

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Markus Tressel,  
Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/9506 –**

### **Radverkehrsförderung der Bundesregierung und Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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).

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 18. Mai 2012 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

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 gebauten Bahnhöfen fehlen häufig wettergeschützte, diebstahl- und vandalismussichere 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.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Fahrrad hat in den vergangenen Jahren eine zunehmende Bedeutung erfahren. Das zeigen nicht zuletzt bundesweite Mobilitätsuntersuchungen, wie beispielsweise „Mobilität in Deutschland“ von 2008, bei der der Radverkehr mit einer Steigerung der Anzahl der Wege um 17 Prozent verglichen mit früheren Untersuchungen den größten Zuwachs aller Verkehrsmittel zu verzeichnen hatte.

Als Teil eines modernen Verkehrssystems mit positiven Auswirkungen auf Klima und Umwelt, mit seinem Beitrag zur Schaffung lebenswerter Städte und Gemeinden oder auch mit den positiven Effekten für die Gesundheit kann der Radverkehr darüber hinaus zur Lösung verschiedener gesellschaftlicher Herausforderungen beitragen. Für die Bundesregierung stellt der Radverkehr vor diesem Hintergrund einen wichtigen Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik dar. Der Radverkehr fließt daher auch in die grundsätzlichen Strategien der Verkehrsentwicklung auf Bundesebene ein (z. B. Energie- und Klimaschutzkonzept).

Für die Förderung des Radverkehrs sind im Wesentlichen die Länder und Kommunen verantwortlich. Der Bund nimmt jedoch seine Verantwortung im Rahmen seiner Zuständigkeiten (u. a. als Baulastträger) wahr. So hat er in den vergangenen zehn Jahren insgesamt rund 877 Mio. Euro in den Bau und Erhalt von Radwegen an Bundesverkehrswegen investiert. Darüber hinaus hat der Bund nicht zuletzt mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) und den zur

Umsetzung des NRVP geförderten nichtinvestiven Maßnahmen eine wichtige Rolle als Moderator, Koordinator und Impulsgeber der Radverkehrsförderung übernommen.

Auch mit dem neuen NRVP (NRVP 2020) soll diese Aufgabe durch den Bund fortgeführt werden. Grundlage für die Weiterentwicklung des NRVP war ein intensiver Beteiligungsprozess, in den eine Reihe von Akteuren aus Ländern, Kommunen, Verbänden sowie der Wissenschaft einbezogen wurden. Im Rahmen dessen wurde genauso wie in den wesentlichen Gremien zur Radverkehrsförderung auf Bundesebene – dem Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ und dem „Beirat Radverkehr“ – eine Bilanz des NRVP 2002-2012 gezogen.

Insgesamt setzt der Bund mit den durch ihn ergriffenen Initiativen sowie den geförderten Maßnahmen starke Impulse für ein positives Klima zur Stärkung des Radverkehrs als Teil einer integrierten Verkehrspolitik.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durchgeführte Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2008“ zeigt, dass der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen von 2002 bis 2008 um 17 Prozent gestiegen ist. Der Anteil an der Verkehrsleistung ist im gleichen Zeitraum um 6 Prozent gestiegen. Entsprechende Daten für den Zeitraum bis zum Jahr 2010 liegen der Bundesregierung nicht vor.

3. Warum wird der Anteil des Radverkehrs an Bundesstraßen nicht erhoben?

Im Rahmen der bundesweiten Straßenverkehrszählung, die alle 5 Jahre für den Kraftfahrzeugverkehr im Bundesfernstraßennetz verpflichtend erfolgt, können von den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder neben den Kraftfahrzeug-Gruppen auch Fahrräder erfasst werden; die Zählung des Fahrradverkehrs erfolgt an 58 Prozent aller Zählstandorte.

4. Nach welchen Prioritäten erfolgen Ausbau und Erhalt der Radwege an Bundesstraßen?

Die Festlegungen der Prioritäten für den Ausbau und Erhalt der Radwege an Bundesstraßen erfolgen durch die im Auftrag des Bundes tätigen Straßenbauverwaltungen der Länder in eigener Zuständigkeit.

