

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Markus Tressel,  
Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/13611 –**

### **Beschluss und Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Ursprünglich hatte die Bundesregierung geplant, „den neuen NRVP dem Deutschen Bundestag und den kommunalen Spitzenverbänden zur Beschlussfassung vorzulegen“ und anschließend „die darauf basierende Förderrichtlinie“ zu überarbeiten (Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 14./15. September 2011 in Neuruppin, Top 4.9 „Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans“). Beides ist bislang nicht erfolgt. Zwar hat das Bundeskabinett am 6. September 2012 den Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020) beschlossen und den Deutschen Bundestag im Oktober 2012 davon unterrichtet. Aber erst am 24. April 2013, also mehrere Monate nach dem Inkrafttreten des NRVP 2020, kam es zu einer öffentlichen Anhörung von Sachverständigen im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages. Somit konnten weder die Ergebnisse der Anhörung noch die Anträge zur Nachbesserung des NRVP 2020 der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD berücksichtigt werden. Auch ist bisher nicht bekannt, ob und bis wann eine Beschlussfassung des NRVP 2020 durch den Deutschen Bundestag möglicherweise noch erfolgen soll.

Hauptkritikpunkt der Sachverständigenanhörung am 24. April 2013 im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages war, dass die Bundesregierung auf konkrete Ziele und Fristen insbesondere zur Steigerung des Radverkehrsanteils verzichtet hat. Übereinstimmende Kritik gab es von Seiten der Experten auch, dass der NRVP 2020 unterfinanziert sei bzw. dass konkrete Aussagen zum erforderlichen Finanzierungsvolumen für Projekte des Bundes vermieden wurden. Ferner wurde die geringe personelle und institutionelle Verankerung des Radverkehrsressort im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie die unzureichende Zusammenarbeit mit anderen betroffenen Ressorts, wie z. B. dem Bundesministerium für Gesundheit, kritisiert. Einige Experten schlugen daher zur

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 5. Juni 2013 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

konkreten Umsetzung einen Aktionsplan zur Umsetzung des NRVP 2020 vor (Stellungnahme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates – DVR) bzw. fordern einen gesetzlichen Rahmen zur Umsetzung des NRVP 2020 (Stellungnahme des Deutschen Instituts für Urbanistik gGmbH – difu).

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Für die Bundesregierung stellt der Radverkehr einen wichtigen Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätspolitik dar. Sie hat daher nach einem umfangreichen Beteiligungs- und Erarbeitungsprozess am 6. September 2012 den „Nationalen Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“ vorgelegt (Bundestagsdrucksache 17/10681). Darin würdigt sie eingehend die verkehrlichen und wirtschaftlichen Chancen des Fahrrades, benennt seine vielfältigen Potenziale und verdeutlicht die Verknüpfung der Radverkehrsförderung mit wichtigen politischen und gesellschaftlichen Zielen, z. B. den Klima- und Umweltschutz, die Stadtentwicklung oder die Gesundheit. Mit dem NRVP 2020 bekennt sich die Bundesregierung zu ihrer Verantwortung für eine nachhaltige Mobilität im Allgemeinen und für die Unterstützung des Radverkehrs in Deutschland im Besonderen.

Der bisherige NRVP (NRVP 2002–2012) hat dazu beigetragen, dass positive Effekte erzielt wurden, so etwa eine deutschlandweite Steigerung des Radverkehrsanteils sowie die Festigung eines Bewusstseins für den Radverkehr, vor allem bei Ländern und Kommunen. Um dieses erfolgreiche Instrument der Radverkehrsförderung auch über das Jahr 2012 hinaus fortführen zu können, wurde im Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode festgelegt: „Der Radverkehr stellt für uns einen wichtigen Bestandteil städtischer Mobilität dar. Deshalb werden wir den Nationalen Radverkehrsplan weiterentwickeln.“

Der NRVP 2020 bildet vor diesem Hintergrund – wie zuvor der NRVP 2002–2012 – die Grundlage für die Radverkehrspolitik des Bundes in Deutschland und definiert die Rahmenbedingungen zur Stärkung des Fahrradverkehrs als Gesamtsystem. Die Bundesregierung nimmt mit dem NRVP 2020 erneut eine wichtige Rolle als Moderator, Koordinator und Impulsgeber der Radverkehrsförderung ein und setzt wichtige Impulse für eine nachhaltige Mobilität sowie für attraktive Städte und Gemeinden.

