

Antrag

der Abgeordneten Stephan Kühn, Markus Tressel, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sven-Christian Kindler, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Nationalen Radverkehrsplan 2020 zum ambitionierten Aktionsplan der Radverkehrsförderung weiterentwickeln

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Potentiale des Radverkehrs ausschöpfen

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 für viele Strecken die optimale Verkehrsmittelwahl ist, weil es gesund ist und Spaß macht. Besonders in den Städten ist dies unübersehbar. Unterstützt wird der positive Trend durch elektrisch-unterstützte Fahrräder (Pedelects), die es ermöglichen auch auf langen Strecken und in topografisch anspruchsvollen Regionen „ohne Schwitzen“ anzukommen und größere Reichweiten erschließen. Dadurch wird das Radfahren für neue Nutzergruppen attraktiv, wie beispielsweise für ältere Menschen und Pendler sowie für Kleingewerbetreibende und Handwerker, die mit dem Fahrrad Lasten transportieren.

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 Werkstätten, 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. Und dies obwohl der Radverkehr bezogen auf die Zahl der Wege etwa den gleichen Anteil am Verkehrsaufkommen hat wie der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Wie groß die Potentiale sind, verdeutlicht der örtlich sehr unterschiedliche Radverkehrsanteil, der von lediglich 4 Prozent in einigen Kommunen bis zu 38 Prozent in den besonders fahrradfreundlichen Städten reicht.

In vielen Regionen und Kommunen Deutschlands ist die Radverkehrsinfrastruktur nach wie vor unzureichend und es mangelt an der gleichberechtigten Behandlung des Fahrrads als vollwertiges Verkehrsmittel sowie einer angemessenen finanziellen Ausstattung. 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 in den Städten schrecken nach wie vor potentielle Nutzerinnen und Nutzer ab.

Die Überarbeitung und Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans für die Jahre 2013 bis 2020 bietet die Chance, Rahmenbedingungen zu schaffen, die zu einer signifikanten Verbesserung der Situation des Radverkehrs in Deutschland beitragen können. Die Förderung des Radverkehrs ist eine Zukunftsaufgabe, die der Bund nicht einfach an Länder und Kommunen delegieren kann.

2. Auf den Erkenntnissen des ersten Nationalen Radverkehrsplan aufbauen

Der von der damaligen rot-grünen Bundesregierung initiierte und im Jahr 2002 verabschiedete Nationale Radverkehrsplan (NRVP 2012) legte erstmals in der Geschichte der Bundesrepublik eine umfassende Strategie für den Radverkehr in Deutschland unter Berücksichtigung aller Beteiligungsebenen fest und leitete daraus ein umfangreiches Maßnahmenpaket ab. Darüber hinaus verpflichtete der Bundestag die Bundesregierung dazu, in regelmäßigen Abständen einen Fahrradbericht vorzulegen. In der Folge erschienen die beiden ersten Fahrradberichte über die Situation und die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs Deutschland in den Jahren 2000 und 2007. Die Investitionen des Bundes zur Förderung des Radverkehrs wurden auf 100 Mio. Euro pro Jahr verdoppelt und dafür ein eigener Titel ausschließlich für den Bau und Erhalt von Radwegen in der Baulast des Bundes sowie neue Finanzierungsmöglichkeiten zur Förderung nicht-investiver Maßnahmen geschaffen. Darüber hinaus wurden den Ländern Mittel aus dem Gemeindeverkehrsinvestitionsgesetz (GVFG) zur Finanzierung von Radwegen gewährt, die nicht in der Baulast des Bundes stehen, damit diese Prioritäten zugunsten des Fahrradverkehrs setzen konnten.

In der Folge des NRVP 2012 entstanden zur Förderung des Radverkehrs zahlreiche Gremien und Veranstaltungsformate wie beispielsweise der Beirat Radverkehr beim BMVBS, der Bund-Länder-Arbeitskreis Radverkehr, der Nationale Radverkehrskongress, die Fahrradakademie beim Deutschen Institut für Urbanistik (difu) zur Fort- und Weiterbildung der Kommunen im Radverkehrsbereich sowie die bundesweite Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Die konsequente Förderung des Baus von Radwegen an Bundesstraßen hat dazu beigetragen, dass mittlerweile 50 Prozent der Bundesstraßen mit Radwegen ausgestattet sind und der Radverkehr bezogen auf die Anzahl der Wege im Zeitraum 2002 bis 2008 mit 17 Prozent am stärksten von allen Verkehrsmitteln zugenommen hat.

