



LANDTAGSWAHLEN RLP 2026: WELCHE ADFC-FORDERUNGEN SIND IN DEN WAHLPROGRAMMEN DER PARTEIEN ENTHALTEN?

Legende: **Rot** = Nicht erwähnt oder Ablehnung / **Gelb**: indirekt erwähnt oder Teilforderung enthalten / **Grün**: Forderung enthalten

	AfD	CDU	FDP	Freie Wähler	Grüne	Linke	SPD	Volt
Konkrete Ziele zur Förderung des Radverkehrs bis 2030	Keine spezifischen Ziele erkennbar	Ausbau Radschnellwege, bessere Vernetzung (S. 11)	Marktorientierte Lösungen - keine direkte Erwähnung	Pragmatische Ziele für ländliche Räume (S. 33)	Verdopplung des Radverkehrsanteils (S. 32)	Sozial gerechte Radverkehrsförderung (S. 30, 38)	Ausbau der Radinfrastruktur (S. 87, 91)	Ambitionierte europäische Standards (S. 3, 86)
Übergeordneter Masterplan für Radinfrastruktur	Nicht erwähnt	Ja, als Teil der Mobilitätsstrategie (S. 11)	Flexibler Ansatz statt starrer Pläne (S. 59)	Regionale Konzepte bevorzugt - keine direkte Erwähnung (S. 33)	Umfassender Radverkehrsplan (S. 32)	Ja, mit sozialer Komponente (S. 29, 30)	Koordinierte Planung (S. 87, 91)	Integrierter europäischer Ansatz (S. 77, 78)
Stärkung der Rolle des Radverkehrs im Mobilitätsmix	Fokus auf Autoverkehr, Radverkehr nachrangig (S. 52)	Wichtiger Baustein nachhaltiger Mobilität (S. 11, 57)indirekt	Teil eines vielfältigen Mobilitätsangebots (S. 53)	Ergänzung zum motorisierten Verkehr (S. 33)	Zentrale Säule der Verkehrswende (S. 23, 29, 31, 32),	Wichtig für soziale Mobilität (S. 29, 30)	Wichtiger Baustein der Mobilitätswende (S. 88, 91, 92)	Zentrale Rolle in nachhaltiger Mobilität (S. 3)
Verankerung des Radwegebaus als Pflichtaufgabe im Straßenbau	Nicht erwähnt	Berücksichtigung bei Infrastrukturplanung (S. 56)-58)	Bedarfsorientierte Herangehensweise (S. 59)	Berücksichtigung bei Bedarf - keine direkte Erwähnung	Bedarfsorientierte Herangehensweise (S. 59)	Ja, als öffentliche Daseinsvorsorge - keine direkte Erwähnung	Eigenes Radverkehrsgesetz (S. 92)	Ja, verbindliche Integration (S. 92)
Erhöhung der jährlichen Investitionen in den Radverkehr pro Einwohner	Keine Angaben	Erhöhung der Investitionen geplant (S. 56, 59)	Effizienter Mitteleinsatz - keine direkte Erwähnung	Bedarfsgerechte Investitionen - keine direkte Erwähnung	Deutliche Erhöhung der Investitionen - keine direkte Erwähnung	Erhöhung mit Fokus auf soziale Gerechtigkeit - keine direkte Erwähnung	Erhöhung der Investitionen - keine direkte Erwähnung	Erhöhung auf europäisches Niveau - keine direkte Erwähnung
Eigener Fördertopf für kommunale Radverkehrsprojekte	Nicht vorgesehen	Unterstützung kommunaler Projekte (S. 10, 54)	Kommunale Entscheidungsfreiheit - keine direkte Erwähnung	Unterstützung kommunaler Initiativen - keine direkte Erwähnung	Ja, eigener Fördertopf (S. 9)	Ja, besonders für strukturschwache Gebiete (S. 29, 31, 32)	Unterstützung kommunaler Projekte (S. 92)	Ja, mit EU-Kofinanzierung - keine direkte Erwähnung
Landesfinanzierung der Penderradrouten	Nicht erwähnt	Landesfinanzierung vorgesehen (Indirekt (S. 56)- 58)	Public-Private-Partnership-Modelle - keine direkte Erwähnung	Gemeinsame Finanzierung Land/Kommunen (S. 26)	Vollständige Landesfinanzierung (S. 31)	Öffentliche Finanzierung - keine direkte Erwähnung	Mischfinanzierung Land/Bund - keine direkte Erwähnung	Innovative Finanzierungsmodelle - keine direkte Erwähnung
Erweiterung und Sanierung des Radwegenetzes	Keine konkreten Pläne	Systematischer Ausbau geplant (S. 57)	Bedarfsgerechter Ausbau - keine direkte Erwähnung	Fokus auf ländliche Verbindungen (S. 33)	Massiver Ausbau geplant (S. 31)	Ausbau mit Fokus auf Chancengleichheit (S. 30)	Systematischer Ausbau (S. 91, 92)	Systematischer Ausbau nach EU-Standards - keine direkte Erwähnung
