



Handlungsempfehlung für Kommunen

.....

Bleibt alles anders: Corona und der (Rad)-Verkehr

Das Verkehrssystem stand schon vor SARS-CoV-2 vor massiven Herausforderungen. Immer mehr Stau, immer mehr Luftverschmutzung und Lärm – und viel zu wenig Klimaschutz. Die Resilienz gegenüber Krisen wie Pandemien hat sich als weitere Herausforderung deutlich in Erinnerung gebracht. Die Eindämmungsphase der gegenwärtigen SARS-CoV-2-Pandemie hat gezeigt: Das Fahrrad ist krisenfest! Sichere und komfortable Netzwerke für Radfahrende und Zufußgehende machen Städte widerstandsfähiger.

Die Übergangsphase zwischen Lockerungen und völliger Normalisierung nach SARS-CoV-2 kann mehrere Jahre dauern. Der Neustart der Wirtschaft wird in dieser Phase der wichtigste Fokus der Kommunen und der Kommunalpolitik sein. Aber: eine Abwendung von Radverkehr und Radverkehrsförderung wäre die völlig falsche Konsequenz. Um allen Herausforderungen des Verkehrssystems zu begegnen und auch um in der Übergangsphase den geschwächten ÖV zu unterstützen, ist die Förderung des Radverkehrs, insbesondere der sehr rasche Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur für Kommunen, jetzt gerade besonders wichtig. Das Klimapakete der Bundesregierung bietet für diesen raschen Ausbau unmittelbar die notwendigen Finanzmittel für Kommunen und Kreise.

„Ich bin fest entschlossen, den Londonern sicherere und nachhaltigere Alternativen zum Autofahren zu bieten, insbesondere wenn unser öffentliches Verkehrssystem aufgrund von #COVID19 unter Druck steht. Wir schaffen wichtige neue Radwege in unserer Stadt.“

Sadiq Khan, Bürgermeister von London, 14. Mai 2020 via [Twitter](#)

Mobilität in der SARS-CoV-2-Pandemie und was Städte jetzt tun müssen:

1. Die Pandemie führt zu geändertem Verhalten vieler Menschen: Öffentlicher Verkehr wird gemieden, Individualverkehr nimmt zu.
2. Kommunen brauchen gerade jetzt viel Radverkehr! Alle, die können, sollten auf das Fahrrad umsteigen – sonst droht der Verkehrskollaps.
3. In der langen Übergangsphase bis zum Impfstoff sind Radverkehrsnetze (ggf. temporär) zentral, um Menschen aufs Rad zu bringen, sie dort zu halten und so Mobilität (auch der zwischenzeitlich nicht ÖPNV-Nutzenden) zu sichern.
4. Städte haben jetzt die Gelegenheit, ihre Planungen zum Radverkehrsnetz schnell umzusetzen: #PopUpBikeLanes sind schnell umsetzbar, können Radverkehrsnetze vorbereiten oder sogar durch den Praxistest verbessern.
5. Radverkehrsmaßnahmen zur temporären Aufnahme von ÖPNV-Nutzenden unterstützen den ÖV langfristig.
6. Die Wiederbelebung der Städte in der Übergangsphase gelingt nur mit lebenswerten und einladenden Städten. Die gibt es nicht mit mehr Parkplätzen, sondern nur mit mehr Platz für Rad, Zufußgehen, Schlendern und für Gastronomieflächen.
7. Städte sollten die Gehwege freihalten und der Gastronomie öffentliche Flächen zum #AbstandHalten kostenlos zur Verfügung stellen.