Doch so erfreulich diese Entwicklungen sind, können sie nicht darüber hinweg täuschen, dass Deutschland im europäischen Vergleich nach wie vor ein Fahrrad-Entwicklungsland ist. Wie groß der Nachholbedarf ist, zeigen uns unsere Nachbarländern Dänemark und Niederlande, in denen der Radverkehrsanteil schon heute bei 19 bzw. 31 Prozent liegt. In Deutschland wurde bis zum Jahr 2010 hingegen nur ein Radverkehrsanteil von 10 Prozent an allen zurückgelegten Wegen erreicht.

Aufgabe der Bundesregierung war es, einen neuen Nationalen Radverkehrsplan vorzulegen. Dazu berief Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (CSU) eigens ein hochrangiges Expertengremium mit 25 Vertretern aus Wissenschaft und Wirtschaft zur Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplan ein, die in 46 Empfehlungen dezidiert darlegten, welche zentralen Anforderungen der NRVP 2020 als Grundlage für die Radverkehrspolitik in Deutschland erfüllen muss, um den neuen verkehrspolitischen Herausforderungen in den Städten und Regionen gerecht zu werden¹. Allerdings blieben grundlegende Empfehlungen des Expertengremiums unbeachtet bzw. werden vom vorliegenden Regierungsentwurf nur halbherzig umgesetzt, obwohl diese auch innerhalb des umfangreichen Abstimmungs- und Beteiligungsprozess zum NRVP 2020 mit Vertreterinnen und

¹ Empfehlungen der von Bundesminister Dr. Peter Ramsauer MdB berufenen Expertinnen und Experten zur Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehr, Berlin 16.11.2011

Vertretern aus Wissenschaft und Wirtschaft sowie von Verbänden, Kommunen und Bundesländern immer wieder thematisiert wurden.

So werden im NRVP 2020 keine klaren messbaren Ziele und Fristen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in Deutschland festgelegt, sondern lediglich mögliche Steigerungspotentiale benannt.

Wie wenig ambitioniert die im NRVP 2020 für möglich gehaltene Steigerung des Radverkehrsanteil auf 15 Prozent bis zum Jahr 2020 ist, zeigen aktuelle Zahlen des Deutschen Mobilitätspanels von 2011, das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr Bau und Stadtentwicklung jährlich erhoben wird. Danach lag der Radverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen im Jahr 2011 bereits bei 14,7 Prozent (vgl. „Laufende Statistik des Deutschen Mobilitätspanels 2002 – 2011“ <http://daten.clearingstelle-verkehr.de/192/>). Das Bundesverkehrsministerium erklärt also zum möglichen Anteil in 2020, was im Jahr der Erarbeitung des NRVP 2020 schon längst Realität in Deutschland ist. Nicht jeder zehnte sondern jeder siebte Weg wird aktuell bereits mit dem Rad zurückgelegt. Bis zum Jahr 2020 könnte also mindestens jeder fünfte Weg umweltfreundlich mit dem Fahrrad erfolgen.

Auch die von den Expertinnen und Experten aus Gründen der Verkehrssicherheit explizit geforderte Überprüfung der Angemessenheit von Tempo 50 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit ist im NRVP 2020 nicht vorgesehen.

3. NRVP 2020 vom Sachstandsbericht zum ambitionierten Aktionsplan weiterentwickeln

Der von der Bundesregierung vorgelegte NRVP 2020 ist zu weiten Teilen ein fachlich fundierter Sachstandsbericht, der zahlreiche kreative Ansätze zur Radverkehrsförderung auflistet und den Trend zu einer „neuen Fahrradkultur“ gut beschreibt. Ein ambitionierter Aktionsplan mit einer eindeutigen Strategie für die Entwicklung Deutschlands zu einem fahrradfreundlichen Land ist er jedoch nicht. Der NRVP-Entwurf analysiert sehr differenziert den gegenwärtigen Zustand des Radverkehrs in Deutschland. Ausgangslage, Potentiale, Handlungsfelder und Perspektiven sowie die aktuellen Entwicklungen werden umfangreich und vielschichtig beschrieben. Hinsichtlich der Forderungen und Zielvorgaben bleibt es jedoch viel zu vage und unverbindlich. Der NRVP 2020 enthält zudem keinerlei Aussagen zur Finanzierung der beschriebenen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung.

