

Antrag

der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Elvira Drobinski-Weiß, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Angelika Graf (Rosenheim), Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Heinz Paula, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Neue Impulse für die Förderung des Radverkehrs setzen – Den Nationalen Radverkehrsplan 2020 überarbeiten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Fahrradfahren ist eine gesunde und umweltfreundliche Alternative zum Auto, erhöht die Lebensqualität und führt zu attraktiveren, lebendigeren Städten und Gemeinden. Besonders in den größeren Städten und Gemeinden kann das Fahrrad als Verkehrsmittel seine Stärken unter Beweis stellen. Bei der durchschnittlich zu messenden Wegstrecke eines städtischen Verkehrsteilnehmers besitzt das Fahrrad aufgrund seiner Flexibilität eine hohe Attraktivität. Als emissionsfreies Verkehrsmittel hat es den geringsten Platzbedarf im öffentlichen Raum und lässt sich unter entsprechenden Rahmenbedingungen einfach und gut mit anderen Verkehrsmitteln kombinieren. Aber auch in den ländlichen Regionen Deutschlands hat das Fahrrad eine wichtige Funktion für die Mobilität der Menschen. Besonders im ländlichen Tourismus wächst die Beliebtheit.

Für den Nutzer stellt das Fahrrad eine kostengünstige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln dar. Die Förderung des Radverkehrs ist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern besonders effizient und der Ausbau einer fahrradgerechten Infrastruktur reduziert den CO₂-Ausstoß. Für den Bund, die Länder und die Kommunen entstehen durch den Bau und den Unterhalt der für den Fahrradverkehr notwendigen Infrastruktur im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern geringere Kosten als im Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbereich.

Der Radverkehr hat endgültig sein Nischendasein hinter sich gelassen. In Deutschland verzeichnen wir in allen Bevölkerungsschichten eine breite Zustimmung und Akzeptanz des Fahrrads als alternatives Fortbewegungsmittel. Dieser Trend wurde in den letzten Jahren u. a. auch durch die Erarbeitung und Umsetzung des ersten Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012 unterstützt, der durch den damaligen sozialdemokratischen Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, bereits in den Jahren 2001/2002 initiiert und vorbereitet wurde.

Der positive Imagewandel zeigt sich an dem zunehmenden Anteil des Fahrradverkehrs am Modal Split in den größeren Städten und Gemeinden. Die Studie Fahrrad-Monitor Deutschland 2011 belegt die wachsende Beliebtheit des Fahr-

radverkehrs in Deutschland, insbesondere in Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern und vor allem bei Elektrofahrrädern.

Jedoch gilt diese Entwicklung noch nicht flächendeckend. Besonders in den ländlichen Regionen und in kleinen Städten und Gemeinden verzeichnen wir noch eine geringere Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel. Hier besteht insbesondere infolge der geringen Verkehrsdichte das Problem der fehlenden Sicherheit bei der Nutzung der Verkehrswege durch Fahrradfahrer. Eine klare Markierung von Fahrradstreifen auf schwach belasteten Gemeinde-, Kreis- und Landstraßen kann hier Abhilfe schaffen.

Um den Radverkehr, besonders in den städtischen Ballungszentren, attraktiver zu gestalten, zielen die wesentlichsten Folgerungen aus dem Fahrrad-Monitor auf eine verbesserte Infrastruktur. Dazu zählen zusätzliche, sicherere und besser beleuchtete Radwege, Strecken mit Vorrang für das Fahrrad sowie sichere Abstellanlagen.

In den Städten und Gemeinden gibt es eine zunehmende Kombination des Fahrrads mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Daraus ergeben sich neue Herausforderungen für die Infrastruktur und die Verbesserung der Intermodalität der Verkehrsträger mit dem Fahrrad. Darüber hinaus ergibt sich besonders in den größeren Ballungsgebieten mit einer hohen Fahrradnutzerdichte eine zunehmende Konkurrenz der Flächennutzung im öffentlichen Raum.

Wir verzeichnen eine erhöhte Unfallgefahr im Radverkehr. Dabei steigt besonders die Zahl der tödlich verunglückten Seniorinnen und Senioren im Alter von über 65 Jahren. Obwohl sie nur rund 10 Prozent ausmachen, sind fast die Hälfte aller verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer in diesem Alter. Hier ist eine intensive Diskussion über die Ursachen und notwendige Maßnahmen notwendig.