Phase 1: SARS-CoV-2 Eindämmung durch Eindämmung einer akuten Pandemie-welle (Wochen/Monate)	Phase 2: Übergangsphase Verlangsamung der Ausbrei-tung bis Impfstoff (ca. 1-4 Jahre)	Phase 3: Post-Corona-Zeit Neue Normalität: Ende der Pandemie durch Impfstoff
Weitgehender Stillstand des öf-fentlichen Lebens	Eingeschränkter Betrieb von Ar-beitsstätten, Bildungs-/ Betreu-ungseinrichtungen, Gastrono-mie und Tourismus	Wiederbelebung der Städte und des öffentlichen Lebens
Sehr niedriges Level an Mobili-tät: ÖPNV geht drastisch zurück	Mittleres bis hohes Level an Mo-bilität: Fuß, Rad, MIV nehmen stark zu. Geringe bis mittlere ÖPNV-Auslastung	Mobilität ähnlich der Vor-Corona-Zeit mit mehr Fuß-, Radverkehr. Erholung/ Moderni-sierung des ÖPNV
Ziel: Ermöglichung <u>systemrele-vanter</u> Mobilität	Ziel: Ermöglichung infektionssi-cherer Mobilität für <u>viele</u> Men-schen, Vermeidung von Stau und Überfüllung	Ziel: Krisenfeste, gesunde Städte

Zukunft

Das Verkehrssystem stand schon lange vor SARS-CoV-2 vor massiven Herausforderungen. Dazu zählen wachsende Staus, zunehmende Luftverschmutzung und die mangelnde Umsetzung eines effektiven Klimaschutzes. Die bisherigen Herausforderungen in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Klimaschutz müssen weiterhin bewältigt werden. Ob sich nach der endgültigen Überwindung der COVID-19-Pandemie aufgrund von verändertem Verhalten, einer langanhaltenden Rezession oder verkehrsvermeidender Digitalisierung etwas geändert haben wird, ist derzeit nicht einzuschätzen.

Resilienz

Als Resilienz oder zu Deutsch „Widerstandsfähigkeit“ eines Systems bezeichnet man die Fähigkeit eines Systems mit Unerwartetem, Krisen, Schocks umzugehen. Nachdem die Frage der Resilienz des Verkehrssystems etwa bei Naturkatastrophen lange ein Abseits-Thema war, hat sich in den letzten Jahren die Debatte erweitert, v.a. angesichts des Klimawandels und des demographischen Wandels. „Sind Straßenbeläge an den Klimawandel angepasst?“, „Ist der Öffentliche Verkehr auf mehr alte Menschen eingestellt?“, sind Fragen nach der Resilienz des Verkehrssystems. Angesichts der SARS-CoV-2-Pandemie ist die Frage der Resilienz des Mobilitätssystems auch angesichts von Pandemien und der damit verbundenen Herausforderungen aktuell geworden.

Phasen der Pandemie

Mitte März 2020 wurden Aktivitäten in ganz Deutschland massiv zurückgefahren. So ist es gelungen, in der „Eindämmungsphase“ eine unkontrollierte Ausbreitung von SARS-CoV-2 vorerst zu verhindern. Damit ist nicht das Ende der Pandemie erreicht. Seit Ende April werden, mit Unterschieden in einzelnen Bundesländern, Lockerungen der Beschränkungen der ersten Phase umgesetzt. Damit begann der Eintritt in die zweite Phase der Pandemie. In dieser Phase sind weiterhin epidemiologische Maßnahmen notwendig, v.a. müssen Abstands- und Hygieneregeln eingehalten und das öffentliche Leben angepasst werden. Lokale oder regionale Infektionswellen werden vermutlich dazu führen, dass es in einzelnen Städten und Regionen begrenzte Verschärfungen und Eindämmungsmaßnahmen geben wird. Im schlechtesten Fall ist die Kommunalpolitik mit einem Hin und Her zwischen den Phasen konfrontiert.