Verkehrssicherheit für Radfahrende	Allgemeine Sicherheit im Fokus - keine direkte Erwähnung	Allgemein hohe Priorität, sichere Infrastruktur nicht speziell für Radverkehr (S. 57)	Technologiebasierte Lösungen (S. 61)	Praktische Sicherheitsmaßnahmen - keine direkte Erwähnung	Höchste Priorität, Vision Zero (S. 32)	Sicherheit für alle Bevölkerungsgruppen - keine direkte Erwähnung	Sicherheit als Priorität - keine direkte Erwähnung	Vision Zero nach niederländischem Vorbild - keine direkte Erwähnung
Sichere Fahrradabstellmöglichkeiten	Nicht erwähnt	Keine direkte Erwähnung	Marktbasierte Lösungen - keine direkte Erwähnung	Bedarfsorientierter Ausbau - keine direkte Erwähnung	Flächendeckender Ausbau (S. 32)	Kostenlose Abstellmöglichkeiten - keine direkte Erwähnung	Ausbau der Infrastruktur - keine direkte Erwähnung	Flächendeckender Ausbau (S. 86)
Infrastrukturelle Trennung vom MIV/Fußgänger	Nicht erwähnt	Wo möglich und sinnvoll - keine direkte Erwähnung	Wo wirtschaftlich sinnvoll (S. 56, 59)	Wo praktikabel - keine direkte Erwähnung	Konsequente Trennung angestrebt - keine direkte Erwähnung	Ja, für mehr Sicherheit (S. 30)	Wo sinnvoll und möglich - keine direkte Erwähnung	Konsequente Trennung - keine direkte Erwähnung
Ausbaustandard der Penderradrouten	Nicht erwähnt	Hohe Standards angestrebt (S. 11, 57)	Kosteneffiziente Standards (S. 59)	Angemessene Standards - keine direkte Erwähnung	Höchste Standards wie Radschnellwege (S. 32)	Hohe Standards für alle (S. 30)	Gute Standards angestrebt durch Radgesetz (S. 92)	Europäische Spitzenstandards - keine direkte Erwähnung
Stärkung der Rolle des Landesbetriebs Mobilität (LBM) beim Radwegebau	Stärkung für Straßenbau - keine direkte Erwähnung	Zentrale Rolle beim Radwegebau (S. 7, 11, 22, 57)	Effizienzsteigerung und Entbürokratisierung (S. 59, 140, 153)	Stärkung für regionale Projekte - keine direkte Erwähnung	Zentrale Koordination des Radwegebaus (S. 32)	Stärkung für öffentliche Aufgaben - keine direkte Erwähnung	Wichtige Rolle beim Ausbau (S. 92),	Modernisierung und Digitalisierung (S. 92)
Öffnung von Wirtschafts- und Waldwegen für den Radverkehr	Nicht erwähnt	Prüfung und schrittweise Öffnung - keine direkte Erwähnung	Pragmatische Lösungen - keine direkte Erwähnung	Unterstützung der Öffnung - keine direkte Erwähnung	Weitgehende Öffnung angestrebt - keine direkte Erwähnung	Öffentlicher Zugang zu Wegen - keine direkte Erwähnung	Prüfung und Öffnung Keine direkte Erwähnung	Vollständige Öffnung - keine direkte Erwähnung
Öffnung der Betriebswege auf Autobahnbrücken für Radverkehr	Nicht erwähnt	Umsetzung wo rechtlich möglich - keine direkte Erwähnung	Prüfung der Wirtschaftlichkeit Keine direkte Erwähnung	Prüfung der Umsetzbarkeit - keine direkte Erwähnung	Konsequente Umsetzung - keine direkte Erwähnung	Umsetzung im öff. Interesse - keine direkte Erwähnung	Umsetzung angestrebt - keine direkte Erwähnung	Konsequente Umsetzung - keine direkte Erwähnung
Bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit öffentlichem Nahverkehr	Begrenzt (S. 53)	Bessere Verknüpfung als Ziel (S. 56)	Digitale Vernetzung fördern (S. 47, 58)	Bessere Anbindung ländlicher Räume (S. 32)	Nahtlose Verknüpfung als Ziel (S. 33)	Kostenlose Verknüpfung (S. 30)	Bessere Verknüpfung (S. 90, 91),	Nahtlose multimodale Verknüpfung (S. 90)
Erhöhung der Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten in Bussen und Bahnen	Nicht erwähnt	Ausbau der Kapazitäten ÖPNV geplant - keine direkte Erwähnung	Marktbasierte Erweiterung - keine direkte Erwähnung	Ausbau wo sinnvoll - keine direkte Erwähnung	Deutlicher Ausbau der Kapazitäten	Kostenlose Fahrradmitnahme - keine direkte Erwähnung	Ausbau der Möglichkeiten - keine direkte Erwähnung	Deutlicher Ausbau (S. 78)