Mit dem NRVP 2020 werden die grundsätzlichen Leitlinien für die Radverkehrsförderung der kommenden Jahre dargestellt. Er ist dabei auf neue verkehrs- und gesellschaftspolitische Herausforderungen, wie z. B. die zunehmende Elektromobilität im Radverkehr, Kapazitätsprobleme in den Städten oder die Akzentuierung des Radverkehrs im ländlichen Raum, ausgerichtet. Im NRVP 2020 werden die Aufgaben und konkreten Maßnahmen des Bundes beschrieben. Um zu verdeutlichen, dass eine wesentliche Zuständigkeit im Bereich des Radverkehrs bei Ländern und Kommunen liegt, wird ihr Aufgabenbereich vom NRVP 2020 durch gezielte Maßnahmenvorschläge und Empfehlungen mit umfasst.

Das Ziel des NRVP 2020 ist es, den Radverkehr attraktiver und sicherer zu machen sowie darüber hinaus den sogenannten Umweltverbund aus Öffentlichem Personennahverkehr, Fuß- und Radverkehr insgesamt zu stärken.

Der NRVP 2020 wurde in der Fachwelt und der Öffentlichkeit überwiegend positiv aufgenommen. Hervorgehoben wurden vor allem das Verfahren seiner Erarbeitung im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsprozesses unter Einbeziehung von Akteuren aus den Ländern, Kommunen, Verbänden und der Wissenschaft sowie die gute und zutreffende Beschreibung der Situation des Radverkehrs in Deutschland und der anstehenden Herausforderungen in den einzelnen Handlungsfeldern des NRVP 2020. Dies ist auch von den Experten im Rahmen der öffentlichen Sachverständigenanhörung am 24. April 2013 im

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausdrücklich anerkannt und positiv bewertet worden.

1. Aus welchen Gründen wurde der NRVP 2020 nicht vor Inkrafttreten abschließend im Deutschen Bundestag beraten?
2. Wann soll der NRVP 2020 vom Deutschen Bundestag beschlossen werden?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der seit 1. Januar 2013 gültige Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2020 ist ein Strategiepapier der Bundesregierung, das die grundlegenden Leitlinien für die Radverkehrspolitik der kommenden Jahre darstellt und die Arbeitsgrundlage für die Radverkehrsförderung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bildet. Die Bundesregierung hat dem Deutschen Bundestag mit Schreiben vom 6. September 2012 den NRVP 2020 zur Kenntnisnahme übersandt. Ein Beschluss des Bundestages ist – wie zuvor bei der Unterrichtung der Bundesregierung über den NRVP 2002–2012 – nicht erforderlich.

3. Bis wann wird die Bundesregierung die neue Richtlinie zur Förderung nichtinvestiver Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP 2020 fertigstellen?

Die Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP 2020 liegt im Entwurf vor und befindet sich aktuell im beihilferechtlichen Notifizierungsverfahren bei der Europäischen Kommission. Die Richtlinie tritt voraussichtlich noch 2013 in Kraft.

4. Warum hat die Bundesregierung im NRVP 2020 lediglich mögliche Potenziale ausgewiesen und auf konkrete messbare Fristen und Ziele verzichtet, obwohl diese im Rahmen der Erarbeitung des NRVP 2020 von Experten und Verbänden ausdrücklich gefordert worden waren?

Jedes Verkehrsmittel soll sich entsprechend seiner Stärken aus eigener Kraft entwickeln. Die Bundesregierung hat im NRVP 2020 dem formulierten Potenzial eines bundesweiten Radverkehrsanteils von 15 Prozent daher den Vorzug gegeben vor der Nennung von eher gegriffenen Zielwerten von 20 oder 30 Prozent, weil es sich um eine realistische Einschätzung der möglichen Radverkehrsentwicklung handelt. Diese Einschätzung wurde mit Unterstützung einer Reihe von führenden Experten der Mobilitätsforschung erarbeitet. Wichtiger als die Diskussion um verbindliche Zielwerte ist vielmehr die systematische Ausgestaltung der Rahmenbedingungen, so dass die Menschen mehr mit dem Fahrrad fahren. Dazu soll auch der neue NRVP 2020 beitragen.