Wie lange dauert die zweite Phase? Das kann offensichtlich im Moment niemand vorhersagen, schon gar nicht der ADFC. Aber es werden deutliche Hinweise auf die Mindestdauer gegeben: WHO-Expert*innen

gehen von mindestens 18 Monaten für die Entwicklung eines Impfstoffs aus¹, weitere 6 Monate sind als Minimum für eine weitgehende Verfügbarkeit anzusetzen. Erst danach kann eine dritte Phase, die „Endphase“ der Pandemie beginnen. Das bedeutet: die zweite Phase, die „Übergangsphase“² dauert nach menschlichem Ermessen mindestens 24 Monate, 2 Jahre. Sie kann auch deutlich länger dauern. Das ist die erwartbare Herausforderung, darauf werden sich Kommunalpolitik und kommunale Verkehrspolitik einstellen müssen.

Verkehr in der Eindämmungsphase

Mit Beginn der Eindämmungsphase ist der Verkehr in ganz Deutschland deutlich eingebrochen. Die durchschnittlich täglich zurückgelegte Distanz ist etwa um etwa die Hälfte gesunken³. Insbesondere der Öffentliche Verkehr, Fernverkehr und Nahverkehr, hat bis zu 95% seiner bisherigen Nutzer*innen verloren.

Fahrrad in der Eindämmungsphase

Der Radverkehr ist deutlich geringer zurückgegangen als alle anderen Verkehrsarten und hat anteilig erheblich zugenommen. Radfahrende sind auf dem Rad geblieben, bisherige ÖV-Nutzende sind auf das Rad umgestiegen. Menschen, die bisher nur in der Freizeit Fahrrad gefahren sind, haben begonnen, es auch für Alltagsfahrten zu nutzen. Offensichtlich haben die Kombination von individueller Mobilität, geringer Infektionsgefahr und Bewegung besonders überzeugt. Damit hat sich das Fahrrad in der Eindämmungsphase ganz besonders als Pandemie-resilientes und krisenfestes Verkehrsmittel gezeigt.

Auch der Fußverkehr hat in der Krise deutlich hinzugewonnen und ist im Alltagsverkehr und für die tägliche Bewegung wichtig.

Unterstützung Fahrrad in der Eindämmungsphase

Mitte März 2020 haben Städte wie Berlin, Bogotá, Mexiko-Stadt und New York zur Unterstützung der Radfahrenden ihr Radwegenetz temporär deutlich ausgebaut. Diese „Pop-up-Infrastruktur“ hat sich rasch verbreitet: Mehr als 150 Städte weltweit hatten Ende April 2020 SARS-CoV-2-Radwege und -Gehwege. In einigen Fällen hat die Einführung der SARS-CoV-2-Infrastruktur den Druck entlang wichtiger Verkehrskorridore verringert oder den Zugang zu Zielen wie Krankenhäusern verbessert. Andere Städte zielen darauf, stadt- oder regionsweite Netze für den Rad- und Fußgängerverkehr zu schaffen, die angesichts der geringeren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel Mobilität mit ausreichend Abstand ermöglichen. Dazu gehören Barcelona, Bogotá, die Region Paris/Île-de-France, New York City und Rom. Viele hundert weitere Städte planen solche „Pop-up-Infrastruktur“ sobald die Übergangsphase beginnt.

Verkehr in der Übergangsphase

Mit den Lockerungen zum Ende der Eindämmungsphase wird der Verkehr wieder zunehmen. Wahrscheinlich wird er zunächst unterhalb des Vor-SARS-CoV-2-Niveaus bleiben – zumindest in der Übergangsphase. Wenn es lokal oder regional zu steigenden Infektionen und erneuten Eindämmungsmaßnahmen kommt, wird auch der Verkehr entsprechend schwanken.