5. Welche Haushaltsmittel wurden für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen im Zeitraum von 2002 bis 2010 jeweils zur Verfügung gestellt?

Für den Bau von Radwegen einschließlich Erhaltung an Bundesstraßen wurden im Zeitraum 2002 bis 2010 nachfolgende Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt (Mio. Euro):

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
100	100	98	98	98	80	90	90	100

6. Welche Haushaltsmittel werden für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der mittelfristigen Finanzplanung bis 2015 veranschlagt?

Auf Grundlage des mit dem Entwurf des Bundeshaushalts 2012 am 6. Juli 2011 vom Bundeskabinett beschlossenen Finanzplans bis zum Jahr 2015 sind nachstehende Ansätze für den Bau von Radwegen einschließlich Erhaltung an Bundesstraßen vorgesehen (Mio. Euro):

2012	2013	2014	2015
60	50	50	50

Im Rahmen der Aufstellung des neuen Finanzplans bis zum Jahr 2016 sollen diese Ansätze überprüft werden.

7. Welche nichtinvestiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP 2012 hat der Bund bisher finanziert?

Die Bundesregierung hat mit den nichtinvestiven Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) auf Grundlage der entsprechenden Förderrichtlinie ein breites Spektrum an Maßnahmen gefördert. Maßgebliches Kriterium hierfür ist, dass die jeweiligen Projekte in besonderem Maße innovativ und auf andere Städte und Gemeinden übertragbar sind. Die Spannweite der geförderten Projekte reicht von Wettbewerben (wie der Aktion „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“) und Studien (wie dem „Fahrradmonitor“) über Maßnahmen der Mobilitätsbildung (wie dem Projekt „Radschlag“) bis hin zur Verkehrssicherheitsarbeit (wie der Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“).

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)?

Angaben über die Ausgaben pro Einwohner für den Bau und Unterhalt von Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen liegen dem BMVBS nicht vor.

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

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

Die Reduzierung der Mittel für den Ausbau der Radwege an Bundesstraßen gegenüber früheren Jahren resultiert aus der dringenden Verstärkung der Erhaltungsmittel im Rahmen des zur Verfügung stehenden Gesamtplafonds für Verkehrsweginvestitionen insgesamt.

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?

Die Bundesregierung stellt im Rahmen ihrer Personalorganisationshoheit jetzt und in Zukunft sicher, dass die Aufgaben zur Förderung des Radverkehrs erfüllt werden.

11. Welche Änderungen im Planungsrecht (einschließlich Durchführungsbestimmungen, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften) wurden seit der Aufstellung des NRVP 2012 umgesetzt und welche sind noch beabsichtigt?

Die Planung des Baus von Radwegen richtet sich nach den allgemeinen planungsrechtlichen Vorschriften des Bundes oder der Länder. Derzeit befindet sich der Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG) in der parlamentarischen Beratung.

12. Wie viele Fahrradbeauftragte gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Kommunen und auf Länderebene?
14. Welche Bundesländer haben nach Kenntnis der Bundesregierung Radverkehrspläne erstellt?
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?
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)?
24. Welche Länder haben nach Kenntnis der Bundesregierung Standards für Radfernwege mit welcher Verbindlichkeit eingeführt?

Die Fragen 12, 14, 17 bis 20, 22 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu dieser die Angelegenheiten der Länder und Kommunen betreffenden Frage liegen der Bundesregierung keine belastbaren Erkenntnisse vor.

13. Beabsichtigt die Bundesregierung, für die Umsetzung des NRVP 2020 eine/einen Bundesfahrradbeauftragte/-beauftragten einzusetzen?  
Wenn nein, warum nicht?
15. Plant die Bundesregierung, im Rahmen des NRVP 2020 die Aufstellung kommunaler Radverkehrskonzepte zu fördern oder durch Handreichungen fachliche Anregungen bzw. Beratung zu geben?