5. Plant die Bundesregierung die Erarbeitung eines Aktionsplans zur Umsetzung des NRVP 2020?

Falls nein, welche Instrumente zur konkreten Umsetzung sind stattdessen geplant?

6. Plant die Bundesregierung ein Bundesradverkehrsgesetz oder andere gesetzliche Rahmenbedingungen zur Umsetzung des NRVP 2020?

Falls ja, welche?

7. Plant die Bundesregierung einen Aktionsplan für Nahmobilität aufzulegen, nach dem Vorbild der Schweizer Strategie für den sogenannten Langsamverkehr bzw. des Aktionsplans des Bundeslandes NRW „Nahmobilität 2.0“?

Die Fragen 5, 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung plant zur Umsetzung des NRVP 2020 weder einen Aktionsplan oder ein Bundesradverkehrsgesetz noch einen Aktionsplan Nahmobilität. Der NRVP 2020 enthält bereits eine Vielzahl konkreter Maßnahmen für den Bund und Maßnahmenvorschläge für Länder und Kommunen. Im Hinblick auf die grundgesetzliche Kompetenzverteilung konnte und wollte der NRVP gegenüber den Ländern, Gemeinden und Verbänden im Übrigen keine konkreten Maßnahmen festschreiben. Die tatsächliche Ausgestaltung der Radverkehrspolitik auf Grundlage des NRVP 2020 ist nun von den beteiligten Akteuren im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten und in fach- und ebenübergreifender Zusammenarbeit zu leisten.

Im Zusammenhang mit geplanten gesetzlichen Rahmenbedingungen wird derzeit die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) insbesondere im Hinblick auf die Vorschriften zum Radverkehr überarbeitet. Im Rahmen eines Projektes der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wird ein Handlungsleitfaden zur Radwegbenutzungspflicht erarbeitet. Dies dient der Schaffung von Rechtssicherheit im Nachgang zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. November 2010, das die Anforderungen an die Benutzungspflicht von Radwegen konkretisiert hat. Mit diesem Handlungsleitfaden wird für die zuständigen Behörden vor Ort ein Instrument bereitgestellt, das diese beim Umgang mit der Radwegbenutzungspflicht unterstützt.

8. Warum geht die Bundesregierung im neuen NRVP davon aus, dass der Radverkehrsanteil in Deutschland bis zum Jahr 2020 lediglich auf 15 Prozent ansteigen wird, obwohl dieser laut Deutschem Mobilitätspanel (2012) schon im Jahr 2011 bei 14,7 Prozent lag?

Bei der Einordnung des für das Jahr 2011 erhobenen Einzelwertes im Rahmen des Deutschen Mobilitätspanels (MOP) ist Folgendes zu berücksichtigen: Der Anteil der Fahrradfahrten an allen Wegen bewegte sich in den vergangenen Erhebungszeiträumen des MOP 2002–2011 vorwiegend zwischen 10 und 12 Prozent. Lediglich im Jahr 2011 stieg der Fahrradanteil auffällig stark auf 14,7 Prozent an. Diesen hohen Einzelwert führen die mit den Erhebungen beauftragten Experten in Teilen auf einen „Schönwettereffekt“ des Jahres 2011 zurück. Der im NRVP 2020 genannte Potenzialwert eines bundesweiten Radverkehrsanteils von 15 Prozent bis zum Jahr 2020 ist daher realistisch. Grundlage dafür war eine Abschätzung führender Experten der Mobilitätsforschung, in die auch die mit dem MOP beauftragten Wissenschaftler einbezogen waren.

9. Wie wird der Bedarf für den Ausbau und Erhalt von Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen ermittelt?

Die Verteilung der im Haushalt zur Verfügung stehenden Radwegemittel erfolgt proportional der jährlichen Bedarfsmeldungen der Bundesländer. Die Verwendung der Radwegemittel im Einzelnen liegt in der Zuständigkeit der Auftragsverwaltungen der Bundesländer.