ÖV in der Übergangsphase

Das ITF führt aus: „Kurzfristig wird die ÖPNV-Nutzung abnehmen. Radfahren, zu Fuß gehen und Autonutzung werden mit Ende der Beschränkung zunehmen.“⁴ Aufgrund eines hohen wahrgenommenen (und realen) Infektionsrisikos werden viele Menschen den ÖPNV vermutlich auch in der Übergangsphase meiden oder versuchen ihn zu meiden. In der Übergangsphase ist es notwendig, dass der Besetzungsgrad

¹ „Meeting of Top Scientists Underway to Slow Coronavirus Spread“, UN News, 11. Februar 2020:

<https://news.un.org/en/story/2020/02/1057161>

² Das International Transport Forum spricht von „UV Until-Vaccine -Zeitalter“ (für „Bis zum Impfstoff“), das mobility institute berlin von der „Kalibrierungsphase“, in der immer wieder Maßnahmen angepasst, also „kalibriert“ werden.

³ mib: Beyond the immediate crisis. The SARS-CoV-2 pandemic and public transport strategy. A Guideline for Action, Seite 9:

<https://mobilityinstitute.com/en/publications/corona-en>

⁴ ITF: Covid-19 Transport Brief 3. Mai 2020 – Resiliente Stadt: Wie Umwidmung von Straßenraum urbanes Leben stärkt, Seite 2:

https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Aktuelles/Neuigkeiten/2020/Download/ITF-Papier_Resiliente-Stadt_Covid-19-Mobilitaet.PDF

der Fahrzeuge im ÖV so geringgehalten wird, dass die Abstandsregeln eingehalten werden können. Der ÖV in der Übergangsphase wird sich vom Vor-SARS-CoV-2-ÖV deutlich unterscheiden.

Das kann bedeuten, dass viele Menschen sich Alternativen zum ÖV suchen werden. Es steht zu befürchten, dass das in erster Linie der PKW sein wird, wenn ein PKW verfügbar ist. Für kleine und große Städte würde das Überfüllung und Dauerstau bedeuten, denn in den größeren Städten in Deutschland beträgt der ÖV-Anteil 20 bis 25 Prozent. Es sind weder Straßenkapazitäten noch Parkraum für diesen zusätzlichen fließenden und ruhenden PKW-Verkehr vorhanden. Und: Menschen, die kein Auto zur Verfügung haben, können nicht auf das Auto ausweichen.

Fahrrad in der Übergangsphase

Der Radverkehr hat anteilig und absolut in der Eindämmungsphase zugenommen. Es ist zu erwarten, dass auch in der Übergangsphase viele Menschen weiter das Rad benutzen und mit dem allgemeinen Anstieg des Verkehrs auch der Radverkehr deutlich steigt. Erste erhobene Daten aus Kommunen und Daten aus Befragungen bestätigen das.⁵ Das bedeutet, dass viele Städte Volumenprobleme haben: Die vorhandenen Radverkehrsanlagen und Gehwege sind zu eng für die Zahl der Nutzenden. Diese Probleme werden durch die Hygiene- und Abstandsregeln deutlich verschärft, denn Radfahrende müssen beim Fahren wie beim Warten vor den Ampeln den notwendigen Abstand einhalten. Gleiches gilt für den Fußverkehr. Um ansteckungssicheren Radverkehr auch während der Übergangsphase zu gewährleisten, sind zusätzliche Radwege etwa in der Form von Pop-up-Bike-Lanes auch nach der Eindämmungsphase sinnvoll und notwendig. ITF: „Die Städte müssen den öffentlichen Raum neu aufteilen, damit Fußgänger und Radfahrer ausreichend Abstand halten können.“

Und nicht nur für die Ansteckungsfreiheit: Offensichtlich ist es in der Übergangsphase von besonderer Bedeutung, die nachhaltigen Alternativen zum ÖV zu stärken, also den Radverkehr und den Fußverkehr. Es geht also in der Übergangsphase insbesondere darum, Menschen für das Radfahren zu gewinnen. Das Ziel hatten viele Städte schon vor der Pandemie, sie sollten es auch nach der Pandemie haben – und während der Übergangsphase eben nicht aus den Augen verlieren. ITF: „Die Städte sollten Pop-up-Infrastruktur mit langfristigen Zielen verknüpfen und jetzt bauen, was sie später behalten möchten.“

