

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Markus Tressel, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Radverkehrsförderung der Bundesregierung und Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans

Der Radverkehr hat in den vergangenen Jahren erfreulich zugenommen. Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad für die täglichen Wege und in der Freizeit, weil Radfahren gesund ist und Spaß macht. Besonders in den Städten ist dies unübersehbar. Befördert wird dies durch den gesellschaftlichen Trendwechsel besonders bei der jüngeren Generation sowie dadurch, dass einige Städte neue Wege bei der Förderung des Radverkehrs gehen. Dazu zählen die Kombination des Fahrradverkehrs mit dem öffentlichen Nahverkehr und Verleihsystemen sowie die Anwendung neuer Standards beim Aus- und Neubau von Straßen und Wegen mit Radverkehr, die in Zukunft auch elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs) gerecht werden müssen. Zudem wird versucht, mit Mobilitätsmanagement und Imagekampagnen den vorhandenen Trend zu verstärken.

Es herrscht große Einigkeit über die positiven volkswirtschaftlichen Effekte und zahlreichen Vorteile des Fahrradfahrens. Radfahren ist preiswert, umwelt- und klimafreundlich und trägt zur Verbesserung der Lebensqualität in den Städten bei, da es keinen Lärm verursacht und keine Schadstoffe in die Luft ausstößt. Die Förderung des Radverkehrs ist so preiswert wie bei keinem anderen Verkehrsmittel. Der Radverkehr beansprucht weniger Platz als der motorisierte Individualverkehr, lässt sich gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren und ist nicht zuletzt ein Wirtschaftsfaktor. Das gilt sowohl für Hersteller und Zweiradgewerbe, als auch für die einheimische Tourismusbranche. Längst ist die Fahrradfreundlichkeit von Regionen zu einem wichtigen touristischen Standortfaktor geworden.

Trotzdem werden die Potentiale des Radverkehrs längst nicht ausgeschöpft. Die Bedeutung des Radverkehrs wird in Deutschland von Politik und Verwaltung häufig noch unterschätzt. Selbst der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, äußert sich sehr selten zum Thema Radverkehr und wenn, dann eher zu sogenannten Kampfradlern, als zu Strategien zur Verbesserung der Situation des wachsenden Radverkehrssektors. Und dies, obwohl der Radverkehr etwa den gleichen Anteil am Verkehrsaufkommen (Zahl der Wege) hat wie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV).

Immer noch ist die Radverkehrsinfrastruktur in vielen Regionen und Kommunen Deutschlands unzureichend und es mangelt an der gleichberechtigten Behandlung des Fahrrads als vollwertiges Verkehrsmittel sowie einer angemessenen finanziellen Ausstattung. Auch Verordnungen und Förderrichtlinien sind im Wesentlichen auf das Auto und den ÖPNV ausgerichtet. Selbst an neu ge-

bauten Bahnhöfen fehlen häufig wettergeschützte, diebstahl- und vandalismus-sichere Abstellanlagen für Fahrräder. Das hohe Geschwindigkeitsniveau des Autoverkehrs und die mangelhafte Qualität vieler Radverkehrsanlagen schrecken nach wie vor potentielle Nutzerinnen und Nutzer ab.

Gleichzeitig hat der Bund die ohnehin gering bemessenen Haushaltsmittel für den Radverkehr in den letzten beiden Jahren um 40 Prozent gekürzt. Diese Kürzungen wurden auch durch die zusätzlichen Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm nur geringfügig kompensiert. Statt ursprünglich 100 Mio. Euro pro Jahr stehen für 2012 somit lediglich noch 73 Mio. Euro für den bundesweiten Ausbau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen zur Verfügung.

Es ist wünschenswert, dass die Bundesregierung mit der anstehenden Überarbeitung und Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans für die Jahre 2013 bis 2020 (NRVP 2020) die Chance nutzt, um Rahmenbedingungen zu schaffen, die zu einer signifikanten Verbesserung der Situation des Radverkehrs in Deutschland beitragen können. Die Basis dafür sind die Empfehlungen, die von einem eigens vom Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer beauftragten Expertengremium aus Wissenschaft und Wirtschaft sowie Ländern und Kommunen erarbeitet und im September 2011 der Öffentlichkeit präsentiert wurden. Dazu zählen neben einer stringenten Strategie und der angemessenen finanziellen Ausstattung insbesondere klar messbare Lang- und Mittelfristziele zur Steigerung des Radverkehrsanteils sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr.

Laut der Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sollen die Ressortabstimmung und die Anhörung der Verbände zum NRVP 2020 im Jahr 2012 abgeschlossen werden. Im Sommer 2012 soll dann der Entwurf des NRVP 2020 dem Bundeskabinett und im Anschluss daran dem Deutschen Bundestag zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Eine Bilanz des bisherigen NRVP 2012 ist bisher nicht erfolgt.

Wir fragen die Bundesregierung:

Entwicklung des Radverkehrs

1. Um wie viel Prozent hat der Anteil des Radverkehrs an den täglichen Wegen im Zeitraum von 2002 bis 2010 zugenommen?
2. Um wie viel Prozent hat der Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsleistung (Modal Split) im Zeitraum von 2002 bis 2010 zugenommen?
3. Warum wird der Anteil des Radverkehrs an Bundesstraßen nicht erhoben?

Einsatz der Bundesmittel zur Förderung des Radverkehrs

4. Nach welchen Prioritäten erfolgen Ausbau und Erhalt der Radwege an Bundesstraßen?
5. Welche Haushaltsmittel wurden für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen im Zeitraum von 2002 bis 2010 jeweils zur Verfügung gestellt?
6. Welche Haushaltsmittel werden für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der mittelfristigen Finanzplanung bis 2015 veranschlagt?
7. Welche nichtinvestiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP 2012 hat der Bund bisher finanziert?
8. Wie hoch waren im Zeitraum von 2002 bis 2010 die jährlichen Ausgaben, die der Bund pro Einwohner für den Bau und den Unterhalt von Radverkehrsanlagen aufgewendet hat (bitte tabellarisch für die einzelnen Jahre darstellen)?

9. Hält die Bundesregierung die Kürzung der Mittel für den Ausbau der Radwege an Bundesstraßen im Bundeshaushalt 2012 für einen zentralen Beitrag zur Haushaltskonsolidierung?

Radverkehrsförderung auf der Ebene des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

10. Plant die Bundesregierung, mittelfristig ein eigenes Referat innerhalb des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Förderung des Radverkehrs einzurichten und dieses personell besser auszustatten?
- a) Falls ja, wann und in welchem Umfang soll dies erfolgen?
- b) Falls nein, warum wird die gegenwärtige personelle Ausstattung für ausreichend gehalten?
11. Welche Änderungen im Planungsrecht (einschließlich Durchführungsbestimmungen, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften) wurden seit der Aufstellung des NRVP 2012 umgesetzt und welche sind noch beabsichtigt?

Radverkehrsförderung auf der Ebene der Bundesländer und Kommunen

12. Wie viele Fahrradbeauftragte gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Kommunen und auf Länderebene?
13. Beabsichtigt die Bundesregierung, für die Umsetzung des NRVP 2020 eine/einen Bundesfahrradbeauftragte/-beauftragten einzusetzen?
- Wenn nein, warum nicht?
14. Welche Bundesländer haben nach Kenntnis der Bundesregierung Radverkehrspläne erstellt?
15. Plant die Bundesregierung, im Rahmen des NRVP 2020 die Aufstellung kommunaler Radverkehrskonzepte zu fördern oder durch Handreichungen fachliche Anregungen bzw. Beratung zu geben?
16. Welche Bilanz kann bisher aus den Aktivitäten der Gremien des Bundesländer-Arbeitskreises „Fahrradverkehr“ und des „Beirates Radverkehr“ bei der Umsetzung des laufenden NRVP 2012 gezogen werden?
17. Welche Investitionen tätigten die Bundesländer nach Information der Bundesregierung seit 2002 jährlich für den Radverkehr?
18. Welche Investitionen tätigten die Bundesländer nach Information der Bundesregierung seit 2002 jährlich für den Straßenverkehr?
19. Welche Investitionen tätigten die Kommunen nach Information der Bundesregierung seit 2002 jährlich für den Radverkehr?
20. Welche Investitionen tätigten die Kommunen nach Information der Bundesregierung seit 2002 jährlich für den Straßenverkehr?

Fahrradtourismus

21. Wie hat sich der Fahrradtourismus in Deutschland in den letzten Jahren entwickelt?
- Wie viel Prozent der Deutschen nutzten seit 2002 jährlich das Fahrrad im Urlaub und zu Freizeit Zwecken?
22. Wie ist der Stand der Wegweisung für das Radnetz Deutschland (D-Netz), das bis 2012 abgeschlossen sein soll?
- Welche Routen sind bisher ausgeschildert worden (bitte nach einzelnen Routen getrennt darstellen)?

23. Welche Ergebnisse liegen aus der Evaluation des Europaradweges R1 vor, der als Pilotvorhaben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie mitgetragen wurde?
24. Welche Länder haben nach Kenntnis der Bundesregierung Standards für Radfernwege mit welcher Verbindlichkeit eingeführt?
25. Wie viele Kilometer der Radfernwege in Deutschland sind nach Information der Bundesregierung mit nutzergerechten Serviceangeboten, guter Beschilderung und marktgerechter Werbung ausgestattet?
26. Welche Maßnahmen zur Förderung des Fahrradtourismus plant die Bundesregierung im Rahmen des NRVP 2020?

Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans

27. Wird die Bundesregierung eine ausführliche Bilanz des von 2002 bis 2012 gültigen Nationalen Radverkehrsplans vornehmen?
Falls ja, wann wird diese veröffentlicht?
Falls nein, auf der Basis welcher Erkenntnisse erfolgt die Überarbeitung des NRVP ohne eine solche Bilanz?
28. Welche Schwerpunkte wird die Bundesregierung im Nationalen Radverkehrsplan 2012 bis 2020 setzen?
29. Welche konkreten quantifizierbaren Ziele plant die Bundesregierung für den NRVP 2020?
Falls sie keine plant, warum verzichtet die Bundesregierung auf überprüfbare messbare Ziele?
30. Welche konkreten Fördermaßnahmen müssen aus Sicht der Bundesregierung von den Bundesländern, Kommunen sowie von anderen Akteuren der Radverkehrsförderung bis 2020 dringend umgesetzt werden und sollten daher Aufnahme in den Nationalen Radverkehrsplan finden?
31. Um wie viel Prozent soll der Radverkehrsanteil an den täglichen Wegen bis 2020 gesteigert werden?
32. Um wie viel Prozent soll der Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsleistung (Modal Split) bis 2020 gesteigert werden?
33. Welche Kernelemente wird die Förderstrategie der Bundesregierung für den NRVP 2020 umfassen?
34. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung im NRVP 2020 vorschlagen, damit auf der Ebene des Bundes, der Länder und der Kommunen geeignete Strukturen und Verantwortlichkeiten zur Förderung des Radverkehrs entstehen (wie z. B. die Einsetzung von Fahrradbeauftragten, Schaffung von regionalen und kommunalen Netzwerken bzw. Arbeitskreisen) und somit Kontinuität bei der Radverkehrsförderung geschaffen wird?
35. In welcher Form plant die Bundesregierung, die bestehenden erfolgreichen Vernetzungsinstrumente, wie zum Beispiel den Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“, den „Beirat Radverkehr“ und die Fahrradkommunalkonferenzen, bis 2020 zu stärken und weiterzuentwickeln?
36. In welcher Form plant die Bundesregierung, Multiplikatoren sowie Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung bei der Erstellung und Umsetzung des NRVP 2020 einzubinden?

37. Plant die Bundesregierung, die Anwendung bestehender Regelwerke und Verordnungen sowie deren Vollzug im Sinne der Radverkehrsförderung signifikant zu verbessern?
Falls ja, welche konkreten Änderungen sind geplant?
Falls nein, warum soll der Rechtsrahmen nicht weiterentwickelt werden?
38. Welchen Finanzbedarf hat der Bund zur Umsetzung des NRVP 2020 für Bund, Länder und Gemeinden jeweils ermittelt?
39. Welchen Orientierungswert für den Finanzbedarf im Bereich Radverkehr hat der Bund bis 2020 pro Einwohner und Jahr ermittelt?
40. Wird die Bundesregierung die Förderung des erfolgreichen Instruments der Fahrradakademie fortführen und weiterentwickeln?
41. Welche Leuchtturmprojekte plant die Bundesregierung bis 2020, um damit mehr Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu erzeugen und eine neue Qualität der Radverkehrsförderung und die Bedeutung des Radverkehrs zu verdeutlichen?
42. Welche Wettbewerbe und Leistungsvergleiche sind geplant, um den Wettbewerb zwischen Ländern und Kommunen anzuregen, und welche quantitativen Ziele sollen dabei umgesetzt werden?
43. Ist für die Umsetzung des NRVP 2020 ein Monitoring der Zielerreichung in den einzelnen Handlungsfeldern auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene geplant?
Falls nicht, warum wird darauf verzichtet?
44. Wird bzw. hat die Bundesregierung die vom Bund geförderten Radverkehrsprojekte mit innovativem Charakter evaluieren lassen, und falls nicht, wie wird dies begründet?
45. Welche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum sind im Rahmen des NRVP 2020 geplant?
46. Wird die Bundesregierung im Rahmen des NRVP 2020 Modellprojekte fördern, um Lösungsansätze für die Kapazitätsprobleme des Radverkehrs in den Städten zu ermitteln?
Falls ja, welche konkreten Projekte sind geplant?
47. Plant die Bundesregierung, das Radnetz Deutschland durch eine länderübergreifende Koordination und Vermarktung zu stärken?
48. Welche innovativen Infrastrukturangebote plant die Bundesregierung im Rahmen des NRVP 2020 zu fördern?
- a) Ist die Förderung von Radschnellwegen im Rahmen von Modellprojekten vorgesehen?
Falls ja, welche Projekte sind geplant?
- b) Ist die Förderung von neue Abstellkonzepten im Rahmen von Modellprojekten vorgesehen?
Falls ja, welche Projekte sind geplant?
49. Plant die Bundesregierung die Schaffung einer einheitlichen amtlichen Wegweisung für den Radverkehr bis 2020?
50. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um elektrisch unterstützte Fahrräder verstärkt in die Aktivitäten des Bundes zur Förderung der Elektromobilität einzubinden?