10. Warum hat die Bundesregierung im NRVP 2020 auf konkrete Aussagen zum Investitionsbedarf für Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen verzichtet, obwohl der jährliche Finanzbedarf pro Einwohner für Neubau, Erneuerung und Betrieb im Kurzgutachten der Planungsgemeinschaft Verkehr Hannover aus dem Jahr 2012 für das BMVBS nicht nur für Länder und Kommunen, sondern auch für den Bund detailliert dargestellt wird?

Ein wichtiger Wunsch der an der Erarbeitung des NRVP 2020 beteiligten Expertinnen und Experten war es, mit dem NRVP gerade für Kommunen einen finanziellen Orientierungsrahmen für Maßnahmen der Radverkehrsförderung anzugeben. Mit dem genannten Kurzgutachten ist die Bundesregierung diesem Wunsch nachgekommen.

Bei den im Gutachten ermittelten Daten handelt es sich um eine grobe Abschätzung des Finanzbedarfs im Hinblick auf den Radverkehr, die auf Basis verschiedener Annahmen und Vergleichsdaten ermittelt wurde. Im Zuge der Umsetzung des NRVP 2020 wird der Bund zur Ermittlung der erforderlichen Haushaltsmittel in Abstimmung und Zusammenarbeit mit Ländern und Kommunen detaillierter untersuchen, welcher Finanzbedarf für Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur auf den verschiedenen Ebenen in den kommenden zehn Jahren notwendig ist. Die entsprechende Studie wird das BMVBS im Rahmen des Forschungsprogramm Stadtverkehrs (FoPS) noch in diesem Jahr initiieren.

11. Welchen Ausbaubedarf sieht die Bundesregierung mittelfristig in den nächsten 20 Jahren bei der Ausstattung von Bundesstraßen mit Radwegen (Angaben bitte in Prozent ausweisen), und welchen Betrag müsste der Bund dafür jährlich nach jetzigen Erkenntnissen bereitstellen?

Die Planung und Unterhaltung der Radwege an Bundesstraßen obliegt den Ländern als Auftragsverwaltung des Bundes. Der Bundesverkehrswegeplan umfasst die übergeordnete Investitionsplanung für den Erhalt sowie Aus- und Neubau von Bundesschienenwegen, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen. Begleitende Radwege an Bundesverkehrsinfrastruktur werden nicht gesondert im Bundesverkehrswegeplan untersucht. Sie sind Bestandteil der konkretisierenden Planungen im weiteren Planungsablauf der Auftragsverwaltung.

12. Bis wann wird die Bundesregierung einen Bericht über den Netzzustand der Radwege in die Bauträgerschaft des Bundes vorlegen, um im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 die weitere Investitionsstrategie festlegen zu können?

Ein Bericht über den Netzzustand der Radwege in der Bauträgerschaft des Bundes ist nicht vorgesehen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

13. Wie hoch ist der jährliche Bedarf zum Unterhalt und zur Erneuerung der bestehenden Radwege an Bundesstraßen?

Die Bundesländer haben für das Jahr 2013 einen Bedarf zur Erhaltung der bestehenden Radwege an Bundesstraßen in Höhe von rund 15 Mio. Euro angemeldet.

14. Plant der Bund einen eigenen Haushaltstitel für den ungedeckten Bedarf an Abstell-, Service-, Fahrradmitnahme- und Umsteigemöglichkeiten für Radfahrende an den Schnittstellen des Eisenbahnverkehrs (Bahnhöfe und Haltepunkte) gemäß Artikel 73 Absatz 4 des Grundgesetzes, beispielsweise im Rahmen eines Bahnhofsprogramms?

Nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) finanziert der Bund die Investitionen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH in deren Schienenwege. Die in der Frage aufgeführten Anlagen zählen nicht zum Schienenweg und sind daher auf der Basis des BSWAG nicht förderfähig. Ein Sonderprogramm mit gesonderter Ermächtigung im Bundeshaushalt ist nicht geplant.

15. Was wird die Bundesregierung unternehmen, um die Mittel für die Fahrradakademie langfristig zu sichern?

Die Fahrradakademie wird als zentrales und bewährtes Instrument der Weiterbildung und Vernetzung zu aktuellen Themen der Radverkehrsförderung im Rahmen des NRVP 2020 fortgeführt.