„Mit der Radoffensive 2020 schaffen wir Möglichkeiten, um das Radeln in Wien leichter & sicherer zu machen. Da angesichts der Coronakrise viele Menschen auf das Rad umsteigen, wurden Planungen für wichtige Radprojekte priorisiert. Im Sommer wird mit den Arbeiten für +30 Projekte gestartet.“

Birgit Hebein, Wiener Vizebürgermeisterin und Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, 12. Mai 2020 via [Twitter](#)

Klimapaket und Sonderprogramm „Stadt und Land“

Das im Herbst 2019 verabschiedete Klimapaket der Bundesregierung will den Radverkehr deutlich stärken, vor allem indem hochwertige und attraktive Radverkehrsnetze in den Kommunen gefördert werden. Für die Jahre 2020 bis 2023 stehen 900 Mio. € zur Verfügung, für die folgenden Jahre bis 2029 weitere 1,4 Mrd. €. Der größte Teil des Geldes, 625 Mio. € für die Jahre 2020-2023, steht dabei im Sonderprogramm „Stadt und Land“ direkt den Kommunen zur Verfügung.

Radverkehrsnetze im Sonderprogramm „Stadt und Land“

Für umfangreiche Planungs- und Baumaßnahmen bei grundständigen Umbauten für vollständige Radverkehrsnetze ist sowohl der Vierjahreszeitraum von 2020 bis 2023 als auch der Zehnjahreszeitraum

⁵ ADAC-Befragung – netto wollen 12 Prozent mehr Rad fahren, 20 Prozent mehr zu Fuß gehen:
<https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/corona-mobilitaet/>

von 2020 bis 2029 (sehr) knapp bemessen. Völlig zu Recht spricht die Bundesregierung daher statt nur vom Bau von der „Realisierung von Radverkehrsnetzen“⁶ und setzt dabei ausdrücklich auch auf „Anordnung und Ausbau von Fahrradstraßen, Umnutzung von Fahrstreifen in geschützte Radwege“⁷. Das bedeutet: Umgewidmete Straßen und Autofahrspuren, die mit geringem Aufwand umgesetzt werden und mit einfachen Mitteln geschützt und gestaltet werden, sind genau das Richtige und das im Klimapaket Vorgesehene, um schnelle Ergebnisse zu erreichen. Auch wenn das im Herbst 2019 niemand wissen konnte: Das Sonderprogramm „Stadt und Land“ und seine bevorzugten Maßnahmen passen hervorragend in die Übergangsphase der SARS-CoV-2-Pandemie.

Hinzukommt: Die Notwendigkeit, in der Übergangsphase den ÖV unmittelbar zu entlasten und zu unterstützen, bietet Städten jetzt die Chance, Maßnahmen im Radverkehrsnetz vorzuziehen, diese zunächst provisorisch/temporär auszuführen und auf diesem Weg die Radverkehrsinfrastruktur zu testen, die sie im nächsten Schritt mit den Fördermitteln aus dem Klimapaket des Bundes dauerhaft umsetzen können.

Kombination ÖV/Rad

Die drei Säulen des Umweltverbundes, Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV, können durch eine erhebliche Verbesserung der Kombinationsmöglichkeiten untereinander weiter ausgebaut und gestärkt werden. Radverkehr kann als Zubringerverkehr gerade zum schienengebundenen ÖPNV den Verkehr von und zum Bahnhof entlasten. Gerade auf hochbelasteten kurzen Strecken, etwa von einem Bahnhof zu einem wichtigen Arbeitgeber oder in der innerstädtischen Feinverteilung, kann die Kombination in der Übergangsphase eine besondere Bedeutung bekommen.