26. Welche Maßnahmen zur Förderung des Fahrradtourismus plant die Bundesregierung im Rahmen des NRVP 2020?
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?
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?
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?
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?
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?
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?

Die Fragen 13, 15, 26, 28 bis 43, 45 bis 46, 48 bis 51, 55 bis 57, 59, 60 und 63 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Entwurf des NRVP 2020 wird nach einem breiten Vorbereitungsverfahren unter Beteiligung von Akteuren aus Ländern, Kommunen, Verbänden sowie der Wissenschaft im BMVBS erarbeitet und in Kürze durch die Hausleitung vorgestellt.

16. Welche Bilanz kann bisher aus den Aktivitäten der Gremien des Bund-Länder-Arbeitskreises „Fahrradverkehr“ und des „Beirates Radverkehr“ bei der Umsetzung des laufenden NRVP 2012 gezogen werden?

Der Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ und der Beirat „Radverkehr“ als Gremien für die Abstimmung und für den Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen den Akteuren der Radverkehrsförderung haben sich bewährt.

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?

Der Fahrradtourismus ist in Deutschland ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Nach der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Grundlagenuntersuchung „Fahrradtourismus in Deutschland“ vom September 2009 (Forschungsbericht Nr. 583) generiert der Fahrradtourismus ca. 10 Mrd. Euro Gesamtumsatz. Rund 200 000 Beschäftigte leben direkt vom Fahrradtourismus.

Dem Forschungsbericht entsprechend erfassten die touristischen Destinationen im Jahr 2006 insgesamt rund 3,4 Milliarden Tagesreisen mit dem Fahrrad. Zusammen mit Untersuchungen in den Jahren 2007 und 2008 wurden rund 153 Millionen Tagesreisen ermittelt, bei denen die Aktivität „Fahrradfahren“ eine wesentliche touristische Bedeutung hatte. Hinzu kommen ca. 22. Millionen Übernachtungen durch Fahrradtouristen, so dass sich ein Gesamtvolumen für den Fahrradtourismus von jährlich rund 175 Millionen Aufenthaltstagen ergibt.

Der Bundesregierung liegen keine belastbaren Erkenntnisse darüber vor, wie viel Prozent der Deutschen seit 2002 jährlich das Fahrrad im Urlaub und zu Freizeit Zwecken nutzen.

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?

Im Jahr 2008 startete das Pilotprojekt „Länderübergreifender Ausbau und Vermarktung des Fernradweg D3/R1“. Mit diesem gemeinsam vom BMVBS, vom



Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und den Ländern Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg sowie Berlin initiierten und finanzierten Verbundprojekt soll der Fernradweg D-Netz-Route 3 (Europaradweg R 1) als Modellroute entwickelt werden. Die insgesamt ca. 960 km lange Strecke, die sich von der deutsch-niederländischen zur deutsch-polnischen Grenze erstreckt, wird modernisiert, neu beschildert und einheitlich vermarktet. Hierbei sollen übertragbare Konzepte für die übrigen elf D-Netzzrouten entwickelt werden. Der Abschluss dieses Projektes ist im Juni 2012 vorgesehen.

Die im Projektantrag festgeschriebenen Aufgaben zu nutzergerechten Serviceangeboten, guter Beschilderung und marktgerechter Werbung für die D-Route 3 sind umgesetzt.

25. Wie viele Kilometer der Radfernwege in Deutschland sind nach Information der Bundesregierung mit nutzergerechten Serviceangeboten, guter Beschilderung und marktgerechter Werbung ausgestattet?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 12 ff. und 23 verwiesen.

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?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

44. Wird bzw. hat die Bundesregierung die vom Bund geförderten Radverkehrsprojekte mit innovativem Charakter evaluieren lassen, und falls nicht, wie wird dies begründet?