16. Was wird die Bundesregierung unternehmen, damit die gesundheitlichen Effekte des Radfahrens künftig bei der Bewertung von Verkehrsinvestitionen umfassend berücksichtigt werden?

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung werden projektbezogene gesamtwirtschaftliche Bewertungen von Verkehrsinvestitionen vorgenommen. Dabei werden auch gesundheitliche Auswirkungen beispielsweise über die Veränderungen im Bereich der Lärm- und Abgasemissionen sowie der Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeiten und Unfallschwere) ermittelt. Eine projektbezogene Bewertung gesundheitlicher Effekte erfolgt im Bereich des Radverkehrs nicht, da die Planung der Radwege an Bundesstraßen den Ländern obliegt. Vergleiche dazu die Antwort zu Frage 11.

17. Welche Fördermaßnahmen für den Radverkehr plant die Bundesregierung zur Kompensation der ab 2019 wegfallenden Entflechtungsmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, insbesondere um die Kommunen bei der Anpassung der Infrastruktur an die zunehmende Zahl von Elektro- und Lastenfahrrädern zu unterstützen?

Aufgrund der Föderalismusreform erhalten die Länder Kompensationszahlungen nach dem Entflechtungsgesetz in Höhe von rund 1,3 Mrd. Euro pro Jahr zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Diese Mittel kommen dem ÖPNV und dem kommunalen Straßenbau zugute und können somit grundsätzlich auch für Zwecke des Radverkehrs genutzt werden. Über die Verwendung der Mittel entscheiden die Länder. Nach § 6 des Entflechtungsgesetzes überprüfen Bund und Länder bis Ende 2013, in welcher Höhe die den Ländern zugewiesenen Finanzierungsmittel zur Aufgabenerfüllung der Länder noch angemessen und erforderlich sind. Ab dem 1. Januar 2014 entfällt die aufgabenbereichsbezogene Zweckbindung; lediglich die investive Zweckbindung bleibt bestehen.

18. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Finanzbedarf zur wirksamen Förderung von innovativen Maßnahmen und Modellprojekten bis 2020 ein?

Dem Bund stehen jährlich rund 3 Mio. Euro für nicht investive Maßnahmen zur Verfügung, die in besonderem Maße innovativ sind, wie z. B. Ideen- und Projektwettbewerbe, Maßnahmen der Mobilitätsbildung, Studien oder Sicherheitskampagnen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans. Der Bund hat über die nicht investiven Maßnahmen hinaus in den Jahren 2009 bis 2012 bereits zusätzliche Mittel für einen umfassenden Modellversuch im Bereich „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ bereitgestellt. Eine Erhöhung der Mittel für nicht investive innovative Modellprojekte ist vor dem Hintergrund der notwendigen Haushaltskonsolidierung derzeit nicht vorgesehen.

19. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, um zeitnah Radschnellwege mit überregionaler Bedeutung zu fördern, und welche finanziellen Mittel wird sie dafür bis wann einsetzen?

Sogenannte Radschnellwege sind, auch vor dem Hintergrund des zunehmenden Radverkehrs, als weitere innovative Infrastrukturangebote, geeignet, die Fahrradnutzung auch über längere Distanzen attraktiv zu machen.

Das BMVBS fördert daher im Rahmen des NRVP 2020 als nicht investive Maßnahme der Radverkehrsförderung entsprechende Machbarkeitsstudien, wie z. B. aktuell die Machbarkeitsstudie „Radschnellwege Ruhr“ mit einem Förder volumen von insgesamt rund 370 000 Euro für eine Projektlaufzeit von ca. zwei Jahren. Gegenstand dieses Modellprojektes sind u. a. die Darstellung der erforderlichen Infrastruktur, die städtebauliche Integration der Wegeverbindungen sowie alternative Finanzierungsmodelle und der volkswirtschaftliche Nutzen.

Im Rahmen des Schaufensters Niedersachsen fördert die Bundesregierung das Projekt „eRadschnellwege“ mit rund 980 000 Euro für eine Projektlaufzeit vom 1. November 2012 bis zum 31. Oktober 2015. Untersucht werden u. a. infrastrukturelle Voraussetzungen für die Zweirad-Elektromobilität, Akzeptanzfragen sowie Eignung der vorhandenen Fahrradnetzstrukturen für die Elektromobilität.