"[...] die aktuelle Gesundheitskrise zwingt uns, unser Mobilitätssystem zu überdenken. Alle Hebel müssen betätigt werden, damit die Lockerungen unter den besten Bedingungen erfolgen. Das Fahrrad ist eines der Werkzeuge, um soziale Distanz zu bewahren. Es muss neben den anderen Verkehrsträgern seine volle Rolle spielen, insbesondere um die vollständige Lähmung des Straßennetzes der Île-de-France zu vermeiden, die durch eine massive Verlagerung in Richtung Privatwagen verursacht würde."

Valérie Pécresse, Präsidentin der Region Île-de-France, via [Le Parisien](#)

In der Stadt und in der Fläche

Deutschland hat 11.000 Kommunen, in allen Größenordnungen. Verkehrssysteme in unterschiedlich großen und unterschiedlich dichten Siedlungsformen unterscheiden sich deutlich. In vielen größeren Städten ist der ÖPNV exzellent und ist für viele Menschen das Hauptverkehrsmittel. Vor allem in der Fläche ist das ÖPNV-Angebot viel geringer und das Auto für die meisten Menschen unverzichtbar. Das Fahrrad hat in großen und kleinen Kommunen manchmal eine wichtige, manchmal eine untergeordnete Rolle. In der Fläche ist die Bedeutung des Fahrrads, gerade zwischen kleinen Kommunen wegen des Mangels an jeglicher Fahrradinfrastruktur oft gering.

In der SARS-CoV-2-Pandemie sind alle kommunalen Aufgabenträger und ÖV-Betreiber gleichermaßen von der Krise des ÖV betroffen. Dabei ist in der Übergangsphase die sichere Abwicklung der Schülerbeförderung ein zentrales Thema, davon ist vor allem der ÖV in der Fläche, abseits der

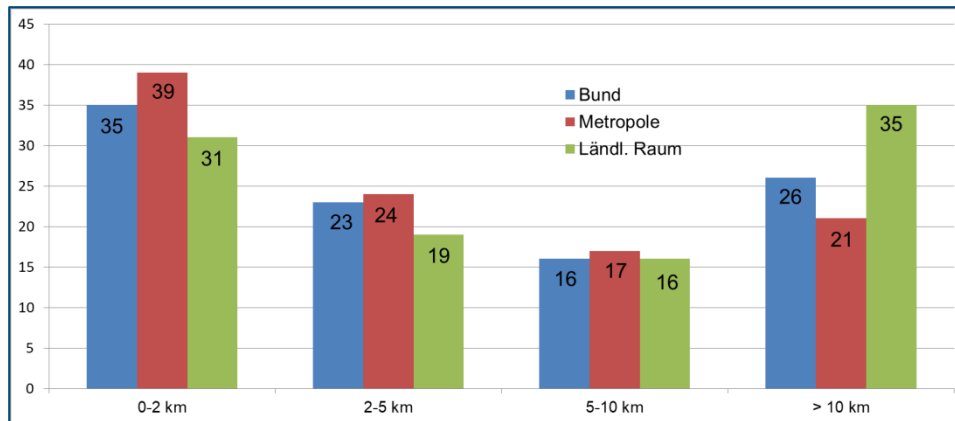
⁶ Klimapaket der Bundesregierung, Seite 70:

<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/1679914/e01d6bd855f09bf05cf7498e06d0a3ff/2019-10-09-klima-massnahmen-data.pdf?download=1>

⁷ Das bedeutet nicht, dass Umbau von Straßen und Neubau eigenständiger Radwege ausgeschlossen sind, sie sind ausdrücklich erwünscht. Kommunen, die schnell genug sind oder fortgeschrittene Planungen oder gar Baureife haben, können ebenfalls gefördert werden, wenn die Qualität der Infrastruktur gut genug ist.

Ballungsräume betroffen. Neben betrieblichen Fragen stellt die Finanzierung sowohl kurz- als auch mittel- und langfristig die Kommunen vor immense Herausforderungen. Von besonderer Bedeutung ist dabei, die Zeitkarteninhaber als Kunden zu behalten und auch langfristig weiterhin zu binden. In der Fläche ist auch wirtschaftlich die Zukunft der Schülerbeförderung von zentraler Bedeutung. Damit ist die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zwischen kleineren Kommunen, mit besonderem Blick auf Schulen und in der Unterstützung der Schülerverkehre auch in der Fläche und auf der Kreisebene ein aktuelles Thema.

