofern der Nichtverbrauch auf Einsparungen bei Personal- und/oder Mietkosten gegenüber der Planung zurückzuführen ist. Rückerstattungen durch die Antragsteller fließen wieder dem Fonds zu.

Antrag 6 wird einstimmig ohne Gegenstimmen beschlossen.

Antrag 7 –

Bundeshauptversammlung

Die BHV stimmt den Zielen der Engagementförderung des Bundesvorstands zu und fordert ihn auf, im ersten Schritt das „Modellprojekt Vorstandsnachfolge“, die Ausbildung „ADFC-Aktivenkoordinatorin/-koordinator“ und den Imageflyer „Engagement im ADFC“ umzusetzen.

Das Konzept der zukünftigen „ADFC-Akademie“ soll entwickelt und schrittweise realisiert werden.

Antrag 7 wird einstimmig ohne Gegenstimmen beschlossen
--

Antrag 8 –

Die Bundeshauptversammlung hebt ihren Beschluss zu Antrag 5 der BHV 2015 teilweise auf und überträgt das Recht zur Beitragsbestimmung für Fördermitglieder dem Bundeshauptausschuss zurück.

Der aufzuhebende Absatz im Beschluss der BHV 2015 lautet: „Über eine Anhebung der Mitgliedsbeiträge für Fördermitglieder und Korporative Mitglieder zum 01.01.2017 soll nach entsprechender Diskussion auf allen Ebenen des ADFC im Rahmen der Bundeshauptversammlung 2016 entschieden werden.“

Antrag 8 wird mit zwei Gegenstimmen beschlossen.
--

Antrag 9 –

Der Bundesverband setzt sich bei allen geeigneten Stellen dafür ein, dass

1. die Strafen (Bußgelder, Punkte, Fahrverbot) für Vorrangverletzungen durch Abbieger deutlich erhöht werden,
2. die Strafen (Bußgelder, Punkte, Fahrverbot) für Halte- und Parkverstöße auf Fuß- und Radwegen deutlich erhöht werden, und
3. der Kontrolldruck in den genannten Fällen ebenfalls deutlich erhöht wird.

Antrag 9 wird mit zwei Gegenstimmen beschlossen.
--

Antrag 10 –

Die Bundeshauptversammlung fordert, LKW-Fahrer bei Schulungen im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikation-Gesetzes (abgekürzt BKrFQG) im richtigen Umgang mit Radfahrer|innen aufklären zu lassen. Sie beauftragt den Bundesvorstand, diese Forderungen an die Bundespolitik sowie über den ECF auch an die Europapolitik zum Ausdruck zu bringen.

Antrag 10 wird einstimmig beschlossen.
--

Antrag 11 – abgelehnt

Antrag 12 –

Der Bundesverband richtet erstens bis Ende 2016 eine Austauschplattform ein, die es den Aktiven ermöglicht, Veranstaltungen und Aktivitäten für das Fahrradjahr 2017 auszutauschen und zu koordinieren und informiert zweitens alle Kreisverbände zeitnah darüber.

Bundeshauptversammlung

Antrag 12 wird mit wenigen Gegenstimmen beschlossen.
--

Antrag 13 – abgelehnt

Antrag 14 – abgelehnt

Antrag 15 – abgelehnt

Antrag 16 - Von der Antragskommission abgelehnt, da eine Fachgruppe gemäß der Satzung nicht antragsberechtigt ist.