Digitale Lösungen (Apps, intelligente Ampelsteuerung)	Nicht spezifisch für Radverkehr (S. 52)	Förderung digitaler Innovationen (S. 58)	Starke Förderung digitaler Innovation (S. 61, 141)	Pragmatische digitale Lösungen - keine direkte Erwähnung	Umfassende Digitalisierung - keine direkte Erwähnung	Digitalisierung für alle zugänglich - keine direkte Erwähnung	Förderung digitaler Lösungen Keine direkte Erwähnung	Umfassende Smart-City-Lösungen (S. 78)
Leihradsysteme und Lastenradförderung	Nicht erwähnt	Keine explizite Erwähnung Unterstützung neuer Mobilitätskonzepte (S. 57)	Marktbasierte Entwicklung - keine direkte Erwähnung	Unterstützung lokaler Initiativen - keine direkte Erwähnung	Starke Förderung und Ausbau (S. 33)	Öffentliche Leihradsysteme - keine direkte Erwähnung	Unterstützung neuer Konzepte - keine direkte Erwähnung	Innovative Sharing-Konzepte (S. 90),
Sicherheit der Radfahrer im Straßenverkehr	Teil der allgemeinen Verkehrssicherheit (S. 52)	Keine direkte Erwähnung	Getrennte Führung (S. 60)	Verkehrserziehung und Aufklärung - keine direkte Erwähnung	Umfassende Sicherheitskonzepte (S. 33)	Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer - keine direkte Erwähnung	Verkehrssicherheit fördern (S. 94)	Technologiebasierte Sicherheitssysteme - keine direkte Erwähnung
Bewusstsein in Schulen und Unternehmen	Nicht erwähnt	Förderung der Radverkehrskultur - keine direkte Erwähnung	Bildungspartnerschaften - keine direkte Erwähnung	Regionale Initiativen fördern - keine direkte Erwähnung	Breite Bewusstseinsbildung (S. 33)	Bildung für nachhaltige Mobilität - keine direkte Erwähnung	Bewusstseinsbildung (S. 94)	Europäische Bildungsprogramme - keine direkte Erwähnung
Bürgerbeteiligung bei Radverkehrsprojekten	Allgemeine Bürgerbeteiligung (S. 13)	Einbindung der Bürger bei Planungen über Digitalisierung (S. 59)	Digitale Beteiligungsformate - keine direkte Erwähnung	Starke Bürgerbeteiligung - keine direkte Erwähnung	Umfassende Partizipation (S. 3, 34, 66, 67, 68, 84),	Demokratische Beteiligung - keine direkte Erwähnung	Beteiligung der Bürger - keine direkte Erwähnung	Digitale Partizipationsplattformen (S. 107, 108)
Bedeutung des Radverkehrs zur Erreichung der Klimaschutzziele	Gering, Fokus auf andere Bereiche	Keine direkte Erwähnung	Technologieoffener Klimaschutz (S. 59)	Beitrag zu regionalen Klimazielen - keine direkte Erwähnung	Zentral für Klimaneutralität (S. 8, 33)	Wichtig für Klimagerechtigkeit (S. 37,38)	Beitrag zum Klimaschutz - keine direkte Erwähnung	Zentral für European Green Deal - keine direkte Erwähnung
Erhöhung des Radverkehrsanteils	Nicht als Ziel definiert	Indirekte Steigerung - keine direkte Erwähnung	Marktgetriebene Entwicklung - keine direkte Erwähnung	Realistische Steigerung - keine direkte Erwähnung	Deutliche Steigerung als Hauptziel (S. 33)	Steigerung für alle Bevölkerungsschichten (S. 38)	Steigerung angestrebt (S. 91, 92)	Deutliche Steigerung nach EU-Vorbild - keine direkte Erwähnung
Barrierefreiheit und Inklusion	Allgemeine Barrierefreiheit (S. 8, 87)	Berücksichtigung bei Planung (S. 56)	Innovative Lösungen fördern (S. 50)	Berücksichtigung lokaler Bedürfnisse - keine direkte Erwähnung	Vollständige Barrierefreiheit (S. 33)	Vollständige Inklusion und Barrierefreiheit (S. 29)	Berücksichtigung bei Planung (S. 88)	Vollständige Inklusion nach EU-Standards (S. 78)
Anzahl GRÜNER Felder (je 2 Punkte) Anzahl GELBER Felder (je 1 Punkt) Anzahl ROTER Felder (je 0 Punkte)	0 -> 0 Punkte 7 -> 7 Punkte 18 -> 0 Punkte	5 -> 10 Punkte 17 -> 17 Punkte 3 -> 0 Punkte	1 -> 2 Punkte 14 -> 14 Punkte 10 -> 0 Punkte	1 -> 2 Punkte 19 -> 19 Punkte 5 -> 0 Punkte	19 -> 38 Punkte 6 -> 6 Punkte 0 -> 0 Punkte	7 -> 14 Punkte 18 -> 18 Punkte 0 -> 0 Punkte	8 -> 16 Punkte 17 -> 17 Punkte 0 -> 0 Punkte	10 -> 20 Punkte 15 -> 15 Punkte 0 -> 0 Punkte
Gesamtpunktzahl (max. 50 Punkte)	7	27	16	21	44	32	33	35
Erreichte % der max. Punktzahl	14%	54%	32%	42%	88%	64%	66%	70%
Ranking - Platzierung	8	5	7	6	1	4	3	2