Jedoch ist bei einer Gesamtbetrachtung des Unfallgeschehens wichtig zu beachten, dass sich die Zahl der Unfälle proportional zum Wachstum des gesamten Radverkehrs insgesamt unterdurchschnittlich entwickelt. Gleichzeitig bleibt der Pkw im Straßenverkehr weiterhin der Hauptunfallverursacher bei Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang sowie mit schwerwiegenden Personenschäden.

Der Radverkehr wird durch eine Zunahme von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs) geprägt. Daraus ergibt sich, dass sich die Fahrgeschwindigkeit von Fahrradfahrern verändert und sich der Altersdurchschnitt der Nutzer erhöht.

Der Radverkehr ist in Deutschland beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer (CSU), in schlechten Händen. Populistisch bedient der Bundesminister mit öffentlichen Äußerungen über sogenannte Kampfradler (vgl. Neue Osnabrücker Zeitung vom 10. April 2012) negative Vorurteile und leistet der weiteren Förderung des Fahrradverkehrs, auch der Arbeit für eine bessere Verkehrssicherheit im Radverkehr, einen Bärendienst. Statt sich für den Schutz der Radfahrer einzusetzen, schiebt der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung allein den Radfahrern die Verantwortung für die Sicherheit im Straßenverkehr zu und verunsichert die Bevölkerung in Deutschland, indem er öffentlich über eine Helmpflicht für Radfahrer spekuliert. Investitionen in die Aufklärung über die Wichtigkeit der freiwilligen Helmnutzung unterlässt er dagegen.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung trocknet außerdem unverantwortlich die Finanzierung des Baus von Radwegen an bestehenden Bundesstraßen aus. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung teilte auf Anfrage der Fraktion der SPD mit, dass die Bundesländer in den vergangenen Jahren einen jährlichen Mittelbedarf von rund 100 Mio. Euro anmeldeten (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD auf Bundestagsdrucksache 17/9110). Gleichzeitig kürzt erneut der

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in seinem Entwurf für den Bundeshaushalt 2013 die Mittel auf 60 Mio. Euro. Das ist im Vergleich zum Jahr 2010 fast eine Halbierung.

In gleicher Form ignorierte Bundesminister Dr. Peter Ramsauer die hervorragende Arbeit der Deutschen Verkehrswacht (DVW) e. V. und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) e. V. mit ihren Aktionen für mehr Sicherheit im Radverkehr und sah im Entwurf des Bundeshaushalts 2010 eine Halbierung der Finanzmittel für die beiden Institutionen vor. Damit wird der positive Ansatz des neuen Nationalen Radverkehrsplans 2020, ein eigenes Handlungsfeld „Kommunikation“ zu definieren, unglaubwürdig. Nur unter tatkräftiger Unterstützung der Fraktion der SPD konnte 2010 der Deutsche Bundestag als Haushaltsgesetzgeber das Streichkonzert der schwarz-gelben Bundesregierung verhindern. Das hat viel Vertrauen bei allen Beteiligten in die Zuverlässigkeit des Bundesministers zerstört.

Am 5. September 2012 hat die Bundesregierung den neuen „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ (NRVP 2020) beschlossen. Trotz einer breiten Einbindung von vielen Vertretern von Verbänden und Interessenorganisationen, von Expertinnen und Experten aus Wissenschaft und Praxis durch die Fachebene des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat sich der Bundesminister Dr. Peter Ramsauer entschieden, einen NRVP 2020 zu präsentieren, der eine gute Analyse der Situation bietet, jedoch an vielen Stellen der Umsetzung und Finanzierung im Unklaren bleibt. Es fehlen konkrete ambitionierte Ziele sowie die verbindliche Finanzierung einer engagierten Fahrradpolitik des Bundes. Die guten Ansätze des neuen NRVP 2020 spiegeln sich nicht im Regierungshandeln der schwarz-gelben Koalition wider.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V. bewertete den Beschluss des Bundeskabinetts zu Recht lediglich als halbherzigen Versuch (vgl. Pressemitteilung vom 5. September 2012). Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) e. V. kommentierte bereits den Entwurf mit dem Hinweis „Gut analysiert, kaum Konkretes. Mut und politischer Wille fehlen“ (vgl. Pressemitteilung des ADFC vom 11. Juni 2012).