Der NRVP 2020 muss zum Strategiepapier und Handlungsprogramm des Bundes mit klaren Zielen, Fristen und Maßnahmen zur Zielerreichung weiterentwickelt werden. Insbesondere fehlen, konkrete messbare Ziele bezüglich der Erhöhung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen, der Steigerung der Verkehrsleistung sowie bezüglich der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Von fundamentaler Bedeutung für die Förderung des Radverkehrs sind ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen. Die massive Kürzung der Bundeshaushaltsmittel für den Bau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen innerhalb dieser Legislaturperiode sowie die von der Bundesregierung angestrebte weitere Reduzierung auf 60 Mio. Euro pro Jahr ab 2013 ignorieren die wachsende Bedeutung des Radverkehrs und verstärken die Zweifel, ob der NRVP 2020 überhaupt in Regierungshandeln umgesetzt werden soll. Dies gilt umso mehr, da das vorher eigenständige Radverkehrsreferat im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter Verkehrsminister Ramsauer aufgelöst wurde und die Radverkehrsaufgaben mit reduzierter Personalausstattung von einem anderen Referat mit übernommen wurden.

Beides steht im Widerspruch zu dem im NRVP 2020 proklamierten Anspruch, den Radverkehr als Teil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik zu fördern und zu stärken. Stattdessen ist eine deutliche bessere Finanzausstattung des Radverkehrs auf allen Ebenen (Bund, Länder, Kommunen) erforderlich, sowohl für den Ausbau- und Erhalt der Radverkehrsinfrastruktur als auch zur Förderung nicht-investiver Maßnahmen (z.B. Forschungsvorhaben, Service- und Kommunikationsmaßnahmen). Dazu sollten im NRVP 2020 verbindliche langfristige Aussagen zur Finanzierung und Verstetigung

der Mittel getroffen werden. In diesem Kontext ist es dringend erforderlich auch den Finanzierungsbedarf der Radverkehrsförderung durch den Bund pro Einwohner und Jahr zu ermitteln. Momentan stellt die Bundesregierung jährlich weniger als ein Euro pro Einwohner für den Radverkehr zur Verfügung, während sie den Städten und Gemeinden empfiehlt Beträge von 8 bis 19 Euro pro Einwohner für den Radverkehr zu investieren.

Dem Ausbau und Erhalt der Radverkehrsinfrastruktur ist im NRVP 2020 höchste Priorität einzuräumen. Der NRVP 2020 sollte ein klares Bekenntnis des Bundes zum kontinuierlichen Ausbau der Radwege an Bundesstraßen und Wasserstraßen enthalten, da diese von großer Bedeutung für die Schaffung eines zusammenhängenden bundesweiten Radverkehrsnetzes sind. Ferner ist es erforderlich, dass der Bund die Länder und Kommunen beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur durch die Förderung von innovativen Modellprojekten, sogenannte „Leuchtturmprojekte“ (z.B. für Radschnellwege, Fahrradabstellanlagen, Ortsdurchfahrten) kontinuierlich unterstützt. Dafür sind klare Aussagen zum zeitlichen und finanziellen Umfang dieser Maßnahmen im NRVP 2020 zu treffen.

Damit der Radverkehr seine Potentiale als ressourcenschonendes und umweltfreundliches Verkehrsmittel nutzen kann, sind entsprechende sichere Verkehrsanlagen erforderlich, die auch der zunehmenden Zahl an Pedelecs und Lastenfahräder gerecht zu werden. Diese Problematik sollte der NRVP 2020 deutlich herausarbeiten. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sind das zentrale Regelwerk für den Radverkehr (u.a. Führungsform, Dimensionierung, Herstellen von Sichtkontakt.). Insbesondere um die Verkehrssicherheit und Fahrkomfort im Radverkehr zu verbessern, sollte der NRVP 2020 festlegen, dass die systematische Anwendung der ERA 2010 sowie anderer relevanter Regelwerke auf allen Ebenen die grundlegende Bedingung für die Mittelbereitstellung zum Bau- und Ausbau von Radverkehrsanlagen ist.

