

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
redigiertes Wortprotokoll
102. Sitzung

Öffentliche Anhörung

Berlin, den 24. April 2013, 12.00 Uhr
Sitzungsort: Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1
Berlin
Sitzungssaal: 3.101 (Anhörungssaal)

Vorsitz: Dr. Anton Hofreiter, MdB

TAGESORDNUNG:

Tagesordnungspunkt 1a **S. 4**

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Nationaler Radverkehrsplan 2020 - Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln

BT-Drucksache 17/10681

Tagesordnungspunkt 1b **S. 4**

Antrag der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

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

BT-Drucksache 17/11000

Tagesordnungspunkt 1c **S. 4**

Antrag der Abgeordneten Stephan Kühn, Markus Tressel, Dr. Anton Hofreiter,weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Nationalen Radverkehrsplan 2020 zum ambitionierten Aktionsplan der Radverkehrsförderung weiterentwickeln

BT-Drucksache 17/11357

Inhaltsverzeichnis der Stellungnahmen **S. 24**

Anwesenheitsliste*

Mitglieder des Ausschusses

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses

CDU/CSU

Bilger, Steffen
Fischer, Dirk
Götz, Peter
Holmeier, Karl
Jarzombek, Thomas
Kammer, Hans-Werner
Lange, Ulrich
Lietz, Matthias
Ludwig, Daniela
Schnieder, Patrick
Sendker, Reinhold
Storjohann, Gero
Vogel, Volkmar
Wichtel, Peter

SPD

Bartol, Sören
Beckmeyer, Uwe
Burkert, Martin
Gottschalck, Ulrike
Groß, Michael
Hacker, Hans-Joachim
Herzog, Gustav
Kumpf, Ute
Lühmann, Kirsten

FDP

Döring, Patrick
Körber, Sebastian
Luksic, Oliver
Müller, Petra
Simmling, Werner
Staffeldt, Torsten

DIE LINKE.

Behrens, Herbert
Bluhm, Heidrun
Leidig, Sabine
Lutze, Thomas

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Herlitzius, Bettina
Hofreiter, Anton, Dr.
Kühn, Stephan
Wagner, Daniela

Stellv. Mitglieder des Ausschusses

Aumer, Peter
Bellmann, Veronika
Börnsen, Wolfgang
Dörflinger, Thomas
Granold, Ute
Heiderich, Helmut
Hübinger, Anette
Kaufmann, Stefan, Dr.
Koeppen, Jens
Lach, Günter
Mayer, Stephan
Stracke, Stephan
Vaatz, Arnold
Wegner, Kai

Brase, Willi
Groschek, Michael
Hinz, Petra
Kahrs, Johannes
Ortel, Holger
Paula, Heinz
Pronold, Florian
Rossmann, Ernst Dieter, Dr.
Schwarzelühr-Sutter, Rita

Goldmann, Hans-Michael
Günther, Joachim
Höferlin, Manuel
Kamp, Heiner
Ratjen-Damerau, Christiane, Dr.
Sänger, Björn

Enkelmann, Dagmar, Dr.
Menzner, Dorothee
Remmers, Ingrid
Seifert, Ilja, Dr.

Ebner, Harald
Paus, Lisa
Tressel, Markus
Wilms, Valerie, Dr.

*) Der Urschrift des Protokolls ist die Liste der Unterschriften beigelegt.

Öffentliche Anhörung am 24. April 2013 zum

- **Unterrichtung durch die Bundesregierung**
Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln
BT-Drucksache 17/10681
- **Antrag der SPD-Fraktion**
Neue Impulse für die Förderung des Radverkehrs setzen – Den Nationalen Radverkehrsplan 2020 überarbeiten
BT-Drucksache 17/11000
- **Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
Nationalen Radverkehrsplan 2020 zum ambitionierten Aktionsplan der Radverkehrsförderung weiterentwickeln
BT-Drucksache 17/11357

Liste der eingeladenen Sachverständigen / Verbände

Tilman Bracher

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)

Timm Fuchs

Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)

Tilmann Heuser

BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND),
Landesverband Berlin e. V.

Christian Kellner

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)

Siegfried Neuberger

Zweirad-Industrie-Verband e. V. (ZIV)

Wasilis von Rauch

Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)

Burkhard Stork

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)

Tagesordnungspunkt 1a

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Nationaler Radverkehrsplan 2020 - Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln

BT-Drucksache 17/10681

Tagesordnungspunkt 1b

Antrag der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

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

BT-Drucksache 17/11000

Tagesordnungspunkt 1c

Antrag der Abgeordneten Stephan Kühn, Markus Tressel, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Nationalen Radverkehrsplan 2020 zum ambitionierten Aktionsplan der Radverkehrsförderung weiterentwickeln

BT-Drucksache 17/11357

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr verehrte Sachverständige, ich möchte Sie recht herzlich zu unserer öffentlichen Anhörung zum Thema: „Nationaler Radverkehrsplan“ begrüßen. Es liegen der Anhörung verschiedene Anträge und Unterrichtungen zugrunde, nämlich die Unterrichtung durch die Bundesregierung – „Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“ sowie je ein Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Als Sachverständige möchte ich herzlich begrüßen: Herrn Tilman Bracher vom Deutschen Institut für Urbanistik (difu), Herrn Timm Fuchs vom Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB), Herrn Tilmann Heuser vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Herrn Christian Kellner vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), Herrn Siegfried Neuberger vom Zweirad-Industrie-Verband (ZIV), Herrn Burkhard Stork vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) und Herrn Wasilis von Rauch vom Verkehrsclub Deutschland (VCD). Wir führen die Anhörung so durch, wie wir es bei den letzten Anhörungen immer praktiziert haben und beginnen sofort mit den Fragen der Abgeordneten,

maximal zwei Fragen an zwei Experten. Und Sie antworten dann sofort. Als Richtschnur: wenn ein Abgeordneter einen Experten befragt, dann hat dieser etwa 6 bis 7 Minuten Zeit für die Antwort. Wenn ein Abgeordneter zwei Experten befragt, dann haben diese etwa 3 bis 4 Minuten Zeit für die Antwort. Damit beginnen wir sofort mit den Fragen der Abgeordneten. Als erster hat sich Herr Storzjohann gemeldet. Ich bitte dann um weitere Meldungen.

Abg. Gero Storzjohann (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, liebe Sachverständige! Ich bin froh, dass wir heute diese Anhörung zur Thematik „Fahrrad“ durchführen. Ich glaube, in allen Stellungnahmen der Sachverständigen ist deutlich geworden, dass wir uns grundsätzlich einig sind, dass es eine gute Idee ist, hier den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) zu diskutieren, dass wir diesen überhaupt haben und dass er ein gutes Instrument für alle Beteiligten ist. Deswegen kommen wir jetzt wahrscheinlich immer zu den kleineren Fragen, wo wir uns dann noch ein bisschen austauschen können. Ich würde gerne mit der Thematik beginnen: Wie können wir es innerhalb der Verwaltung verbessern, das Thema „Rad“ nach vorne zu bringen? Also die einen haben den Fahrradbeauftragten im Visier, die anderen die Implementierung eines größeren Referates im Ministerium. Einige sagen, das könnte auch im Bundeskanzleramt angesiedelt sein. Ich fange mit der kleinen Ebene an. Ich habe eine Frage an Herrn Fuchs und Herrn Stork. Fahrradbeauftragte in den Kommunen, also in den Landkreisen, in den großen Städten: Wie ist das derzeit organisiert, Herr Fuchs? Haben Sie da eine Übersicht, inwieweit die Kommunen das schon alles vorbildlich machen, außer den beispielhaften Kommunen? Und wie sollte man es machen? Ehrenamtlich, hauptamtlich oder eine halbe Stelle? Wo versprechen Sie sich nachher auch die größte Durchschlagskraft, um die Fahrradpolitik nach vorne zu bringen? Und Herr Stork, Sie können sicherlich aus der Praxis der ADFC-Verbände auch etwas dazu beitragen.

Vorsitzender: Herr Fuchs!

Timm Fuchs (DStGB): Um es gleich vorweg zu sagen: Wir haben keine bundesweite Statistik seitens der Kommunalen Spitzenverbände, wie viele Fahrradbeauftragte es jetzt in wie vielen Bundesländern – und dann runter gebrochen auf die Kommunen – gibt. Es ist mir auch nicht bekannt, dass es in den Bundesländern selber dazu Aufschlüsse und Erhebungen gibt, also in dem Fall bei unseren Landesverbänden bzw. Mitgliedsverbänden. Dann haben Sie gefragt, wie wir denn eigentlich die Bedürfnisse in den

Kommunen, in den Städten, Gemeinden und Kreisen bezüglich Stellenbesetzung der Fahrradbeauftragten sehen, um auch ihre Aufgaben entsprechend wahrzunehmen. Da muss man ganz klar nach den einzelnen Gebietskörperschaften, deren Größe und vor allen Dingen auch deren Verwaltungskraft unterscheiden. Man kann natürlich jetzt nicht eine Stadt wie München, die nach meiner Kenntnis mehrere Mitarbeiter für dieses Thema hat, mit einer kleinen Gemeinde im kreisangehörigen Bereich vergleichen, die auch nur einen ehrenamtlichen Bürgermeister hat, der dann wahrscheinlich noch in seiner Freizeit, wenn er den Radverkehr in der Gemeinde voranbringen will, die Funktion als Fahrradbeauftragter wahrnimmt. Das muss man bedenken, dass es da eine sehr große Varianz und Differenzierung gibt. Auf der anderen Seite ist es natürlich wünschenswert, dass es diese Fahrradbeauftragten in den Städten, Gemeinden und Kreisen gibt. Dafür braucht man natürlich – neben der Überzeugung, dass es sie auf der kommunalen Ebene geben sollte, die sich auch immer weiter verbreitet – auch die entsprechenden finanziellen Möglichkeiten, um diese Stellen zu finanzieren. Egal ob das jetzt eine volle Stelle ist, eine halbe Stelle oder wie auch immer, je nach Größe der Gemeinde und nach den Aufgaben, die dieser oder diese Fahrradbeauftragte bewältigen muss. Aber ich glaube, das Thema „Finanzierung“ wird sich ja wahrscheinlich hier noch später in der Anhörung wieder stellen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Herr Stork!

Burkhard Stork (ADFC e. V.): Herr Storjohann, Herr Fuchs hat schon darauf hingewiesen: selbstverständlich ist die Situation ausgesprochen heterogen. Das hat sehr viel damit zu tun, wie sich der Radverkehr in einer entsprechenden Kommune entwickelt hat. Da ist auch oft dann der Stand der Verwaltung wiederzufinden. In Kommunen, die sich mit dem Thema erst seit jüngerer Zeit beschäftigen oder wo der Leistungsdruck erst in den letzten Monaten oder Jahren spürbar geworden ist, die sind oft noch auf dem Status, dass sie mit einem ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten anfangen oder irgendjemandem das „on top“ setzen, neben 20 anderen Aufgaben, die er ohnehin schon hat. Wir kennen natürlich aus dem Land Situationen, wo praktisch die Aufgaben dieses Querschnittsbeauftragten an eine ADFC-Gliederung abgegeben worden sind. Das ist ein ausgesprochen kluges Hilfsmittel, aber es ist erst mal nur eine Krücke, bis man weiter ist. Der Schritt, den man erreichen sollte, ist aus unserer Sicht eindeutig, in der Verwaltung jemanden zu haben, der das Thema hauptamtlich betreut. Da gilt es dann, darauf zu achten, dass ein solcher Beauftragter

nicht in der Hierarchie und in den Zuständigkeitsverästelungen so angesiedelt ist, dass er nicht mehr in der Lage ist, Querschnittsaufgaben wahrzunehmen. Also auch wenn es hierarchisch in der Verwaltung nicht hinkommt, muss er in der Lage sein, sozusagen einen runden Tisch aller Beteiligten einberufen zu können. Er muss in der Lage sein, wenn es irgendwo hakt, auch mal quer zu allen Zuständigkeiten agieren zu können. Und er muss einen klaren Ansprechpartner haben, der relativ hoch im politischen Teil der Verwaltung angesiedelt ist und der ihm hilft, die Dinge durchzusetzen.

Vorsitzender: Kollegin Gottschalck!

Abg. Ulrike Gottschalck (SPD): Ich bedanke mich auch erst mal recht herzlich bei allen Experten, auch für Ihre schriftlichen Stellungnahmen. Ich kann mich auch meinem Kollegen Storjohann anschließen, dass wir es sehr gut finden, dass der Nationale Radverkehrsplan weiterentwickelt wird. Ich komme allerdings zu einem etwas anderen Ergebnis. Es geht nicht nur um kleinere Fragen. Ich denke, insbesondere wird uns noch die wirkliche und realistische Maßnahmenumsetzung und auch das finanzielle Unterlegen dieses Radverkehrsplans beschäftigen. Aber im Moment möchte ich meine Fragen an Herrn Kellner im Hinblick auf Verkehrssicherheit richten. Das ist ja nach wie vor ein großes Problem. Deshalb habe ich zwei Fragen: Welche Regelungen halten Sie im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit für zwingend notwendig, gegebenenfalls auch für überfällig? Meine zweite Frage geht dahin: Welche Position hat der DVR zur Einführung einer Helmpflicht? Wir hören ja immer mal wieder von Minister Ramsauer, dass er eine Helmpflicht für alle haben möchte. Und was halten Sie von einer Helmpflicht für Kinder?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Kellner!

Christian Kellner (DVR e. V.): Vielen Herr Vorsitzender, vielen Dank auch für die Einladung, hier Stellung nehmen zu dürfen! Ich möchte die Fragen folgendermaßen beantworten. Zunächst mal zu den Regelungen, die aus unserer Sicht sinnvoll wären oder die man sich genauer anschauen müsste: Man muss sich anschauen, wie es um die Geschwindigkeit innerorts steht. Wenn wir sagen, dass wir den Radverkehrsanteil in Deutschland erhöhen wollen, dann ist es natürlich auch ein Thema, dass wir dann dafür sorgen müssten, dass das nicht mit einer steigenden Zahl an Verkehrstoten und Verkehrsverletzten einhergeht. Also 10 Prozent der getöteten Verkehrsteilnehmer sind Radfahrer, 20 Prozent der Verletzten sind Radfahrer. Und das sind nur die, die man kennt. Also viele werden ja verletzt, die

treten in Krankenhäuser auf, aber nicht in der Unfallstatistik. Insofern haben wir hier ein großes Problem. Infolgedessen muss man sich anschauen, was von dem Vorschlag des Wissenschaftlichen Beirats beim BMVBS zu halten ist, die Regelgeschwindigkeiten möglicherweise in Städten auf 30 Stundenkilometer zu reduzieren und dafür dann besondere Straßen auszuweisen, die dann mit 50 Stundenkilometern befahren werden könnten. Hierzu gibt es noch keinen Beschluss innerhalb des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, das möchte ich ganz klar sagen. Aber wir diskutieren das derzeit in unserem Gremien. Das wäre eine Diskussion, die auch die Politik vornehmen sollte, auch ohne Tabus und Scheuklappen, sondern der man sich ganz offen stellen müsste. Es gibt gute Argumente für eine Reduzierung an dieser Stelle.

Das Zweite ist das Thema „Alkohol und Radfahren“, auch das muss man sich ansehen. Wir haben im Moment keinen Ordnungswidrigkeitentatbestand bei alkoholisierten Radfahrern. Wir wissen, dass 85 Prozent der Radfahrer, die alkoholisiert im Straßenverkehr in Erscheinung treten, 1,1 Promille und mehr haben, was ein sehr hoher Wert ist. Und wir wissen auch, dass die Fahruntüchtigkeit von Richtern – nicht vom Gesetzgeber – bei 1,6 Promille angesetzt wird. Ein irrsinnig hoher Wert. Im Moment findet jetzt eine Studie der Unfallforschung der Versicherer statt. Auch da werden wir sehen, ob man mit diesem Wert überhaupt noch zurecht kommt oder was man hier regeln kann. Das Rad als Alternative zum Pkw ist in diesem Zusammenhang weiterhin wichtig. Aber man wird sich sicherlich genauer anschauen müssen, wie es um die Alkoholisierung steht und was man da auch rechtlich tun kann. Was unbedingt notwendig wäre, die StVZO zu aktualisieren, vor allem auch, wenn es um die technischen Einrichtungen geht. Ich denke gerade an lichttechnische Einrichtungen, das ist überfällig. Da haben wir einen Tatbestand, der noch den Dynamo verbindlich vorschreibt. Da gibt es mittlerweile ganz andere Systeme und Möglichkeiten, die man hier nehmen könnte. Das ist auch möglich, wird auch im BMVBS bereits diskutiert. Insofern sind wir da ganz zuversichtlich, dass das bald kommen wird.

Ihre zweite Frage, Helmpflicht. Helmpflicht ist ein Thema, das wir auch sehr kontrovers diskutieren. Wir wollen auf jeden Fall, dass Rad- und Pedelecs-Fahrer Helme tragen, gar keine Frage. Der Helm schützt enorm. Die Helmpflicht selber hat haftungsrechtliche Probleme. Das heißt, gerade dann, wenn Sie an die Kinder denken – und Sie hatten ja auch speziell nach den Kindern gefragt –, dann ist es so, dass man sich fragen muss, was passiert, wenn ein Kind aus der Schule zurückkehrt, den Helm nicht auf hat, aber

einen Unfall verursacht oder – ähnlich – in einen Unfall verwickelt ist: Wie steht es um den Versicherungsschutz? Das sind Fragen, denen man sich stellen muss. Und man muss auch sagen: Wie steht es dann um die Sanktionierung? Es nützt ja nichts, eine Helmpflicht einzuführen und dann zu sagen, wir sanktionieren gar nicht, wie man das in Österreich macht. Da gibt es eine Helmpflicht bis 12 Jahre, aber eben ohne Sanktionen. Die Frage ist: Welche Bedeutung hat das dann in Wirklichkeit? Wir würden auch dann für Helmpflicht eher plädieren, wenn es altersunabhängig wäre, denn wir wissen, dass 10 Prozent der Radfahrer Menschen im Alter von 65 Jahren und älter sind, aber sie stellen 50 Prozent der Radfahrer unter den Verkehrstoten. Das bedeutet natürlich die hohe Verletzlichkeit und Verletzbarkeit von älteren Menschen. Und gerade ältere Menschen tragen Helme im Schnitt eigentlich gar nicht oder ganz selten. Also wenn Helmpflicht, dann für alle, und nicht nur für Kinder. Zum Zweiten muss man sich die versicherungsrechtlichen Gegebenheiten insgesamt genauer anschauen. Da gibt es ernst zu nehmende Experten, die sagen: Wir müssen alles dafür tun, dass Helme genutzt werden, aber die Helmpflicht selber ist möglicherweise zu viel.

Vorsitzender: Als nächster der Kollege Staffeldt!

Abg. Torsten Staffeldt (FDP): Erst mal ist es ja schön, zu sehen, dass wir hier sowohl von Seiten der Experten, wie auch von Seiten der interessierten Parlamentarier eine hohe Übereinstimmung feststellen können, dass der NRVP sehr positiv gesehen wird. Ich glaube, dass kann man so feststellen. Und wenn ich es richtig im Gedächtnis habe, waren ja auch alle Verbände, oder zumindest fast alle Verbände, die jetzt heute hier sitzen, auch an der Erstellung des NRVP beteiligt. Insofern ist es vielleicht auch nicht unbedingt so verwunderlich. Die darüber hinausgehenden – auch in ihren schriftlichen Stellungnahmen im Vorfeld festgestellten – Verbesserungsmöglichkeiten kann man eigentlich auf drei wesentliche Punkte fokussieren, nämlich: erstens mehr Geld, zweitens mehr politisches Gewicht und drittens mehr institutionalisierte Unterstützung. Wenn man das mal so zusammenfassen möchte und so im Groben hineinpackt. Also das sei mir einfach nur als Vorbemerkung erlaubt. Dass diese drei Forderungen, die sich nun aus dem NRVP ableiten, sicherlich sinnvoll sind, will ich an der einen oder anderen Stelle sicherlich nicht bestreiten. Aber auf der anderen Seite stellt sich für mich dabei die Frage der Konkretisierung. Also nämlich: Wie konkret kommen wir denn mit diesen drei Forderungen weiter, im Hinblick auf das Ziel, das wir gemeinsam haben, nämlich mehr Menschen auf das Fahrrad zu bekommen? Mit mehr Geld – das

ist klar – kann man mehr Radwege bauen. Mehr politisches Gewicht – ist mir tendenziell erst mal nicht so klar – wenn wir andere Politikbereiche betrachten, wo wir auch sogar in ihrem bundespolitischen Kontext Koordinatoren haben. Es ist keineswegs automatisch so, dass sie dann dementsprechend auch die notwendige Durchsetzungskraft haben, um Ihre Koordinierungsaufgaben in der Form durchzusetzen, wie wir uns das an der einen oder anderen Stelle vorstellen. Und wenn wir über die institutionalisierte Unterstützung nachdenken, dann kann das natürlich im schlimmsten Falle zu einer Abgehobenheit von Institutionen, von wem auch immer, führen. Oder von NGOs, die dann vom Bund oder vom Land oder von wem auch immer finanziert werden, die dann aber auch nicht mehr unbedingt originär der Zielsetzung dienen, die wir eigentlich haben. Insofern möchte ich mich jetzt in meiner ersten Frage, die ich an die Herren Bracher und Stork stelle, an einer konkreten Umsetzung orientieren, die auch im NRVP drinsteht, nämlich die Erschließung der ländlichen Räume.

Wir können ja feststellen, dass im städtischen Bereich in vielen Fällen – insbesondere auch in meiner Heimatstadt Bremen – schon eine recht gute Infrastruktur vorhanden ist; im ländlichen Bereich in der Form noch nicht unbedingt. Auch im ländlichen Bereich kann ich mir vorstellen, dass bei den für den Radverkehr üblichen und häufig genutzten Strecken bis 5 Kilometer – oder 10 oder 15 Kilometer, wenn man ein bisschen sportlicher ist – auch die notwendige Infrastruktur vorhanden sein muss, was hinsichtlich der Abstände, die meinetwegen zwischen dem einen Dorf in Franken und dem nächsten Dorf in Franken bestehen, dann auch noch zutreffen mag, aber dort eben nicht unbedingt die Infrastruktur vorhanden ist. Ich könnte mir vorstellen, dass wir dort, nicht nur parallel zu den Bundesstraßen – das ist ja ein Thema, dass wir im NRVP haben und wo eben auch gesagt wird, da hat der Bund die Möglichkeit, parallel zu den Bundesstraßen Radwege zu bauen – darüber hinaus gehen und vielleicht auch versuchen, einen – ich mag das Wort eigentlich nicht besonders – Paradigmenwechsel zu schaffen, indem wir eben nicht nur an Bundesstraßen Radwege bauen, sondern auch Bundesradwege aufbauen, die eine vernetzende Funktion gerade auch im ländlichen Raum haben können, die die einzelnen Dörfer, Ballungszentren miteinander verbinden und nicht, um auch den Bundeseinfluss dort zu rechtfertigen, auch automatisch an einer Bundesstraße geführt sein müssen. Also da würde mich interessieren, wie Sie zu diesem generellen Gedanken stehen – zu den, wie ich es mal umgangssprachlich nennen würde, Bundesradwegen; und zum andern, wie Sie sich vorstellen, mit mehr Geld auch die Akzeptanz im

ländlichen Raum zu verstärken, sodass mehr Menschen eben gerade bei den Kurzstreckenverkehren – 5 bis 15 Kilometer ist für mich Kurzstrecke – dort auch im ländlichen Raum eher das Fahrrad nutzen als das Auto. Wobei man sich darüber im klaren sein muss, im ländlichen Raum, wo die Frequenz der Verkehrsteilnehmer nicht so hoch ist, wie im städtischen Bereich, hat das Fahrrad da nicht unbedingt den Vorteil, den es im städtischen Bereich hat, nämlich dass man damit tendenziell sogar noch schneller ist als mit dem Auto. Diese ganze Abwägung würde mich mal interessieren, wie Sie dazu stehen, gerade für die ländlichen Räume.

Vorsitzender: Herr Bracher, Sie haben das Wort!

Tilman Bracher (Difu): Ich denke, man muss, vor allem im ländlichen Raum die beiden Nutzungszwecke des Fahrrads – Freizeitverkehr und Alltagsverkehr – richtig unterscheiden. Für den Freizeitverkehr über längere Distanzen haben wir andere spezifische Anforderungen wie für den Nahverkehr zur Schule, zum Arbeiten, oder zum Einkaufen. Das ist Alltagsverkehr, der ist normalerweise der Nahverkehr über diese kürzeren Distanzen. Zum Thema „Bundesradverkehrsnetz“ muss man sich vergegenwärtigen, dass wir in Deutschland etwa 500.000 Kilometer Straßen haben, aber nur 39.000 Kilometer Bundesstraßen. Das heißt, das Thema „Bundesstraßen“ ist nur ein relativ kleiner Teil der Verbindungen, die von den Radfahrern nachgefragt werden. Das sind häufig nicht die Verbindungen zu den Schulen in der Nachbargemeinde oder zum Einkaufen im Einkaufszentrum, das leider auf die grüne Wiese gezogen ist und das irgendwo vor der Stadt oder vor dem Dorf liegt oder im Nachbarort, weil eben in den kleineren Orten oft gar keine eigene Versorgung mehr ist. Deswegen haben wir da eigentlich eine viel feinere Problemstellung als man sie durch ein Bundesradwegenetz oder so etwas abdecken könnte. Ich denke, für den Tourismus ist so ein Bundeskonzept mit einem Bundesnetz eine ganz sinnvolle und wichtige Geschichte. Dort gibt es dieses D-Netz, das aber im Prinzip in der Landeszuständigkeit ist, oder in der Gemeindezuständigkeit. Dort kann der Bund durchaus, denke ich, eine neue Rolle finden, und er sollte es auch.

Aber für die lokalen Verkehre sind die Landkreise, die Gemeinden, die Bundesländer zuständig und müssen dort ihre spezifischen Nahbereichsnetze entwickeln und schaffen. Das hängt davon ab, wo die Schulen sind, wo die Arbeitsstätten mit größerem Einzugsbereich sind. Insofern, denke ich, muss man da zwei Themen bei der Frage unterscheiden, die Sie gestellt haben. Im Nahbereich geht es eben nicht

nur darum, Radwege zu bauen. Wenn wir uns vorstellen, dass wir diese 500.000 Kilometer Straßen mit Radwegen ausstatten müssten, dann müssten Sie ein Programm auflegen, das, glaube ich, angesichts der Lage, die wir finanziell in der Bundesrepublik haben, völlig illusorisch wäre. Das läge noch weit über den Größenordnungen, die in meiner Stellungnahme auftauchen. Das heißt, wir müssen schauen, wie wir den Radverkehr auf den normalen kleineren Straßen, auf Gemeindeverbindungsstraßen vernünftig unterbringen, wo wir Straßen abseits finden, durch die Landwirtschaft, durch die Wälder. Aber das bedeutet natürlich auch immer nur eine bestimmte Möglichkeit, denn irgendwann ist mal Winter und dann kann man nicht mehr durch den Wald fahren. Oder es regnet, dann muss man auch an der Straße bleiben. Also von daher: Sie müssen schauen, dass man auch auf den normalen Straßen vernünftig fahren kann. Das heißt, dass auch dort das Geschwindigkeitsregime angeschaut werden muss. Da ist Tempo 100 deutlich zu viel. Das heißt, dass man die ganzen Experimente mit Radfahrstreifen, Schutzstreifen, die gerade begonnen haben, intensiv anschauen muss und dort auch die Möglichkeiten durch solche einfachen und nicht so teuren Mittel schaffen muss. Außerdem kann man durch die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn noch eine Menge hinbekommen. Oder durch Fahrradmitnahme im Bus, dort, wo die Distanzen und die Wege passend sind. Also es gibt ein ganzes Instrumentarium, das aber nur dann in die Hand genommen werden kann, wenn auch die kleineren Gemeinden, die finanziell zum Teil viel schwieriger dran sind als die Großen, die finanziellen Möglichkeiten haben.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Bracher! Herr Stork!

Burkhard Stork (ADFC e. V.): Vielen Dank, Herr Staffeldt, für die Frage. Ich will nochmal darauf hinweisen, dass Fahrradtourismus im ländlichen Raum alles andere als „Peanuts“ bedeutet, sondern das ist ausgesprochen wichtig. Der Deutsche Bundestag hat gerade am vergangenen Donnerstag mit den Stimmen der Regierungsfractionen ein neues Konzept verabschiedet und betont darin nochmal sehr deutlich, wie wichtig Fahrradtourismus für den ländlichen Raum ist. Staatssekretär Burgbacher vom Bundeswirtschaftsministerium sagt, er schätzt, dass 10 Prozent des innerdeutschen Tourismus auf den Fahrradtourismus entfallen. Der innerdeutsche Tourismus ist ein ausgesprochen wichtiger Wirtschaftsfaktor. Wir glauben auch, dass mit dem, was an Netz und Strecken für den Tourismus vorgehalten werden kann, an der einen oder anderen Stelle der lokale Verkehr gestärkt werden kann. Aber der Verkehr auf dem

Land findet nicht komplett am Donauradweg oder am Elberadweg oder an sonstigen Stellen statt. Deswegen würde ich Herrn Bracher zustimmen: Für den normalen Innerortsverkehr bringt uns das nicht so sehr viel. Ich stimme auch Herrn Bracher bei der Frage zu: Kann man jetzt komplett neue Netze bauen? Das ist ausgesprochen schwierig. Ich würde aber einen anderen Akzent bei der Frage setzen: Kann man den Bund bei so etwas wie Bundesradwegen in die Verantwortung nehmen, wenn es um Einzellösungen an speziellen Stellen geht? Nämlich wenn ich zeigen kann, es gibt – meinerwegen auch in Bundeslandgrenzen oder an der Peripherie von großen Ballungsräumen – Situationen, wo ich wirklich beim morgendlichen und abendlichen Pendlerverkehr zum Teil eine Chance habe, ihn auf das Rad zu verlagern. Berlin - Oranienburg wäre für mich persönlich ein schöner Radschnellweg, auf dem man – gerne auch mit dem Pedelec – morgens die 20 Kilometer gut zurücklegen kann. Das würde aus meiner Sicht nicht nur die S-Bahn entlasten, sondern auch den motorisierten Individualverkehr deutlich zurückgehen lassen. Das wäre eine wirklich attraktive Alternative. Wir sagen deutlich: Der Bund sollte da Modelle finanzieren. Es gibt ja ein wirklich faszinierendes Projekt am Nordrand des Ruhrgebietes, parallel zur A 40 eine echte Radautobahn zu bauen. Das sind Modelle, bei denen der Bund Erfahrungen sammeln sollte. Und natürlich würden wir es ausgesprochen begrüßen, wenn es im nächsten Schritt möglich würde, dann solche exzeptionellen Dinge auch tatsächlich in die Baurägerschaft des Bundes zu nehmen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Stork! Als nächster Kollege Behrens!