Um die Beliebtheit des Fahrradfahrens in Deutschland weiter zu steigern, muss die Bundesregierung starke Impulse setzen. Das Fahrrad muss in Deutschland ein wichtiger Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik sein, die über reine Absichtserklärungen hinausgeht. Dazu müssen quantifizierte und konkrete Ziele für den Radverkehr festgelegt werden, insbesondere im Bereich der Verkehrssicherheit, des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheitsförderung, der Mobilitätssicherung von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen. Das Thema Radverkehr muss auf allen Ebenen als ressortübergreifende Querschnittsaufgabe wahrgenommen werden, bei der klar ist, wer die Verantwortung trägt und kontinuierlich an der weiteren Förderung des Radverkehrs in Deutschland arbeitet. Es bedarf auf allen Ebenen einer verlässlichen Finanzierung.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. bei der weiteren Ausgestaltung der nationalen Radverkehrspolitik des Bundes
 - die Ziele und Ansätze der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie sowie des EU-Weißbuchs Verkehr zu berücksichtigen;
 - den unterschiedlichen Entwicklungsstufen im Radverkehr in den Regionen Deutschlands gerecht zu werden und entsprechend differenzierte Förderansätze zu erarbeiten;

- ein verlässliches Monitoring auf der Ebene des Bundes einzuführen, um den Grad der weiteren Entwicklung des Fahrradverkehrs in Deutschland anhand zuverlässiger Indikatoren zu untersuchen;
- die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit des Bundes zu nutzen, um die Aufmerksamkeit in der Bevölkerung auf die Stärken und Vorteile des Radverkehrs zu lenken und dabei auf die populistische Pflege von Vorurteilen zu verzichten;
- die bestehenden erfolgreichen Vernetzungsinstrumente wie den Bund-Länder-Arbeitskreis, den Beirat Radverkehr und die Fahrradkommunal-konferenz zu stärken und weiterzuentwickeln und darauf hinzuwirken, dass in allen Ländern Netzwerke initiiert werden, die die Kommunen bei der Radverkehrsförderung unterstützen;
- das erfolgreiche Instrument der Fahrradakademie weiterzuentwickeln. Neue Erkenntnisse bestehender guter Praxisbeispiele müssen möglichst flächendeckend vermittelt werden;
- stärker als bisher Multiplikatoren sowie die Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung einschließlich der Akteure außerhalb der klassischen Radverkehrsförderung einzubeziehen;
- für die Abschätzung des Finanzbedarfs und als Argumentationsgrundlage für die Bereitstellung der erforderlichen Mittel auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene eine Datenbasis zu schaffen, die den Mittelbedarf quantifiziert und Orientierungswerte (Euro je Einwohner und Jahr) benennt;
- für die Schaffung von fahradaffinen Raumstrukturen im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ für eine gleichzeitige Belebung der Zentren und Verbesserung sozialer Integration die Förderung des Radverkehrs in der Stadtentwicklungs- und Regionalplanung sowie der Bauleitplanung zu verankern und bei der Städtebauförderung zu berücksichtigen;
- bei Kommunen und Gemeinden dafür zu werben, dass im innerstädtischen Verkehr auf dem nachgeordneten Straßennetz die Verkehrssicherheit einen höheren Stellenwert haben sollte als die Sicherung der Fließgeschwindigkeit des Verkehrs;
- eine verlässliche Förderstrategie unter Beteiligung der Länder zu entwickeln, die die Kommunen in die Lage versetzt, ihren Beitrag zur Radverkehrsförderung zu leisten;
- bei der Förderung und Finanzierung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Blick auf die besonderen Potentiale des Radverkehrs stärker auf eine Gleichberechtigung aller Verkehrsträger zu achten und dabei den Nutzen-Kosten-Effekt zu beachten;
- zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr an Bundesfernstraßen die Unfallschwerpunkte durch eine intelligente Infrastrukturplanung zu beseitigen und gegenüber den Bundesländern auf eine Erhöhung der Kontrolldichte und verstärkte Schwerpunktkontrollen durch die Polizei zu drängen;
- zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit eine Kampagne zur freiwilligen Nutzung von Helmen aufzulegen und über die Vorteile zu informieren;
- beim Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen darauf zu achten, dass sie in ihrer Ausgestaltung von den unterschiedlichen Nutzergruppen wie ungeübte Anfänger, schnelle Radfahrer sowie auch mehrspurige

(Lasten-)Fahrräder gleichermaßen genutzt werden können wie auch den neuen Ansprüchen von Pedelecs gerecht werden;

- es nicht nur bei Absichtserklärungen zu belassen, sondern mit Nachdruck auf die Deutsche Bahn AG als bundeseigenes Unternehmen einzuwirken, dass die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im Personenfernverkehr sowie die Abstell- und Parkmöglichkeiten an Bahnhöfen nachhaltig verbessert werden. Die Deutsche Bahn AG muss ihre Zusage, alle IC mit Fahrradmitnahmeplätzen auszustatten sowie beim Relaunch der bestehenden IC-Flotte die bestehenden Kapazitäten beizubehalten, einhalten. Darüber hinaus muss auch eine Mitnahme von Fahrrädern im ICE-T (mit Neigetechnik) ermöglicht werden;
 - bis Ende des Jahres 2012 dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages die Ergebnisse des „Runden Tisches Abbiegeassistent für Lkw“ vorzustellen;
2. den neuen NRVP 2020 vom 5. September 2012 zu konkretisieren und klare Ziele, Fristen sowie Maßnahmen zur Zielerreichung wie auch Empfehlungen an die Länder und Kommunen zu verfassen. Dabei ist der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestags angemessen zu beteiligen.

Bei der Überarbeitung des neuen NRVP 2020 vom 5. September 2012 sind folgende Punkte zu konkretisieren und zu verändern:

- Im NRVP 2020 wird die Steigerung des Radverkehrs in Deutschland durchschnittlich auf 20 Prozent am Modal Split der Verkehrsträger bis 2020 angestrebt.
- Zum 1. Januar 2013 wird ein Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der Funktion des Fahrradbeauftragten der Bundesregierung betraut. Die zuständige Fachebene in der Abteilung „Umweltpolitik und Infrastruktur, Grundsatzfragen des Ressorts“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird personell aufgewertet.
- Zur Stärkung des Themenfeldes „Fahrrad und Gesundheitsförderung“ wird eine jährliche Fahrradgesundheitskonferenz mit Vertretern der Bundesregierung, des Deutschen Bundestages, der Bundesländer und des Gesundheitswesens durchgeführt.
- Die Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum wird als eigenständiges Themenfeld im NRVP 2020 verankert und mit eigenen Maßnahmen unterlegt.
- Die Förderung von Projekten im Rahmen des NRVP 2020 setzt nicht nur auf die kurzfristige Unterstützung von innovativen neuen Projekten, sondern sichert bei ausgewählten Projekten durch eine längerfristige Finanzierung deren Kontinuität.
- Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr wird im Dialog mit den Interessensvertretern der Radfahrerinnen und Radfahrer eine neue Promillegrenze für Ordnungswidrigkeiten eingeführt. Eine Überprüfung des Bußgeldkatalogs für Verkehrsverstöße von Radfahrern ist nicht notwendig. Die Bundesregierung muss auf die Länder einwirken, dass die Kontrolldichte von Fahrradfahrern durch die Landespolizeien erhöht wird.
- Die Finanzausstattung für den Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen wird bedarfsgerecht in Höhe von 100 Mio. Euro in der mittelfristigen Finanzplanung festgeschrieben.

- Der Bau von Radwegen wird als Teil von städtebaulichen Konzepten zur Umgestaltung des öffentlichen Raumes im Rahmen der Städtebauförderung weiter gefördert. Voraussetzung dafür ist, dass die Bundesmittel für die Städtebauförderung entsprechend dem vorhandenen Bedarf auf mindestens 700 Mio. Euro erhöht und in der mittelfristigen Finanzplanung verstetigt werden.
- Bei der Modernisierung von Bahnhöfen mit finanzieller Unterstützung des Bundes (wie im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms 2012) wird der Ausbau der Fahrradinfrastruktur an Bahnhöfen zur Verbesserung der Intermodalität zukünftig als ein Schwerpunkt aufgenommen.
- Die Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen aus den Mitteln, die der Bund aufgrund des Entflechtungsgesetzes zur Förderung des ÖPNV an die Bundesländer zahlt, wird verstetigt. Dazu werden die sogenannten Entflechtungsmittel zur Finanzierung des ÖPNV in der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2019 bedarfsgerecht fortgeschrieben. Voraussetzung dafür sind eine freiwillige Verankerung der Mittelzweckbindung in den Ländern sowie eine transparente Dokumentation der Mittelverwendung gegenüber dem Bund. Dabei müssen u. a. auch die Ausgaben für Anlagen des Fahrradverkehrs aufgeschlüsselt und gegenüber dem Bund dokumentiert werden. Darüber hinaus wird ein Konzept für die finanzielle Unterstützung des Radverkehrs in den Kommunen als Nachfolgeregelung der sogenannten Entflechtungsmittel für den Zeitraum ab 2019 erarbeitet.
- Es wird ein Forschungskonzept Radverkehr initiiert, in das auch verkehrsträgerübergreifende Forschungen eingebunden werden sowie Fragen der zukünftigen Organisationsstrukturen, der notwendigen Fortentwicklung des Rechtsrahmens oder der Fahrzeugtechnik berücksichtigt werden.

Berlin, den 16. Oktober 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

