

**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 Bundestraßen 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.