Die Verkehrssicherheit im Radverkehr ist in hohem Maße abhängig vom Zustand der Infrastruktur und dem örtlichen Geschwindigkeitsniveau. Zahlreiche Regelverstöße und Unfälle sind darin begründet, dass dem Radverkehr nicht genug Raum im Straßenverkehr eingeräumt wird. Statt die Hauptverantwortung für mehr Sicherheit im Radverkehr vor allem den Radfahrenden zu überlassen und eine Helmpflicht und Bußgelderhöhungen zu diskutieren, sollte der NRVP 2020 ein stärkeres Bewusstsein dafür schaffen, dass die Verkehrssicherheit, insbesondere von ungeschützten VerkehrsteilnehmerInnen, Vorrang haben muss. Rund 75 Prozent der Zusammenstöße zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen werden durch Autofahrerinnen und Autofahrer verursacht. Die überwiegend Geschädigten sind Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer. Betroffen sind mit steigenden Unfallzahlen besonders ältere Menschen über 65 Jahre. Um die Radverkehrssicherheit deutlich zu erhöhen muss der NRVP 2020 konkrete Maßnahmen und Zielvorgaben zur Senkung und Vermeidung von Radverkehrsunfällen festlegen. Der im Regierungsprogramm hergestellte Bezug zum Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm 2011 ist dafür unzureichend, da dieses keine konkreten Ziele für die Senkung von Unfällen in einzelnen Verkehrsbereichen ausweist. Zudem sollte der NRVP 2020 den Beschluss des Europäischen Parlaments aufgreifen, der den Kommunen ausdrücklich die Einführung von Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit als wirkungsvolle Präventionsmaßnahme zum Schutz der ungeschützten VerkehrsteilnehmerInnen empfiehlt.

Es ist begrüßenswert, dass sich der NRVP 2020 für eine umfassende Mobilitäts- und Verkehrserziehung für alle Generationen auch im Bereich Radverkehr ausspricht. Die von der Bundesregierung im NRVP 2020 angekündigte verstärkte Bereitstellung von diesbezüglichen Informationsmaterialien und Kampagnen benötigen jedoch auch einer angemessenen Finanzierung. Angesichts der erheblichen Mittelkürzungen im Radverkehr ist dies wenig glaubwürdig.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den vom Kabinett beschlossenen Nationale Radverkehrsplan 2020 folgendermaßen zu überarbeiten:

- Der NRVP 2020 legt verbindliche Lang- und Mittelfristziele fest, und benennt konkret welche Maßnahmen dazu bis wann von welcher Akteursebene (Bund, Länder, Gemeinden, Verbände) ergriffen werden sollen. Der Erfolg dieser Maßnahmen wird systematisch evaluiert.
- Der NRVP 2020 legt fest, dass der Radverkehrsanteil an allen Wegen in Deutschland (Modal Split) bis 2020 auf mindestens 20 Prozent ansteigen soll. Analog dazu werden die Länder und Kommunen aufgefordert, ebenfalls entsprechende konkrete Zielvorgaben zu definieren.
- Der NRVP 2020 definiert, welche konkreten Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den anderen Ministerien und anderen politischen Programmen der Bundesregierung zur Radverkehrsförderung umgesetzt werden sollen, insbesondere im Rahmen der Gesundheitsförderung, der Nachhaltigkeitsstrategie, der Energie – und Kraftstoffstrategie sowie bei der Förderung von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs).
- Die Bundeshaushaltsmittel für den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen werden auf mindestens 100 Mio. Euro pro Jahr erhöht und verstetigt.
- Die Förderung nicht-investiver Maßnahmen wird insbesondere in Hinblick auf die Weiterentwicklung des NRVP, den Forschungsbedarf im Bereich Radverkehrs sowie zur kontinuierlichen Fortführung der Fahrradakademie als zentrales Instrument für Kommunen auf mindestens 5 Mio. Euro jährlich erhöht.
- Der NRVP 2020 bekennt sich eindeutig zur Schaffung eines flächendeckenden integrierten Radverkehrsnetzes in Deutschland. Der Bund unterstützt die Länder und Gemeinden beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur durch die kontinuierliche Finanzierung von innovativen Modellprojekten, sogenannte „Leuchtturmprojekte“ (z.B. mit den Inhalten Radschnellwege, Fahrradabstellanlagen, Ortsdurchfahrten, Lastenräder sowie bundesweite Imagekampagnen). Dazu richtet der Bund eine Bundesstiftung „FahrRad“ mit einem Startkapital von 15 Mio. Euro ein.
- Zur Koordinierung der bundesweiten Aktivitäten zur Stärkung des Radverkehrs wird im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein eigenständiges Radverkehrsreferat eingerichtet und angemessen personell ausgestattet.
- Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs schafft der Bund die rechtlichen Voraussetzungen dafür, dass die Restriktionen in der Straßenverkehrsordnung für Kommunen abgeschafft werden, Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeiten anzuordnen.
- Der NRVP 2020 legt verbindlich fest, dass die Einhaltung der ERA 2010 und anderer relevanter Regelwerke Voraussetzung für die finanzielle Förderung der Radverkehrsinfrastruktur ist.

Berlin, den 6. November 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion