

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.

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 Fahrschul Ausbildung, 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

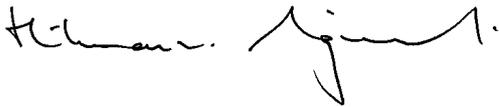
Die verbindliche Festlegung von Lang- und Mittelfristzielen für die kommunale Ebene im Sinne einer gesetzlichen Vorgabe lehnt die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände ab (**1. Anstrich**), da sie außerhalb des Kompetenzbereichs des Bundes liegt. Der Bund kann die Erreichung bestimmter Ziele 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**).

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.

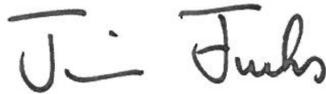
Mit freundlichen Grüßen



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter
des Deutschen Städtetages



Matthias Wohltmann
Beigeordneter
des Deutschen Landkreistages



Timm Fuchs
Beigeordneter
des Deutschen Städte- und Gemeindebundes