Abg. Herbert Behrens (DIE LINKE.): Vielen Dank! Vielen Dank auch an Sie als Experten, dass Sie uns hier nochmals ein paar Anregungen geben, die Sie in Ihren schriftlichen Ausführungen schon vorgetragen haben. Ich denke, da sind eine ganze Reihe von Forderungen drin, die der Radverkehrsplan noch nicht erfüllt, nämlich die Umsetzung dieses Papiers in konkrete Politik. Meine beiden Fragen gehen an Tilmann Heuser. Gerade dieser Punkt ist in der Beratung, die wir sonst über den Radverkehrsplan hatten, immer wieder angesprochen worden: als Grundlage hervorragend, aber es fehlen doch noch die konkreten Ziele und Maßnahmen, um auch wirklich handlungsfähig zu werden, um dem Ansinnen des Radverkehrsplan dann auch zu genügen. Wie sieht es aus Ihrer Sicht aus? Sie haben nun viele Gespräche gehabt und Diskussionen: Welche Blockaden müssen jetzt eigentlich noch überwunden werden, um zur Konkretisierung und zu konkreten Zielen und

Maßnahmen zu kommen? Und eine zweite Frage an Sie, was auch eine konkrete politische Folge dann haben würde: Wie kann der Nationale Radverkehrsplan mitgedacht und mitgeplant werden, wenn wir über den Bundesverkehrswegeplan 2015 reden?

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Behrens! Herr Heuser!

Tilman Heuser (BUND e. V.): Vielen herzlichen Dank! Zunächst einmal, man soll ja auch loben: Man muss sagen, die Mitarbeiter im Referat UI 31, aber auch die sie Begleitenden, und auch Herr Mücke war ja teilweise dran beteiligt, haben hier sehr engagiert den Nationalen Radverkehrsplan gemeinsam mit uns erarbeitet, auch mit den Gutachtern. Das war wirklich auch eine tolle, vorbildliche Zusammenarbeit. Das sieht man auch an der Qualität des Nationalen Radverkehrsplans, gerade in der Analyse und auch in der Definition der Handlungsfelder. Jetzt kommen wir zu den Punkten, die Herr Staffeldt angesprochen hat. Deshalb kommen auch eigentlich die gleichen Forderungen, Sie haben es genau auf den Punkt gebracht: zum einen die Finanzierungslinie, dann der politische Wille und letztendlich auch die Frage der Institutionalisierung. Und genau hier krankt das Ganze. Denn man muss natürlich sagen, jetzt vom Fahrradverkehr her, auch von den Menschen innerhalb des Verkehrsministeriums, die für den Radverkehr stehen, da war der Wille da, noch viel konkreter zu werden, auch was diese Umsetzungsplanung betrifft. Wir wissen eben auch, wie schwer es ist, zunächst innerhalb des Ressorts, aber auch mit anderen Ressorts, die Punkte tatsächlich abzustimmen. Und hier kommen wir auf den zentralen Punkt. Wir brauchen den zentralen politischen Willen, auch der Spitzen der Häuser, um Fahrradverkehr zum Erfolg zu machen. Sie sehen es wunderbar bei den Kommunen. Die Kommunen, wo die Bürgermeister und die Stadtspitze sich das auf die Fahne schreiben, die sind in der Radverkehrsförderung sehr erfolgreich. Bei Kommunen, die dem eher skeptisch gegenüberstehen, haben wir auch keinen Fortschritt. Deshalb brauchen wir hier auch die klare Ansage, auch des Bundesverkehrsministers, aber auch anderer, zu sagen: jawohl, Radverkehr ist für uns ein zentrales Aktionsfeld. Und wenn man andere verkehrspolitische Themen betrachtet: Radverkehr ist ja auch eine Erfolgsgeschichte. Wenn Sie sehen, was hier in den letzten Jahren passiert ist, ist das, glaube ich, die größte Erfolgsgeschichte in der ganzen Verkehrspolitik, die wir derzeit haben, von der Entwicklung her. Und deshalb brauchen wir eigentlich auch die Selbstbindung der Leitungsebenen, und zwar nicht nur des Bundesverkehrsministeriums, sondern auch der

anderen beteiligten Ministerien. Denn Sie sehen es am Nationalen Radverkehrsplan, da haben Sie z. B. als Akteure Gesundheit, es wird nochmal betont, wie wichtig das Radfahren für die Gesundheitspolitik wäre. Das wissen wir auch alle. Wer Rad fährt, ist gesünder, es sei denn er hat einen Unfall. Aber da könnte man viel machen. Keine Aussage dazu, weil das Ressort offenbar nicht bereit war, sich hier jetzt auch einmal klar festzulegen. Ähnliches haben wir im Umweltministerium. Das hat einmal ein Projekt in dem Bereich gefördert. Aber auch hier bestehen eigentlich viele Ideen, was man auch aus dem Umweltbereich machen könnte. Und Herr Stork hat gerade das Wirtschaftsministerium angesprochen, das zwar feststellt, Fahrradtourismus sei wichtig, auch für den Tourismus gerade hier in Deutschland, wenn es aber darum geht, jetzt konkrete Förderungen zu machen – also D-Netz-Route und alle anderen –, hält es sich doch auch wieder vornehm zurück. Und deshalb kommen wir zu diesem zentralen Punkt, dass wir jetzt auch einmal klar sagen müssen: welchen von diesen vielen Anregungen, die dieser Nationale Radverkehrsplan hat, gehen wir an und wer übernimmt dies? Es ist eben nicht alleine dann das Radverkehrsreferat innerhalb des Bundesverkehrsministeriums, sondern in der Verantwortung sind genauso auch die anderen Ressorts. Und die müssen auch einmal klar sagen: In den nächsten drei Jahren z. B. machen wir im Bereich Fahrradtourismus dies und das! Gesundheit könnte genauso sagen, auch wir legen hier ein entsprechendes Aktionsprogramm auf. Und das Verkehrsministerium hat sozusagen die Aufgabe, dies Ganze tatsächlich auch zu bündeln. So würde ich mir das wünschen! Und deshalb setze ich hier auch auf den Bundestag, dass auch der Bundestag ja durchaus mal sagen kann „Liebe Ministerien – nicht nur BMVBS –, was konkret wollt ihr in den nächsten Jahren zur Förderung des Radverkehrs machen?“ und er das Ganze auch mit Berichtspflichten verbindet, denn so etwas regt dann doch teilweise auch die Aktionsfähigkeit jetzt nicht unmittelbar von dem Thema betroffener Ressorts mit an.

Und der andere Punkt: Wir diskutieren jetzt ja über den neuen Bundesverkehrswegeplan auf der einen Seite - über die Radinfrastruktur hatten wir ansatzweise schon diskutiert. Und hier kommt es auch darauf an, dass, wenn wir jetzt den Bundesverkehrswegeplan so angehen – wie er derzeit auch angedacht wird, das heißt, viel stärker auf den Zustand des heutigen Netzes ausgerichtet, auf Substanzerhaltung – dann müssen wir jetzt zwingend den Radverkehr mitdenken. Denn natürlich geht es jetzt darum, dass, wenn wir einen Netzzustandsbericht Bundesfernstraßen machen, auch die Radwege erfasst werden müssen. Wenn hier Sanie-

rungsmaßnahmen angegangen werden, muss der Radverkehr gleich mitgedacht werden, damit wir hier die Infrastruktur schaffen, also nicht, dass wir plötzlich zwei Parallelsysteme haben. Hier müssen wir einfach schauen, wie wir das tatsächlich dann in die weitere Diskussion integrieren können. Eine andere Maßnahme, auch im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung: Wenn wir an Ortsdurchfahrten denken, da ist der Bund häufig auch Baulastträger der Ortsdurchfahrten in kleineren Orten; auch hier muss dann tatsächlich bei Umbaumaßnahmen, Sanierungsmaßnahmen eben mitgedacht werden, was der Bund hier machen kann. Da haben wir auch das Problem, dass die Kommunen teilweise nicht das Geld haben, um das tatsächlich mitzumachen. Soweit erst einmal.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes der Kollege Kühn. Und vielleicht zur Erläuterung: Wenn ein Abgeordneter nur einen Experten fragt, darf der eine Experte ein bisschen länger reden, als wenn er zwei Experten befragt, wie ich am Anfang gesagt habe.

Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich habe eine Frage, die geht an Herrn Stork und Herrn von Rauch. Wir haben ja mit dem Nationalen Radverkehrsplan einen sehr guten Sachstandsbericht bekommen, der alle Potenziale der Radverkehrsförderung aufzeigt und der beschreibt, was alles möglich wäre. Was aber fehlt, ist die klare Formulierung von Mittel- und Langfristzielen. Frage deshalb an Sie: Wie müssten oder könnten diese Ziele nach Ihrer Sicht aussehen und vor allen Dingen, welche Rolle soll der Bund übernehmen? Denn man hat den Eindruck, dass der Bund sich nur als Ideengeber und Moderator der Radverkehrsförderung versteht. Das halte ich für ungenügend. Welche Rolle muss der Bund von seinen Zuständigkeiten her im Bereich der nationalen Radverkehrsförderung tatsächlich auch wahrnehmen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Stork!

Burkhard Stork (ADFC e. V.): Vielen Dank, Herr Kühn! Die besondere Rolle des Bundes als Moderator halten wir für sehr wichtig, aber es gibt darüber hinaus noch eine andere, ich will das mal auf neudeutsch „Backoffice“ nennen. Wenn wir wirklich weiterkommen wollen, brauchen wir quantifizierbare Ziele. Und wir brauchen sie auch ab und an, sagen wir einmal, neben der eher populären Debatte, auch in der fachlichen Debatte. Und da spielt der Bund eine wichtige Rolle. Wir reden sehr viel über den Anteil des Fahrrades an den Wegen. Wir reden sehr wenig darüber, dass die Wege immer länger werden und dass das fürs Fahrrad nicht gut ist, sondern dass

wir bei der Länge der Wege insgesamt eine Trendumkehr brauchen. Wir reden sehr viel über die Anteile des Fahrrades bei den Wegen, wir reden nicht so sehr viel über die Anteile des Fahrrades insgesamt an den Personenkilometern, also das, was die Wissenschaft Verkehrsleistung nennt. Auch da wäre es ausgesprochen wichtig, dass der Bund in seiner Förderung von Forschung und Wissenschaft, in seiner Moderatorenrolle und auch in seiner Rolle als Geldgeber Dinge tut, die uns da wirklich weiterbringen, also die das Fahrrad gerade auf längeren Strecken nutzbar machen, die dazu führen, dass die Zersiedlung deutlich zurückgeht, die dazu führen, dass wir in einiger Zeit Siedlungsformen haben werden, in denen das Fahrrad deutlich attraktiver nutzbar ist als im Moment. Deswegen, Sie merken, ich will nicht „herumeiern“, aber das sind einfach Querschnittsaufgaben, die an ganz vielen verschiedenen Stellen zu bewältigen sind. Und da kann nur der Bund diese Querschnittsaufgaben verbinden und diese Querschnitte alle herstellen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr von Rauch!

Wasilis von Rauch (VCD e. V.): Vielen Dank für die Frage! Die Rolle des Bundes ist ja ein bisschen auch der Schwerpunkt der Stellungnahme des VCD. Um es ganz kurz zusammenzufassen, will ich sagen: In Anbetracht der drängenden Probleme oder Herausforderungen im Verkehrssektor müsste der Bund insgesamt deutlich entschiedener vorgehen. Im Moment geht es an vielen Stellen ein bisschen nach dem Motto „Wasch mich, aber mach mich nicht nass!“. Das ist mein Eindruck. Ich möchte es vielleicht an zwei, drei Beispielen nochmal benennen. Wenn es z. B. um die Haushaltsausstattung geht, dann ist es aus Sicht des VCD nicht nachvollziehbar, wieso auf der einen Seite Kommunen nahegelegt wird, den Haushalt für Radverkehr deutlich zu erhöhen und gleichzeitig selber der Haushalt gekürzt wird, in einem Zustand, in dem gerade einmal knapp 40 Prozent der Bundesstraßen begleitende Radwege haben und diese auch nicht unbedingt in einem guten Zustand sind. Weiterhin würde aus unserer Sicht die Frage der Infrastruktur beim Bund auch nicht unbedingt an dieser Stelle aufhören, sondern, Herr Stork hat es schon angesprochen, Entwicklungen wie Radschnellwege sind durchaus eine sehr vielversprechende Möglichkeit, um schwerbelastete Pendlerrelationen zu entlasten. Und da wäre es aus unserer Sicht z. B. sinnvoll, wenn der Bund eine bundesweite Bedarfsanalyse machen würde, um dann zu schauen, an welchen Stellen so etwas sinnvoll ist und das dann auch in der Umsetzung zu begleiten. Andere Bereiche betreffen z. B. die Forschung. Ein Konflikt, der im Radverkehrsplan kaum auftaucht, ist die Frage

der Verkehrsflächenverteilung. Hier könnte der Bund beispielhafte Untersuchungen machen, wie man z. B. Radabstellanlagen in Wohngebieten oder an Bahnhöfen besser umsetzen kann, um dadurch den Radverkehr zu fördern. Und vielleicht schließe ich es an der Stelle hinsichtlich der Rolle des Bundes ab.

Sie hatten ja auch nach den Potenzialen gefragt. Ich denke, da stehen wir im Moment vielleicht zwischen 11 und 14 Prozent bei den Wegen. 15 Prozent ist so ein bisschen das, was da im Nationalen Radverkehrsplan als Ziel bis 2020 drin steht. Ich denke, man kann deutlich mehr erreichen. Dafür ist es notwendig, an ganz vielen verschiedenen Stellen anzusetzen, denn Mobilitätsverhalten ist einfach eine Routine, die erst sehr, sehr langsam verändert wird. Deswegen muss man da langfristig und umfassend ansetzen. Und aus unserer Sicht ist es eben ganz wichtig, an verschiedenen Wegezwecken auch anzusetzen. Also beispielsweise: Warum werden Kinder so häufig mit dem Auto zur Schule gefahren, wo muss man da ansetzen, um das zu verändern? Oder warum werden Fahrräder im Bereich von Pendelwegen so wenig verwendet? Was sind die Knackpunkte, beispielsweise Abstellanlagen oder Radschnellwege? Oder warum setzen sich Fahrräder im professionellen Bereich nicht stärker durch? Wo kann man beispielsweise bei Lastenfahrrädern oder Ähnlichem ansetzen. Also wirklich im Detail zu gucken, in welchen Bereichen gibt es noch Potenziale und was kann man da konkret machen, das sind Aufgaben, denke ich, wo der Bund tätig werden könnte. Und andersherum auch bei den Bevölkerungsgruppen. Es wurde am Anfang schon bemerkt, hier sitzen sieben Herren. Man könnte z. B. auch untersuchen, warum bestimmte Bevölkerungsgruppen in der Radverkehrspolitik nicht repräsentiert sind oder zu wenig repräsentiert sind und welche Bevölkerungsgruppen das Fahrrad z. B. weniger nutzen, ich sage einmal, die sogenannten migrantischen Communities z. B.. Das sind alles Bereiche, wo man wirklich nachhaltig den Fahrradverkehr nach vorne bringen muss. Und ich denke, das ist auch ein gesellschaftlicher Trend, den man da unterstützt, wo man auch den Willen der Bevölkerung ernst nimmt. Dann könnte man an diesen Stellen ansetzen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Gero Storjohann!

Abg. Gero Storjohann (CDU/CSU): Danke, Herr Vorsitzender! Mir fällt immer auf, es wird sofort akzeptiert, dass die Kommunen kein Geld haben und dass sie es ganz schwer haben. Ich sage einmal andersherum: Natürlich, die müssen viel nachholen und die müssen gerade viel Geld

in die Hand nehmen, um auch einmal in die Puschen zu kommen, aber diese Feststellung kommt selten. Ich habe eine Frage an Herrn Neuberger, dass Sie einmal für das Fahrrad die Trends in der Welt darstellen. Wie ist das in der Welt und wie stehen wir in Deutschland da? Sind wir vorne, sind wir hinten, sind wir in der Mitte und auf was müssen wir uns eigentlich vorbereiten? Was wird in den nächsten zehn Jahren hier den Markt beherrschen und welche Nutzergruppen werden hier verstärkt neu in den Markt reinkommen oder werden vielleicht andere Gerätschaften nutzen? Und die zweite Frage ist: Herr Kellner hatte die Lichttechnik angesprochen und dass es im Ministerium da ja schon eine Arbeitsgruppe gibt, die Vorschläge macht, was Herr Kellner ja ausdrücklich begrüßt. Wie ist die Position des ZIV? Es geht hier um Regelbeachtung. In Berlin fahren die Fahrradfahrer im Dunkeln angeblich fast alle mit Licht, aber eben nicht alle. Und was verspricht man sich jetzt von einer Veränderung bei der Lichttechnik? Ich bitte Sie, dass Sie dazu mal Stellung nehmen!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Neuberger!

Siegfried Neuberger (ZIV e. V.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, vielen Dank, Herr Storjohann! Zunächst einmal zu Ihrer ersten Frage, Marktentwicklung in Deutschland oder in Europa. Wir beobachten im Fahrradbereich in den letzten Jahren in Deutschland eigentlich eine Entwicklung hin zu hochwertigeren Produkten. Die Stückzahlen in Deutschland sind in den letzten Jahren eigentlich mehr oder weniger konstant geblieben, aber die Produktbereiche haben sich verschoben. Gerade in Deutschland haben wir in den letzten Jahren eine sehr starke Zunahme der Absätze von Elektrofahrrädern feststellen können. Das wurde eben auch schon mehrfach angesprochen. Das Thema Pedelecs, Elektrofahrräder, ist etwas, was uns in den nächsten Jahren verstärkt beschäftigen wird. Wir als Verband sehen dort ein Marktpotenzial von 10, 15, 20 Prozent des Gesamtfahrradmarktes. Wenn man berücksichtigt, dass der Gesamtfahrradmarkt ungefähr 4 Mio. Stück in Deutschland sind, kann man davon ausgehen, dass wir pro Jahr dann in etwa 600.000 Elektrofahrräder in den nächsten Jahren neu im Straßenverkehr finden werden. Das sehen wir natürlich als sehr, sehr positiven Trend an; auch den Trend dahin, dass wir feststellen, dass hochwertigere Produkte gekauft werden, die dann auch üblicherweise mehr genutzt werden. Für uns als Vorbild innerhalb Europas gilt immer Holland, also die Niederlande, die diese Entwicklungen oftmals ein Stück vor uns schon durchmachen. Auch das Thema Elektrofahrrad ist in Holland schon sehr viel weiter als bei uns, wenn man es auf den Pro-Kopf-Nutzen umrechnet. Insgesamt denken

wir, dass das Fahrrad sehr, sehr gute Chancen hat, in der Zukunft auch in der Nahmobilität eine immer wichtigere Bedeutung haben zu können.

Wichtig ist natürlich in dem Zusammenhang – man kann das auch wiederum nur an dem Beispiel Holland festmachen –, dass die Infrastruktur in Deutschland weiter ausgebaut werden muss. Aus unserer Sicht ist die Infrastruktur eine der wichtigsten Punkte, um die Fahrradnutzung weiter zu steigern. Das Beispiel Pedelecs habe ich schon genannt. Wir stellen fest, dass gerade in den Großstädten weniger Pedelecs verkauft oder genutzt werden als in ländlichen Gebieten, was sehr stark mit den Abstellmöglichkeiten zusammenhängt, das heißt also, ein so hochwertiges Produkt mit Akku, mit Elektroantrieb möchte man nicht irgendwo auf der Straße abstellen, sondern man benötigt dafür eben sichere Abstellmöglichkeiten und auch eine sichere Infrastruktur, um das Produkt, das Fahrrad nutzen zu können. Wir glauben, dass wir da in Deutschland zwar schon sehr, sehr weit sind, auch im Vergleich mit anderen europäischen Ländern, aber dass es hier eben noch Handlungsbedarf gibt. Das haben wir auch im Rahmen unserer Stellungnahme deutlich gemacht. Aber grundsätzlich begrüßen wir natürlich außerordentlich den NRVP 2020 und wir haben uns gefreut, dass wir da so intensiv mitarbeiten konnten, mit vielen anderen Verbänden. Das vielleicht soweit zu dem Thema Marktentwicklung.

Das Thema Fahrradbeleuchtung ist ein Thema, was uns auch seit einigen Jahren sehr stark beschäftigt, wo es auch unterschiedliche Auffassungen zu gibt. Unsere Position zum Thema Fahrradbeleuchtung ist eigentlich die, dass wir sehr stark dafür eintreten, dass möglichst viele Fahrräder, wenn sie in den Markt kommen, mit Beleuchtungseinrichtungen ausgestattet sind. Wir sehen die festangebaute Beleuchtung an einem Fahrrad im Vergleich zu einer Batteriebeleuchtung als die sicherere Lösung an. Es ist unzweifelhaft so, wie auch der Herr Kellner schon sagte, es gibt neue Technologien, es gibt Batteriebeleuchtungen, die erheblich längere Brenndauern haben etc., aber am Ende hat eine Batteriebeleuchtung immer den Nachteil, dass der Akku leer sein kann bzw. ich sie vergessen habe oder sie mir gestohlen wird, weil sie einfach nicht fest angebaute ist. Und bei der fest angebaute Beleuchtung mit Dynamoversorgung ist es so, dass ich die Energiequelle immer dabei habe. Ich brauche nicht aufzuladen, ich brauche keine Batterien zu wechseln, was auch aus Umweltschutzgesichtspunkten interessant ist. Und man muss sagen, in den letzten Jahren – ich würde sagen, in den letzten fünf Jahren – hat sich die Technologie gerade auch da erheblich

weiterentwickelt. Wir sprechen heute von hoch-effektiven Nabendynamos mit sehr hoher Effizienz, die ich im Prinzip gar nicht mehr spüre, weil die Antriebsleistung kaum für den Fahrer merkbar ist. Und ich spreche von Standlichtbeleuchtung, LED-Beleuchtung; sehr, sehr zuverlässig. Und unsere Bedenken sind eben, dass dann, wenn man da eine Änderung vornehmen würde, eben mehr und mehr Fahrräder zunächst einmal ohne Beleuchtung oder dann mit Batteriebeleuchtung in Verkehr kommen, was zu einer Reduzierung der Verkehrssicherheit führen kann. Deshalb treten wir dafür ein, dass man hier nochmals darüber nachdenkt, inwieweit man eventuell auch die Dynamobeleuchtung und die fest angebaute Beleuchtung bei Straßenfahrrädern auch weiterhin vorschreiben möchte. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Hacker!

Hans-Joachim Hacker (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich habe eine Frage an zwei Experten, und zwar an Herrn Burkhard Stork und Herrn Tilmann Heuser. Ich spreche einen besonderen Bereich des Fahrradverkehrs an, nämlich den Fahrradtourismus, konkret an Bundeswasserstraßen. Der Bund fördert seit etwa zehn Jahren diese Art der touristischen Nutzung und hat dazu im Januar 2007 auch einen Erlass herausgegeben. Kommunen haben auf dieser Grundlage Konzepte entwickelt, ganz konkret in Mecklenburg-Vorpommern die Müritze-Elde-Wasserstraße von Dömitz an der Elbe bis in den mecklenburgischen Seenbereich. Waren ist so ein Stichwort. Und es gibt da sehr viele Initiativen, diesen touristischen Bereich auszugestalten. Ich gehe davon aus, Sie kennen diesen Erlass auch und diese Bemühungen des Bundes. Der Bund verweist bei einer Konferenz im Januar 2012 darauf, dass drei Millionen Euro für den Radwegebau an Bundeswasserstraßen eingestellt worden sind. Und Herr Mücke, auf der Fahrradkommunalkonferenz in Hannover im September 2012 hat Ihr Kollege Herr Staatssekretär Ferlemann, nochmal dazu aufgefordert, diese Möglichkeiten zu nutzen und den Tourismus und Radverkehr zu entwickeln. Also alles gute Ansätze. Jetzt stellt sich aber heraus, und das resultiert aus einem Schreiben von Ihnen, Herr Mücke, vom 23. Februar 2012, an den Landrat Christiansen vom Landkreis Ludwigslust-Parchim, dass ein neues Verfahren entwickelt wird, und zwar in Zusammenarbeit mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, um diesen Mittelabfluss, drei Millionen Euro pro Jahr, zu ermöglichen. Ich hatte Sie dazu auch befragt und Sie haben mir freundlicherweise vor Kurzem geantwortet und sagen jetzt, das würde durch Vorgaben des Bundesrechnungshofes erschwert. Meine Frage an Sie: Wie bewerten Sie

als Experten ein solches Programm an Bundeswasserstraßen, die dort befindlichen Wege zu ertüchtigen und für den Fahrradverkehr zu erschließen? Und sollte sich hier der Bund stärker engagieren, um sowohl dem Radverkehr, auch aus gesundheitlichen Aspekten, aber vielmehr noch dem Tourismus die Entwicklungschancen in ländlichen Regionen zu eröffnen? Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Stork!

Burkhard Stork (ADFC e. V.): Herr Hacker, vielen Dank für die Frage! Was da jetzt an haushaltrechtlichen Dingen dahinterliegt, dazu erlaube ich mir kein Urteil oder auch keinen Vorschlag, wie man es besser machen könnte. Wenn ich es richtig verstehe, geht es da um Probleme in der Kofinanzierung. Vollkommen klar ist: Bundeswasserstraßen sind ausgesprochen attraktive Ziele für den Tourismus. Und gerade wenn wir über den ländlichen Raum reden, der jetzt nicht das Glück hat, dass er an den ganz großen, ich sage es mal despektierlich „Fahrradtourismus-Autobahnen“ liegt, gerade dem könnte durch einen Ausbau der klassischen Radwege, Seitenwege an den Bundeswasserstraßen, ausgesprochen geholfen werden. Und da ist noch sehr viel Potenzial drin. Von daher ist unsere Position ganz klar: was auch immer es da an haushaltsrechtlichen Dingen zu überwinden gibt, es sollte überwunden werden, damit man das bauen kann und wir die große Menge des Fahrradtourismus insgesamt stärken können und es nicht immer nur auf die ganz großen Flussradwege geht, sondern auf die insgesamt wirklich attraktiven Angebote, die es da in der Fläche noch rechts und links daneben gibt.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Heuser!

Tilmann Heuser (BUND e. V.): Vielen Dank! Herr Hacker, zu Ihren Fragen: zweimal ja! Es geht ja primär um die Frage der Nutzungsmöglichkeiten auch der Betriebswege an den Bundeswasserstraßen. Hier haben wir mal wieder das normale Phänomen auch der deutschen Verwaltung, wir haben unterschiedliche Auslegungen des gleichen Sachverhaltes. Das heißt, im Bereich der einen Wasser- und Schifffahrtsdirektion geht so etwas wunderbar, auch die Freigabe dieser Betriebswege, auch das Management dieser Betriebswege, in einer anderen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geht es wieder deutlich schwieriger. Also auch hier muss man jetzt schauen, dass man das harmonisiert. Eines der Kernprobleme, welches dabei offenbar auch besteht, sind die Haftungsregelungen, wenn etwas passiert, also Verkehrssicherungspflicht als das zentrale Stichwort, welche offenbar auch teilweise unterschiedlich ausgelegt bzw. befürchtet wird. Hier wäre es sinnvoll, eine

zügige Klärung herbeizuführen und dann eben auch wirklich zu schauen, wie man das Thema im Bereich Bundeswasserstraßen voranbringen kann. Auch hier wäre es gegebenenfalls sinnvoll, auch bei der Bundeswasserstraßenverwaltung bzw. auch bei der entsprechenden Abteilung des Bundesverkehrsministeriums einen Radverkehrsbeauftragten einzurichten und den dann auch regelmäßig darüber berichten zu lassen, was eigentlich in der Umsetzung des eigentlich schon sehr alten Beschlusses geschieht – es waren ja einmal 10 Millionen Euro für Radwege an Bundeswasserstraßen bereitgestellt. Also, was passiert da?

Abg. Torsten Staffeldt (FDP): Ich richte eine Frage an Herrn Neuberger und Herrn Kellner. Und zwar geht es um technische bzw. sicherheitstechnische Belange. Der Wunsch des Fahrradindustrieverbandes, dauerhaft für Rückenwind und gutes Wetter zu sorgen. Wenn Sie das in eine Innovation umsetzen, denke ich, dann werden Sie so viele Kunden haben, dass Sie gar nicht mehr wissen, wohin damit. Aber das ist natürlich unrealistisch. Ich meine, Rückenwind haben Sie in gewisser Art und Weise ja mit Pedelecs schon dauerhaft implementiert, aber das gute Wetter eben auch mit dem Fahrrad zu verbinden, wird sicherlich schwieriger. Meine Frage richtet sich deswegen auch an die beiden Herren zum Thema Sicherheit. Wir haben das eben schon kurz angesprochen und Herr Kellner hat ja auch schon einige Gesichtspunkte dazu berichtet. Meine Frage geht dahin, wie wir die Sicherheit sowohl aktiv wie auch passiv verbessern können. Wenn wir die passiven Systeme betrachten: Helmpflicht usw. oder auch Airbag für Fahrräder, also alles Sicherheitssysteme, die im Grunde genommen am Fahrrad angebracht sind. Aber natürlich auch die aktiven Systeme – das ist jetzt nicht primär Ihr Bereich, das weiß ich, Herr Neuberger, weil das eigentlich dann die Ausstattung der motorisierten Fahrzeuge, also der Autos, betrifft: Das grundsätzliche Problem dabei resultiert ja aus der Differenzgeschwindigkeit zwischen dem Fahrrad und dem Kraftfahrzeug. Je höher diese Differenzgeschwindigkeit ist, desto größer ist auch der Impact, das heißt, die Impulskraft, die dann auf den Unfallgegner aufgebracht wird. Und diese physikalischen Gesetzmäßigkeiten sind nun fast seit unvorstellbaren Zeiten bekannt. Wie geht die Branche damit um, diese Problematik zu beheben oder zumindest zu lindern? Ich meine, es gibt ja – das haben wir eben von Herrn Heuser auch schon gehört und auch von anderen – durchaus den Ansatz, zu sagen, der motorisierte Individualverkehr muss sich entschleunigen, muss langsamer werden. In letzter Konsequenz zu Ende gedacht, heißt das, dass alle Autos nicht mehr fahren, sondern nur noch stehen. Dann

sind es keine Fahrzeuge mehr, sondern Stehzeuge. Aber ich glaube nicht, dass das gewollt ist. Ich glaube, wir müssen eher davon ausgehen, dass wir jetzt über das Thema Infrastruktur, Separation von Verkehrsteilnehmern mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten nachdenken, das wäre das Thema Radwege oder abgetrennte Bereiche. Aber da soll meine Frage nicht hingehen. Meine Frage betrifft die Verkehrsteilnehmer bzw. die technischen Möglichkeiten, die wir am Fahrrad haben und die Sie am Kraftfahrzeug sehen. Es würde mich interessieren, welche Innovationen wir da vielleicht auch im Laufe der nächsten Jahre und Jahrzehnte zu erwarten haben und dann eben auch noch vielleicht ein kleiner Ausblick darauf, inwiefern Sie sich da eine Förderung, beispielsweise durch das Wirtschaftsministerium, vorstellen könnten.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Neuberger!

Siegfried Neuberger (ZIV e. V.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Gut, das Thema Sicherheit beschäftigt uns natürlich im Fahrradbereich sehr intensiv. Ich hatte vorhin schon gesagt, dass das Thema Sicherheit natürlich auch eines der ganz wichtigen Aspekte ist, warum manche Leute nicht Fahrrad fahren, weil sie sagen, es ist uns einfach zu gefährlich, Fahrrad zu fahren. Gerade auch Kinder und Jugendliche werden oft nicht gerade von ihren Eltern gedrängt, das Fahrrad zu nutzen, um z. B. zur Schule zu fahren. Das heißt, das Thema Sicherheit spielt eine sehr, sehr große Rolle. Aus unserer Sicht ist es zunächst einmal natürlich eine Frage der Infrastruktur, also der Rahmenbedingungen, die man schaffen kann, um ein sicheres Fahrradfahren zu gewährleisten, durch Radfahrstreifen, durch Fahrradstraßen, durch ausgeweitete Tempo 30-Zonen, wo eine Entschleunigung des Verkehrs stattfindet. Auch die Trennung des Fahrradverkehrs vom PKW-Verkehr spielt da eine sehr große Rolle. Und ich denke, das ist ja auch einer der Punkte gewesen, wo wir uns dafür eingesetzt haben, dass es hier schon wichtig wäre, eben auch Impulse zu setzen, auch von Seiten des Verkehrsministeriums, dass hier in der Richtung die Infrastruktur ausgebaut werden sollte, jetzt nicht nur an Bundesstraßen, sondern eben auch durch Schaffung von Anreizen, dass dies dann auch auf Länder- oder Kommunalebene der Fall ist. Das ist zunächst einmal, was die Infrastruktur angeht, aus unserer Sicht mit der wichtigste Aspekt.

Bei der Technik ist es so, dass wir sehr stark darin involviert sind, die technische Weiterentwicklung der Produkte mit zu begleiten, über internationale Normungsaktivitäten, über die Entwicklung von neuen Anforderungsprofilen für das Thema Fahrradbeleuchtung z. B. oder auch

über das Thema Bremsen. Ich glaube, dass wir als Industrie, gerade was das Thema Produktsicherheit angeht, doch in den letzten Jahren relativ viel gemacht haben. Momentan sind wir gerade dabei, die technischen Anforderungen an Fahrräder auf internationaler Ebene zu normen. Das heißt, wir wollen eben dadurch auch verhindern, dass z. B. aus dem asiatischen Raum billige Produkte in den Markt reinkommen, die eben diesen Anforderungen nicht entsprechen. Und wir glauben, dass man das am besten darüber machen kann, dass man international verständliche und international anerkannte Normen schafft. Das gilt sowohl für das Fahrrad an sich, wie aber auch für die Fahrradbeleuchtung. Wir sind auch dabei, für die Fahrradbeleuchtung – unabhängig, ob jetzt Batterie- oder Dynamobleuchtung – internationale Standards zu schaffen, weil wir schon glauben, dass durch die stärkere Alltagsnutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel eben auch das Thema Fahren bei Nacht oder Fahren bei Nebel oder im Winter eine größere Rolle spielen wird als das heute der Fall ist.

Wie gesagt, zum Thema PKW kann ich jetzt aus unserer Sicht zunächst einmal wenig sagen. Klar sollte da natürlich auch der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer noch mehr in den Vordergrund gerückt werden. Aber ich denke, da ist die Automobilindustrie auch dabei, Systeme zu schaffen, die z. B. sicherstellen, dass man, wenn man die Tür öffnet, auf jeden Fall merkt, da kommt ein Fahrradfahrer von hinten und man dadurch irgendwelche Signale bekommt, eben vorsichtig zu sein. Das nur einmal so als Beispiel. Auch Abbiegevorrückungen bei LKWs etc. Vielen Dank!

Christian Kellner (DVR e. V.): Das ist eine sehr komplexe Frage, die Sie gestellt haben. Es ist so, dass die Technik von Rädern oder von Fahrrädern eigentlich wenig verbessert werden kann. Es geht mehr darum, dass die Räder, die benutzt werden, in Ordnung sind. Und es geht auch darum, dass die Räder, die in den Handel kommen, auch richtig ausgestattet sind und nicht noch nachgerüstet werden müssen. Es gibt ja da durchaus die Möglichkeit, relativ preisgünstig Fahrräder zu kaufen, aber wenn man sie so benutzen würde, würden sie eigentlich noch gar nicht den Vorschriften entsprechen. Und das gilt es natürlich auch zu verhindern, dass Leute, die nur auf den Preis gucken, dann möglicherweise auch das falsche Produkt wählen oder auch nicht genau informiert sind, was eigentlich alles ergänzt werden müsste.

Über Lichttechnik haben wir gesprochen. Das ist ein ganz wesentlicher Punkt. Ansonsten müssen wir uns vergegenwärtigen, dass Radfahrer ei-

gentlich zu den schwächeren Verkehrsteilnehmern gehören. Das heißt, dass schon die stärkeren Verkehrsteilnehmer auch eine besondere Pflicht haben – die Radfahrer natürlich auch – sich an die Vorschriften zu halten, gar keine Frage. Aber da hat Herr Neuberger ein Beispiel genannt, fahrzeugtechnisch z. B. Systeme, die ein Öffnen der Tür verhindern, wenn ein Rad kommt oder ein entsprechendes Signal ausstrahlen. Es gibt natürlich auch weitere Studien und Überlegungen seitens der Automobilindustrie, was getan werden kann, wenn es wirklich zu einem Aufprall kommen sollte, um dann den Radfahrer stärker zu schützen. Auch da gibt es Möglichkeiten. Und es gibt bei den Fahrerassistenzsystemen auch nicht nur die Fußgängererkennung, sondern auch die Radfahrerererkennung. Das ist noch im Teststadium. In manchen Modellen sind sie auch schon verbaut, das ist natürlich noch keine Marktdurchdringung, die der Rede Wert wäre, aber das ist nochmal ein ganz wesentlicher Punkt. Denn es kommt wirklich darauf an, dass die PKW-Fahrer mit der Geschwindigkeit unterwegs sind, die die Radfahrer und Fußgänger nicht gefährden. Wir wissen z. B. bei den Fußgängern, wenn ein PKW mit 30 Stundenkilometern auf einen Fußgänger trifft, dann hat der Fußgänger noch eine große Überlebenschance von ungefähr 90 Prozent, wenn es Tempo 50 ist, dann liegt sie nur noch bei 20 Prozent. Und das bedeutet natürlich, dass hier auch die Geschwindigkeit eine Rolle spielt. Und da helfen nicht nur entsprechende Regelungen, sondern da helfen vor allem auch fahrzeugtechnische Aspekte. Die Radfahrerererkennung ist da ein wesentliches Beispiel.

Vielleicht noch eine kurze Ergänzung bezüglich der Pedelecs, worüber wir uns natürlich auch alle freuen, dass es das gibt. Aber auch da gibt es ganz spezielle Sicherheitsaspekte, die man betrachten muss. Und das hat etwas mit den Akkumulatoren zu tun und mit anderen Aspekten. Da wünschen wir uns natürlich schon, dass die technischen Regelwerke entsprechend weiterentwickelt werden. Das ist alles in Ordnung zu bringen. Ich sehe also einen Airbag beim Fahrrad eher nicht oder sicher eher selten. Da muss noch viel entwickelt werden.

(Zwischenruf, der nicht aufgezeichnet wurde)

Ja, aber auch das ist durchaus umstritten. Es hilft, es gibt da die Halskrause, die sich aufbläst beim Motorradfahren etc. Da kann man sicherlich noch einiges tun, aber wir haben nicht die Möglichkeit, so viel zu tun, wie wir es beim PKW haben, denn uns fehlt natürlich ganz viel, wo Technik ansetzen kann.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Kellner! Kollege Behrens!

Abg. Herbert Behrens (DIE LINKE.): Eine Frage an Herrn Fuchs und auch an Herrn Kellner: Sie haben dankenswerterweise die Frage der aktiven Verkehrssicherung und -sicherheit durch die Geschwindigkeitsreduzierung oder Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit innerorts angesprochen. Ein Aspekt ist natürlich der Augenblick des Unfalles. Aber an Sie beide nochmal die Frage: Inwieweit ist nicht auch so, dass die Reduzierung der Regelgeschwindigkeit – das ist meine Meinung, ich erwarte Ihren Kommentar dazu –, zu einem Kulturwandel im Straßenverkehr führt, immer davon ausgehend – und so habe ich die Runden bisher verstanden –, dass das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel künftig gesehen werden muss und nicht nur als ein Ding so „just for fun“ und für Freizeit und schönes Wochenende?

Timm Fuchs (DStGB): Herr Vorsitzender, vielen Dank! Eine generelle Regelgeschwindigkeit 30 in Städten und Gemeinden, eine generelle Tempobegrenzung auf 30 Stundenkilometer lehnen wir ab. Wir würden eher freiwillige Lösungen vor einer zwangsweisen Anordnung bevorzugen. Zunächst einmal stellt sich bei so einer generellen Herabsetzung des Tempos auch die Frage: Wer will das denn eigentlich überwachen, die potenziellen Geschwindigkeitsübertretungen, die dann wahrscheinlich zunehmen werden? Denn es ist natürlich so, dass ein generell geringeres Tempo natürlich den potenziellen Schnelfahrer noch eher dazu anreizt, dieses Tempo zu übertreten. Was man allerdings fördern sollte, ist einfach, dass die Möglichkeiten der Kommunen, Tempo 30-Zonen anzuordnen, flexibilisiert werden, dass man dafür die gesetzlichen Grundlagen schafft, dass man dort, wo Unfallschwerpunkte sind, wo eine besondere Rücksichtnahme auf Radfahrer erforderlich ist, für die Kommunen die gesetzlichen Grundlagen schafft, dann auch Tempo 30-Zonen einzuführen. Dann ist es auch so, dass gegen ein generelles Tempo 30 spricht, dass unterschiedliche Straßen auch ganz unterschiedliche Bedeutung im Gesamtverkehrsnetz einer Stadt oder einer Gemeinde haben. Bei Ausfallstraßen aus einer Stadt raus, wo Pendler morgens einpendeln und abends wieder auspendeln, wird es beispielsweise keinen Sinn machen, generell auf Tempo 30 runterzugehen. Damit würde man einfach die Fließgeschwindigkeit verringern und letzten Endes auch die Staugefahr und alles, was mit daran hängt, auch an Umweltbelastungen in den Städten und Gemeinden, noch weiter vergrößern. So viel von mir. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Kellner!

Christian Kellner (DVR e. V.): Vielen Dank! Um das klarzustellen: Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat spricht sich nicht für eine Veränderung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h aus, sondern wir führen im Moment diese Diskussion bei uns in den Gremien. Mir war es wichtig, deutlich zu machen, was der wissenschaftliche Beirat beim BMVBS vorgeschlagen hat. Und das war exakt genau das. Wobei es dem wissenschaftlichen Beirat auch darauf ankäme, besondere Straßen natürlich dann auch mit beispielsweise 50 km/h zu erlauben, gerade die Straßen, von denen Sie ja gesprochen hatten. Insofern muss man sich das genauer anschauen. Aber wir stellen natürlich fest, dass es in vielen Städten schon eine große Zahl von Straßen gibt – in Berlin, glaube ich, 60, 70 Prozent –, die schon mit Tempo 30 belegt sind. Und es geht ja nur darum, das quasi noch klarer zu machen, oder, das ist die Idee, dass man letztlich nicht darauf angewiesen ist, so viele Schilder aufzustellen, sondern man sagt, dann ist das, was man lernt, Tempo 30 und auf bestimmten Straßen – und das hat mit der Straßenbedeutung natürlich zu tun – kann man dann eben auch schneller fahren.

Zum Thema „Schutz der Radfahrer und Kulturwandel“. Ich glaube, dass es diesen Kulturwandel schon längst gibt. Ich glaube, dass auch beim Thema Geschwindigkeit – das ja in Deutschland ein sehr sensibles Thema ist, das aber natürlich für die Verkehrssicherheit eine extreme Bedeutung hat, denn Gefährdungen durch nicht angepasste Geschwindigkeit sind letztendlich die Unfallursache Nummer 1 –, die Menschen letztendlich, und das stellen wir auch durch Umfragen fest, längst viel weiter sind und sich ein Klima wünschen, gerade in Städten, dass es ihnen auch als Radfahrer, als Fußgänger, als Eltern oder als alte Menschen ermöglicht, sicher mobil zu sein, denn das Recht auf sichere Mobilität ist natürlich das, was wir gerne alle erreichen wollen. Wenn wir aber gleichzeitig sagen, wir wollen eigentlich wenig und möglichst gar keine Verkehrstoten und -verletzten haben, wenn wir also eine Strategie wie „Mission Zero“ beispielsweise verfolgen, dann müssen wir das System Straßenverkehr insgesamt betrachten. Und da geht es einfach darum, die kluge und richtige Lösung zu finden und dem Radfahrer, bei dem es eben nicht die Möglichkeit gibt, ihn technisch so zu schützen, wie es beim Autofahrer möglich ist, gerade dann dem Radfahrer, um den es heute hier geht, Möglichkeiten zu geben. Und da bietet der Nationale Radverkehrsplan, den wir gerne unterstützen und bei dem wir auch gerne mitgearbeitet haben, natürlich viele Möglichkeiten.

Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte auf die baulichen Standards von Radverkehrsanlagen zu sprechen kommen und würde da Herrn Bracher und Herrn Stork befragen. Zum einen durch die verstärkte Nutzung des Radverkehrs, des Rades im Alltag und eben auch durch die Pedelecs, haben wir natürlich andere Nutzungsansprüche und Veränderungen, die sich natürlich auch entsprechend in der Infrastruktur abbilden müssen. Halten Sie die baulichen Standards, die wir haben, Stichwort ERA 2010, für ausreichend? Und vor allen Dingen die Frage: Wie sieht es jetzt mit deren Umsetzung vor Ort aus und welche Rolle könnte denn der Bund in diesem Zusammenhang spielen, dass diese baulichen Standards eingehalten werden, umgesetzt werden?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Bracher!

Tilman Bracher (Difu): Herr Vorsitzender! Danke für die Frage, Herr Kühn. Ich habe selbst an der Erarbeitung dieses technischen Regelwerks ERA¹ mitgearbeitet und den Arbeitskreis lange geleitet, der die ERA vorbereitet hat. Bei der Erarbeitung der ERA haben wir uns vor allem maßgeblich davon leiten lassen, dass ein Vorbeifahren als Regelfall möglich sein muss, ein Vorbeifahren schnellerer Radfahrer an langsameren Radfahrern. Mit dem zunehmenden Anteil von Pedelecs, die auch mit auf den Radwegen sind und der steigenden Zahl älterer Personen, die auch auf dem Fahrrad unterwegs sind, wird dieses Thema, dass wir Radfahrer mit unterschiedlichen¹ Geschwindigkeiten haben, auch in der Zukunft sehr wichtig sein. Und dieses Thema ist berücksichtigt. Wenn wir die baulichen Standards mit den Regelmaßen einhalten, können Radfahrer aneinander vorbeifahren und damit ist auch genügend Platz, um z. B. die Pedelecs mit ihren Geschwindigkeiten so aufzunehmen, wie sie es brauchen, dass man eben nicht lange in Kolonne hintereinander fahren muss. Ein Problem, oder das, was wir damals noch nicht so richtig thematisiert hatten, war, dass die Zahl der mehrspurigen Fahrräder deutlich zunimmt. Das sind sowohl diese Messenger- oder Lieferfahrzeuge, die man hier auch im Berliner Stadtbild schon sieht – mich haben auf dem Weg hierher zwei passiert – als auch die Anhänger, z. B. für Kinder oder für leichte Transporte in den Haushalten. Das wird immer mehr und diese Fahrzeuge brauchen Platz. Die kann man jetzt in der Praxis so halbwegs über den Gehweg überholen. Das ist natürlich nicht der Standard, den man haben sollte, wenn das eine große Zahl wird, aber es funktioniert noch.

¹ ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen)

Von daher denke ich, diese baulichen Standards sind eigentlich nicht das Problem, sondern das Problem ist die Umsetzung. Und da gibt es zwei Themen. Zum einen Einhaltung der Regelmaße: Es gibt eben die Möglichkeit, auch in den ERA benannt, gelegentlich auf reduzierte Maße, Mindestmaße auszuweichen. Und manche, die nicht so viel Geld für ihre Radverkehrsinfrastruktur haben, machen das eher zum Standard. Wir müssen wirklich die Regelmaße einhalten, wenn wir normale oder höhere Radverkehrsmengen haben oder wenn die Mischung des Radverkehrs so ist, dass da auch mehrspurige Fahrzeuge dabei sind. Und das Zweite ist, dass diese baulichen Standards zum Teil auch durch die Förderrichtlinien gar nicht umsetzbar sind. Bei Projekten, die der Bund finanziert, gilt ein Standard, der unterhalb der ERA-Maße liegt. Das heißt, das, was an Bundesstraßen von den Ländern gebaut wird, wird häufig zu eng geplant, damit man eine Vollförderung bekommt. Und auch die Bundesländer haben eben nicht die Möglichkeit, dort aus der eigenen Tasche zu viel zuzuschießen oder haben diese Pläne noch nicht entsprechend aufgelegt. Ich denke, das Thema ist nicht, dass die ERA zu eng sind, sondern dass die ERA nicht eingehalten werden. Und dort gibt es kein Instrumentarium, das überwacht, dass wirklich der Stand der Technik gebaut wird, sondern im Grunde kann auch unterhalb des Standes der Technik gebaut werden. Es gibt auch Kriterien für die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht in den Verwaltungsvorschriften zur StVO. Auch diese Kriterien ermöglichen es, benutzungspflichtige Radwege auszuweisen, die gar nicht ganz die ERA-Standards einhalten, weil dort eine andere Systematisierung der Breiten vorgenommen wurde, die dazu führt, dass auch schmalere Radwege bereits benutzungspflichtig sein können, ohne dass der Stand der Technik eingehalten ist.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Stork!

Burkhard Stork (ADFC e. V.): Ich schließe mich Herrn Bracher uneingeschränkt an. ERA, RAS, RIN, wie alle diese Regelwerke heißen, sind aus unserer Sicht gut. Sie sind aber nur dann wirklich für den Radfahrenden auch sinnvoll, wenn sie eingehalten werden. Und das heißt eindeutig, die Förderung des Bundes und jede andere Förderung durch die öffentliche Hand, innerhalb Deutschlands und aus Europa kommend, muss an die Umsetzung dieser technischen Regelwerke gebunden sein. Das ist völlig eindeutig. Und da mag es uns in der einen oder anderen Neubausiedlung einfacher fallen, wenn wir dort heute etwas Neues bauen, uns an diese Regelungen zu halten. Viel schwieriger wird es in den älteren Städten, mittelalterlichen Stadtkernen usw. Und dann geht es natürlich sehr schnell um

die schöne alte Frage, die der NRVP nicht ganz eindeutig beantwortet, nämlich die der Fläche. Dann werden wir anfangen müssen, uns um Flächen auf den Straßen ein bisschen zu zanken und werden auch eindeutig an der einen oder anderen Stelle vor allen Dingen in den parkenden Verkehr eingreifen müssen. Und dazu brauchen wir den Mut. Und der Mut der Kommunen wird deutlich wachsen, wenn es gelingt Fördergelder und Gelder, die da kommen, an eben die genaue Umsetzung der technischen Regelwerke zu binden. Und das ist unsere Position an der Stelle, das soll so sein.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Storjohann!

Abg. Gero Storjohann (CDU/CSU): Schönen Dank! Wir können ja mal gleich bei den Regeln bleiben. Ich war in Münster und habe mir da angeschaut, wie die Fahrräder da geparkt werden. Die Geschäftsleute beschwerten sich, dass die Stadt vollgeparkt ist und sie keine rechtliche Handhabe haben, Fahrräder auch von A nach B zu entfernen, auch mit dem kleinen Zettel „Ihr könnt eurer Fahrrad Hundert Meter weiter abholen!“. Gerade die Städte und auch die größeren Kommunen weigern sich immer, hier einen Bedarf zu erkennen, dass man das regeln müsste, außer drei, vier größeren Fahrradstädten. Herr Fuchs, wie weit ist der Erkenntnisstand inzwischen, dass, wenn der Fahrradbereich so boomt, das auch auf andere Städte zutreffen könnte? Sonst wäre es ja vielleicht sinnvoll, in der Politik vorher Regeln zu schaffen und nicht immer erst hinterher, wenn alle das Problem plötzlich bemerken.

Das Zweite wäre dann eine Frage, vielleicht an Herrn Stork, bezüglich der Regeln zur Fahrradwegebenutzungspflicht. Das heißt, ein Fahrradweg ist zu benutzen, wenn ein blaues Schild vorhanden ist. Nun gibt es viele Leute, die sich daran stören, gerade im ländlichen Bereich. Ich spreche nur über den ländlichen Bereich, nicht über Städte. Und mit sehr viel Akribie wird dafür gesorgt, dass diese Schilder wegkommen. In dem Augenblick bedeutet es, dass ich natürlich diesen Fahrradweg nur einseitig benutzen darf. Es gibt keinen beidseitigen Fahrradweg, sondern nur einen. Und man fährt also zur Schule hin auf der Straße und von der Schule zurück darf ich dann diesen Fahrradweg benutzen. Wenn dort ein blaues Schild stehen würde, dürfte ich natürlich sowohl hin als auch zurück diesen Fahrradweg benutzen. Halten Sie es für sinnvoll, dass wir diese Regelung überdenken, damit man letzten Endes die Kinder nicht auf die Straße zwingt?

Timm Fuchs (DStGB): Herr Storjohann, Sie haben da ein Thema angesprochen, wo es na-

türlich Optimierungspotenzial gibt. Das ist klar. Was bleibt mir hier anderes übrig, als zu sagen, dass man den Erkenntnisstand, dort wo es Missstände gibt, auch im kommunalen Bereich, verbessern sollte. Dabei muss man aber auch beachten, dass der Gewinn an Erkenntnis auch ein bisschen damit zusammenhängt, welches Instrumentarium ich denn eigentlich habe, um diese Möglichkeiten dann auch wirklich umzusetzen. Und da ist es so, dass man gerade auch in dem Bereich Fahrradabstellmöglichkeiten auch Alternativen braucht, wo man sein Fahrrad abstellt, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu stören. Da ist es natürlich so, dass man auch im Bereich der Städtebauförderung einiges tun kann, indem man beispielsweise mehr Mittel bzw. auch gezielter Mittel einsetzt, um Alternativen in dem Bereich herzustellen. Vielen Dank!

(Zwischenruf, der nicht aufgezeichnet wurde)

Timm Fuchs (DStGB): Ja, aber Münster ist leider noch nicht überall. Da sind wir uns einig.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Stork!

Burkhard Stork (ADFC e. V.): Der gebürtige Münsteraner, der ich bin, freut sich immer, wenn positiv über Münster gesprochen wird. Beim Fahrradabstellen und beim Fahrraddiebstahl ist es immer nicht so ganz positiv. Aber an der Stelle verweise ich auf Utrecht – die bauen gerade ein Fahrradparkhaus mit 15.000 Plätzen; das sind die Größenmaßstäbe, die in einigen anderen Ländern üblich sind. Und da sind die 300 Plätze, die jetzt in Berlin-Hauptbahnhof nachgerüstet werden sollen, ja irgendwie nicht die richtige Größenordnung. Zu der Frage, Herr Storkjohann. Wir reden ausdrücklich über den ländlichen Raum. Und da will ich Ihnen recht geben: Ja, auf diese Straßen, die wir da noch haben, wollen wir die Kinder nicht zwingen, das empfinde ich deutlich so. Ich schließe mich da aber auch einigen anderen Voten der Sachverständigen an. Das heißt, wir müssten uns dann aber auch im zwischendörflichen Verkehr die Straßen genau anschauen und müssen schauen, wie schnell darf dann noch gefahren werden. Und natürlich, in der Situation, wie Sie sie beschrieben haben, sollten dann die Kinder in beide Richtungen den Radweg nutzen können. Keine Frage!

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollegin Gottschalck!

Abg. Ulrike Gottschalck (SPD): Ich habe noch einmal eine Frage an Herrn Fuchs vom Stadte- tag. Es ist ja so, dass leider der Bund nicht nur die Mittel an den Bundesverkehrswegen gekürzt hat, sondern im Radverkehrsplan zieht es sich ja

leider auch wie ein roter Faden durch: Da sind die Kommunen zuständig, da sind die Länder zuständig. Also an manchen Stellen kann man schon den Eindruck gewinnen, der Bund will sich da ein wenig rausziehen. Welche Wünsche haben denn die Kommunen an den Bund, damit aus der Analyse im NRVP, die ja wirklich sehr gut ist, auch wirklich konkrete Maßnahmen erfolgen können? Die Kommunen sind ja nicht dumm und wissen, dass Fahrradfahren für sie im Hinblick auf Tourismus, im Hinblick auf Standortvorteile gut ist. Aber sie haben eben auch knappe kommunale Finanzen. Deshalb meine Frage: Was erwarten denn die Kommunen vom Bund, wie kann der Bund Impulsgeber werden?

Vorsitzender: Bitte sehr!

Timm Fuchs (DStGB): Herr Dr. Hofreiter, vielen Dank! Da sehe ich vor allen Dingen drei Anknüpfungspunkte. Das Eine, das lag ja schon im Grunde ein bisschen in der Frage: Also wir brauchen natürlich im Bereich der Kommunen eine aufgabengerechte Finanzierung der Verkehrsverhältnisse, um dann auch genug Geld für den Ausbau des Radverkehrs zu haben. Wir brauchen aber auch dort, wo der Bund angesprochen ist, beim Bund den Willen, in den Bereichen, wo er selber steuern kann – Stichwort Deutsche Bahn AG mit dem Bund als Eigentümer – zu einer Verbesserung der Möglichkeiten, dass man das Fahrrad als Verkehrsmittel mit anderen Verkehrsmitteln, sprich der Deutschen Bahn oder auch der S-Bahn, verknüpft. Der Bund kann auch im Bereich Kommunikation natürlich noch viel mehr tun als er bereits ohnehin schon macht, also einmal Kommunikation zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split und zum anderen auch beim Thema Förderung der Radverkehrssicherheit. Zur Unterfinanzierung des Verkehrsbereichs: Hier sitzen Verkehrspolitiker, deshalb muss ich das nicht alles im Einzelnen nochmal sagen. Es gibt einfach eine Unterfinanzierung im Bereich der kommunalen Verkehrsverhältnisse, weil wir mit den Entflechtungsmitteln, die ja Investitionshilfen des Bundes sind, in vielen Städten und Gemeinden nicht hinkommen. Es gibt natürlich eine unterschiedliche finanzielle Lage der Städte, Gemeinden und Kreise in Deutschland. Aber es ist ganz einfach so, dass die Kommunen in der Gänze immer noch nicht genügend Mittel haben. Und wenn sie dann ohnehin schon nicht genügend Mittel haben, dann ist eine freiwillige Aufgabe wie die Radverkehrsförderung eine der Aufgaben, die dann eher rausfällt als möglicherweise andere Aufgaben; eben gerade dann auch bei den Kommunen im Nationalen Radverkehrsplan, wo ja diese schöne Einteilung zwischen Einsteigerkommunen und anderen Kommunen gemacht wird, indem bei den Einsteigerkommunen dann

aufgrund fehlender finanzieller Mittel eher davon Abstand genommen wird, sich in dem Bereich stärker zu engagieren. Weiterhelfen würde auch eine stärkere Möglichkeit der Förderung, gerade im Bereich kleiner Projekte, die dann auch eine Vorbild- und eine Breitenwirkung haben. Und da wünschen wir uns von kommunaler Seite insbesondere, dass man auch sowas wie eine pauschale Zurverfügungstellung von Fördermitteln ermöglicht, die dann eine Abwicklung ohne erhöhten administrativen Aufwand ermöglicht.

Vielleicht noch zu meiner Anregung, Kommunikationsstrategien zu verbessern. Das kann man zum einen durch Medienkampagnen machen. Und da ist, denke ich, der Bund Ansprechpartner, weil er einfach den Zugriff auf bundesweite Medien hat und dann die Themen setzen kann, wie in Bezug auf eine bessere Regelkenntnis, die dann auch in der Folge dafür sorgen kann, dass ich bestimmte Konfliktlagen im Verkehrsraum zwischen Radfahrern, Fußgängern und Autofahrern, die ja heute auch schon Gegenstand der Anhörung waren, von vornherein vermeide, im Sinne von § 1 StVO – ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Da gibt es natürlich auch schon Kampagnen – wie in Freiburg oder auch in Berlin – unter dem Motto „Rücksicht kommt an“. Solche Kampagnen sollte man fortführen und dann auch gerne mit uns als kommunalen Spitzenverbänden zusammen auf eine breitere Ebene stellen. Und im übrigen sollte man natürlich auch immer wieder dafür sorgen, dass der Radverkehrsanteil am Modal Split, das sagte ich schon, weiter zunimmt. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Fuchs. Kollegin Gottschalck hat noch eine kleine Nachfrage. Bitte sehr!

Abg. Ulrike Gottschalck (SPD): Genau, meine zweite Frage; ich hatte ja nur einen Experten befragt. Dankeschön! Die zweite Frage geht an Herrn von Rauch. Herr Stork hat es eben auch angesprochen: Der Autoverkehr wird eigentlich im NRVP komplett ausgespart. Wie ist denn da Ihre Denke im Verband, wenn wir den innerörtlichen Radverkehr wirklich stärken wollen. Dann müssen wir uns ja mit den Autos sozusagen auseinandersetzen. Welche Möglichkeiten sehen Sie, wie kann das funktionieren, wenn wir, wie gesagt, mehr Platz für Fahrräder brauchen, auch für schnelle Radwege? Da muss ja das Auto in irgendeiner Form eine Rolle spielen. Also wir müssen den Autoverkehr quasi zurückdrängen. Wie soll das funktionieren?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr von Rauch!

Wasilis von Rauch (VCD e. V.): Dankeschön! Komplizierte Frage. Tatsächlich ist das eine, mit

der sich der VCD schon seit langem an ganz vielen verschiedenen Punkten auseinandersetzt. Letztlich ist es klar, es kann nicht sein, dass 30 Prozent der Wege 60 Prozent der Fläche belegen. Von daher gibt es da aus Gründen der Fairness Handlungsbedarf. Ich habe es ja vorhin schon angesprochen: Ich denke, im Bereich Abstellanlagen oder ähnlichem gäbe es eine Menge an Forschungsbedarf, wo der Bund tätig werden kann. Ich denke zum Beispiel, wenn man im städtischen Güterverkehr, Personewirtschafts- verkehr mehr Anreize schafft, dass nicht so einseitig auf den PKW gesetzt wird, sondern beispielsweise auf transportfähige Fahrräder oder wenn man im Bereich der Arbeitswege zum Beispiel so etwas wie die Einprozent-Regelung vorsieht, die ja letztes Jahr endlich auch so geändert wurde, dass Fahrräder als Dienstfahrzeuge gelten können, sind das viele kleine Mosaiksteine, die ein Bild auf lange Frist verändern können. Harte Maßnahmen müssen natürlich auch sein, beispielsweise so etwas wie Umweltzonen, Parkraumbegrenzung oder -bewirtschaftung. Bei den planerischen Fragen gab es, glaube ich, in einigen Stellungnahmen auch den Hinweis darauf, dass nicht nur PKW-Stellflächen beim Hausbau oder Ähnlichem als obligatorisch gelten sollten, sondern auch Abstellanlagen. Also da gibt es verschiedene Bereiche, in denen man tätig werden kann. Ein anderer Bereich sind natürlich Dinge wie Smart Ownership, also Car-Sharing und die ganze Entwicklung, die da stattfindet. Und noch ein letzter Bereich vielleicht: Wenn die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrradverkehr besser funktionieren würde, Fahrradmitnahme, Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen, könnte man nochmal das Portfolio an Alternativen zur PKW-Nutzung attraktiver gestalten. Das ist, denke ich, so die Stoßrichtung, in die der VCD arbeitet.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Staffeldt.

Abg. Torsten Staffeldt (FDP): Ich stelle jetzt nur an einen Adressaten, an Herrn Stork, zwei Fragen. Das Erste ist eine Frage, das Zweite wäre eine Frage nach einer Einschätzung. Verkehrsverbünde sind ja ein wesentliches und wichtiges Thema, wenn wir jetzt Mobilität auch verkehrsträgerübergreifend betrachten. Und da spielt das Fahrrad im innerstädtischen Bereich eine große Rolle, das wissen wir alle. Im ländlichen Bereich soll es eine größere Rolle spielen, darauf haben wir uns alle geeinigt. Aber wenn wir jetzt darüber hinaus schauen, haben wir unterschiedliche Verkehrsträger, die miteinander kombiniert werden können und sollten. Und da gibt es seit Jahrzehnten andauernde Debatte über die Fahrradmitnahme bei der Deutschen Bahn, wo eine rechtliche Grundlage fehlt, wo die ICE nicht

unbedingt so ausgestattet sind, wie wir uns das alle gerne wünschen, und, und, und. Aber es gibt auf der anderen Seite natürlich auch die Angebote, zumindest der Deutschen Bahn, an einzelnen Hauptbahnhöfen, an einzelnen Bahnhöfen Leihfahrräder zu nutzen. Inwiefern können Sie sich vorstellen, dass man diese verkehrsträgerübergreifenden Kombinationsmöglichkeiten – das soll sich jetzt nicht nur auf die Deutsche Bahn oder auf die Straße und auf das Fahrrad beziehen, sondern eben beispielsweise auch auf die Wasserstraße, wo es ja auch Fährverbindungen gibt oder Ausflugsdampfer usw., mir als Schifffahrtspolitiker natürlich immer extrem wichtig, deswegen muss ich das einfach ansprechen – noch ausbauen kann, das wäre die eine Frage.

Bei der anderen Frage geht es eher um eine Einschätzung. Wir haben das Thema heute im Rahmen der Anhörung an der einen oder anderen Stelle schon gestreift: Ist sie noch vorhanden oder nicht, die Polarisierung zwischen gesellschaftlichen Schichten, das heißt, bezüglich der seltsamen Schizophrenie, dass ich, in dem Moment, in dem ich Autofahrer bin, über Radfahrer schimpfe, dass ich aber in dem Moment, wenn ich selber mit dem Fahrrad fahre, über Autofahrer schimpfe. Diese gesellschaftliche Polarisierung, die wir vielleicht an der einen oder anderen Stelle feststellen können, gibt es die noch oder ist inzwischen in der Aufweichung begriffen? Wenn ja – egal welches ja –, wie können wir dafür sorgen, dass die gesellschaftliche Polarisierung durch den Nutzungswechsel der Mobilitätsgrundlage weiter aufgehoben werden kann?

Vorsitzender: Vielen Dank! Bitte sehr!

Burkhard Stork (ADFC e. V.): Vielen Dank! Ich erlaube mir, mit dem letzten Punkt anzufangen – der gesellschaftlichen Polarisierung. Also es ist überhaupt keine Frage, dass Debatten, wie sie der Präsident des Verkehrsgerichtstages im Januar und der Bundesverkehrsminister, ob jetzt gewollt oder ungewollt, im letzten Jahr im Frühjahr losgetreten haben, um angebliche Kampfradler und Verkehrsrädler und was da alles an Worten gefallen ist, ausgesprochen kontraproduktiv sind. Denn diejenigen, die sich im Recht fühlen – in dem Fall dann der Autofahrer – und der Meinung sind, dass sie vom Radfahrer bedrängt werden, fühlen sich dann noch deutlich mehr im Recht. Und ich höre immer wieder in Gesprächen, auch mit unseren Lokalen und Aktiven, die vor Ort mit sehr vielen Radfahrern im Gespräch sind, dass nach solchen Debatten tatsächlich aggressiver Auto gefahren wird und man das Gefühl hat, es wird noch enger überholt und noch mehr geschnitten. Da müssen wir ran

und das ist eindeutig eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Da müssen Verbände wie die großen Automobilverbände, wir als großer Fahrradfahrerverband, der DVR und viele andere, sicher auch das Ministerium und andere öffentliche Stellen, miteinander über § 1 StVO reden. Das ist überhaupt keine Frage und da brauchen wir richtig große Kampagnen und richtig viel Geld. Ich bin kein Verkehrspsychologe, aber ich glaube, dass der Wechsel, den Sie gerade selber beschrieben haben, mal bin ich Radfahrer, mal bin ich Autofahrer, und das ist ja die große Mehrheit, sowohl der Autofahrer, als auch der Radfahrer, die beides mal sind, dass genau der Wechsel der interessante Punkt ist, um anzugreifen, um zu sagen „Mensch, du weißt doch, wie das andere ist, du weißt wie nervig es ist, wenn da plötzlich einer vor das Auto schießt, du weißt wie nervig es ist, wenn du immer so eng überholt wirst“. Wahrscheinlich ist das der zentrale Punkt und wahrscheinlich müssen wir da ran.

Verknüpfung der Systeme, der erste Teil Ihrer Frage. Ich glaube, da ist noch unendlich viel drin. Und selbstverständlich: Fahrradmitnahme im Fernverkehr ist ein ausgesprochen wichtiges Thema, Fahrradmitnahme im Nahverkehr ist ein ausgesprochen wichtiges Thema. Wenn wir über 30 Millionen Pendler reden, die jeden Tag rein- und rauspendeln, und wir wollen, dass sehr viele mehr von denen auf dem Fahrrad pendeln oder das Fahrrad mit dem ÖPNV kombinieren, dann werden wir irgendwann Kapazitätsgrenzen bei der Mitnahme erreichen. Also reden wir über andere Formen der Verknüpfung. Und es ist zunächst mal das Abstellen. Die Niederländer, ich habe es gerade schon angesprochen, erreichen 40 Prozent derjenigen, die den ÖV anfahren. Die kommen da mit dem Fahrrad, lassen ihr Rad stehen, steigen um. Und immer noch 10 Prozent derjenigen, die dann aus dem schieneengebundenen oder sonstigen öffentlichen Verkehr aussteigen, fahren dann mit dem Fahrrad noch weiter. Die Zahl derjenigen, die mit dem Fahrrad noch weiter fahren, ist in Deutschland überhaupt nicht messbar. Wir haben keine Zahlen dazu, das gibt es gar nicht. Das ist ein deutlicher Fehler. Die Public-Bike-Share-Systeme sind ja in Deutschland noch begrenzt, wir haben zwei große Anbieter am Markt und das hat noch exotischen Charakter. Wir glauben, dass es gute Vorbilder gibt – Paris zum Beispiel, mit deutlich größerem System, da sind 30.000 Räder unterwegs, es funktioniert hervorragend – und dass da noch viel Luft drin ist. Natürlich sind es größere Parkhäuser, sind es große Radstationen, wo dann auch der ein oder andere Euro verdient werden darf, wo sich noch einmal die Wirtschaft etablieren kann – da kann noch sehr viel passieren und auch da könnten Bund, Län-

der und Kommunen Anreize schaffen. Da ist noch sehr viel Musik drin.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollegin Bluhm!

Abg. Heidrun Bluhm (DIE LINKE.): Ich habe zwei kurze Fragen. Die erste Frage richtet sich an Herrn von Rauch. Ich würde gerne von Ihnen wissen wollen: Wie schätzen Sie die Entwicklung zwischen „Individualverkehr motorisiert“ und dann auch „Individualverkehr Fahrrad“ in den nächsten zehn Jahren ein? Was kommt da an Verhältnismäßigkeit auf uns zu? Ich meine jetzt nicht absolute Stückzahlen, das erwarte ich nicht. Aber wie wird sich, insbesondere in den Innenstädten, die Entwicklung an dieser Stelle aus Ihrer Sicht darstellen? Weil das ja für uns Politiker auch immer eine wichtige Frage ist, wie man seine eigenen politischen Initiativen für die Zukunft tatsächlich auch in dieser Richtung schärfen muss, wenn man wirklich mit der Entwicklung einhergehen will und nicht immer nur hinterherhinken will. Die zweite Frage, die ich habe, geht an Herrn Kellner. Herr Kellner, wir stellen heute schon fest, dass Fahrradfahrer sehr intensiv in den Innenstädten und überhaupt auch im Straßenverkehr unterwegs sind. Jeder andere Verkehrsteilnehmer, der motorisiert ist – und das werden ja zukünftig durch die Elektrofahrräder auch die Fahrradfahrer sein – braucht einen Führerschein, um eine Qualifikation zu erreichen. Wie sehen Sie das für die Zukunft: Kommt irgendwann der Führerschein für Fahrradfahrer?

Vorsitzender: Herr Rauch!

Wasilis von Rauch (VCD e. V.): Wenn ich es richtig verstanden habe, geht es jetzt konkret um den urbanen Raum. Das sind ja zwei ziemlich unterschiedliche „Paar Stiefel“, leider. Man sieht ja eigentlich heute schon, dass das Potenzial für den Fahrradverkehr in den Städten, wenn man die Städte in Deutschland vergleicht, sehr groß ist. Städte, die in den letzten Jahren viel getan haben, erreichen auch innerhalb von relativ kurzer Zeit große Fortschritte, beispielsweise Rostock oder Frankfurt am Main. Von daher denke ich, das Potenzial ist sehr groß, aber die Wechselwirkung mit der Politik ist halt nicht zu vernachlässigen. Das heißt, wenn man da etwas erreichen möchte, dann muss man auch in den Kommunen wirklich an verschiedenen Stellen Hand anlegen und den politischen Willen deutlich machen. Auch auf Bundesebene, denke ich, solange beispielsweise solche Sachen, wie die Abwrackprämie durchgeführt werden, wo mehrere Milliarden dann innerhalb von kürzester Zeit subventioniert werden und gleichzeitig ein Bruchteil davon für den Radverkehr ausgegeben wird, darf man sich am Ende nicht wundern, wenn die Sprünge, die notwendig wären, um

eine nachhaltige Verkehrswende zu erreichen, nicht erreicht werden. Ich denke, dass es schon eine Tendenz gibt, das sieht man ja auch in der Bevölkerung, dass mehr Fahrrad gefahren wird, dass die Leute auch Fahrrad fahren wollen, also dass sozusagen häufig der Eindruck entsteht, die Menschen fahren eigentlich trotz der Fahrradpolitik Fahrrad und nicht wegen. Und parallel dazu gibt es ja immer mehr Studien, die sagen: Ja, Führerscheinquote geht zurück, das Statussymbol Auto verliert ein bisschen an Boden. Wobei ich da mit der Bewertung vorsichtig wäre. Aber, ich denke, diesen Trend gibt es durchaus und den kann man auch nutzbar machen. Von daher würde ich schon sagen, dass es eine Verschiebung hin zum Fahrrad geben wird und in den Städten 20 Prozent bis zum Jahr 2020 schon durchaus der Normalfall werden kann.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Kellner!

Christian Kellner (DVR e. V.): Vielen Dank für die Frage! Es gibt ja bereits eine Ausbildung für Radfahrer. Und das ist die schulische Radverkehrsausbildung, die leider in den einzelnen Bundesländern immer mehr Schaden nimmt. Also wir hatten da ein sehr gutes System, dass in der Grundschule – oftmals durch Polizeibeamte – beispielsweise eine sogenannte Fahrradprüfung abgenommen wird, nachdem man dann eine gewisse Ausbildung gemacht hat und das auch in den Unterricht integriert wurde. Hier haben beispielsweise auch sehr viele Mitarbeiter der Verkehrswachen sehr wertvolle Dienste geleistet. Das gibt es aus finanziellen Gründen immer weniger, weil die Polizeibeamten einfach gar nicht mehr die Möglichkeiten bekommen. Wir haben hier sehr große Sorgen. Es gibt mittlerweile große Lücken. Die Eltern können nicht mehr darauf zählen, dass das in den Schulen angeboten wird. Wir sehen hier, und das haben wir auch in unserer Stellungnahme aufgeführt, einen dringenden Handlungsbedarf, sowohl für die Verkehrsministerkonferenz als auch für die Kultusministerkonferenz, dass man hier wieder tätig wird, dass man hier Vorgaben gibt und dass man doch sehr deutlich macht, dass das eigentlich ein, ich will es jetzt nicht gerade Kulturgut nennen, aber ein Ausbildungsgut ist, das uns verloren zu gehen droht. Darauf sollten wir setzen, denn wir wollen ja schon gerne, dass auch Kinder und Jugendliche frühzeitig mit dem Fahrrad fahren, dass sie die Regeln kennen und wissen, wie sie sich dabei zu verhalten haben und natürlich am liebsten Helme tragen. Ansonsten, denke ich, brauchen wir da keine weiteren gesetzlichen Bestimmungen oder Ähnliches mehr. Das Radfahren muss einfach zum täglichen Leben dazu gehören. Wie gesagt, wenn wir etwas für die schulische Radverkehrsausbildung tun können und für die Rad-

fahrprüfung in den Bundesländern, dann wäre das ein sehr wertvoller Dienst.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Kellner! Kollege Kühn!

Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe eine Frage an Herrn Bracher und Herrn von Rauch. Herr Bracher: Wie schätzen Sie denn den Finanzbedarf für den Ausbau und Erhalt der Radwegeinfrastruktur, für die der Bund zuständig ist und vor allen Dingen für die in den Ländern und den Kommunen ein? Denn im Nationalen Radverkehrsplan sind auch Zahlen genannt, was die Kommunen denn mindestens in ihre Infrastruktur investieren sollen, in ihre Radverkehrsförderung. Und die Frage an Herrn von Rauch: Sie haben schon so ein bisschen die Frage der Platzkonkurrenz in den Städten angesprochen, die begrenzte Fläche und wie diese dann zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern bzw. Verkehrsmitteln aufgeteilt wird. Es gibt seit vielen Jahren eine Diskussion, wie man innovative und auch platzsparendere Citylogistikkonzepte aufbauen kann. Welche Potenziale sehen Sie denn da in Bezug auf das Lastenrad – von denen wir die einen oder anderen hier schon in Berlin fahren sehen –, auch im Zusammenhang mit der ganzen Diskussion um die Elektromobilität?

Vorsitzender: Herr Bracher!

Tilman Bracher (Difu): Vielen Dank, Herr Kühn, Herr Hofreiter! Ich habe das in meiner Stellungnahme auch schon angesprochen, das Thema „Finanzbedarf“. Die beiden Anträge der Fraktionen, über die heute gesprochen wird, haben diese Zahl von den 100 Millionen Euro pro Jahr, die der Bund für Radwegbau an Bundesstraßen in den vergangenen Jahren eine Zeit lang ausgegeben hat, aufgegriffen. Ich denke, das ist auch eine Größenordnung, die man für den Radwegneubau an den Bundesstraßen auch in der Zukunft sinnvoll ansetzen sollte. Zum einen, weil die Bundesländer in der Lage sind, mit den Straßenbauverwaltungen Projekte in dieser Größenordnung auch planerisch vorzubereiten und zu bauen, zum anderen, weil der Bedarf, Radwege an allen Bundesstraßen anzulegen, ja auch gar nicht da ist. Also es gibt Kraftfahrstraßen, wo parallel dazu ganz gute Führungen sind. Eine vollständige Ausstattung der Bundesstraßen ist nicht erforderlich. Das betraf das Thema Neubau.

Jetzt komme ich auf die Unterhaltung. Vielleicht darf ich darauf verweisen, dass damals, vor 10 Jahren, als der NRVP 1 aufgelegt wurde, diese beiden Titel zusammengelegt wurden. Und das war eigentlich gar keine Aufstockung, sondern

das war nur ein Zusammenlegen von zwei 50-Millionen-Euro-Titeln. Aber das ist nicht das Thema, sondern das Problem ist, dass wir für die Unterhaltung gar keine richtigen Zahlen haben. Das ist von den Bundesländern, die dafür zuständig sind, nirgendwo aufgenommen worden. Es geht bei der Unterhaltung ja nicht nur um die Wiederherstellung des baulichen Zustands, auf dem man gut fahren kann, sondern es geht auch darum, hier den Stand der Technik herzustellen. Der Stand der Technik wurde bisher nicht als Maßstab für den Bau dieser Radwege gesetzt, die wir da in den letzten 30 Jahren – fast 20.000 Kilometer – an den Bundesstraßen angelegt haben. Ein Großteil dieser 20.000 Kilometer Radwege an Bundesstraßen erfüllt noch nicht den Stand der Technik, den Standard, den wir heute haben wollen. Und was das kostet, kann ich Ihnen hier leider nicht „aus der Lamäng“ ausrechnen. Dazu soll ja ein Gutachten vergeben werden, im Namen des Nationalen Radverkehrsplans. Ich hoffe, das kommt bald und wir haben dann wirklich belastbare Zahlen. Ich habe eine Vorstellung im Kopf, wie groß das sein könnte.

Das zweite Thema ist, was die Kommunen und die Länder an Bedarf haben. Wir haben für diesen Bedarf der Kommunen eine Tabelle im nationalen Radverkehrsplan. In dieser Tabelle ist klargestellt, dass die Gemeinden, die Kommunen zwischen 8 und 19 Euro pro Einwohner und Jahr bräuchten, um auf ein hohes Niveau zu kommen. Das ist das Niveau, das beispielsweise in den Niederlanden ausgegeben wird, das dort auch von den Kommunen aufgebracht wird. Wir haben darüber hinaus bei den Bundesländern und bei den Kreisen im gewissen Umfang Bedarf. In meiner Stellungnahme habe ich mal geschätzt, wenn so ein mittlerer Wert pro Einwohner und Jahr in Höhe von 15 Euro angesetzt würde, kämen wir auf 1,2 Milliarden Euro pro Jahr. Ich schätze, dass etwa 20 Prozent dieser Größenordnung bisher ausgegeben werden können. Es geht nicht nur um die Investitionen, es geht auch um Kampagnen, es geht auch um Abstellanlagen. Wir können nur etwa 20 Prozent dessen, was eigentlich als Zielgröße im Nationalen Radverkehrsplan steht, heute aufbringen können. Insoweit denke ich, die Größenordnung dessen, was noch nicht abgedeckt ist, ist erheblich. Das Thema, wie dort die Kommunen in die Lage versetzt werden können, die Mittel aufzubringen, ist deswegen natürlich hoch aktuell.

Wasilis von Rauch (VCD e. V.): Danke nochmal für die Frage! Schön, dass wir zum Schluss nochmal auf so ein positives Thema kommen können. Einen ganz kurzen Satz wollte ich noch nachschieben. Was ich wichtig finde ist: Fahrradpolitik bedeutet auch ein Stück weit soziale

Politik, denn Fahrräder sind für die meisten – gerade in Städten – das Verkehrsmittel, was häufiger zugänglich ist als Autos.

Zu der Frage von Herrn Kühn: Das Fahrrad ist ja ein sehr dynamisches Verkehrsmittel, sehr flexibel, was sich weiterentwickelt. Zwei Sachen, die ich auch mit diesen Anlagen an die Stellungnahme des VCD noch angeheftet habe, sind Elektrofahrräder oder Potenziale von Elektrofahrrädern und Lastenfahrrädern, mit oder ohne elektrische Unterstützung. Jetzt speziell im Bereich des städtischen Wirtschaftsverkehrs ist das Potenzial von Lastenfahrrädern nachweislich groß. Es gibt ja dieses Projekt „ich ersetze ein Auto“, was zwar mit wenigen Fahrzeugen gemacht wurde, aber in dem empirisch eine riesengroße Potenzialanalyse gemacht wurde, um zu schauen, was im Kurier- und Expressgewerbe an Verlagerung von Pkw auf Fahrräder möglich wäre. Die sind auf eine Kilometerleistung, die von Autos weg ersetzt werden kann, von 48 Prozent gekommen. Das wäre also auch ein erheblicher Anteil der Verkehrsleistung, was wir vorhin auch schon mal angesprochen hatten. Das wird jetzt im Kleinen auch umgesetzt, aber es sind natürlich immer noch eher so winzig kleine Modellversuche. Ganz viele Kurierunternehmen – UPS, DPD usw. – setzen zwei oder drei oder meinetwegen mal fünf Lastenfahrräder ein. Die Erfahrungen sind dann auch irgendwie gut, aber der große Sprung zur massenhaften Umsetzung, der ist noch nicht gemacht. Ich denke, da wäre es auch sinnvoll, nochmal stärker mit Förderungen oder Kampagnen darauf hinzuweisen und auch zu schauen, wo es in den einzelnen Anwendungsbereichen hakt, damit die Umsetzung noch flächendeckender werden kann.

Und analog zu solchen Projekten, die jetzt im Kuriergewerbe stattgefunden haben, gibt es ja auch noch eine Menge andere Bereiche, wo Lastenfahrräder oder Fahrräder generell im professionellen Einsatz denkbar sind, also ob es jetzt mobile Pflegedienste sind oder Handwerksbetriebe, Essenzulieferer und so weiter. Eigentlich denke ich, an den Stellen wäre es auch sinnvoll, nochmal genauer zu schauen, was für Potenziale da liegen und was man tun könnte, um das zu befördern. Generell vielleicht noch ein letzter Satz zu den Elektrofahrrädern: Die er-

höhen halt im Alltag einfach die praktikable Reichweite auf gut 10 Kilometer, was zum Beispiel im Pendlerverkehr ein Riesenpotenzial eröffnet und auch da die Kilometerleistung von Fahrrädern deutlich erhöhen würde. Aber dafür ist es eben notwendig, dass auch über Ortsgrenzen hinaus Radwege vorhanden sind. Gerade in Städten wie Münster oder Greifswald, wo viel Fahrrad gefahren wird, hört die Herrlichkeit oft an der Ortsgrenze auf und man ist sozusagen als reinpendelnde Person faktisch gezwungen, mit dem Auto zu kommen. Das sind zwei Bereiche, wo es Riesenchancen gibt und wo man, wenn man wirklich nach vorne kommen will, deutlich mehr tun könnte.

Vorsitzender: Vielen Dank! Das war das inhaltliche Schlusswort. Ich bedanke mich bei den Experten recht herzlich! Wir hatten drei Runden. Wir sind damit schön durchgekommen und sind einen Viertelstunde früher fertig, was uns manche Arbeit sehr erleichtert, denn wir können jetzt das Obleutegespräch gleich hier durchführen und müssen nicht umziehen und sind dann insgesamt um 14.00 Uhr fertig. Vielen Dank an das Publikum, an die Kollegen, die bis jetzt da waren und an die Experten, für ihre Anregungen und Ausführungen!

Ende der Sitzung 13.43 Uhr

Dr. Anton Hofreiter, MdB
Vorsitzender

Öffentliche Anhörung am 24. April 2013

- **Unterrichtung durch die Bundesregierung**
Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln
BT-Drucksache 17/10681
- **Antrag der SPD-Fraktion**
Neue Impulse für die Förderung des Radverkehrs setzen – Den Nationalen Radverkehrsplan 2020 überarbeiten
BT-Drucksache 17/11000
- **Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
Nationalen Radverkehrsplan 2020 zum ambitionierten Aktionsplan der Radverkehrsförderung weiterentwickeln
BT-Drucksache 17/11357

Inhaltsverzeichnis

Stellungnahmen der Sachverständigen

- **A-Drs. 17(15)544-A** **S. 25**
Zweirad-Industrie-Verband e. V. (ZIV)
- **A-Drs. 17(15)544-B** **S. 27**
Deutscher Städte- und Gemeindebund
- **A-Drs. 17(15)544-C** **S. 37**
Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
- **A-Drs. 17(15)544-D** **S. 43**
Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)
- **A-Drs. 17(15)544-E** **S. 53**
Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)
- **A-Drs. 17(15)544-F** **S. 63**
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)
- **A-Drs. 17(15)544-G** **S. 67**
BUND e. V.

Deutscher Bundestag

Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Ausschussdrucksache

17(15)544-A

ZIV

Zweirad-Industrie-Verband

ZWEIRAD-INDUSTRIE-VERBAND E. V.

Stellungnahme des ZIV zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 24. April 2013

Als Mitglied des Expertengremiums, welches vom BMVBS berufen wurde, hat der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) als Vertreter der deutschen Fahrradindustrie eng an der Entwicklung des neuen NRVP mitgewirkt.

Der NRVP 2020 ist eine Weiterentwicklung des ersten NRVP (2002 bis 2012) und misst der Förderung des Radverkehrs als Teil eines modernen Verkehrssystems einen hohen Stellenwert bei.

Er signalisiert, dass die Bundesregierung den Stellenwert des Fahrrades als Teil der Alltagsmobilität erkannt hat.

Allerdings schöpft der jetzt vorliegende Kabinettsbeschluss noch nicht alle Möglichkeiten voll aus, die nötig sind, um das Fahrrad als wichtigen Partner einer modernen, ökologischen und ökonomischen Mobilität zu positionieren.

Aus Sicht des ZIV sollte der vorliegende Kabinettsbeschluss des NRVP 2020 in folgenden Punkten weiterentwickelt werden:

- Schaffung eines eigenständigen „Radverkehrsreferates“ im BMVBS, welches über ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen verfügt.
- Festlegung klarer, messbarer Ziele und Fristen, um den Radverkehrsanteil in Deutschland nachhaltig zu erhöhen.
- Klare, belastbare Aussagen zur Finanzierung der Radverkehrsförderung und Festschreibung von 100 Mio. Euro für den Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen in der mittelfristigen Finanzplanung.
- Der Bau von Radwegen und sicheren Abstellanlagen, muss als Teil von städtebaulichen Konzepten gefördert werden. Dementsprechend müssen die Bundesmittel für die Städtebauförderung entsprechend erhöht und zweckgebunden werden.
- Start eines Forschungsprojektes „Fahrrad“, um verkehrsträgerübergreifend zu erforschen, wie der Radverkehr in Zukunft organisiert werden muss und welche konkrete Rolle das Fahrrad als Teil der Alltagsmobilität der Zukunft spielen kann.

KÖNIGSTEINER STRASSE 20 A TELEFON (0 61 96) 50 77 – 0

D-65812 BAD SODEN/TS. TELEFAX (0 61 96) 50 77 – 20

VEREINSREGISTER DES AMTSGERICHTS KÖNIGSTEIN IM
TAUNUS

contact@ziv-zweirad.de

www.ziv-zweirad.de & www.pro-fahrrad.de

NUMMER DES VEREINS: VR 1036



- Der Anteil von E-Bikes im Straßenverkehr nimmt stetig zu. Aufgrund einer möglichen höheren Geschwindigkeit, stellt das E-Bike andere Anforderungen an die Infrastruktur als ein „normales“ Fahrrad. Diese Anforderungen, sowie der stetig zunehmende Anteil, gilt es im NRVP 2020 entsprechend zu berücksichtigen.
- Die Deutsche Bahn AG muss ihre Zusage, alle IC mit Fahrradmitnahmeplätzen auszustatten, sowie bei Relaunch der bestehenden IC-Flotte, die bestehenden Kapazitäten beizubehalten, einhalten. Als bundeseigenes Unternehmen muss die Bundesregierung hier mit Nachdruck einwirken.

Der Zweirad-Industrie-Verband e.V.– kurz ZIV– versteht sich als nationale Interessenvertretung und kompetenter Dienstleister der deutschen und internationalen Fahrradindustrie.

Bad Soden, April 2013

KÖNIGSTEINER STRASSE 20 A TELEFON (0 61 96) 50 77 – 0
D-65812 BAD SODEN/TS. TELEFAX (0 61 96) 50 77 – 20
VEREINSREGISTER DES AMTSGERICHTS KÖNIGSTEIN IM
TAUNUS

contact@ziv-zweirad.de
www.ziv-zweirad.de & www.pro-fahrrad.de
NUMMER DES VEREINS: VR 1036



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Postfach 12 03 15 · 10593 Berlin

18.04.2013

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

verkehrsausschuss@bundestag.de

Deutscher Bundestag

Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Ausschussdrucksache

17(15)544-B

Bearbeitet von
Carsten Hansen, DStGB
Thomas Kiel, DST
Dr. Markus Brohm, DLT

Telefon: 030/77307-243
Telefax: 030/77307-255

E-Mail:
carsten.hansen@dstgb.de
thomas.kiel@staedtetag.de
markus.brohm@landkreistag.de

Aktenzeichen
732-59

Stellungnahme zum

- **„Nationalen Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“**
- **Antrag der SPD-Fraktion „Neue Impulse für die Förderung des Radverkehrs setzen – Den Nationalen Radverkehrsplan 2020 überarbeiten“**
- **Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Nationalen Radverkehrsplan 2020 zum ambitionierten Aktionsplan der Radverkehrsförderung weiterentwickeln“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände begrüßt die Gelegenheit, anlässlich der Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 24. April 2013 zum Nationalen Radverkehrsplan 2020 sowie den hierzu vorgelegten Anträgen aus den Fraktionen des Deutschen Bundestages Stellung nehmen zu können.

I. Grundsätzliche Anmerkungen

Der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP) stellt aus Sicht der Kommunen einen fundierten Bericht über die Radverkehrspolitik in Deutschland dar, der viele Ansätze zur Radverkehrsförderung enthält und den Trend der verstärkten Fahrradnutzung gut beschreibt. Insbesondere die Beibehaltung des Leitbildes „Radverkehr als System“ gehört zu den zu begrüßenden Ansätzen des NRVP 2020. Er stellt damit ein gutes Leitbild für den Ausbau der Radverkehrsnetze und eine gute übergeordnete Grundlage für die Radverkehrsförderung der kommenden Jahre dar. Bestehende Hemmnisse und Defizite werden deutlich benannt, bezüglich des Handlungsbedarfs analysiert und mit Lösungsstrategien verbunden.

- 2 -

Insbesondere ist aus unserer Sicht zu begrüßen, dass Wert darauf gelegt wird, auf gemeinsame Lösungsstrategien und gemeinsame Handlungsnotwendigkeiten von Bund, Ländern und Kommunen sowie dritter gesellschaftlicher Akteure einzugehen, statt Kompetenzen und Zuständigkeiten gegeneinander abzugrenzen. Darüber hinaus begrüßen wir, dass es im vorgelegten NRVP 2020 gelungen ist, Lösungsstrategien zu adressieren, ohne in die Selbstverwaltungskompetenzen der Kommunen einzugreifen. Unabhängig davon wäre an verschiedenen Stellen eine stärkere Selbstverpflichtung des Bundes durchaus wünschenswert und hilfreich gewesen, um gewollte Ziele stärker zu adressieren und früher zu erreichen.

Wir begrüßen zudem, dass der NRVP 2020 weiterhin den Charakter eines orientierenden politischen Zielpapiers hat und nicht anstrebt, eine verpflichtende Vorgabe für das politische Handeln in der Verkehrspolitik zu sein. Hinsichtlich eines solchen Ziels wäre der NRVP durch politische Ansprüche nach kürzester Zeit überfordert. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der NRVP 2020 nicht umfänglich die regulativen Ansätze für eine stärkere Radverkehrsförderung, insbesondere etwa auch durch StVO und andere Rechtsvorschriften des Bundes benennt.

Im vorgenannten Sinne begrüßen wir die Anträge der Bundestagsfraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN als Bekenntnis zur Weiterentwicklung des Radverkehrs in Deutschland und als Ausdruck des Willens, durch fachliche Diskussion die Rahmenbedingungen für das verkehrspolitische Handeln auch der kommunalen Ebene zu unterstützen.

II. Anmerkungen im Einzelnen

NRVP 2020

Abschnitt Handlungsfelder

Handlungsfeld Radverkehrsplan und –konzeption

Die grundsätzliche Unterscheidung von Kommunen in die Gruppen der „Einsteiger“, „Aufsteiger“ und „Vorreiter“ und der damit verbundene Ansatz, Unterstützungsmaßnahmen und Hinweise spezifisch angepasst zur Verfügung zu stellen, wird begrüßt. Es wäre jedoch hilfreich, wenn gerade für Einsteiger-Kommunen berücksichtigt wird, dass diese nicht nur durch die Vielfalt der mit dem kommunalen Radverkehr zusammenhängenden Aspekte herausgefordert sind, sondern das als Ursache für die bisherige zurückhaltende Befassung oftmals objektive städtebauliche oder geografische Gründe vorliegen. Schwierige städtebauliche Voraussetzungen wie historische Ortslagen mit typischen engen Straßenräumen oder eine schwierige Topografie können erheblichen Einfluss auf die Radverkehrsplanung und –konzeption haben. Die im NRVP 2020 angekündigten „Einsteiger-Pakete“ sollten hierauf besonders eingehen.

Handlungsfeld Infrastruktur

Radschnellwege

Das Thema Radschnellwege wird vom NRVP 2020 adressiert. Wir begrüßen dies, da wir im Thema Radschnellwege ein wichtiges Element für die Radverkehrsförderung, insbesondere im Bereich der Stadt-Umland-Verbindungen und der Pendlerfahrten von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in der Alltagsmobilität sehen. Gerade der Bund hat durch die überörtlichen Funktionen von zukünftigen Radschnellwegen, gegebenenfalls auch als länderüber-

greifende Projekte, die Möglichkeit, anknüpfend an den Radwegebau an Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen, die Machbarkeit und den Nutzen von Radschnellwegen darzustellen. Die Realisierung entsprechender Wege und eine klarere Positionierung für Radschnellwege im NRVP hätte positive Ausstrahlung auf die Akzeptanz von Radschnellwegen auf kommunaler Ebene.

Schutzstreifen

Zu begrüßen ist, dass der NRVP die Förderung eines Modellprojekts zum Einsatzbereich von Schutzstreifen auf Außerortsstraßen anspricht. Eine entsprechende Ausdehnung des Anwendungsbereichs dieses Instruments wäre zu begrüßen. Flankierende Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden dabei zu berücksichtigen und in dem Modellprojekt näher zu definieren sein. Dies setzt allerdings eine Änderung der vorgesehenen Einsatzgrenzen entsprechend der Verwaltungsvorschrift zur StVO voraus. Entsprechendes gilt auch für Schutzstreifen in Tempo-30-Zonen, beispielsweise um Radfahrer und ruhenden Verkehr stärker zu entkoppeln.

Abstellanlagen

Die Bedeutung von sicheren, leicht zu erreichenden, weit verbreiteten und Witterungsschutz bietenden Fahrradabstellanlagen ist von fundamentaler Bedeutung in mehreren Handlungsfeldern. Wir begrüßen, dass dieses Thema im NRVP an mehreren Stellen angesprochen wird. Ein wichtiger Ansatzpunkt zur besseren Akzeptanz von hochwertigen Fahrradabstellanlagen ist aus unserer Sicht, dass die qualitativen Aspekte als selbstverständliche Ausstattungsmerkmale von Fahrradinfrastruktur in stärkerem Maße herausgestellt werden. Hierfür wäre eine entsprechende Anpassung der Musterbauordnung eine geeignete Grundlage. Im Zusammenhang mit dem Thema Abstellanlagen ist nicht nur deren Qualität, sondern auch deren Unterbringung im Straßenraum wichtig. Der NRVP 2020 wäre eine Gelegenheit, die Anlage von Abstellanlagen auf der Straße, analog zur Herstellung von Stellplätzen für Pkw auf der Straße, zu thematisieren. Ergänzend wäre es zum Thema Fahrradparken wünschenswert, auch die Frage von falsch geparkten Fahrrädern aufzuwerfen. In der Praxis tauchen entsprechende Fragestellungen vielerorts auf. Eine Rechtsgrundlage für den Umgang mit falsch geparkten Fahrrädern in der StVO gibt es jedoch nicht. Diese Problematik bedarf mit Blick auf die weiter zunehmende Verbreitung von Fahrrädern einer Diskussion.

Die kommunalen Spitzenverbände begrüßen, dass im Handlungsfeld Verkehrssicherheit klar zum Ausdruck gebracht wird, dass die Verkehrssicherheit von Radfahrern in erster Linie durch Kraftfahrzeuge gefährdet wird. Desgleichen begrüßen wir, dass hieraus nicht der falsche Schluss gezogen wird, dass Verkehrssicherheit für Radfahrer allein von anderen Verkehrsteilnehmern oder durch die Infrastruktur sichergestellt werden müsste, sondern dass die Befolgung der Verhaltensregeln der StVO selbstverständlich auch für Radfahrerinnen und Radfahrer gilt. Es gehört zur Gleichberechtigung von Radfahrern als Verkehrsteilnehmer, dass auch ihnen gegenüber die StVO durchgesetzt wird.

Radwegebenutzungspflicht

Eine wesentliche Ursache für Fehlverhalten und Verhaltensunsicherheiten stellt die weit verbreitete Unkenntnis motorisierter wie nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer über die Radwegebenutzungspflicht dar. Die Vermittlung entsprechender Kenntnisse sollte eines der Kernanliegen sein, um Verhaltensänderungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu bewirken und zu befördern (s. auch unten zum Handlungsfeld Kommunikation).

Handlungsfeld Verkehrssicherheit

Verkehrsberuhigung/Geschwindigkeitsreduzierungen

Mit großer Deutlichkeit wird den Verkehrsbehörden vor Ort die Empfehlung gegeben, die bestehenden Möglichkeiten von Verkehrsberuhigungen sowie der Ausweitung von Tempo 30-Zonen zu nutzen. Die kommunalen Spitzenverbände begrüßen diesen klaren Hinweis, würden jedoch des Weiteren begrüßen, wenn auch die StVO ein weiteres und flexibleres Instrumentarium zur Verkehrslenkung durch Verkehrsregelungen bereitstellen würde. Insbesondere sind die Markierungsregelungen in Tempo 30-Zonen zu nennen. Die straßenmittige Anlage von Schutzstreifen, die Markierung von Radschnellwegen oder den Verläufen von Radrouten würden sich positiv auf die Erkennbarkeit und Akzeptanz von Radrouten und Vorrangrouten des Radverkehrs im Straßennetz auswirken.

Beleuchtung

Die Regelungen zur Fahrradbeleuchtung entsprechen nicht mehr der gelebten Verkehrspraxis. Es wäre zu begrüßen, wenn die Eignung einer alleinigen Batteriedauerbeleuchtung von Fahrrädern untersucht und für zulässig erklärt würde.

Handlungsfeld Kommunikation

Regelkenntnis

Der NRVP enthält die richtige Aussage, dass eine zentrale Voraussetzung für einen sicheren Straßenverkehr die Regelkenntnis und –akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ist. Wir würden es daher begrüßen, wenn der Bund über die Durchführung von Kampagnen zur Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr hinaus, mit Initiativen zur Verbesserung der allgemeinen Regelkenntnis, aber auch zur Verbesserung der Regelkenntnis hinsichtlich spezifischer Fragen (z. B. Radverkehrsbenutzungspflicht siehe oben) beizutragen. Des Weiteren wäre zu begrüßen, wenn die bis 2005 über vier Jahrzehnte sehr erfolgreich gelaufene Fernsehsendung zur Verkehrssicherheit „Der 7. Sinn“, ggfls. in einem modernisierten Format, von den öffentlich rechtlichen Rundfunkanstalten wieder aufgenommen werden könnte. Hierzu sind Bund und Länder gefragt.

Auch wenn den Kommunen im NRVP völlig zutreffend der Hauptteil der Kommunikationsarbeit vor Ort zugewiesen wird, so ist der Bund doch am ehesten in der Lage, effektiv große Teile der Bevölkerung anzusprechen.

Handlungsfeld Elektromobilität

Die Einführung eines gesonderten Handlungsfeldes Elektromobilität entspricht den Erwartungen zur Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland. Wir begrüßen daher, dass der NRVP dieses Thema mit einem eigenen Handlungsfeld anspricht. Die Handlungserfordernisse in diesem Handlungsfeld sind nach unserer Auffassung knapp, aber ausreichend deutlich angesprochen. Eine Ausnahme hiervon bilden die Fragen im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit von E-Bikes und Pedelecs denen sowohl in diesem Handlungsfeld als auch im Handlungsfeld Verkehrssicherheit zu wenig Aufmerksamkeit beigemessen wird.

Infrastrukturfinanzierung

Im Zusammenhang mit den Lösungsstrategien für die Handlungserfordernisse bei E-Bikes (Radverkehrsinfrastruktur, technisches Regelwerk, Verkehrsverhalten) wird unseres Erachtens der Aspekt der notwendigen Infrastruktur nicht hinreichend thematisiert. Dies beginnt

damit, dass die Kommunen bei den im NRVP genannten Lösungsstrategien unberücksichtigt bleiben. Die Städte und Gemeinden werden jedoch die Hauptlast der Nutzung von E-Bikes und Pedelecs auf kommunalen Straßen zu tragen haben. Deshalb wäre es auch erforderlich, dies im Zusammenhang mit der Straßenfinanzierung auf kommunaler Ebene zu sehen, Ausführungen zur Unterfinanzierung des kommunalen Straßennetzes zu machen und nach zweckdienlichen Lösungen zu suchen. Insbesondere bei Pedelecs und E-Bikes ist der enge Zusammenhang von einer hinreichenden Finanzierung des kommunalen Straßenbaus mit der Bereitstellung einer angemessenen Radverkehrsinfrastruktur augenfällig. Es ist nicht zu erwarten, dass in besonderem Umfang gesonderte baulich getrennte E-Bike-Wege angelegt werden. Vielmehr wird die große Menge der E-Bikes, insbesondere zweispurige, sich im Straßenraum auf der Straßenfläche selbst bewegen müssen. Aus kommunaler Sicht wird die Anpassung der vorhandenen Infrastruktur an die Nutzung mit Pedelec und E-Bikes große Herausforderungen an kommunale Investitionen zum Umbau der Infrastruktur stellen. Diese Investitionen werden unter unveränderten Rahmenbedingungen keinesfalls in einem angemessenen Zeitraum oder Umfang vorgenommen werden können, der einer Förderung des elektromobilen Radverkehr gerecht wird.

Versicherungskennzeichen

Darüber hinaus vermissen wir im Handlungsfeld E-Mobilität die Diskussion um die Einführung einer Versicherungspflicht für E-Bikes, also solcher elektrisch angetriebener Fahrräder, die ungedrosselt schneller als 25 km/h zurücklegen. Diese wäre auf Grund des höheren Geschwindigkeitsniveaus und der damit einhergehenden potenziellen Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer wünschenswert. Wie schon unter dem Aspekt Verkehrssicherheit (siehe oben) angesprochen, kommt Kampagnen zur Verbesserung der Regelkenntnis auch hier eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu. Aus kommunaler Sicht ist eine breite Aufklärung der Bevölkerung über Verkehrsregeln, insbesondere über die Radwegebenutzungspflicht, dringend geboten.

Handlungsfeld Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Der Gesichtspunkt der Intermodalität wird bei zunehmender Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs und dem angestrebten höheren Anteil des Fahrrads am Modal Split weiter an Bedeutung gewinnen. Die kommunalen Spitzenverbände begrüßen, dass dies auch in wünschenswerter Deutlichkeit durch den NRVP festgestellt wird.

Allerdings vermissen wir ein klares Bekenntnis des Bundes, dort wo er selbst zuständiger Akteur ist, Einfluss auf eine verbesserte Verknüpfung von Verkehrsmitteln zu nehmen. Insbesondere die Verknüpfung von Fahrrad- und Schienenverkehr ist eine wichtige Stellschraube zur Förderung des Radverkehrs. Im Mittelpunkt sollte dabei die Verknüpfung der beiden Verkehrsträger an Haltestelle und an Bahnhöfen des Schienenverkehrs sein. Dies betrifft sowohl Abstellanlagen als auch die Unterstützung des Baus und Betriebs von Fahrradstationen. Solche Dienstleistungszentren des Radverkehrs können sich am Markt in der Regel nicht ohne öffentliche Unterstützung durchsetzen. Unabhängig davon sind sie ein wesentlicher Faktor zur Verbesserung des Radverkehrs, insbesondere an wichtigen Ziel- und Umsteigepunkten. Den Tochtergesellschaften der Deutschen Bahn AG, die an Bahnhöfen Flächen für entsprechende Fahrradstationen (mietfrei) zur Verfügung stellen kann, kommt hierbei eine zentrale Rolle zu. Hier kann der Bund seinen Einfluss als Eigentümer geltend machen.

Handlungsfeld Qualitäten schaffen

Qualitäten in der Herstellung von Infrastruktur für den Radverkehr und ein Beitrag für die Verkehrsteilnahme können durch Ausbildung erreicht werden. Es sollte deshalb darauf hin

gewirkt werden, das Thema integrierte Mobilität zum Bestandteil der Ausbildung in den Ingenieurwissenschaften zu machen. Für die Planung und Realisierung fahrradfreundlicher Verkehrsanlagen in der Praxis erweist es sich als Hemmnis, dass viele Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner nur unzureichend mit dem Thema Radverkehr/integrierte Mobilität/alternative Mobilität in Berührung gekommen sind. Die gleichen Aussagen gelten für den Bereich der Verkehrspsychologie mit Blick auf die Fahrschulbildung, die mit der Verkehrsüberwachung befassten Ordnungskräfte sowie freiwillige und obligatorische Schulungen für Verkehrsteilnehmer.

Abschnitt Instrumente

Finanzausstattung

Die Ankündigung, die Förderung von integrierten Modellvorhaben nach dem Leitbild des „Radverkehr als System“ vorzunehmen, wird von den kommunalen Spitzenverbänden begrüßt. Des Weiteren werten wir es als einen positiven Beitrag zur Herstellung von Transparenz, dass das BMVBS stichwortartig die Ergebnisse des Kurzgutachtens „Finanzierung des Radverkehrs“ mit Blick auf den Finanzbedarf von Kommunen im NRVP veröffentlicht hat.

Wir bedauern jedoch, dass im NRVP sämtliche Aussagen zur Finanzierung des Radverkehrs nicht nur unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln steht, sondern dass auch Aussagen über das erforderliche Finanzierungsvolumen für Projekte des Bundes vermieden wurden. So wäre es für die Einordnung der angekündigten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs durchaus von Interesse zu wissen, dass sich die Förderung des Radwegebaus durch den Bund in den letzten drei Jahren kontinuierlich reduziert hat. Die Aussage, dass die Finanzierung von Vorhaben des Bundes im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel getätigt wird, ist vor diesem Hintergrund zu unbestimmt. Eine stärkere Signalwirkung hätte die Nennung eines Mindestbetrages oder einer Mindestquote, bezogen auf die Haushaltsmittel für den Fernstraßenbau.

Die Hinweise des NRVP auf den Finanzbedarf der Kommunen könnten darüber hinaus die Neigung zu einer erhöhten Mittelbereitstellung auf kommunaler Ebene fördern, wenn zusätzlich eine Perspektive aufgezeigt würde, wie die Kommunen finanziell in die Lage versetzt werden können, die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.

Unabhängig von den Vorschlägen zum Volumens der Radverkehrsförderung haben die kommunalen Spitzenverbände bereits im Entwurfsstadium vorgeschlagen, die vom Bund und Ländern zur Verfügung gestellten Fördermittel insbesondere mit Blick auf kleine Projekte und Maßnahmen auf der lokalen Ebene pauschaliert zur Verfügung zu stellen. Dieser Vorschlag geht darauf ein, dass insbesondere die administrative Bearbeitung von Klein- und Kleinstanträgen bei der Fördermittelbearbeitung einen sehr hohen Verwaltungsaufwand auslösen. Deshalb wurden in der Vergangenheit verschiedentlich Bagatellgrenzen eingeführt. Der Vorschlag, diese Bagatellgrenzen abzuschaffen, rührt jedoch nicht an den Kern des Problems. Besser wäre die pauschale Zurverfügungstellung von Fördermitteln für die Kommunen, damit diese kleinere Projekte in eigener Verantwortung durchführen können.

Monitoring

Die kommunalen Spitzenverbände widersprechen ausdrücklich der Empfehlung, dass Länder und sogar Kommunen eigene Monitoringsysteme entwickeln sollen, um den Bedarf sowie die Auswirkungen der von ihnen ergriffenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs vor Ort

zu ermitteln. Selbstverständlich wird es erforderlich sein, die ergriffenen Maßnahmen zu evaluieren. Allerdings ist es aus kommunaler Sicht besser, dass ein gemeinsames Monitoring-System auf Bundesebene entwickelt wird, welches den Vergleich von unterschiedlichen örtlichen Monitoringergebnissen ermöglicht.

Abschnitt Rahmenbedingungen

Unter dem Kapitel Rahmenbedingungen werden auch gesellschaftliche Akteure jenseits der Verwaltungseinheiten von Bund, Ländern und Kommunen angesprochen. Allerdings bleibt diese Ansprache sehr allgemein und appellativ. Nach unserer Einschätzung würde es die Ansprache anderer Institutionen, Vereine und Verbände erleichtern, wenn im NRVP konkrete Hinweise enthalten wären, auf welche Weise die angesprochenen Akteure Vorteile aus der Förderung des Verkehrs ziehen können und wenn zumindest beispielhafte Maßnahmen aufgeführt werden könnten.

III. Antrag der Fraktion der SPD „Neue Impulse für die Förderung des Radverkehrs setzen – Den Nationalen Radverkehrsplan 2020 überarbeiten“

1. Zur Begründung

Die kommunalen Spitzenverbände stimmen der dem Antrag zugrundeliegenden Einschätzung zu, dass sich der positive Imagewandel des Radverkehrs in einem zunehmenden Anteil des Fahrradverkehrs am Modal Split niederschlägt. Des Weiteren teilen wir die Besorgnis hinsichtlich der Reduzierung der im Bundeshaushalt eingestellten Mittel für den Radwegebau. Die ungeteilte Zustimmung der kommunalen Spitzenverbände erhält die Aussage, dass das Thema Radverkehr als ressortübergreifende Querschnittsaufgabe wahrgenommen werden muss.

2. Zum Antrag

Wir teilen die große Bedeutung, die dem Thema Kommunikation für die weitere Ausgestaltung der nationalen Radverkehrspolitik in Deutschland zugesprochen wird. Dies gilt sowohl für die Vernetzung der Verwaltungen (**5. Punkt**) als auch der Weiterbildung der Akteure auf kommunaler Ebene (**6. Punkt**), ebenso wie der allgemeinen Information der Öffentlichkeit und der weiteren gesellschaftlichen Akteure in Vereinen und Verbänden (**4. und 7. Punkt**).

Die Bedeutung der Verknüpfung des Radverkehrs mit Themen der Stadtentwicklung zur umfassenden Realisierung einer effizienten Infrastruktur im Sinne der Schaffung einer Stadt der kurzen Wege entspricht den seit langem vertretenen Positionen der kommunalen Spitzenverbände. In diesem Zusammenhang sind insbesondere auch die Schaffung von Stadt-Umland-Verbindungen für den Radverkehr zu nennen (**8. Punkt**). Eine entsprechende Überarbeitung der Musterbauordnung kann hier besonders vorteilhafte Wirkungen erzielen.

Die Finanzierung der Infrastruktur auf kommunaler Ebene ist eine besondere Herausforderung für die Kommunen, darüber hinaus jedoch auch für die Länder und den Bund. Die Finanzierung von Fördermaßnahmen sollte dabei einer Strategie folgen (**10. Punkt**) und über die reine Radverkehrsförderung (**11. Punkt**) hinausgehen. Wir begrüßen deshalb die im Antrag formulierte Aufforderung an die Bundesregierung, die Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen aus Entflechtungsmitteln bis 2019 zu verstetigen und eine Nachfolgeregelung für den Zeitraum ab 2019 einzufordern (**26. Punkt**).

Der im Rahmen des Punkt 2 des Antrags formulierte Vorschlag, innerhalb des NRVP eine konkrete Mittelausstattung für den Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen in der Höhe von 100 Mio. Euro festzulegen (**23. Punkt**) wird von den kommunalen Spitzenverbänden begrüßt. Der Vorschlag, den Bau von Radwegen als Teil von städtebaulichen Konzepten im Rahmen von Städtebauförderungsmaßnahmen zu fördern, beinhaltet eine bestimmte Interpretation bisheriger Verkehrsplanung. Die Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln setzt die Existenz städtebaulicher Missstände voraus. Nach unserer ersten Einschätzung wäre es eine sehr weitgehende, im Einzelfall aber durchaus mögliche Interpretation, in der Vergangenheit besonders Auto-orientiert gebaute Verkehrswege als städtebaulichen Missstand anzuerkennen (**24. Punkt**). Dabei ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass gerade die Städtebauförderungsmittel in den vergangenen Jahren stark zurückgefahren wurden und daher nicht geeignet sind, die fehlenden Finanzierungshilfen zum Umbau des gemeindlichen Verkehrs zu ersetzen.

Begrüßt wird die konkretisierende Forderung, Fahrradinfrastruktur an Bahnhöfen zur Verbesserung der Intermodalität finanziell zu unterstützen und als eigenen Schwerpunkt im Rahmen des Handlungsfeldes „Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln“ aufzunehmen (**25. Punkt**).

Des Weiteren begrüßt die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände den Vorschlag, neben den in städtischen Räumen relevanten Fördermaßnahmen auch die Spezifika der Förderung des Radverkehrs in ländlichen Räumen als eigenständiges Themenfeld zu verankern (20. Punkt).

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass der Nationale Radverkehrsplan einschließlich konkreter Empfehlungen sowie der Einführung klarer Ziele, Fristen und Maßnahmen zur Zielerreichung auch an die Länder und Kommunen weiterhin den Status einer orientierenden politischen Zielsetzung behalten muss. Höhere Verbindlichkeit kann der NRVP nur als gemeinsames politisches Anliegen oder als verwaltungsinterne Richtlinie für nachgeordnete Behörden des Bundes erhalten.

IV. Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Nationalen Radverkehrsplan 2020 zum ambitionierten Aktionsplan der Radverkehrsförderung weiterentwickeln“

1. Allgemeines

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände begrüßt die angestrebte Entschliebung des Deutschen Bundestages, festzustellen, dass die Potenziale des Radverkehrs noch nicht ausgeschöpft sind und dass zur Erhebung dieses Potenzials eine gleichberechtigte Behandlung des Fahrrads als vollwertiges Verkehrsmittel erforderlich ist.

Wir teilen des Weiteren die Kritik, dass Teile des NRVP, insbesondere was Lösungsstrategien angeht, so vage gehalten sind, dass sie ihrer Aufgabe eine klare Orientierung zu geben, nur schwer erfüllen können. Insofern würden wir die Feststellung des Bundestages begrüßen, dass der NRVP 2020 als Strategiepapier und Handlungsprogramm mit klaren Zielen, Fristen und Maßnahmen zur Zielerreichung ausgestattet wird.

Aus Sicht der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände muss jedoch bei einer Konkretisierung der Ziele und Maßnahmen darauf geachtet werden, dass der Bund bei Aussagen, die über seinen eigenen Kompetenzbereich hinausgehen und die Länder oder die Kommunen betreffen, keine verbindlichen Ziele im Sinne einer gesetzlichen Norm erlassen kann. Der Charakter eines orientierenden und zielgebenden Strategiepapiers muss erhalten

bleiben, da ansonsten die Glaubwürdigkeit und Aussagefähigkeit durch eine mangelnde Umsetzbarkeit angekündigter Maßnahmen reduziert würde.

In Bereichen, in denen der Bund für sich selbst Aussagen treffen kann, begrüßen wir eine Konkretisierung jedoch nachdrücklich. Dies betrifft insbesondere den Anspruch, den Radverkehr als Teil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik zu fördern und zu stärken.

Hierfür ist eine bessere Finanzausstattung des Radverkehrs im Rahmen des kommunalen Straßenbaus erforderlich. Moderne Radwegeinfrastruktur ist überwiegend Teil der Straßeninfrastruktur. Baulich getrennte Radwege sind demgegenüber nur unter besonderen Bedingungen eine vorzugswürdige Anlagenform von Radverkehrsinfrastruktur. Wenn Kommunen insoweit aufgefordert sind, innovative und qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastruktur herzustellen, so müssen sie auch in die Lage versetzt werden, kommunale Straßeninfrastruktur allgemein auskömmlich zu finanzieren. Das ist gegenwärtig weder mit Blick auf die Investitionsförderung aus Entflechtungsmitteln bis 2019 der Fall noch für den Zeitraum danach. Darüber hinaus ist der kommunale Straßenbau jährlich mit ca. 2,15 Mrd. Euro bundesweit unterfinanziert (vergleiche Bericht der Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung/Daehre-Kommission).

Zur Komplementierung der Förderung des Radverkehrs als System bringt der Antrag völlig zu Recht zum Ausdruck, dass die für die kommunale Verkehrspolitik verantwortlichen Kommunen in die Lage versetzt werden sollten, selbständig über die angemessene Geschwindigkeit innerorts zu entscheiden. Die Absenkung der Regelgeschwindigkeit für das Nebenstraßennetz auf 30 km/h ist dabei ein denkbarer Weg, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die Kommunen über die Geschwindigkeit auf den Hauptstraßen abweichend entscheiden können. Eine ausnahmslose Absenkung der Regelgeschwindigkeit wird der sehr unterschiedlichen städtebaulichen und raumstrukturellen Bedingungen in den ca. 11.000 Städten und Gemeinden nicht gerecht. Erforderlich ist darüber hinaus eine größere kommunale Entscheidungskompetenz bei der Anordnung von streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeiten.

2. Zum Antrag

Die verbindliche Festlegung von Lang- und Mittelfristzielen für die kommunale Ebene im Sinne einer gesetzlichen Vorgabe lehnt die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände ab (**1. Anstrich**), da sie außerhalb des Kompetenzbereichs des Bundes liegt. Der Bund kann die Erreichung bestimmter Ziele in der kommunalen Verkehrspolitik aus übergreifenden Interessen heraus aber gleichwohl finanziell fördern. Eine solche Unterstützung würde von Seiten der kommunalen Spitzenverbände begrüßt. Angesichts der Entscheidungen des Haushaltsgesetzgebers in den letzten Jahren zur Reduzierung der Haushaltsansätze für den Radwegebau steht eine entsprechende Bereitschaft des Haushaltsgesetzgebers in Frage.

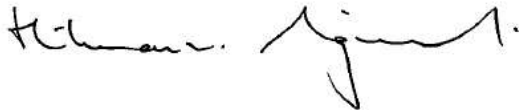
Die Festlegung konkreter ressortübergreifender Maßnahmen, die mit dem politischen Programm der Bundesregierung zur Radverkehrsförderung umgesetzt werden sollen, wird begrüßt, soweit diese Maßnahmen sich auf vom Bund zu verantwortende Maßnahmenbereiche begrenzen (**3. Anstrich**).

Die Schaffung eines flächendeckenden integrierten Radverkehrsnetzes in Deutschland kann nur unterstützt werden, soweit hierdurch vorrangig überörtliche Verkehrsfunktionen oder sektorspezifische Ziele (z. B. bundesweite Tourismusangebote) erreicht werden sollen. Ansatzpunkte hierfür bieten überörtliche Funktionen von Radschnellwegen oder das touristische Deutschlandnetz (**6. Anstrich**).

- 10 -

Die Schaffung rechtlicher Voraussetzungen in der StVO zur Einführung eines kommunalen Entscheidungsrechts über die innerorts zulässigen Geschwindigkeiten (**8. Anstrich**) begrüßen die kommunalen Spitzenverbände. Damit würde der örtlichen Verkehrspolitik die für die verantwortungsvolle Wahrnehmung der Aufgabe erforderliche Entscheidungsfreiheit zugestanden und vermeidbare Konfliktpotenziale zwischen der Straßenverkehrsbehörde und den für die kommunale Verkehrspolitik zuständigen Körperschaften vermieden.

Mit freundlichen Grüßen



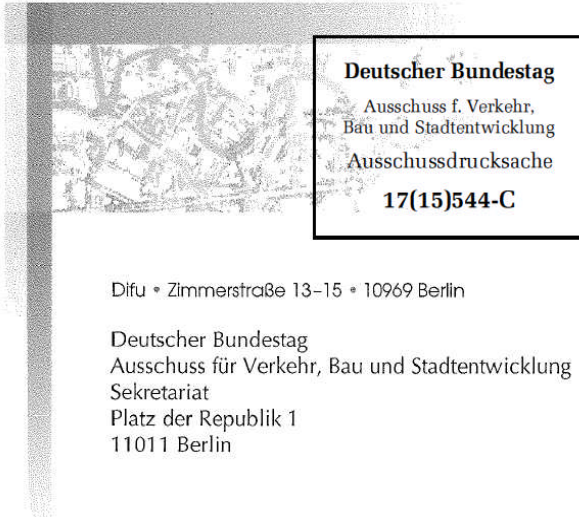
Hilmar von Lojewski
Beigeordneter
des Deutschen Städtetages



Matthias Wohltmann
Beigeordneter
des Deutschen Landkreistages



Timm Fuchs
Beigeordneter
des Deutschen Städte- und Gemeindebundes



Deutsches Institut für Urbanistik

Leiter Bereich
Mobilität und Infrastruktur

Difu • Zimmerstraße 13-15 • 10969 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Telefon: +49 30 39001-260
Telefax: +49 30 39001-241

E-Mail: bracher@difu.de
Internet: www.difu.de

Berlin, 19. April 2013
Az

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung am 24. April 2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich danke Ihnen sehr für die Möglichkeit, zu den Anträgen für die öffentliche Anhörung am 24. April 13 vorab Stellung nehmen zu können.

Bitte entnehmen Sie meine Stellungnahme der Anlage.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Tilman Bracher
Bereichsleiter

Anlage

Deutsche Postbank AG, Berlin
BLZ 100 100 10 • Konto-Nr. 17 516 106
BIC (SWIFT): PBNKDEFF
IBAN: DE50 1001 0010 0017 5161 06

Berliner Bank Niederlassung der Deutsche Bank PGK
BLZ 100 708 49 • Konto-Nr. 524 786 101
BIC (SWIFT): DEUTDE33HAN
IBAN: DE76 1007 0848 0524 7861 01

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH
Geschäftsführer: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann
HRB 114952 B, AG Charlottenburg • Sitz: Berlin
Steuer-Nr. 27/601/51911 • Umsatzsteuer-ID: DE 261 590 461

Tilman Bracher, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Berlin

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestags am 24. April 2013 zu den Drucksachen 17/10681, 17/11000 und 17/11357 (Nationaler Radverkehrsplan 2020)

Die im Nationalen Radverkehrsplan 2020 dargestellten Grundlagen, Handlungsfelder, Instrumente, Rahmenbedingungen und Perspektiven bilden eine gute Grundlage zur Nutzung der Potenziale des Radverkehrs auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene. Dabei ist dem Tenor der beiden Anträge der SPD-Fraktion („Den Nationalen Radverkehrsplan überarbeiten“) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN („Den NRVP 2020 zum ambitionierten Aktionsplan weiterentwickeln“) uneingeschränkt zuzustimmen.

Aufbauend auf den im NRVP 2020 verankerten Grundsätzen sollte der Deutsche Bundestag nun konkrete Handlungs- und Finanzierungsschritte beschließen, da die Förderung des Radverkehrs nur gelingen kann, wenn es auch in erheblichem Umfang entsprechende zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden. Die folgende Stellungnahme betrifft insbesondere die Anträge zu den Themen „Finanzausstattung“ und „Organisationsstrukturen“.

I. Finanzausstattung

Radverkehrsförderung als Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden

1. Ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen sind wesentliche Grundlage der Radverkehrsförderung (NRVP, Abschnitt C). Länder und Kommunen sind im Rahmen unseres föderalen Systems grundsätzlich für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen der Radverkehrsförderung vor Ort zuständig und der Bund hat die Aufgabe, die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Radverkehrs zu schaffen (NRVP, Abschnitt A).

Die wichtigste Rahmenbedingung zur Radverkehrsförderung ist - neben der fachlichen Kompetenz und Motivation der befassten Personen - die finanzielle Leistungsfähigkeit von Bund, Ländern und Gemeinden. Die Förderung des Radverkehrs gilt – trotz der unbestreitbar positiven Wirkungen – nicht als „Pflichtaufgabe“ im haushaltsrechtlichen Sinn. Angesichts der Haushaltslage der Mehrzahl der Bundesländer und der defizitären Haushaltslage in vielen Kommunen, die ihren Haushalt nicht ausgleichen können und daher zur Aufstellung eines Haushaltssicherungskonzepts verpflichtet sind, lassen sich die für die Radverkehrsförderung benötigten personellen und finanziellen Ressourcen in großen Teilen der Bundesrepublik nicht aus eigener Kraft bereit stellen, und sind daher auch auf das Engagement des Bundes angewiesen. Bei der Konzeption von Programmen für defizitäre Kommunen ist zu berücksichtigen, dass Kommunen, die unter Haushaltssicherung stehen, vielfach auch nicht in der Lage sind, die in Förderprogrammen geforderten Eigenanteile zu leisten. Ohne deutliches Engagement des Bundes ist der NRVP nicht flächendeckend umsetzbar.

Ausreichende Finanzausstattung in den Anträgen von SPD und GRÜNEN

2. In beiden Anträgen besteht Einigkeit, dass die in den vergangenen Jahren erfolgte Kürzung der Mittel für den Radwegebau an Bundesfernstraßen ein falsches Signal gesetzt hat, die gegenwärtigen Ansätze nicht mehr ausreichen, und die Haushaltsansätze stattdessen aufgestockt werden sollten.

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN sieht vor, die Bundeshaushaltsmittel für den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen auf mindestens 100 Mio. EURO p.a. zu erhöhen und zu

verstetigen, und die Förderung nicht investiver Maßnahmen auf 5 Mio. Euro p.a. anzuheben, sowie mit einem Startkapital von 15 Mio. EURO eine Bundesstiftung „FahrRat“ zur Unterstützung der Länder und Gemeinden ins Leben zu rufen.

Der Antrag der SPD-Fraktion sieht ebenfalls vor, die Finanzausstattung für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der mittelfristigen Finanzplanung auf 100 Mio. festzuschreiben, und den Bau von kommunalen Radwegen u.a. als Teil von städtebaulichen Konzepten durch eine Aufstockung der Städtebauförderung (von 455 Mrd. EURO in 2013) auf mindestens 700 Mio. EURO pro Jahr zu ermöglichen.

3. Da gegenwärtig bereits rund 50 Prozent aller Bundesstraßen mit Radwegen ausgestattet sind, erscheint der in den Anträgen benannte Ansatz von jährlich 100 Mio. Euro für den Neubau von Radwegen an Bundesstraßen weiterhin plausibel. Die Bundesländer haben gezeigt, dass sie Mittel dieser Größenordnung kurzfristig abrufen können.

4. Um die mit dem NRVP 2020 gesetzten Ziele zu erfüllen, kommt ein zusätzlicher, der Höhe nach noch nicht bekannter Mittelbedarf für die Sanierung des vorhandenen Radwegebestands an Bundesstraßen dazu. Denn aufgrund des zunehmenden Radverkehrs, und der steigenden Verbreitung schnellerer Fahrräder (z.B. Pedelecs) und mehrspuriger Fahrräder mit Anhänger oder zum Transport von Lasten oder Kindern, gilt es, die im NRVP (Ziff. 2.1) verankerte Empfehlung, Planung, Bau und Betrieb von Radwegen an den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ zu orientieren, mit Nachdruck umzusetzen.

Da der Bund für die Finanzierung der Radwege an Bundesfernstraßen bislang niedrigere Standards gesetzt und durchweg angewendet hat, bestehen beispielsweise viele gemeinsame Geh- und Radwege in Ortsdurchfahrten, sowie Zweirichtungsradwege außer Orts mit Sicherheits- und Komfortmängeln, die die Standards für Breite und Linienführung nicht erfüllen oder aufgrund ihres Alters mittlerweile schadhaft sind. In den Ortsdurchfahrten wurden aufgrund der Förderfähigkeit gemeinsame Geh- und Radwege angelegt, obwohl separate Lösungen oder die Fahrbahnführung des Radverkehrs auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen auch für die Fußgänger besser geeignet sind.

Somit besteht die Notwendigkeit, den aktuellen Stand der Technik auch in den Förderrichtlinien für die Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen anzuerkennen, und den Altbestand der 19.000 km bestehender Radwege an Bundesfernstraßen (19.000 km Länge) zu überprüfen und zu sanieren. Dabei ist zu erwarten, dass der laufende Sanierungsbedarf den für Neubau jährlich benötigten Betrag nochmals deutlich übersteigen wird.

5. Neben dem Mittelbedarf für Radwege an Bundesstraßen besteht aus Sicht der Radverkehrsplanung auch weiterhin der Bedarf nach Radwegen an Bundeswasserstraßen, die in der Vergangenheit trotz eines eigenen Haushaltsansatzes nicht zügig gefördert werden konnten, da sie nicht gleichzeitig auch für den Betrieb der Bundeswasserstraßen erforderlich waren, und Kommunen nicht in der Lage waren, die laufenden Betriebskosten (z.B. Winterdienst) voll zu übernehmen.

Im Bereich des Bundes kommt ein hoher ungedeckter Bedarf an Abstell-, Service-, Fahrradmitnahme und Umsteigemöglichkeiten für Radfahrerinnen und Radfahrer an den Schnittstellen (Bahnhöfen und Haltepunkten) des Eisenbahnverkehrs dazu. In den Niederlanden wurde ein eigener Haushaltstitel eingerichtet, um diesen Bedarf zu decken. Dabei hat der Bund gemäß Artikel 73 (4) GG zu gewährleisten, „dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.“

6. Die Zuständigkeit des Bundes für die Radverkehrsförderung betrifft über die Bundesstraßen hinaus auch die investiven und betrieblichen Maßnahmen in den Ländern und Gemeinden im Sinne einer Gemeinschaftsaufgabe. Das Anliegen der Föderalismusreform, Gemeinschaftsaufgaben abzubauen und stärker zu entflechten, wird im Grundsatz anerkannt. Aber zu den Gründen der bundesweiten

Förderung des Radverkehrs gehören weiterhin insbesondere Bundeszuständigkeiten wie Gesundheitsvorsorge, Klimaschutz, Unfallverhütung und Umweltschutz, während die Umsetzung weitgehend vor Ort erfolgen muss. Verschiedene aktuelle Veröffentlichungen zu den Nutzen und Kosten für den Radverkehr zeigen übereinstimmend, dass die positive Wirkung der aktiven Mobilität auf die Gesundheit der dominierende ökonomische Nutzen der Radverkehrsförderung ist.

Die in den Kommunen und Bundesländern für die Umsetzung des NRVP benötigten Mittel betragen ein Mehrfaches des Bedarfs für den Radwegebau an Bundesstraßen. Der NRVP 2020 beziffert den Mittelbedarf in den Städten und Gemeinden – je nach Ausgangsage – auf 8 bis 19 Euro pro Einwohner und Jahr (Tabelle in Kap. C, BT-Drucks. 17/10681 S. 27). Dazu kommen Mittel für die Landkreise in Höhe von 1- 6 Euro pro Einwohner und Jahr, sowie der Mittelbedarf auf Ebene der Bundesländer (z.B. für Landesstraßen und die Verknüpfung mit dem SPNV). Zusammen genommen ergibt das einen Mittelbedarf von – durchschnittlich – etwa 15 Euro pro Einwohner und Jahr. Auch wenn eine detaillierte Mittelbedarfsschätzung noch nicht vorliegt, kann man damit von einem Gesamtbedarf unterhalb der Bundesebene – bei angenommenen rund 80 Millionen Einwohnern – von 1,2 Mrd. EURO pro Jahr ausgehen.

Da die meisten Länder und Gemeinden aufgrund der bislang sehr viel niedrigeren Investitionstätigkeit kurzfristig nicht über entsprechende Projekte und Planungen verfügen, und auch der Bund keine Modellvorhaben und Pilotprojekte am Stadt hat, die in den Kommunen umzusetzen sind, sollte der entsprechende Zeitvorlauf beim Aufbau der jährlichen Mittelausstattung berücksichtigt werden.

Dennoch werden die Anträge der beiden Fraktionen dem kommunalen Mittelbedarf bei weitem nicht gerecht. Der Ertrag einer mit 15 Mio. EURO aufgelegte (Bundes-)Stiftung liegt bei einem Zinssatz von (derzeit) unter 2 Prozent bei maximal 300.000 EURO pro Jahr, und damit weit unterhalb der Größenordnung, die für Investitionen in den Kommunen benötigt wird.

7. Der Ansatz, die nicht speziell für den Radverkehr gebundenen Haushaltspositionen (z.B. Städtebauförderung, Entflechtungsmittel (GVFG) für den kommunalen Verkehr, aber auch die Mittel für Neubau, Ausbau und Unterhaltung von Bundesfernstraßen, für das Netz der Deutschen Bahn und den SPNV (Regionalisierungsmittel), und Nationale Plattform und Schaufensterprojekte zur Förderung der Elektromobilität), stärker für den Radverkehr und für die Schnittstellen Radverkehr/Bahn zu binden und zu nutzen, erscheint durchaus zweckmäßig. Allerdings sind Vorkehrungen (z.B. Vorgaben und Berichtspflichten) erforderlich, damit ein solcher Ansatz Verbindlichkeit erreicht und die Mittel dieser Etatpositionen nicht nur für konkurrierende Aufgaben eingesetzt werden.

8. Da der monetär wichtigste positive Effekt des Radfahrens der Gesundheitseffekt der aktiven Mobilität ist, also die körperliche Bewegung beim Radfahren und zu Fuß gehen umfasst, sowie auch die selbständige Bewegung bei Fahrrädern mit elektrischer Treithilfe (Pedelects), sollte der gesellschaftliche Stellenwert des Radverkehrs als aktiver Mobilitätsform auch in Abwägung gegenüber der Mittelverwendung für andere Verkehrsträger und im Kontext der gesundheitlichen Prävention stärker anerkannt werden. Deshalb wird empfohlen, den Wert der aktiven Mobilität auch in den Bewertungsverfahren bei der Bewertung von Investitionen in Straßen-, Schienen- und andere Verkehrsprojekte voll zu berücksichtigen, und Maßnahmen prioritär zu verfolgen, bei denen die aktive Mobilität gefördert wird.

Radverkehrsförderung auf Bundesverkehrswegen

9. Für die Verwendung investiver Mittel im Bereich der Verkehrsinfrastruktur des Bundes für den Radverkehr im Sinne des NRVP bedarf es geeigneter gesetzlicher Vorgaben und untergesetzlicher Regelungen. So begründet sich der Bedarf nach einer Radverkehrsführung an Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen im Wesentlichen aus dem Netzzusammenhang und der Erreichbarkeit des Radverkehrs. Die gesetzlich bislang zulässigen Gründe für Radwege an Bundesverkehrswegen dagegen sind die Entflechtung des Verkehrs auf Bundesstraßen, die Erfordernis von Betriebswegen an

Bundeswasserstraßen bzw. Entscheidungen in unternehmerischer Selbständigkeit der privatrechtlich geführten Deutschen Bahn.

Fahrradakademie

10. Die aus Mitteln des 1. NRVP seit 2007 geförderte Fortbildungsreinrichtung „Fahrradakademie“ ist eine Erfolgsgeschichte. Die Fahrradakademie deckt mit durchschnittlich 30 Fortbildungsveranstaltungen pro Jahr einen zuvor ungedeckten Informations- und Weiterbildungsbedarf auf kommunaler Ebene und Landesebene ab, der bislang insgesamt knapp 7000 Teilnehmer, insbesondere aus Stadt- und Verkehrsplanung, Straßenverkehrsbehörden/Ordnungsämtern, Polizei und Fachöffentlichkeit erreicht hat. Die Curricula werden in Abstimmung mit einem Beirat der drei kommunalen Spitzenverbände geplant, die Durchführung der örtlicher Workshops, Seminare und Fachexkursionen obliegt dem Difu, das dafür ein sechsköpfiges Team aufgebaut hat und viele der führenden einschlägigen Fachleute einbindet.

Der NRVP bekräftigt die weitere Bedeutung der Fahrradakademie, jedoch noch kein auf Dauer angelegtes Modell für den Betrieb. Die Finanzierung der Fahrradakademie erfolgt bislang im Wesentlichen durch befristete Projektförderung durch das BMVBS, ergänzt durch einzelne Veranstaltungen für den DVR und andere Träger. Der Bedarf dieses Angebot auf Dauer zu sichern und weiter aufzubauen, besteht angesichts der vielen mit Radverkehrsfragen befassten Mitarbeiter in mehr als 11.000 Gemeinden (knapp 10.000 davon mit weniger als 10.000 Einwohnern), fast 300 Landkreisen, Regionalverbänden, Bezirksregierungen und Bundesländern. Ein solches Angebot kann weder durch die Fahrradbranche, die kommunalen Spitzenverbände oder bestehende Fortbildungseinrichtungen und Hochschulen alleine geleistet werden.

II. Organisationsstrukturen

11. Um die Verantwortung für den Radverkehr weiter zu erhöhen und um den Stellenwert der Radverkehrsförderung zu betonen, sieht der NRVP 2020 die Benennung einer bzw. eines Beauftragten im BMVBS für den Radverkehr vor, und der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ein eigenständiges Radverkehrsreferat.

12. Da Radverkehrsförderung eine Querschnittsaufgabe ist und deshalb Zuständigkeiten verschiedener Stellen des BMVBS und in anderen Ressorts der Bundesregierung tangiert sind, in deren Arbeitsfeldern der hohen Stellenwert des Radverkehrs möglicherweise bislang zu kurz kommt, sollte durch die institutionelle Verankerung von Fahrradbeauftragtem und Fahrradreferat gesichert werden, dass Radverkehr bei allen relevanten Entscheidungen des Bundesregierungen förderlich berücksichtigt wird. Damit der/die Radverkehrsbeauftragte, nicht wie in einigen Kommunen, eher Alibifunktion hat, bedarf es einer Stelle mit Entscheidungskompetenz. Auch die Leitung der im NRVP 2020 vorgesehenen interministeriellen Zusammenarbeit bedarf eines geeigneten Organisationsmodells.

In einigen Kommunen haben sich für die Fahrradbeauftragten Stabsstellen beim Oberbürgermeister bewährt. In Berlin übernimmt ein Staatssekretär – angesiedelt unmittelbar unterhalb des Senators für Stadtentwicklung (Ministers) - die Aufgabe eines Fahrradbeauftragten, nachdem sich eine verwaltungsexterne Lösung nicht bewährt hatte (Staatssekretär Gäbler).

Für ein künftiges Organisationsmodell sollte deshalb aufgrund der ressortübergreifenden Funktion auch überlegt werden, den/die Fahrradbeauftragte/n zum Kanzleramt zuzuordnen, oder das Fahrradreferat bei der Hausspitze des Verkehrsressorts anzusiedeln.

III. Zusammenführung und Bekräftigung der Zustimmung des Deutschen Bundestags durch ein Bundesradverkehrsgesetz

13. Um die Umsetzung des NRVP 2020 zu befördern, sollte auch über einen gesetzlichen Rahmen eines Bundesradverkehrsgesetzes nachgedacht werden. In einem solchen Gesetz könnte verankert werden:

- Der Bund begreift die Förderung des Radverkehrs nicht nur als Aufgabe der Verkehrssicherheit, sondern auch als Maßstab für den Verkehrsablauf des Radverkehrs an Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und im Bundeseisenbahnnetz,
- Die Sicherstellung der Förderung des Radverkehrs in nicht speziell für den Radverkehr gebundenen Haushaltspositionen, insbesondere des BMVBS (z.B. Städtebauförderung, Entflechtungsmittel (GVFG) für den kommunalen Verkehr, aber auch die Mittel für Neubau, Ausbau und Unterhaltung von Bundesfernstraßen, für das Netz der Deutschen Bahn und den SPNV (Regionalisierungsmittel), Kraftstoffstrategie/Elektromobilität). In all diesen Bereichen sollten die Mittel stärker für den Radverkehr und für die Schnittstellen Radverkehr/Bahn gebunden und genutzt werden,
- Die Koordinierung und Zusammenarbeit der unmittelbar mit Radverkehrsfragen befassten Stellen des Bundes (z.B. BMVBS, Umweltbundesamt, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bundesamt für Bauwesen und Städtebau, BMU, BMWi, BMG),
- Die Sicherung eines auf Dauer angelegten Betriebs der Fahrradakademie.
- Die Schaffung der auf Bundesebene und für die Länder und Kommunen benötigten Finanzierungsgrundlage.

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Ausschussdrucksache
17(15)544-D



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

Büro Berlin
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin
Telefon +49(0)30-22 66771-0
Telefax +49(0)30-22 66771-29
dvr-berlin@dvr.de
www.dvr.de

VISION ZERO.
KEINER KOMMT UM, ALLE KOMMEN AN.

Berlin, den 19.04.2013

**Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
des Deutschen Bundestages am 24.04.2013
GeschZ: PA 15/1; Nationaler Radverkehrsplan 2020**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage übersenden wir Ihnen die schriftliche Stellungnahme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) zum "Nationalen Radverkehrsplan 2020 - Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln", BT-Drucksache 17/10681, sowie zu den Anträgen der SPD-Fraktion, BT-Drucksache 17/11000, und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, BT-Drucksache 17/11357.

Der Hauptgeschäftsführer des DVR, Herr Christian Kellner, wird für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) - wie bereits mitgeteilt - an der Anhörung am 24.04.2013 als Sachverständiger teilnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Grieger
Leiter des Hauptstadtbüros

Anlage

Commerzbank AG
Niederlassung Bonn
Konto 222 318 100
BLZ 370 800 40

SEB AG
Niederlassung Bonn
Konto 10 141 200 00
BLZ 380 101 11

Postbank Köln
Konto 213 382 506
BLZ 370 100 50

Amtsgericht Bonn VR 3023
Ust.-Nr. 206/5856/0420



Berlin / Bonn, April 2013

Stellungnahme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Ausschusses
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen
Bundestages am 24. April 2013 zu der

- **Unterrichtung durch die Bundesregierung**
Nationaler Radverkehrsplan 2020 - Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln
BT-Drucksache 17/10681
- **Antrag der SPD-Fraktion**
Neue Impulse für die Förderung des Radverkehrs setzen - Den Nationalen Radverkehrsplan 2020 überarbeiten
BT-Drucksache 17/11000
- **Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen**
Nationalen Radverkehrsplan 2020 zum ambitionierten Aktionsplan der Radverkehrsförderung weiterentwickeln
BT-Drucksache 17/11357

Im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) wird konstatiert, dass der Fahrradverkehr mit "seinen positiven Effekten auf die Umwelt, das Klima, die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sowie die Gesundheit der Menschen Beiträge zu vielen aktuellen und zukünftigen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen" liefert (NRVP 2020, S. 7). Dem können wir von Seiten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) nur zustimmen.

Für den DVR ist von höchstem Interesse, wie sich die zu erwartende Steigerung der Nutzung des Fahrrades durch die Bevölkerung auf die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr auswirken wird und welche Instrumente zum Einsatz gebracht werden müssen, um trotz der zu begrüßenden vermehrten Nutzung des Fahrrads die Zahl der getöteten und schwerverletzten Radfahrer/innen erheblich zu senken.

Angesichts von 399 getöteten Fahrradfahrern, 14426 schwerverletzten Radfahrern und insgesamt 76351 bekannt gewordenen verletzten Fahrradfahrern im Jahr 2011 ist die Verkehrssicherheit für den Radverkehr insgesamt ein wichtiges Handlungsfeld. Sie stellt auch eine

Stellschraube für die vermehrte Nutzung des Fahrrades im Straßenverkehr dar. Denn nur wer sich sicher fühlt, benutzt auch ein solches Verkehrsmittel. Das zeigen eindrucksvoll die Ergebnisse des Fahrradmonitor des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC).

Wir freuen uns, dass in der Endfassung des NRVP eine Reihe von Vorschlägen, die wir in unserer Stellungnahme vom 19.07.2012 unterbreitet haben, berücksichtigt worden sind. Wir begrüßen auch die zur Beratung stehenden Anträge von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen, weil wir in ihnen das ernsthafte Bemühen erkennen, die Bedingungen für den Fahrradverkehr weiter zu verbessern und damit auch zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit insgesamt beizutragen.

Das Thema Verkehrssicherheit ist im Nationalen Radverkehrsplan 2020 unter dem Gliederungspunkt B ("Handlungsfelder") und dem dortigen Unterpunkt 3 "Verkehrssicherheit" abgehandelt. Selbstverständlich begrüßt der DVR, dass von neun Handlungsfeldern eines in Gänze der Verbesserung der Verkehrssicherheit gewidmet ist. Wir möchten aber auch darauf hinweisen, dass die Verkehrssicherheit ein Querschnittsthema darstellt, das sowohl in anderen Handlungsfeldern, als auch bei den "Grundlagen" und den "Rahmenbedingungen" des Nationalen Radverkehrsplans 2020 eine wichtige Rolle spielen sollte. Insgesamt geht der NRVP aus unserer Sicht jedoch in Bezug auf die Verkehrssicherheit auf viele wichtige Aspekte ein.

Es ist eine wichtige Erkenntnis in der Verkehrssicherheitsarbeit, dass das System Straßenverkehr sicherer gemacht werden muss, damit die einzelnen Verkehrsteilnehmer/innen sicher mobil sein können. „Verantwortungsvolles Miteinander, geteilte Verantwortung und gemeinsames Handeln schaffen mehr Sicherheit für alle im Verkehrssystem“, so lautet die Philosophie des „Safe System Approach“, welches europaweit eine wesentliche Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit darstellt. Entsprechend gibt es im System Straßenverkehr eine gemeinsame Verantwortung der Systemgestalter, also der Stadtplaner, der Fahrzeughersteller und der Verkehrsteilnehmer. Verkehrssicherheitsarbeit bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Straßen und Fahrzeuge in höherem Maße an die Voraussetzungen des Menschen angepasst werden müssen (z.B. "selbsterklärende Straßen") und dass diejenigen, die das Straßenverkehrssystem gestalten und nutzen, sich die Verantwortung für dessen Sicherheit teilen.

Der DVR begrüßt das Ziel, die Anteile des Radverkehrs an allen Wegen bis zum Jahr 2020 erheblich zu steigern. Wir befürchten aber insbesondere im Vergleich zu den motorisierten Verkehrsarten eine relative Zunahme der Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in den kommenden Jahren. Denn „im Vergleich zu den starken Rückgängen bei der Zahl getöteter und verletzter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer insgesamt, konnte der Radverkehr vom erreichten

Sicherheitsgewinn im Straßenverkehr bisher (...) nur unterdurchschnittlich profitieren“ (NRVP 2020, Seite 28).

Damit sich unsere Befürchtungen bezüglich dieser "schwächeren" Verkehrsteilnehmer nicht bewahrheiten, sind nach unserer Ansicht große Anstrengungen aller Beteiligten notwendig.

1. Die Infrastruktur ist so um- und auszubauen, dass eine Teilnahme am Straßenverkehr für alle mit dem Fahrrad Fahren und zu Fuß Gehenden möglichst gefahrlos möglich ist.
2. Der rechtliche Rahmen muss so gestaltet sein, dass das Nutzen des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel darin keine Benachteiligung erfährt.
3. Die Verkehrsaufklärung ist auf allen staatlichen Ebenen massiv zu verstärken, damit die Regelkunde und die Regelakzeptanz zunehmen.
4. Die Verkehrsüberwachung ist zielgerichtet zu verstärken.
5. Die Forschung im Bereich Radverkehr ist erheblich auszubauen.
6. Die Fahrzeugtechnik sollte weiter verbessert werden.
7. Die "Elektro-Fahrräder Pedelecs" sind stärker in den Fokus zu rücken.
8. Das Verständnis der Verkehrsteilnehmer untereinander ist zu fördern.

1. Verbesserung der Radinfrastruktur

Die Unfallentwicklung des Radverkehrs hängt entscheidend von der Qualität der angebotenen Infrastruktur ab. Denn angesichts der zunehmenden Radverkehrsanteile auf allen Wegen besteht die Gefahr einer relativen Zunahme der Anteile schwerer Radunfälle im Vergleich zur generellen Unfallentwicklung. Ein attraktives Radverkehrsnetz bietet hingegen sicherheitsfördernde Lösungen. In vielen Städten, in denen der Radverkehrsanteil stark zugenommen hat, kommt es immer mehr zu einer Konkurrenz der Verkehrsträger um die vorhandenen knappen Verkehrsflächen. Die Verantwortlichen in Bund, Ländern und Gemeinden sollten diese Problematik verstärkt aufgreifen und die schwächeren Verkehrsteilnehmer besonders in den Blick nehmen. Aufgrund der erhöhten Verletzlichkeit von Radfahrern und Fußgängern ist bei Entscheidungen über die Aufteilung des Straßenraums der Verkehrssicherheit der höchste Stellenwert einzuräumen. Das menschliche Leben ist nicht verhandelbar.

Um entsprechend dieser Vorgabe die Radinfrastruktur zu verbessern, müsste nach Meinung vieler Experten die Planung bzw. Neuaufteilung von Straßenquerschnitten nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung grundsätzlich „von außen nach innen“ erfolgen. Das heißt,

dass zunächst ("außen") festgelegt würde, welchen Platzbedarf der Radverkehr und der Fußverkehr entsprechend der jeweiligen Straßenbedeutung haben. Dies würde sicher in vielen Fällen zu einer Ausweitung der Radverkehrsflächen und einer Verringerung der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr führen. Es hieße: "Gestaltung nicht von der Fahrbahn, sondern von der Bebauung aus." Mit Hilfe der "städtebaulichen Bemessung" müssten zukünftig die Ansprüche der nicht-motorisierten Nutzer der Straße quantitativ fundiert den Erfordernissen der motorisierten Nutzer gegenübergestellt werden.

In der Regel wird man sich dann auf einen Kompromiss einigen. Das Prinzip der städtebaulichen Bemessung würde dabei aber die Argumente der nicht-motorisierten Nutzer stärken.

Bei der Auswahl der jeweils geeigneten Radverkehrsführung (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen etc.) gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) ist darauf zu achten, dass ausreichende Breiten geplant werden. Eine reine Addition von Mindestelementen sollte nicht erfolgen. Aufgrund der verstärkten Nutzung der Radinfrastruktur durch Pedelecs sollten auch Mindestmaße möglichst vermieden werden. Dadurch gelänge die Berücksichtigung von Sicherheitsräumen und die Sichtkontakte zwischen den Verkehrsteilnehmern würden gewährleistet.

Die Unfallforschung der Versicherer macht zu Recht darauf aufmerksam, dass kleine Kreisverkehrsplätze außerorts sowohl in Deutschland als auch im Ausland als ausgesprochen sichere Verkehrsanlagen gelten, dass sich jedoch in einer aufwändigen Untersuchung herausstellte, dass "während Kraftfahrzeuge und Fußgänger vom Sicherheitsgewinn deutlich profitieren (...) allerdings die Sicherheit für den Radverkehr nicht immer verbessert werden" kann. "Insbesondere die Führung auf umlaufenden Radwegen kann zu Sicherheitsproblemen führen, sofern der Radverkehr an Zu- und Ausfahrten nicht durch Zeichen 205 StVO „Vorfahrt gewähren“ wartepflichtig ist. Die sicherste Führungsform für den Radverkehr ist der Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn. Insbesondere, wenn der Innenring baulich deutlich ausgeprägt ist, kann auch bei starken Verkehrsbelastungen ein hohes Maß an Sicherheit für den Radverkehr erreicht werden." (NRVP, S. 57).

Der DVR begrüßt die Absicht der Bundesregierung, angesichts der Wichtigkeit des technischen Regelwerks für die Planungspraxis, die Fortbildungsangebote der Fahrradakademie fortzuführen. Dazu gehören auch die seit vielen Jahren vom DVR in Kooperation mit der Fahrradakademie durchgeführten Fortbildungsveranstaltungen, die sich speziell an Klein- und Mittelstädte richten, um dem dortigen Nachholbedarf bei der Planung und Gestaltung der Infrastruktur für den Radverkehr zu begegnen.

2. Der rechtliche Rahmen

Die Geschwindigkeit innerorts den Gefährdungen anpassen

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) dahingehend, dass innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge auch unter günstigsten Umständen nicht mehr 50 km/h (vgl. § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO) als zulässige Höchstgeschwindigkeit, sondern 30 km/h gilt. Er schreibt in seinem Gutachten: "Der Wissenschaftliche Beirat empfiehlt deshalb, innerorts Straßen so zu gestalten, dass sie mit 30 km/h sicher und angenehm zu befahren sind, bei Überschreitung jedoch Diskomfort greift, und Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit anzustreben und gemeinsam mit den Ländern, Städten und Gemeinden umzusetzen." (zitiert nach: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 4/2010, S. 171 ff.)

Angepasste Geschwindigkeit ist ein wichtiger Schlüssel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Nach entsprechender Reaktionszeit und Bremsweg bringt ein Kraftfahrer ein Auto aus einer Ausgangsgeschwindigkeit von 30 km/h nach 13,3 Metern zum Stehen. Bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h schafft er es im Durchschnitt nach 27,7 Metern. Das heißt, dass der Anhalteweg für ihn mehr als doppelt so lang ist. Dementsprechend ist auch die Aufprallgeschwindigkeit und damit auch die Unfallschwere um ein Vielfaches höher.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit bedeutete, dass nur auf den Strecken schneller gefahren werden dürfte, wo der Bedarf an einer höheren Geschwindigkeit nachgewiesen werden konnte. Es müsste also nicht mehr der Großteil der Straßen überprüft werden, sondern es genügte, die Hauptstraßen mit Verbindungsfunktion, nach entsprechendem Nachweis, entsprechend zu beschildern.

Eine solche Regelung wird derzeit auch in den Gremien des DVR diskutiert. Auch die Politik sollte sich dieser Debatte stellen und sie sachbezogen führen.

Im NRVP 2020 wird von der Bundesregierung ausgeführt: "Die Kommunen können die Schulen bei ihren Aktivitäten unterstützen, indem sie durch eine gute Infrastruktur die Rahmenbedingungen für eine selbstständige und sichere (Fahrrad-)Mobilität von Kindern und Jugendlichen gestalten. Hierzu kann auch die Einrichtung von Tempo 30 vor Schulen aus Verkehrssicherheitsgründen zählen".

Dem kann nur zugestimmt werden, doch was nützt es der sicheren Mobilität von Jugendlichen, wenn zwar direkt vor der Schule Tempo 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit festgelegt ist, aber auf dem eigentlichen Schulweg, der mit dem Fahrrad zurückgelegt werden soll, erheblich schneller gefahren werden darf?

Maßnahmen zur Reduzierung von alkoholbedingten Unfällen von Radfahrern prüfen

§ 24 a Straßenverkehrsgesetz (StVG) regelt, dass ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt. Fahrradfahrer werden von dieser Vorschrift nicht erfasst. Ob es sinnvoll wäre, auch einen Ordnungswidrigkeiten-Tatbestand für das Führen eines Fahrrades unter Alkoholeinfluss einzuführen, sollte vom Gesetzgeber geprüft werden. Alkohol ist die zweithäufigste Unfallursache bei Fahrradfahrern. Das Fehlverhalten „Führen eines Fahrrades unter Alkoholeinfluss“ ist in der Unfallstatistik bei Fahrradfahrern überproportional im Vergleich zu allen Fahrzeugführern vertreten. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und des erheblich höheren Gefahrenpotentials beim Kraftfahrzeug könnte es zwar bei einer klaren Unterscheidung in der Bewertung des Fehlverhaltens von alkoholisierten Kraftfahrern und unter Alkoholeinfluss stehenden Fahrradfahrern bleiben. Dies sollte den Gesetzgeber jedoch nicht daran hindern, auch für das Problemfeld "Führen eines Fahrrades unter Alkoholeinfluss" klare sanktionsrechtliche Regelungen zu treffen.

3. Die Verkehrsausbildung und -aufklärung

Bei der schulischen Fahrradausbildung ist insgesamt in nahezu allen Bundesländern zu beobachten, dass sich die Polizei aus der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit zurückzieht. Parallel dazu verlieren auch die Strukturen der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit an Tragkraft. In vielen Bundesländern gibt es keine entsprechenden Fachberater mehr oder deren Engagement ruht, weil sie dafür keine Entlastungsstunden bekommen. Sie müssten die Arbeit quasi ehrenamtlich leisten. Und letztlich fehlt den Schulen auch immer mehr die Unterstützung der Eltern beim Radfahrtraining, das der eigentlichen Prüfung vorgeschaltet ist.

Vor diesem Hintergrund sollten vor Ort neue Strukturen zur Verkehrssicherheitsarbeit gebildet werden. Wenn einzelne Behörden und Organisationen aus finanziellen Gründen ihr Engagement zurückfahren müssen, ist es wichtig, dass zumindest ein lokales oder regionales Netzwerk zur Verfügung steht, das sich um die Verkehrssicherheitsbelange der Radfahrer kümmert. Hierüber sollte mit der Kultus- und der Verkehrsministerkonferenz gesprochen werden, um zu zukunftsfesten Lösungen zu kommen.

Zudem wird immer wieder deutlich, dass es Verkehrsteilnehmern auch an der nötigen Regelkenntnis mangelt. Ein Beispiel dafür ist der Umgang von Kraftfahrzeugführern mit Radfahrern, die auf der Fahrbahn unterwegs sind und einen nicht benutzungspflichtigen Radweg eben auch nicht benutzen. Auch nicht eingehaltene Seitenabstände beim Überholvorgang durch Kraftfahrzeugführer stellen für viele Radfahrer ein großes Sicherheitsrisiko dar. Natürlich haben die Verkehrsteilnehmer im Sinne eines lebenslangen

Lernens auch eine Verantwortung, sich auf sich ändernde Verkehrsregeln einzustellen. Dennoch ist auch der Gesetz- und Verordnungsgeber immer wieder gehalten, über Veränderungen im Rechtssystem umfassend zu informieren. In diesem Zusammenhang ist besonders zu bedauern, dass es trotz Einsatzes hochrangiger Politiker gegenüber den öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten bis heute nicht gelungen ist, eine Fernsehsendung wie "Der 7. Sinn" in moderner Fassung wieder auf den Bildschirm zu bringen, obwohl viele Experten dies seit vielen Jahren fordern.

4. Die Verkehrsüberwachung

Normen ergeben nur dann einen Sinn, wenn sie auch überwacht werden und es für den sich nicht an die Regeln haltenden Verkehrsteilnehmer ein gewisses "Entdeckungsrisiko" gibt. So wird nach Meinung der Experten nur jede 600. Fahrt unter Alkoholeinfluss überhaupt entdeckt. Deshalb zählt der DVR das Thema "Verkehrsüberwachung" auch zu den wichtigsten Maßnahmen, um die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu senken. Das allseits beklagte Vollzugsdefizit darf weder dazu führen, dass Fahrradfahrer bewusst Regeln missachten, noch dass Kraftfahrzeugführer "ermuntert" werden, aus einer Position des "Rechts des Stärkeren" Radfahrer zu gefährden. Von daher sollte der Bund in den Gesprächen mit den Ländern das "Vollzugsdefizit im Bereich von Straßenverkehrsdelikten" immer wieder zum Thema machen.

Die Unfallforschung der Versicherer hat bei Beobachtungen des Verhaltens von Fahrradfahrern und Kraftfahrern festgestellt, dass

- immer wieder Radfahrer "bei Rot" fahren,
- dass sie immer wieder auf der falschen Straßenseite, zumeist auf dem Gehweg, fahren,
- dass rund ein Drittel der Kraftfahrer beim Abbiegen nicht oder unzureichend auf Radfahrer oder Fußgänger achtet und.
- dass viele Autofahrer mit unangepasster Geschwindigkeit unterwegs sind.

Als Sofortmaßnahmen zur Verringerung von Unfällen mit Radfahrern empfiehlt die Unfallforschung der Versicherer

- maximal 50 km/h auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit auffälligem Unfallgeschehen bei gleichzeitiger stationärer Überwachung.
- mehr Kontrollen an Lichtzeitanlagen gegen Rotlichtverstöße.
- mehr Alkoholkontrollen auch bei Radfahrern.
- Modifizierung der Ampelsteuerungen (eigene Phasen für Abbieger, keine Nachtabschaltung).

5. Die Fahrzeugtechnik

Fahrradkäufer achten erfreulicherweise vermehrt auf die sicherheitstechnischen Qualitäten von neuen Fahrrädern. Daher wird die technische Ausstattung von neu in den Markt kommenden Fahrrädern, so die Beobachtungen des DVR, immer besser. Dennoch weisen Untersuchungen von in Gebrauch befindlichen Fahrrädern darauf hin, dass viele von ihnen erhebliche technische Mängel aufweisen. Auch wenn es sehr schwierig erscheint, die Ursache eines technischen Mangels eines Fahrrades für einen Unfallhergang nachzuweisen, so ist sich der DVR doch sicher, dass sich mit einer Verbesserung der technischen Qualität der im Betrieb befindlichen Fahrräder die Verkehrssicherheit erhöhen lässt. Der DVR wünscht sich daher eine verstärkte Aufklärung der Fahrradnutzer und gegebenenfalls Überprüfung der technischen Qualität von in Betrieb befindlichen Fahrrädern

Wichtig erscheint uns in diesem Zusammenhang auch die Weiterentwicklung der technischen Regelwerke für Pedelecs. So mehren sich Berichte über beschädigte Akkumulatoren, die explodierten oder Feuer fingen. Gerade weil die Akkus von den Pedelecs leicht abnehmbar und transportierbar sind und im privaten Haushalt aufgeladen werden, ist ein vorsichtiger und professioneller Umgang mit ihnen, durch die Anwender nicht immer gewährleistet. Stürze, die ggf. keine äußeren Spuren hinterlassen, können eine Beschädigung der Elektronik verursachen, die zu späteren Bränden führen kann. Dies kann auch durch Fehlbehandlungen mit Ladegeräten passieren, die für den entsprechenden Akku nicht geeignet sind. Aufgrund von Steckverbindungen, die nicht genormt sind, können Überladungen entstehen, die ebenfalls zu Bränden führen. Gerade weil die Elektromobilität auch im Zweiradbereich unterstützt werden sollte, sehen wir es als dringlich an, die technische Sicherheit zu fördern, bevor gravierende Unfälle geschehen.

6. Pedelecs stärker in den Fokus rücken

Die aktuellen Verkaufszahlen von Pedelecs deuten auf eine weitere Verbreitung dieser Fahrzeugart in der Zukunft hin. Allein im Jahr 2011 wurden nach Zahlen des Zweirad-Industrie-Verbandes in Deutschland ca. 300.000 dieser Fahrzeuge verkauft. Der DVR hält es für dringend erforderlich, Pedelecs verstärkt in den Blick zu nehmen, um frühzeitig auch auf mögliche Gefährdungen reagieren zu können. Eine erste empirische Tiefenanalyse von Pedelec-Unfällen im Land Baden-Württemberg (vgl. Lawinger/Bastian in Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2/2013, S. 99 ff.) kommt zu dem Schluss, dass Pedelec-Nutzer nicht häufiger verunglücken als Nutzer konventioneller Fahrräder, die Folgen aber im Durchschnitt gravierender erscheinen.

Der DVR begrüßt, dass die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine Untersuchung zum Gebrauch dieser Fahrzeuge und zum Fahrverhalten

von Fahrern von Pedelecs durchführt, um daraus Erkenntnisse für die Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur abzuleiten. Das Ziel dieser Untersuchung mit dem Titel „Potentielle Einflüsse von Pedelecs und anderen elektrifizierten Zweirädern auf die Verkehrssicherheit unter besonderer Berücksichtigung von älteren Verkehrsteilnehmern“ ist es, die vermehrte Nutzung bzw. die Risiken im Hinblick auf die Verkehrssicherheit durch Pedelec-Fahrer zu untersuchen. Hierzu sind bereits Pedelec-Fahrer befragt worden. Desweiteren sind entsprechende Fahrten begleitet worden, indem man beobachtet hat, wie sich die Pedelec-Fahrer im Straßenverkehr verhalten. Ein weiteres Ziel des Forschungsprojekts der BAST ist es herausfinden, welche Nutzergruppen es gibt und wie diese identifizierbar sind.

7. Verständnis der Verkehrsteilnehmer untereinander fördern

Der DVR sieht es auch weiterhin als wichtige Aufgabe an, das Verständnis der verschiedenen Verkehrsteilnehmer für den jeweils anderen Partner zu fördern. Öffentlichkeitswirksame Kampagnen des Bundes und der Länder zur Stärkung der Rücksichtnahme im Straßenverkehr und die entsprechende Mittelausstattung bleiben unverzichtbar.

Fazit:

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat begrüßt die Erstellung des NRVP 2020. Er stellt eine gute Zustandsbeschreibung des Radverkehrs in Deutschland dar. Begrüßenswert wäre, wenn sich alle Fraktionen des Deutschen Bundestages dahinter versammeln könnten, um nunmehr viele der im Radverkehrsplan angesprochenen Maßnahmen in die Tat umzusetzen. Das ist auch deshalb von großer Bedeutung, weil die Politik präventiv auf die erwünschte Zunahme des Fahrradverkehrs reagieren sollte, nicht zuletzt um eine Zunahme der getöteten und der schwerverletzten Fahrradfahrer zu vermeiden. Dazu könnte für den Bund auch gehören entsprechende Modellprojekte zu initiieren und sich an ihnen zu beteiligen. Zielführend wäre es sicherlich im Wege eines Aktionsplans (vgl. Aktionsplan Güterverkehr und Logistik), nunmehr konkrete Schritte und Verantwortlichkeiten zur Umsetzung des NRVP 2020 zu benennen.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat wird sich gern in den jetzt durch den NRVP 2020 und die Anträge der Fraktionen von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen angestoßenen Prozess einbringen.

Deutscher Bundestag

Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Ausschussdrucksache

17(15)544-E



Wasilis von Rauch, Verkehrsclub Deutschland e.V.

Stellungnahme mit Anlagen I und II zur öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestags am 24. April 2013 zu den Drucksachen 17/10681, 17/11000 und 17/11357 (Nationaler Radverkehrsplan 2020)

Der VCD begrüßt die Fortführung des NRVP ausdrücklich. Der Plan ist eine ausgezeichnete, umfassende Bestandsaufnahme des ist-Zustands. Außerdem werden der aktuelle Wissens- und Forschungsstand gut wiedergegeben und viele Ideen und Möglichkeiten der Fahrradförderung aufgezeigt. Dennoch wird der NRVP dem eigens formulierten Anspruch „Den Radverkehr gemeinsam weiter entwickeln“ an vielen Stellen nicht gerecht.

Dies wird auch in den beiden Anträge der SPD-Fraktion („Den Nationalen Radverkehrsplan überarbeiten“) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN („Den NRVP 2020 zum ambitionierten Aktionsplan weiterentwickeln“) detailliert dargelegt.

Wichtiger Anlass für die Kritik des VCD ist, dass das BMVBS als Herausgeber des NRVP 2020 zwar Ländern und Kommunen gute und wichtige Empfehlungen für die Fortentwicklung des Radverkehrs gibt, dabei aber seinen eigenen Gestaltungsspielraum bei weitem nicht ausschöpft. Zudem fehlt es an bundesweit verbindlichen, ambitionierten Zielen und den dafür notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen. Trotz erkennbaren politischen Willens zur Fahrradförderung ist der Umsetzungsweg unklar.

Ein höherer Radanteil erhöht die Lebensqualität in Städten. Der allgemeine Trend zum Fahrrad oder der Rückgang der Führerscheinquote bei jungen Menschen in Deutschland beweisen zudem: Die Anforderungen der Bevölkerung an Verkehrspolitik sind im Wandel. Einseitiges fokussieren auf den Kraftfahrzeug (Kfz)-Verkehr, bei gleichzeitiger Vernachlässigung des Radverkehrs heißt, Willen und Bedürfnisse vieler Menschen nicht ernst zu nehmen.

Wachsender Radverkehr löst oder lindert zugleich zahlreiche drängende Probleme im Verkehrssektor, Probleme denen an anderer Stelle nur mit deutlich mehr Aufwand begegnet werden kann. Das gilt beispielsweise für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor, Luftreinhaltung in Städten (jährlich sterben in Deutschland 60.000 Menschen vorzeitig an den Folgen verschmutzter Atemluft), auf Bewegungsmangel zurückzuführende Krankheiten, Ölabhängigkeit der Mobilität, oder Verkehrslärm und -sicherheit.

Zahlreiche dieser Probleme verlangen aus Sicht des VCD nach bundesweiten Lösungsansätzen. Für den Bund böten sich vielfältige Möglichkeiten, tätig zu werden und damit den positiven Bekundungen zum Radverkehr Handlungen folgen zu lassen. Diese Möglichkeiten werden im NRVP 2020 teils nicht genannt, teilweise werden Ansätze erwähnt, allerdings ohne verbindliche Fristen und Maßnahmen. An vielen Stellen findet sich die Formulierung der Bund werde „im Rahmen verfügbarer Mittel“, also je nach Kassenlage, tätig. Das ist aus Sicht des VCD nicht ausreichend, es bleibt zu hoffen, dass der Deutsche Bundestag zukünftig Handlungs- und Finanzierungs Schritte beschließt.

Insbesondere sieht der VCD den Bund in den folgenden Bereichen in der Pflicht, seinen Handlungsspielraum stärker auszuschöpfen:

- **Neue Fahrrad-Trends mit hohem Potential erkennen und bundesweit fördern**
Das Verkehrsmittel Fahrrad entwickelt sich stetig weiter, neue Produktgruppen machen es für immer mehr Anwendungsbereiche und Zielgruppen interessant. Wichtige aktuelle Beispiele sind die Entwicklungen bei Elektrofahrrädern (Pedelecs) und Lastenrädern. Diese bieten für Pendelwege, Mobilität im ländlichen Raum bzw. den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr große Verlagerungspotenziale weg von Kfz. Der Bund sollte diese Potenziale, sowie die Voraussetzungen für deren Ausschöpfung in einer repräsentativen bundesweiten Empirie erforschen. Die Markteinführung sollte mit Hilfe von Pilotprojekten substantiell unterstützt werden. Die Ankündigung im NRVP 2020, auch Mittel der Elektromobilität für Elektrofahrräder einzusetzen, sollte auch tatsächlich umgesetzt werden. Davon kann aktuell weder in den Modellregionen noch in den Schaufenstern die Rede sein. Zur Bedeutung von Lasten- und Elektrofahrrädern für eine zukunftsfähige Mobilität hat der VCD im Rahmen seiner Projektarbeit umfangreiche Informationen erarbeitet und dieser Stellungnahme in Auszügen beigelegt (siehe Anlagen I und II).
- **Verkehrssicherheit und Straßenverkehrsordnung (StVO),**
Im NRVP 2020 wird festgestellt, dass in großer Mehrheit Kfz-Fahrende die Hauptschuld bei Unfällen mit Radfahrenden tragen (NRVP 2020 S.30). Große Differenzen bei den Geschwindigkeiten sind nachgewiesenermaßen die Hauptursache bei diesen Unfällen. Umso paradoxer ist es, dass Tempo30 im NRVP 2020 nicht behandelt wird. Die Relevanz von Tempo30 zeigt sich u.a. darin, dass sich das Tötungsrisiko für Fußgängerinnen und Fußgänger um mehr als das Doppelte erhöht, wenn mit 50 km/h statt mit 30 gefahren wird. Mit dem Thema „Eigenverantwortung der Radfahrenden“, sowie Kampagnen für freiwilliges Tragen von Helmen wird stattdessen erneut bei den schwächeren Verkehrsteilnehmenden angesetzt. Der VCD fordert, dass sich das Verkehrssystem an den schwächsten Verkehrsteilnehmenden ausrichtet und dass Verkehrssicherheitspolitik maßgeblich bei der verträglichen Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ansetzt.

Die StVO ist zentrales Instrument des Bundes, um Verkehrsabläufe zu ordnen. In der derzeitigen Form ist sie aus Sicht des VCD weiterhin zu starr und überreguliert. Wie in der Stellungnahme des VCD vom 20.7.2012 dargelegt, sollte Kommunen die Möglichkeit gegeben werden „Tempo 30“ als Basisgeschwindigkeit einzuführen. Tempo 30 ist für große Bereiche Innerorts die verträglichste Geschwindigkeit und damit eine der wesentlichsten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Denn Radverkehrsförderung funktioniert nur, wenn Sicherheit gewährleistet ist.

Weiter ist die Kenntnis von Verkehrsregeln in der Bevölkerung gerade bei den Regelungen zum Radverkehr verbesserungswürdig. Die Absicht des Bundes, bei Fernsehanstalten eine Verkehrssicherheitssendung nach dem Muster der früheren Sendung „Der 7. Sinn“ anzuregen, ist ein Schritt in die richtige Richtung. Auch das Entwickeln von an verschiedenen Orten durchführbaren Kampagnen, wie „Rücksicht im Straßenverkehr“ (bisher in Berlin, Freiburg) ist ein sinnvoller Ansatz.

Wichtig ist hierbei jedoch deutlich zu machen, dass viele Regelverstöße durch mangelhafte Infrastruktur produziert werden. Etwa durch schlechte Führung des Radwegenetzes oder Planungsfehler in der Kreuzungsführung. Hier muss für Verständnis geworben

werden, einseitige Schuldzuweisungen sind nicht zielführend. Parallel zu Öffentlichkeitskampagnen muss auch die Ausbildung von Planerinnen und Planer in dieser Hinsicht weiterentwickelt werden (s. unten).

Weiter fordert der VCD dass es Begleitpersonen von Kindern, die auf dem Gehweg fahren müssen, ebenfalls erlaubt sein muss, auf dem Gehweg zu fahren.

Die Radwegnutzungspflicht sollte auf ihre Sinnhaftigkeit überprüft werden – gute Radwege werden in aller Regel ohnehin genutzt, Radwege in schlechtem Zustand fallen nicht unter die Nutzungspflicht. Generelle Wahlfreiheit zwischen Fahrbahn und Radweg würde Unklarheiten beseitigen.

- **Ausbau bundesweit bedeutsamer Radverkehrsinfrastrukturen**

Laut NRVP 2020 sind im gesamten Bundesgebiet nur knapp 40 Prozent der Bundesstraßen mit Radwegen ausgestattet (NRVP 2020 S. 23). Dass das zu wenig ist, zeigt sich bspw. in vielen Gemeinden, in denen der Radverkehr Innerorts einen hohen Anteil hat, Wege über die Ortsgrenzen hinaus aber kaum per Fahrrad bewerkstelligt werden können (bspw. Arbeitswege). Besonders durch den Boom bei Elektrorädern, die häufig für den Weg zur Arbeit genutzt werden, werden auch Pendelstrecken an Bundesstraßen über Ortsgrenzen hinaus zunehmend praktikabel (siehe Anlage I). Es ist positiv zu vermerken, dass das nicht sachgerechte Tabu „außerorts keine Schutzstreifen für den Radverkehr“ durch den NRVP 2020 aufgeweicht wird. Aber es ist vollkommen falsch, die Bundesmittel in diesem Bereich immer weiter zu senken. Stattdessen sollte die Ausstattung von Bundesstraßen mit Radwegen bundesweit zeitnah an das Niveau von Ländern wie Niedersachsen oder Schleswig-Holstein angeglichen werden. Der dafür notwendige Finanzrahmen sollte ermittelt und vom Bund bereitgestellt werden. Mittelfristig sollten Radwege an Bundesstraßen nicht mehr gesondert finanziert werden, sondern integraler Bestandteil von Planung und Erhalt der Bundesstraßen selbst sein.

Damit die Fahrradnutzung auch über längere Distanzen attraktiv wird, sind außerdem Radschnellwege eine entscheidende Entwicklung. Aus Sicht des VCD wäre wegen der Bedeutung für die Entlastung von Bundesfernstraßen im Ballungsraum eine systematische, bundesweite Erfassung von für Radschnellwege geeigneten Pendlerrelationen seitens des Bundes durchzuführen. Länder und Kommunen sollten in der Folge bei deren Umsetzung als weitere Pilotprojekte des Bundes finanziell unterstützt werden.

Leuchtturmprojekte des Bundes für den Ausbau von guter Radinfrastruktur sind auch im Bereich Fahrradparken denkbar, etwa an großen Bahnhöfen oder in dichten Wohngebieten. Hier könnten Ideenwettbewerbe innovative Lösungen liefern.

- **Ausbildung von Personal**

Die Fortführung und Weiterentwicklung der Fahrradakademie ist ein wichtiger Baustein für die Radverkehrsentwicklung. Allerdings deckt diese ausschließlich den Bereich der berufsbegleitenden Fortbildung ab. Aus Sicht des VCD ist das nicht ausreichend. Vielmehr muss dafür gesorgt werden, dass an Universitäten und Fachhochschulen Verkehrsplanerinnen und -planer bzw. Ingenieurinnen und Ingenieure für die Umsetzung von Radverkehrsanlagen ausgebildet werden. Der Bund kann hierbei eine koordinierende Rolle spielen und mit seinem reichen fachlichen Fundus aus dem NRVP 2020 Unterstützung für die Hochschulpraxis beisteuern. Es muss sichergestellt werden, dass in Zu-

kunft sowohl in der Verwaltung, als auch bei umsetzenden Betrieben ausreichend qualifiziertes Fachpersonal für Planung und Realisierung von Radverkehrsstrategien vorhanden ist.

- **Fahrzeugbeschaffung seitens des Bunds**

Der Bund sollte im Rahmen seiner eigenen Fahrzeugbeschaffung und seines Mobilitätsmanagements Fahrräder stärker berücksichtigen und entsprechende Vergaberichtlinien anpassen. Dies hätte Signalwirkung und würde wichtige praktische Erfahrungswerte liefern.

- **Fördern eigenständiger Mobilität von Kindern und Jugendlichen**

Die Aussage „Ich will Mobilität fördern und nicht verhindern“, die Minister Ramsauer gegen Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften ins Feld führt, zeigt, dass der Minister Mobilität zu sehr aus Sicht des motorisierten Autoverkehrs versteht. Die große Bedeutung einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen sowie die Potenziale der Mobilität durch Zu-Fuß-Gehen und Radfahren werden nicht erkannt. Dass Eltern bspw. ihren Kindern nicht erlauben, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren, weil es zu gefährlich ist, ist inakzeptabel. Die vielfältigen positiven Folgen, die eine eigenständige Mobilität und Radfahren für Kinder und Jugendliche haben, werden außer Acht gelassen: Gesundheits- und Konzentrationsförderung, Verbesserung der psychomotorischen Entwicklung sowie des Orientierungssinns.

In diesem Bereich verweist der NRVP 2020 lediglich auf das Fahrradportal „RADSchlag“ zur Mobilitätserziehung, das unter Federführung des VCD mit Förderung des Bundes aufgebaut wurde. Der VCD bedankt sich an dieser Stelle ausdrücklich für die Förderung, aus seiner Sicht ist eine vergleichbarer Projekte weiterhin notwendig.

- **Potenziale für Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit zur Fahrradmobilität**

Die Bereiche Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit sowie Klimaschutz und Verkehrssicherheit sind auch Bundesaufgaben. Der Bund sollte eine bundesweite mehrjährige Kampagne in Anlehnung an die erfolgreiche Kampagne „Kopf an. Motor aus“ durchführen, um die Fahrradmobilität als klimafreundliche Mobilitätsform zu bewerben und die Verkehrssicherheit zu verbessern.

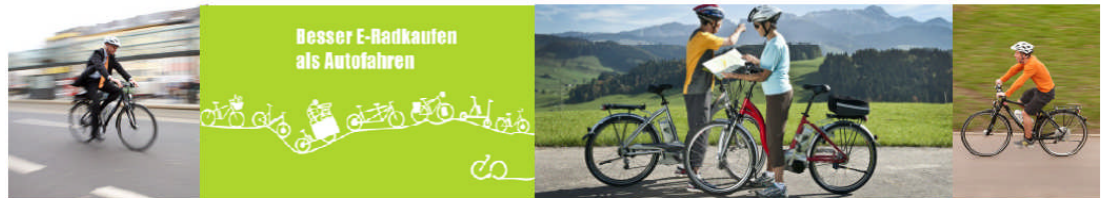
Im Gegensatz zu anderen europäischen Ländern, wie bspw. Österreich, ist auch im NRVP 2020 das Thema Gesundheitsförderung und Fahrrad stark unterbelichtet. Der Organismus des Menschen ist dafür ausgelegt, große Strecken in aktiver Bewegung zurückzulegen. Unser heutiges Mobilitätsverhalten greift dagegen überwiegend auf Verkehrsmittel zurück, die den Menschen nur passiv sitzen lassen. Das entspricht nicht den natürlichen Bedürfnissen des Körpers und führt, neben falscher Ernährung, zu den bekannten Zivilisationskrankheiten. Deshalb muss ein wichtiges Ziel der Bildungs-, Gesundheits- und Verkehrspolitik sein, die aktiven Mobilitätsarten zu Fuß gehen und Fahrradfahren zu fördern.

Der Bund sollte überlegen, ob er hier die ressortübergreifende Initiative ergreifen will und die Aktivitäten der Bewegungsförderung in den Ländern und Kommunen koordinieren und unterstützen will.

Fazit

Die hier angeführten Aspekte machen aus Sicht des VCD deutlich, dass dem Bund viele Möglichkeiten offenstehen, den Radverkehr in Zukunft aktiver zu fördern. Damit könnte er seinen Teil dazu beitragen, die bis 2020 realistischen 15 Prozent Radverkehrsanteil zu erreichen. Bestenfalls könnte der Wert merklich übertroffen werden.

In Anbetracht des - aus den oben angesprochenen Problemen - notwendigen Wandels hin zu einer zukunftsfähigen Mobilität ist es dringend erforderlich, dass sich der Bund dieser Möglichkeiten im Rahmen einer umfassenden Mobilitätsstrategie noch stärker bewusst wird und sie wahrnimmt. Nur damit kann der NRVP 2020 aus Sicht des VCD die notwendigen Impulse für eine dynamische Fortentwicklung des Radverkehrs setzen.



Anlage I

Zur Stellungnahme des VCD zur öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestags am 24. April 2013 zu den Drucksachen 17/10681, 17/11000 und 17/11357 (Nationaler Radverkehrsplan 2020)

Potenziale von Elektrofahrrädern für Pendlerinnen und Pendler

Als ökologischer Verkehrsclub sieht der VCD im E-Rad (Pedelec) vor allem eine attraktive Alternative zum Auto und eine Möglichkeit, den Aktionsradius des Fahrrads im Alltag deutlich zu erhöhen.

Vieles spricht für diese Einschätzung: Vorbei an Staus und ohne Parkplatzsuche ist man mit dem E-Rad oft schneller als mit dem Auto, spart dabei Kosten und tut der Gesundheit etwas Gutes. Gleichzeitig ist man in der Regel flotter unterwegs als mit dem Fahrrad und kann auch ohne sportliche Ambitionen Wege über zehn Kilometer zurücklegen.

Doch was in der Theorie klar scheint, muss sich nicht in der Realität niederschlagen. Daher hat das Projekt Besser E-Radkaufen zwischen Juni und Dezember 2012 über 500 Menschen per Online-Fragebogen zur E-Rad Nutzung befragt.

Im Folgenden werden die Teile der Ergebnisse präsentiert, die besonders für die Eignung des E-Rads als Verkehrsmittel für Wege zur Arbeitsstelle wichtig sind (das vollständige Hintergrundpapier steht im Pressebereich auf www.e-radkaufen.de als Download zur Verfügung).

Distanzen zur Arbeitsstätte

Laut den aktuellsten Zahlen des statistischem Bundesamts lagen 2008 45,8 Prozent der Arbeitswege im Bereich bis 10 Kilometer, 73,9 Prozent im Bereich bis 25 Kilometern. Aktuell werden 8 Prozent der Wege zur Arbeit mit dem Fahrrad bewerkstelligt.

Laut unserer Umfrage legen 73 Prozent der Befragten mit dem E-Rad regelmäßig Distanzen über 10 Kilometer zurück (Abb. 1). Die Mehrheit (78 Prozent) nutzt das E-Rad mehrmals in der Woche (Abb. 2)



Abb. 1: Welche Distanzen legen Sie regelmäßig mit Ihrem E-Rad zurück?



Abb. 2: Wie häufig nutzen Sie Ihr E-Rad?

Anlage II Wasilis von Rauch, Verkehrsclub Deutschland e.V.



Die hohe wöchentliche Fahrleistung (Abb.3) bestätigt die Aussagen aus Abb. 1 und 2.



Abb. 3: Wie viele Kilometer fahren Sie wöchentlich mit dem E-Rad? (über das gesamte Jahr)

Insgesamt lässt sich für Distanzen bis zu 10 Kilometern ein erhebliches Potenzial für die Verlagerung vom Pkw aufs E-Rad erkennen.

Das E-Rad als Pendelfahrzeug

Betrachtet man die vorrangigen Einsatzgebiete zeigt sich, dass dieses Potenzial im Alltag der E-Rad Nutzerinnen und Nutzer offenbar bereits genutzt wird. Zwar liegt die Freizeitnutzung mit 76 Prozent ganz vorne. Immerhin 49 Prozent nutzen das E-Rad jedoch auch für den Weg zu Arbeit. Nimmt man die Altersklasse 60+ aus der Betrachtung sind es sogar 75 Prozent (Abb. 4, roter Balken).

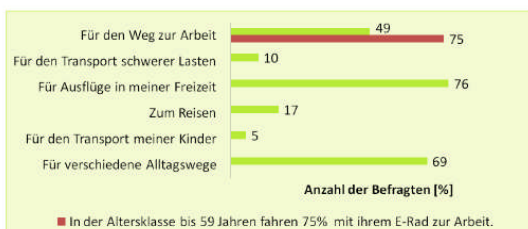


Abb. 4: Wann nutzen Sie Ihr E-Rad? (Mehrfachnennungen möglich)

Fazit und Forderungen des VCD

Die Potenziale von Elektrofahrrädern für den Weg zur Arbeit sind hoch, gleichzeitig hält der Boom bei den Verkaufszahlen weiter an. Für überbelastete Pendlerrelationen bieten Elektrofahrräder daher einen vielversprechenden Ausweg. Wie Abb. 5 zeigt, fordern 83 Prozent der Nutzerinnen und Nutzer für die weitere Entwicklung des E-Rad Verkehrs breitere Radwege und Radschnellwege, 63 Prozent wünschen sich mehr sichere Abstellanlagen.

Hier sieht auch der VCD großen Handlungsbedarf. Sichere Abstellanlagen für E-Räder am Arbeitsplatz, an Bahnhöfen und in Wohnlagen sind unabdingbar, bundesweite Ideenwettbewerbe könnten Lösungen liefern. Zudem sollte seitens des Bundes eine bundesweite Erfassung von für Radschnellwege geeigneten Pendlerrelationen durchgeführt werden. Länder und Kommunen sollten in der Folge bei deren Umsetzung als weitere Pilotprojekte des Bundes finanziell unterstützt werden.



Abb. 5: Welche Rahmenbedingungen müssten verbessert werden, damit mehr Menschen mit dem (E-) Fahrrad fahren? (Mehrfachnennungen möglich)

clever - ökologisch - mobil.



Fotos (v. l. n. r.)

Seite 1: M. Gloger, VCD, www.pd-f_biketec, M. Gloger

Seite 2: Kettler AG, © Riese und Müller GmbH, Kalkhoff, © Riese und Müller GmbH

Gedruckt auf 100% Recyclingpapier

© VCD e.V. Berlin (April 2013)



Anlage II

Zur Stellungnahme des VCD zur öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestags am 24. April 2013 zu den Drucksachen 17/10681, 17/11000 und 17/11357 (Nationaler Radverkehrsplan 2020)

Potenziale von Lastenrädern im städtischen Wirtschaftsverkehr*

In Städten hat der Wirtschaftsverkehr (bestehend aus Güter-, sowie Personenwirtschaftsverkehr) einen hohen Anteil am Gesamtaufkommen. In den letzten Jahren haben der wachsende Onlineversandhandel und die Diversifizierung des Kurier-, Express- und Paketzustellgewerbes (KEP-Gewerbe) für einen besonders starken Zuwachs bei kleinteiligen Lieferungen per Pkw gesorgt. In Städten wie Berlin, Hamburg oder München macht der innerstädtische Wirtschaftsverkehr im Tagesverlauf bis zu 50 Prozent des Kfz-Verkehrsaufkommens aus. Häufig sind dabei dieselbetriebene Kraftfahrzeuge im Einsatz, die durch den Ausstoß von Dieselruß und NOx in besonders hohem Maße die Gesundheit der Menschen und das Klima belasten. Eine Möglichkeit, diesen Problemen zu begegnen, ist der Ersatz von Pkw durch moderne Lastenfahrräder (gemeint sind im Folgenden ein- und zweispurige Fahrzeuge mit und ohne elektrischem Zusatzantrieb). Der NRVP 2020 behandelt die Potentiale von Lastenfahrrädern im Unterpunkt „Elektromobilität“ in einem eigenen Einschub. Darin heißt es einleitend: „Das Fahrrad ist auch als Transportmittel – sowohl für private Zwecke als auch im Wirtschaftsverkehr – geeignet. Neue Fahrradtypen mit zwei oder drei Rädern (z. B. Lastenräder und Kindertransporträder) und das entsprechende Zubehör (z. B. Anhänger) werden stetig weiterentwickelt und finden wachsende Verbreitung.“

Die kommerzielle Anwendung von Lastenrädern nimmt vor allem im KEP Gewerbe zu: Kurierdienste wie messenger oder DPD (in Hamburg), UPS (in Hamburg, Bochum, Köln), Anbieter von Lieferservices (bspw. Joeys Pizza) steigen für die Zustellung auf der „letzten Meile“ teilweise von Pkw oder Motorrollern auf Lastenräder um. Auch wenn die Stückzahlen noch gering sind, sind die Erfahrungen der Unternehmen fast immer positiv. Die Deutsche Post AG ist mit dem Einsatz von 20.000 Lastenfahrrädern seit jeher führend beim Einsatz von Lastenfahrrädern. In vielen weiteren Bereichen öffentlicher Institutionen, bei Unternehmen aus dem sozialen Bereich (mobile Pflegedienste oder Essensbelieferung), im Handwerk, bei Einzelhändlern und bei anderen Anbietern aus dem Service- und Dienstleistungssektor sind ähnliche Entwicklungen denkbar.

Wie groß die Verlagerungspotenziale sind, ist weitgehend unerforscht. Wo Berechnungen vorliegen, sind die Ergebnisse allerdings sehr ermutigend. So schätzt das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Rahmen des BMU-geförderten Modellprojekts "Ich ersetze ein Auto" den Anteil der ersetzbaren Pkw Kilometer im Kuriergewerbe auf Basis einer umfangreichen Potenzialanalyse auf bis zu 48 Prozent der PKW-Kilometerleistung oder 68 Prozent der Aufträge. Zu ähnlichen Ergebnissen kommen auch Studien aus anderen europäischen Ländern, die im Rahmen des EU geförderten Projekts Cyclelogistics entstanden.

Handlungsbedarf

In der Praxis fehlt bei potentiellen privatwirtschaftlichen und öffentlichen Anwendern häufig das Wissen über die vorhandene Vielfalt und die Potentiale von Lastenrädern. Relevante Strukturen – von Fuhrpark-Management über Logistikroutinen bis zu öffentlicher Vergabepolitik – sind fast ausschließlich auf Kfz ausgerichtet. Auch in der Öffentlichkeit fristen Lastenräder noch oft ein Nischendasein. Der VCD will in diesem Bereich für Verbesserungen sorgen und wird im

Wir bewegen Menschen – ökologisch und sicher!

Anlage II zur VCD Stellungnahme **Öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestags am 24. April 2013**

Rahmen seines aktuell anlaufenden BMU/UBA geförderten Projekts „Ich fahr' Lastenrad“ besonders den Bereich Information und Wissensverbreitung in den Mittelpunkt stellen. Der Wissenstransfer zwischen anwendenden Branchen und Lastenradherstellern soll gestärkt- und eine breite Öffentlichkeit über Modellvielfalt und Einsatzmöglichkeiten informiert werden.

Darüber hinaus bieten folgende Bereiche und Maßnahmen, Möglichkeiten, um das Potenzial von Lastenfahrrädern im städtischen Wirtschaftsverkehr auszuschöpfen: :

- **Geeignete Infrastrukturen:** Besonders für das KEP-Gewerbe sind dezentrale Umschlagplätze in Ballungsgebieten wichtig – ein erster Testversuch mit der „Bento Box“ in Berlin hat gezeigt, dass durch sie der kommerziell sinnvolle Einsatz von Lastenfahrrädern deutlich gesteigert werden kann; generell (auch für die zunehmende Zahl von privaten Nutzer von Kindertransportfahrrädern) sollte Radinfrastruktur auch für Lastenfahrräder dimensioniert sein
- **Forschung und Entwicklung:** Es bestehen in vielen Branchen noch kaum Erfahrungen, wie Lastenfahrräder passend in die logistische Praxis eingefasst werden können. Im KEP-Gewerbe, in dem erste Erkenntnisse über Potenziale vorliegen, müssen Voraussetzungen für deren Ausschöpfung erprobt werden. In anderen Anwendungsbereichen wären Forschungs- und Modellprojekte ähnlich dem DLR Projekt "Ich ersetze ein Auto" auf den Weg zu bringen. Bei der Fahrzeugentwicklung sind Lastenfahrräder trotz der großen Modellvielfalt noch am Anfang. Mittels gezielter Wirtschaftsförderung könnten weitere Fortschritte für spezifische Anwendbarkeit von Lastenrädern im professionellen Bereich erreicht werden.
- **Handlungsspielraum der öffentlichen Hand:** Öffentliche Einrichtungen der Kommunen, Länder oder des Bundes könnten bei internen Auslieferungen gezielt Lastenfahrräder einsetzen. Dafür müssten in vielen Fällen erst nötige organisatorische Voraussetzungen geschaffen werden. So konnte etwa eine Kaserne der Bundeswehr in Köln nach erfolgreicher Testphase keine Lastenräder beschaffen, da im Fahrzeugpool des Fuhrpark-Managements keine Fahrräder angeboten werden. Denkbar ist auch eine Selbstverpflichtung für eingekaufte Transportleistungen gezielt auch auf Lastenfahrräder zu setzen.
- **Schaffung von finanziellen Anreizen:** Zustellungen per (Lasten)Fahrrad könnte in urbanen Räumen durch eine Abgabe auf Zustellungen per PKW/LKW subventioniert werden (entsprechend der Förderung der erneuerbaren Energien); Unternehmen könnten bei der Anschaffung von Lastenfahrrädern finanziell unterstützt werden.

Aus Sicht des VCD sollten Bund, Länder und Gemeinden in den nächsten Jahren durch konkrete Maßnahmen den Weg der Lastenräder aus der Nische in den Alltag des Wirtschaftsverkehrs voran treiben.

Deutscher Bundestag
Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Ausschussdrucksache
17(15)544-F



Burkhard Stork, Bundesgeschäftsführer, ADFC

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestags am 24. April 2013 zu den Drucksachen 17/10681, 17/11000 und 17/11357 (Nationaler Radverkehrsplan 2020)

Zusammenfassung

Der ADFC begrüßt den NRVP 2020 als wichtigen Schritt zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Die Potenziale des Radverkehrs auf den Ebenen von Bund, Ländern und Kommunen können mit den dargestellten Grundlagen, Handlungsfeldern, Instrumenten, Rahmenbedingungen und Perspektiven grundsätzlich erschlossen werden.

Zentrale Fragen wie die Verringerung der Geschwindigkeit im innerstädtischen Verkehr und die notwendige Neuverteilung der Verkehrs-Flächen sind im NRVP nicht ausreichend berücksichtigt. Zusätzlich ist es notwendig, dass der Bund seine besondere Rolle in der Radverkehrsförderung ungleich stärker wahrnimmt sowie die Finanzausstattung entscheidend verbessert wird. Somit ist neben dem NRVP der Bundesregierung auch dem Grundanliegen der beiden Anträge (SPD-Fraktion bzw. Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) uneingeschränkt zuzustimmen.

1. Der erste Nationale Radverkehrsplan NRVP 2002-2012

Der NRVP 2020 ist eine Fortschreibung und Aktualisierung des NRVP 2002-2012. Im NRVP 2002-2012 wurde der „Radverkehr als System“ definiert und durch eine breite Palette von Maßnahmen umgesetzt.

Zum Beginn des NRVP 2002-2012 wurde die Finanzausstattung für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen auf 100 Millionen €/Jahr verdoppelt und ein Etat zur Förderung nichtinvestiver Maßnahmen eingerichtet.

Zur Vernetzung der Akteure der Radverkehrsförderung wurden mehrere Gremien und Veranstaltungen neu geschaffen. Erwähnt seien hier der Beirat Radverkehr beim BMVBS, der Bund-Länder-Arbeitskreis Radverkehr sowie der Nationale Radverkehrskongress.

Zur Wissensvermittlung wurde 2007 vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) die Fahrradakademie für die Fort- und Weiterbildung der Kommunen im Bereich Radverkehr eingerichtet.

Ergänzt wurde der NRVP durch die Aufforderung des Bundestages an die Bundesregierung, in regelmäßigen Abständen einen Fahrradbericht vorzulegen. Die Bundesregierung legte in den Jahren 2000 und 2007 daraufhin den ersten und zweiten Fahrradbericht vor.

2. Der Nationale Radverkehrsplan NRVP 2020

Der NRVP 2020 schließt nahtlos an den ersten NRVP, stellt aber keine reine Fortführung, sondern eine Weiterentwicklung dar, um den neuen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen gerecht zu werden. Der NRVP 2020 sieht den Radverkehr als Teil einer in-

tegrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik und strebt mit der Förderung des Radverkehrs eine Stärkung des Umweltverbundes insgesamt an.

Der NRVP 2020 ist aus Sicht des ADFC ein breit abgestimmtes Programm zur Förderung des Radverkehrs in den kommenden Jahren. Neben der Ausgangslage, Potentiale, der notwendigen Handlungsfelder und der Perspektiven des Radverkehrs werden der Stand der Technik im Radverkehr und seine Vernetzung mit dem Umweltverbund dargestellt. Hervorzuheben ist, dass die weiterentwickelten Erkenntnisse in Planung, Technik, Wissenschaft und (Verkehrs-)Politik aufgegriffen und daraus die notwendigen Fortschreibungen zum ersten NRVP abgeleitet werden. Das „System Fahrrad“ wird nicht mehr weitgehend isoliert, sondern als wichtiger Baustein einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik betrachtet, in der sich öffentlicher Verkehr und Radverkehr ergänzen und nur so ihre jeweiligen Potentiale voll entfalten können.

Die Potentiale des Radverkehrs für die Stadtentwicklung und für die Entwicklung der ländlichen Räume werden fachlich fundiert dargestellt. Nach Auffassung des ADFC ist das Thema „Radverkehrsförderung im ländlichen Raum“ allerdings so bedeutend, dass es als eigenständiges Handlungsfeld behandelt werden müsste.

Das zentrale Aufgabenfeld Radverkehr im Verhältnis zum Autoverkehr bleibt im NRVP ausgespart. Probleme wie der überproportionale Verbrauch begrenzter Flächen durch den fließenden und ruhenden Autoverkehr sowie die Frage der divergierenden Geschwindigkeiten zwischen Autoverkehr und Radverkehr betreffen nicht nur den Radverkehr, sondern die Stadtentwicklung und die Verkehrssicherheit insgesamt. Eine Behandlung dieses Themas ist im Sinne einer erfolgreichen Radverkehrsförderung unabdingbar.

3. Einzelne Handlungsfelder und Lösungsstrategien

1. Radverkehrsplanung und –konzeption

Die Ausgangslage und die Handlungserfordernisse sind im Wesentlichen umfassend beschrieben. Sowohl Fragen der Radverkehrsplanung als auch der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur werden in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 umfassend dargestellt und stellen den neuesten technischen Stand dar. Im Rahmen der Lösungsstrategien sollte daher die Einhaltung des aktuellen technischen Regelwerks (ERA und andere relevante Regelwerke) zur Grundbedingung von Förderungen gemacht werden. Das gilt insbesondere für die straßenbegleitenden Radwege an Bundesstraßen.

Die Selbstverpflichtung des Bundes, zu Beginn der Laufzeit des NRVP 2020 ein „Einsteigerpaket“ zu schnüren, ist zu begrüßen. Die entsprechenden Pakete für „Aufsteiger“ und „Vorreiter“ haben eine ebenso hohe Bedeutung.

2. Infrastruktur

Mehr als die Hälfte der Bundesstraßen haben nach Ausführungen des NRVP 2020 keinen begleitenden Radweg. Der Sanierungsbedarf der vorhandenen Radwege ist zwar nicht detailliert bekannt, dürfte aber nicht unerheblich sein. Hier herrscht Handlungsbedarf.

Der ADFC begrüßt ausdrücklich die deutlichen Hinweise auf die Vorteile von Markierungslösungen zur Schaffung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur. Dieses betrifft po-

tentiell auch schwach belastete Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen außerhalb geschlossener Ortschaften. Wie das Beispiel Niederlande zeigt, kann diese Markierungslösung in Verbindung mit Geschwindigkeitsbegrenzungen einen erheblichen Beitrag zur Radverkehrsförderung und zur Verkehrssicherheit leisten.

3. Kommunikation

Der ADFC teilt die Einschätzung des NRVP, dass Maßnahmen, die eine Verhaltensänderung zum Ziel haben, häufig nur langfristig wirken. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“, bei der durch Kontinuität der Maßnahme ein stetiges und deutliches Wachstum sowohl der Anzahl der teilnehmenden Betriebe, als auch der Anzahl der teilnehmenden Mitarbeiter zu verzeichnen ist.

Der ADFC teilt die Einschätzung, dass Multiplikatoren und Vorbilder einen sehr wichtigen Aspekt der Radverkehrsförderung bilden. Dies gilt auch für Mitglieder der Regierung, des Parlaments und Mitarbeiter des Bundes insbesondere in leitender Funktion.

4. Elektromobilität

Die Potentiale des Pedelecs werden umfassend dargestellt. In der Praxis stellen sich die unterschiedlichen Ladesysteme als großes Hindernis heraus. Da die Ladesysteme untereinander nicht kompatibel sind, sind Pedelecnutzer bei größeren Entfernungen gezwungen, ihre Ladegeräte mitzuführen. Hier sollte der Bund in Zusammenarbeit mit der Industrie die Schaffung eines einheitlichen Standards für Pedelec-Ladesysteme initiieren.

5. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Damit sich die intermodale Nutzung der Verkehrsmittel durchsetzen kann, ist ein einheitlicher und bequemer Zugang zu den einzelnen Verkehrsträgern notwendig. Die Durchbuchbarkeit der Mobilitätskette von Haustür zu Haustür bei einem Anbieter muss gewährleistet sein. Außerdem müssen die physischen Zugangssysteme (Magnetstreifen, Chip, RFID und Smartphone) kompatibel sein. Der Bund sollte dieses Projekt in Zusammenarbeit mit Industrie, Mobilitätsanbietern und Verbänden initiieren.

6. Mobilitätserziehung und Bildung

Mobilitätserziehung und –bildung betrifft nicht nur Kinder und Jugendliche, sondern in zunehmendem Maße auch Erwachsene. Erwachsene können kaum über institutionalisierte Bildungswege erreicht werden. Es sind daher Wege notwendig, neben der institutionalisierten Mobilitätserziehung für Kinder und Jugendliche neue Wege der Mobilitätsbildung für Erwachsene zu entwickeln. Hier liegt eine originäre Aufgabe des Bundes. Der ADFC schlägt vor, solche Konzepte in einem interministeriellen Arbeitskreis von BMVBS und BMBF unter Einbeziehung der Verbände zu entwickeln.



4. „Besondere Rolle des Bundes“

Der NRVP 2020 betont zu Recht die besondere Rolle des Bundes als Moderator, Motivator und Initiator der Radverkehrsförderung. Diese Rolle muss der Bund aus Sicht des ADFC jedoch ungleich engagierter auch tatsächlich wahrnehmen. Neben der Förderung wegweisender Modellprojekte auch im investiven Bereich (z.B. exemplarischer Radschnellweg) kann gerade der Bund Akteure aus unterschiedlichen, bislang unverbundenen Bereichen zusammenbringen und so der Radverkehrsförderung entscheidende Impulse geben.

Dabei ist die Verbindung von herkömmlicher Radförderung mit dem Gesundheitsbereich von besonderer Bedeutung. Hier hat neben der Förderung von Aktionen in der Breite gerade auch die wirksame Unterstützung durch die Spitze eine besondere Bedeutung. So würde eine jährliche Konferenz der Spitzen von Gesundheits- und Verkehrsministerium zu Themen der gesundheitsökonomischen Folgen der Radverkehrsförderung dem Thema ganz neue Aufmerksamkeit sichern und Akteure auf hoher Ebene verbinden.

Um diesen Aufgaben gerecht zu werden, sollte die Aufgabe eines/einer „Fahrradbeauftragten“, wie sie zu Recht im NRVP vorgesehen ist, nicht im BMVBS, sondern im, für Querschnittsaufgaben zuständigen, Bundeskanzleramt liegen.

Die langfristige Sicherung der „Fahrradakademie“ abseits von befristeten Projektmitteln gehört ebenfalls zur besonderen Rolle des Bundes.

5. Finanzausstattung

Zur Finanzausstattung des Radverkehrs auf Bundesebene werden im NRVP 2020 keine Aussagen gemacht, die über allgemeine Willensbekundungen zum Radwegebau an Bundesstraßen hinausgehen. Während zum Start des ersten NRVP der Etat für den Radwegebau an Bundesstraßen verdoppelt wurde, wurde dieser Etat in 2011 und 2012 um 40% von 100 auf 60 Millionen €/Jahr gekürzt. Dies ist aus Sicht des ADFC ein falsches Signal und muss in den kommenden Jahren rückgeführt werden.

Der ADFC schlägt vor, Mittel der Radverkehrsförderung im Haushaltsansatz offensiv aufzuführen. Die Evaluierung des Mittelbedarfs für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen ist sinnvoll und sollte auch für die Fördermittel im nichtinvestiven Bereich vorgenommen werden.

Der ADFC empfiehlt dringend, Instrumente zur Berechnung des volkswirtschaftlichen Nutzens (Rückgang von Bewegungsmangel, Lärm, Feinstaub, Rückgewinnung von Lebensqualität in Ballungsgebieten) zu entwickeln bzw. vorhandene Modelle für Deutschland zu adaptieren. Bei Prüfung und Planung von Investitionen im Straßenbau sind

Um der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs und der besonderen Rolle des Bundes gerecht zu werden, sollte der Etat für die nichtinvestiven Förderungen schrittweise auf sechs Millionen Euro verdoppelt werden.

Der ADFC empfiehlt, dass das BMVBS möglichst umgehend eine Einschätzung abgibt, welche Auswirkungen nach dem Ende des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes der Abbau der Entflechtungsmittel bis 2020 und das Entfallen ihrer Zweckbindung für den Verkehr ab 2014 auf die Radverkehrsförderung haben werden.



Deutscher Bundestag

Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Ausschussdrucksache

17(15)544-G

BUND Berlin e.V. • Crellestr. 35 • 10827 Berlin

**Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Platz der Republik 1
11011 Berlin**

verkehrs-ausschuss@bundestag.de

**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland e.V.**

Landesverband
Berlin e.V. (BUND Berlin)

Tilman Heuser
Landesgeschäftsführer
(030) 78 79 00 – 13
(030) 78 79 00 – 18 (Fax)
eMail:
heuser@BUND-Berlin.de

23. April 2013

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Bundestags-Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 24. April 2013 zum

- Nationalen Radverkehrsplan 2020 (BT-Drs. 17/10681)
- Antrag der SPD Fraktion: Neue Impulse für die Förderung des Radverkehrs setzen - Den Nationalen Radverkehrsplan 2020 überarbeiten (BT-Drs. 17/11000)
- Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Nationalen Radverkehrsplan 2020 zum ambitionierten Aktionsplan der Radverkehrsförderung weiterentwickeln (BT-Drs. 17/11357)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) hat intensiv an der Erarbeitung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 mitgearbeitet. In der guten Einbindung von Experten, Verbänden und Radverkehrsaktiven in alle Phasen der Erstellung ist der NRVP 2020 beispielhaft für eine gelungene Öffentlichkeitsbeteiligung. Dafür möchten wir uns insbesondere bei den engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Referates UI31 des BMVBS bedanken.

Ergebnis dieser intensiven Beteiligung ist eine fundierte Analyse und Definition der Handlungsfelder und Instrumente, mit denen der Ausbau des Radverkehrs vorangetrieben werden könnte. Um tatsächlich die Potenziale des umwelt- und klimaschonenden Radverkehrs als zentralen Baustein eines nachhaltigen Mobilitätssystems zu nutzen, fehlen dem NRVP 2020 allerdings – wie in den Anträgen der SPD-Fraktion und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu Recht kritisiert – konkret benannte Ziele (z.B. Verdopplung des Radverkehr bis 2020), klare Fristen für die Umsetzung der einzelnen Handlungsansätze sowie – für die Radverkehrsaktivitäten des Bundes – eine verbindliche Finanzplanung.

Insofern unterstützt der BUND grundsätzlich die in den Anträgen der beiden Fraktionen enthaltenen Forderungen. Auf Bundesebene sind zur konsequenten Umsetzung des NRVP insbesondere folgende Maßnahmen vordringlich:

Anschrift:
BUND Umweltzentrum
Crellestr. 35
10827 Berlin -Schöneberg
Telefon: 030 / 78 79 00 – 0
Telefax: 030 / 78 79 00 – 18
eMail: kontakt@BUND-Berlin.de
<http://www.BUND-Berlin.de/>

Geschäftskonto: Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 100 205 00 Konto-Nr. 33 2 33 00
Spendenkonto: Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 100 205 00 Konto-Nr. 32 888 00

Erbschaften an den BUND Berlin e.V. sind nach §13 ErbStG von der Erbschaftsteuer befreit

Anerkannter Naturschutzverband nach §60 Bundesnaturschutzgesetz

Verkehrsanbindung:
U-Bahn: U7 Kleistpark
S-Bahn: S1 Yorckstraße
Bus: M48/M65/187/106/204
Öffnungszeiten:
Mo/Di/Do: 10-13 + 14-17 Uhr
Mi/Fr: 10 – 13 Uhr

1. Auf Basis des NRVP sollte zügig ein verbindlicher Aktionsplan mit konkreten Maßnahmenpaketen erstellt und die dafür notwendige Finanzierungslinie abgesichert werden. Kurzfristig sind insbesondere das Budget für den Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen wieder auf 100 Mio. Euro zu erhöhen, die Mittel für die notwendige Sanierung bestehender Radwege bereitzustellen, der Ausbau von Radwegen an Bundeswasserstraßen konsequent voranzutreiben und der Ansatz für nicht-investitive Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu verdoppeln und stetig weiterzuentwickeln. Die Arbeit der Fahrradakademie sollte weiterentwickelt und langfristig gesichert werden. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen sind im BMVBS die erforderlichen Personalstellen zur Verfügung zu stellen.
2. Für den Erhalt, die Modernisierung und den Ausbau des Radverkehrsnetzes entlang von Bundesfern- und Wasserstraßen bedarf es mittelfristig einer nachvollziehbaren und durchfinanzierten Netzstrategie. Bis 2015 sollte dazu der derzeitige Zustand des Radverkehrsnetzes in Baulastträgerschaft des Bundes im Rahmen eines Netzzustandsberichtes erfasst und bewertet werden, um im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 die weitere Investitionsstrategie festzulegen.
3. Die Notwendigkeit guter und sicherer Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen wird im NRVP 2020 zwar angesprochen, jedoch fehlen konkrete Maßnahmen. Zu prüfen ist daher, ob und wie die Umsetzung konkreter Handlungsziele für die Infrastrukturbetreiber durch Auflagen bei Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund erfolgen kann (z.B. Bahnhofsprogramm).
4. Angesichts der finanziellen Notlage insbesondere von Kommunen ist ferner zu prüfen, ob und wie andere Haushaltspositionen im Etat des BMVBS (Städtebauförderung, Entflechtungsmittel, Investitionsmittel für Unterhaltung und Umbau von Bundesverkehrswegen, Förderung Elektromobilität etc.) stärker für den Ausbau des Radverkehrs auf kommunaler Ebene und seine multimodale Verknüpfung genutzt werden können.
5. Für die bessere Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV ist über einen gemeinsamen Standard für den vereinfachten Zugang zu Fahrradverleihsystemen hinaus auch eine diskriminierungsfreie Integration unterschiedlicher Verleiher notwendig. Dabei ist auch zu prüfen, inwiefern diese Einbindung über eine entsprechende Gestaltung von Nahverkehrsverträgen zu sichern ist.
6. Für die Umsetzung des NRVP müssen sich auf Bundesebene neben dem BMVBS auch andere Ministerien engagieren. Daher muss auch in anderen Bundesministerien (insbesondere Gesundheit, Umwelt, Bildung sowie Wirtschaft) geprüft werden, welche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung diese in ihrer Ressortzuständigkeit unterstützen können (z.B. Unterstützung von Kampagnen, Forschungsprogramm Radverkehr, Ausbau der Infrastruktur für den Fahrradtourismus). Dazu sollten die Ministerien spätestens bis Sommer 2014 dem Deutschen Bundestag einen Bericht vorlegen, der als Grundlage für die Bundeshaushaltsplanung konkrete Handlungsmöglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs in den jeweiligen Ressorts aufzeigt.
7. Überfällig zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit ist die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h in geschlossenen Ortschaften.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Tilmann Heuser