Unabhängig von der Siedlungsgröße lässt sich beobachten, dass die meisten Wege kurz sind. Etwa ein Drittel aller Wege sind kürzer als 2 km, etwa 20 Prozent zwischen 3 und 5 km kurz. Auch in der Fläche sind nur 35 Prozent der Wege länger als 10 km⁸.



Fahrradtourismus

Der Tourismus hat durch SARS-CoV-2 in besonderer Form Einbußen erlitten. Aufgrund der aktuell noch bestehenden Reisewarnung ins Ausland wird zunächst der Deutschlandtourismus wiederaufgenommen. Mit den schrittweisen Öffnungen beginnt auch hier eine Übergangsphase. Der Tourismus wird in dieser Phase von neuen Rahmenbedingungen, veränderten Wertevorstellungen und Ansprüchen der Menschen sowie einem höheren Sicherheitsbedürfnis geprägt sein. Gleichzeitig ergeben sich neue Chancen für den Deutschlandtourismus. Touristische Produkte müssen frühzeitig neu justiert und an die veränderten Bedingungen angepasst werden.

Den Segmenten des Natur- und Aktivtourismus sowie dem übergreifenden Aspekt der Nachhaltigkeit kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu. Insbesondere der Fahrradtourismus ist geeignet, Tourismus in die Fläche zu bringen und abseits der Hotspots zu ermöglichen. Regionen, die im Fahrradtourismus noch Nachholbedarf haben, sollten unmittelbar damit beginnen, ggf. ebenfalls mit temporären Maßnahmen.

Der Fahrradtourismus ist ein wichtiger, flächenhaft bedeutsamer Bestandteil des Deutschlandtourismus und Teil der regionalen Wirtschaftsförderung. Laut Radverkehrsanalyse geben Radurlauber 65-100 €, Ausflügler 14-20 € pro Tag⁹ aus. Fahrradtourismus ist daher, richtig umgesetzt, ein wertvolles Konjunkturprogramm für Regionen, denn diese Umsätze kommen direkt Beherbergung, Gastronomie und Einzelhandel zu Gute.

Dabei ist die Wertschöpfungskette komplex und vielfältig – wie der gesamte Tourismus. So sind z.B. rund 5.800 Betriebe – von der Jugendherberge über den Campingplatz bis zum 5-Sterne-Hotel – Teil der ADFC-Marketingkooperation Bett&Bike – fahrradfreundliche Beherbergungsbetriebe.

Die fahrradtouristische Infrastruktur in Deutschland mit über 250 Radfernwegen mit mehr als 76.000 km Gesamtlänge wird ergänzt durch mehr als 350 regionale Radwanderrouen mit weiteren ca. 20.000 km Länge. Das Angebot ist – wenn auch qualitativ lange nicht in dem Zustand, wie der ADFC und viele Nutzer

⁸ Alle Daten MID2017

⁹ Quelle: Radverkehrsanalysen der IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

es sich wünschen – trotzdem umfassend und vielfältig. Dieses Angebot ermöglicht in herausragender Weise eine zwingend erforderliche notwendige Dezentralisierungsstrategie.

Der mit der Pandemie verbundene Trend zu Nahzielen ist eine positiv zu bewertende Chance für den ländlichen Raum, der in besonderer Weise vom Fahrradtourismus profitiert. Radreisen und Fahrradurlaube können idealerweise vor der Haustür starten.