51. Welche Maßnahmen zur Förderung des elektrisch angetriebenen Radverkehrs (Pedelecs und E-Bikes) sind im Rahmen des NRVP 2020 geplant?
52. Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung aus dem Modellprojekt für Fahrradleihsysteme „Call A Bike“ für Pedelecs in Stuttgart vor?

Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur

53. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Aufbau pedelec-tauglicher Infrastrukturen wie z. B. hochwertiger Radverkehrsanlagen, gesicherter Abstellanlagen und einheitlicher Ladesysteme im öffentlichen Raum zu fördern?
54. Sind für den Aufbau pedelec-tauglicher Infrastrukturen wie z. B. hochwertiger Radverkehrsanlagen, gesicherter Abstellanlagen und einheitlicher Ladesysteme im öffentlichen Raum Investitionen des Bundes im Rahmen der Förderung von Modellregionen für Elektromobilität vorgesehen?
55. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung im Rahmen des NRVP 2020, um die Länder und Gemeinden bei der Beseitigung von Defiziten im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur zu unterstützen?
56. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung im Rahmen des NRVP 2020 ergreifen, um die Planung der Radverkehrsinfrastruktur im Sinne einer ganzheitlichen Netzplanung zu verbessern?
57. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Rahmen des NRVP 2020 Modellprojekte zur Verbesserung der Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern an Bahnhöfen und Haltepunkten zu fördern?
58. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bereits ergriffen und welche weiteren Maßnahmen sind geplant, um die Fahrradmitnahme im Hochgeschwindigkeitsverkehr der Deutschen Bahn AG zu ermöglichen?

Kommunikation

59. Ist im Rahmen des NRVP 2020 die Einführung einer bundeseinheitlichen Dachmarke (z. B. mit eigenem Logo) geplant, um die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs auf der Ebene von Bund, Ländern und Kommunen miteinander zu verbinden und damit nach außen als Teil eines nationalen Projektes erkennbar zu machen?
60. Welche innovativen und weitergehenden Formen der Bürgerbeteiligung als aktiver Dialog sind bei der Planung von Radverkehrskonzepten im Rahmen des NRVP 2020 geplant?

Forschung und Innovation

61. Welche Forschungs- und Projektaktivitäten hat der Bund seit dem Beschluss des NRVP 2012 entwickelt und welche sind für den NRVP 2020 geplant?
62. Welche innovativen Mobilitätskonzepte mit Bezug zum Radverkehr hat der Bund seit dem Beschluss des NRVP 2012 gefördert und welche sind für den NRVP 2020 geplant?
63. Wird die Bundesregierung im Rahmen des NRVP 2020 ein Forschungskonzept für den Radverkehr initiieren, in das auch verkehrsträgerübergreifende Forschungen eingebunden werden und das Innovationen aus den einzelnen Handlungsfeldern (Organisationsstruktur, Rechtsrahmen, Fahrzeugtechnik) berücksichtigt?
64. Wo sieht die Bundesregierung in Bezug auf die Förderung des Radverkehrs in den kommenden Jahren noch Forschungsbedarf?

65. Wie viele Städte haben seit dem Beschluss des NRVP 2012 an dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeführten Wettbewerb „best for bike“ teilgenommen?

Berlin, den 30. April 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