Die Frage, ob für die im Rahmen des NRVP geförderten Projekte eine gesonderte Evaluation durch externe Dritte durchgeführt wird, ist bislang im jeweiligen Einzelfall entschieden worden. Der Grund hierfür ist, dass das Erfordernis einer extern vergebenen Evaluation als Regelfall insbesondere bei kleinteiligen Projekten den Zeit- und Kostenaufwand sprengen würde.

Ausnahmslos haben jedoch alle Projekte jährliche Zwischenberichte vorzulegen, in denen über die Projektfortschritte zu berichten ist und die vom fachlichen Projektträger überprüft werden. Nach Beendigung des Projekts ist ein Verwendungsnachweis mit Abschlussbericht vorzulegen, in dem der Erfolg des Projekts bilanziert wird.

47. Plant die Bundesregierung, das Radnetz Deutschland durch eine länderübergreifende Koordination und Vermarktung zu stärken?

Das Verbundprojekt „Länderübergreifender Ausbau und Vermarktung der Fernradroute D 3“ ist ein Pilotprojekt und soll auch der seit vielen Jahren bestehenden Forderung der Mehrheit der Länder, der Tourismusregionen und der Tourismusmarketingorganisationen der Länder Rechnung tragen, landesweite Radwegekoordinierungsstellen mit einer länderübergreifenden Koordinierungsstelle zu etablieren. Länder und Landesmarketingorganisationen führen zurzeit Gespräche über Möglichkeiten einer Weiterführung des Modellvorhabens auch nach dem offiziellen Ende des Projektes.

52. Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung aus dem Modellprojekt für Fahrradleihsysteme „Call A Bike“ für Pedelecs in Stuttgart vor?

Belastbare Ergebnisse aus den Modellprojekten „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ werden nach Abschluss der Evaluation am Ende des Förderzeitraums Ende 2012 vorliegen. Erste Zwischenergebnisse der Evaluation sind in einer Broschüre des BMVBS „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Modellprojekte am Start“ dargestellt.

53. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Aufbau pedelec-tauglicher Infrastrukturen wie z. B. hochwertiger Radverkehrsanlagen, gesicherter Abstellrichtungen und einheitlicher Ladesysteme im öffentlichen Raum zu fördern?
54. Sind für den Aufbau pedelectaughlicher Infrastrukturen wie z. B. hochwertiger Radverkehrsanlagen, gesicherter Abstellrichtungen und einheitlicher Ladesysteme im öffentlichen Raum Investitionen des Bundes im Rahmen der Förderung von Modellregionen für Elektromobilität vorgesehen?

Die Fragen 53 und 54 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für Planung und Bau von Radverkehrsanlagen stehen technische Regelwerke zur Verfügung, die einen hohen Standard der Fahrradinfrastruktur gewährleisten und sowohl den Anforderungen der Pedelec-Nutzer als auch denen der nicht motorisierten Radfahrerinnen und Radfahrer Rechnung tragen.

Das gilt auch für einen Großteil der Radwege an Bundesstraßen, die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in den vergangenen Jahren finanziert wurden. Die Randbedingungen für eine weiter steigende Nutzung von Fahrrädern und neuerdings auch Pedelecs wurden und werden damit kontinuierlich verbessert.

Der Schwerpunkt der Förderung des Bundes im Rahmen der Umsetzung des Regierungsprogramms Elektromobilität liegt auf Forschungs- und Demonstrationsvorhaben. Aufgrund der bei Pedelecs bereits erzielten Marktreife stehen hier vor allem die Einbindung in intermodale Verkehrskonzepte, die ordnungsrechtlichen Fragen und die sich im Alltagsgebrauch ergebenden infrastrukturellen Herausforderungen, z. B. in Verbindung mit öffentlichen Ladeinfrastrukturen, im Blickpunkt der Fördermaßnahmen des Bundes. Im Rahmen des Förderprogramms „Elektromobilität in Modellregionen“ hat beispielsweise das BMVBS von 2009 bis 2011 in acht Modellregionen die Alltagsnutzung von Elektrofahrzeugen, insbesondere unter den Gesichtspunkten Anwenderfreundlichkeit, Umweltauswirkungen und Praxistauglichkeit erforscht.

Die Frage der Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und die Infrastrukturerprobung im Alltagsbetrieb wird auch durch das neue Bundesprogramm „Schaufenster Elektromobilität“ aufgegriffen, insbesondere durch die Schaffung verkehrsträgerübergreifender Buchungs- und Abrechnungsmodelle. Im Übrigen sind insbesondere im Hinblick auf Abstellanlagen an Bahnstationen und Haltestellen bzw. im öffentlichen Raum die Länder und Kommunen zuständig.

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?

Für die Fahrradmitnahme im Eisenbahnverkehr hat der europäische Gesetzgeber mit Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2009 eine Regelung geschaffen.

Die Gestaltung des Angebots im Schienenpersonenfernverkehr, auch für die Mitnahme von Fahrrädern, ist eine unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für die Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996) sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

61. Welche Forschungs- und Projektaktivitäten hat der Bund seit dem Beschluss des NRVP 2012 entwickelt und welche sind für den NRVP 2020 geplant?

Es wird davon ausgegangen, dass mit dem „Beschluss des NRVP 2012“ der Beschluss des zur Zeit geltenden NRVP aus dem Jahr 2002 gemeint ist. Hierzu werden die im Zeitraum 2002 bis 2012 durchgeführten Forschungsaktivitäten des BMVBS mit Bezug zum Radverkehr in Anlage 1 aufgeführt.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 7 und 13 verwiesen.

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?

Es wird davon ausgegangen, dass mit dem „Beschluss des NRVP 2012“ der Beschluss des zur Zeit geltenden NRVP aus dem Jahr 2002 gemeint ist.

Die Bundesregierung fördert mit den Modellprojekten „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ vorbildliche und attraktive Lösungen für den Umweltverbund. Ein Schwerpunkt des Modellversuchs liegt in der Kombination von Leihfahrrädern mit dem Öffentlichen Personennahverkehr. Für die Jahre 2009 bis 2012 stellte das BMVBS hierfür bis zu 12,7 Mio. Euro bereit.

Auch das vom BMVBS geförderte Vorhaben „eTicket“ hat Vorteile für den Radverkehr im Sinne eines innovativen Mobilitätskonzepts, weil es die Möglichkeit bietet, sowohl Leihfahrradsysteme und den Öffentlichen Personennahverkehr als auch Car-Sharing und alternative Bedienformen mit einem einheitlichen Zugangsmedium zu erschließen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

64. Wo sieht die Bundesregierung in Bezug auf die Förderung des Radverkehrs in den kommenden Jahren noch Forschungsbedarf?

Mit Blick auf übergeordnete verkehrs-, umwelt- und klimapolitische Ziele sieht die Bundesregierung auch in den kommenden Jahren noch erheblichen Forschungsbedarf in Bezug auf die Förderung des Radverkehrs. Hierbei wird das Themenspektrum von Fragen der Verkehrssicherheit über die Fahrradtechnik und Anforderungen an die Infrastruktur bis hin zu innovativen Mobilitätskonzepten reichen.

Hierzu stehen unter anderem das Forschungsprogramm Stadtverkehr der Bundesregierung sowie die Forschung der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Verfügung.

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?

Die Antwort ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle, wobei in der Rubrik „Sonstige“ neben Verbänden auch Bewerber wie Schulen, Tourismuseinrichtungen, Verkehrsunternehmen, Privatinitiativen und Landesministerien zusammengefasst sind.

	Städte/Gemeinden	Kreise	Sonstige	Gesamt
2002	7	1	8	16
2003	7	2	7	16
2004	7	10	30	47
2005	22	7	36	65
2006	16	6	19	41
2007	34	5	54	93
2008	13	2	23	38
2009	27	7	58	92
2010	27	6	44	77
2011	18	10	40	68
2012	1 8	13	52	83
Summe	196	69	371	636