Der ADFC organisiert, kommuniziert und vermarktet die umweltverträgliche Reiseform mit dem Rad und ist seit mehr als 30 Jahren ihr Motor. Der Club bietet vielfältige Informationen und Vermarktungspotentiale, sowohl für Gäste aus dem Inland als auch in bewährter Kooperation mit der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT) für Gäste aus dem Ausland. „Deutschland per Rad entdecken“, die seit 20 Jahren bekannte ADFC-Vermarktungs- und Kommunikationskampagne bekommt vor dem Hintergrund der Pandemie neue, umfassendere Bedeutung. Die aktuelle der Broschüre und Internetseite (www.deutschland-per-rad.de) zeigen Deutschlands Vielfalt als Radreiseziel.

Über 1.500 ausgebildete ADFC-TourGuides leiten jährlich rund 10.000 ADFC-Radtouren bundesweit. Diese können seit Beginn der Pandemie nicht stattfinden bzw. müssen künftig an die neuen Rahmenbedingungen angepasst werden. Die Radtourenleiter bringen jahrelange Erfahrung bei der Planung, Umsetzung und Durchführung von Radtouren und -reisen mit, kennen die Strecken vor Ort und können so Tipps und Infos zu passenden Tagestouren per Rad geben.

„Die Wissenschaft hat vor Pandemien lange gewarnt. Auch vor dem Klimawandel warnt die Wissenschaft schon seit über vierzig Jahren. Heute merken wir, dass sich diese Szenarien bewahrheiten. Wir müssen heute handeln, um die Katastrophen von morgen und übermorgen zu verhindern. Je stärker wir die Infektionsmöglichkeiten begrenzen und je früher wir die Emissionen senken, desto länger haben wir Zeit. Auch beim Klimaschutz geht es um „Flatten The Curve“ – also die CO2-Emissionen nicht so sehr ansteigen zu lassen, dass die Erde sich über das verkraftbare Maß hinaus erwärmt.“

Claudia Kemfert, Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr und Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), via [PT-Magazin](#)

Summary

Das Verkehrssystem stand schon vor SARS-CoV-2 vor massiven Herausforderungen, etwa dem wachsenden Stauaufkommen, zunehmender Luftverschmutzung und der Umsetzung eines effektiven Klimaschutzes. Die Resilienz gegenüber Krisen wie der gegenwärtigen SARS-CoV-2-Pandemie ist als weitere Herausforderung hinzugekommen. Die Eindämmungsphase hat gezeigt: Das Fahrrad ist krisenfest, sichere und komfortable Netzwerke für Radfahrende und Zufußgehende gehören zu einer krisenfesten Stadt.

Die Übergangsphase zwischen Lockerungen und völliger Normalisierung nach SARS-CoV-2 kann mehrere Jahre dauern. Vor allem der ÖV wird in dieser Phase beeinträchtigt sein. Um allen Herausforderungen des Verkehrssystems zu begegnen und auch um in der Übergangsphase den ÖV zu unterstützen, ist die Förderung des Radverkehrs, insbesondere der sehr rasche Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur für Kommunen jetzt von besonderer Bedeutung. Das Klimapaket der Bundesregierung bietet für diesen raschen Ausbau unmittelbar die notwendigen Finanzmittel für Kommunen und Kreise.

Handlungsfelder

Aus den genannten Argumenten ergeben sich vier Maßnahmenpakete Mobilität (nicht nur) für die Zeit unter SARS-CoV-2:

1. [Vorgezogene Realisierung von Radverkehrsnetz-Elementen mit temporärer Ausführung](#)
2. [Maßnahmen zur temporären ÖV-Unterstützung](#)
3. [Maßnahmen zur wirtschaftlichen Förderung der Fahrradnutzung](#)
4. [Maßnahmen zur Förderung des deutschlandweiten Fahrradtourismus](#)

Dieses Papier versteht sich als lebendiges Dokument, das der aktuellen Entwicklung angepasst wird (Stand siehe Fußzeile).

Kontakt:

ADFC-Bundesgeschäftsstelle

Mohrenstr. 69, 10117 Berlin

Interessenvertretung@adfc.de