Die auf Basis von Machbarkeitsstudien nachfolgende Umsetzung der Infrastruktur, d. h. der Bau der Radschnellwege, ist in erster Linie Aufgabe der Länder und Kommunen. Hierfür können nach derzeitiger Rechtslage u. a. nach Maßgabe des jeweiligen Landesrechts die vom Bund bereit gestellten Entflechtungsmittel genutzt werden.

20. Warum empfiehlt der Bund den Ländern und Gemeinden die systematische Anwendung von Regelwerken, wie die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010), wendet aber bei den Radverkehrsanlagen in Baulast des Bundes niedrigere Standards an (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 115 des Abgeordneten Stephan Kühn auf Bundestagsdrucksache 17/12646)?
21. Warum werden bei der Planung und beim Bau von Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen die in der ERA 2010 empfohlenen Standardmaße für Breite und Linienführung nach Informationen der Fragesteller häufig nicht angewandt?
22. Warum werden bei der Planung und beim Bau von Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen die in der ERA 2010 empfohlenen Führungsformen an

Hauptverkehrsstraßen und Verkehrsknoten nach Informationen der Fragesteller häufig nicht angewandt?

Die Fragen 20 bis 22 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, wonach bei Planung und Bau von Radverkehrsanlagen in der Baulast des Bundes niedrigere Standards angewendet würden. Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 115 des Abgeordneten Stephan Kühn (Bundestagsdrucksache 17/12646) wird verwiesen.

23. Was wird die Bundesregierung unternehmen, um das Thema Radverkehr und integrierte Mobilität zum Bestandteil der Ausbildung innerhalb der Ingenieurwissenschaften, Verkehrsplanung, Verkehrspsychologie und der mit der Verkehrsüberwachung befassten Ordnungskräfte zu machen?

Nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes sind für die Ausgestaltung von Studiengängen die Länder und Hochschulen und für die Inhalte der Ausbildung der Ordnungskräfte die Länder alleine zuständig.

Um derzeit bestehende Defizite im Ausbildungsbereich auszugleichen, bietet die mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes geförderte Fahrradakademie im Deutschen Institut für Urbanistik sehr erfolgreich seit 2007 im gesamten Bundesgebiet berufsbegleitende Fortbildungsangebote mit großer Breitenwirkung an (u. a. kommunale Verkehrsplaner, Vertreter von Straßenverkehrsbehörden, in jüngster Zeit auch Vertreter von Polizei und Ordnungsbehörden).

24. Bis wann und in welchem Umfang wird der Bund im Rahmen seiner eigenen Fahrzeugbeschaffung und seines Mobilitätsmanagements Dienstfahräder für die Bundesministerien anschaffen?

Die Anschaffung von Dienstfahrrädern wird nicht zentral für die Bundesverwaltung gesteuert. Sie obliegt der Zuständigkeit jedes einzelnen Ressorts. Die Bundesministerien überprüfen im Rahmen ihres Mobilitätsmanagements die bedarfsgerechte Ausstattung mit Dienstfahrrädern.

25. Plant der Bund eine ressortübergreifende Initiative, mit der er die Aktivitäten der Länder und Kommunen zur Bewegungsförderung koordinieren und unterstützen wird?

Das BMI und das BMG planen keine Initiative zur Koordinierung der Aktivitäten zur Bewegungsförderung der Länder und Kommunen.

Im Nationalen Aktionsplan „IN FORM – Deutschlands Initiative für gesunde Ernährung und mehr Bewegung“ werden von den beiden federführenden Ressorts BMG und BMELV eine Vielzahl von breitgefächerten Aktivitäten zur Etablierung von gesundheitsförderlichen Strukturen in den verschiedenen Lebenswelten wie Kindertagesstätten, Schulen, Betrieben und Senioreneinrichtungen unterstützt. Dabei ist die Förderung der Bewegung und der sportlichen Aktivität ein zentrales Anliegen, da diese eine wesentliche Voraussetzung für einen gesunden Lebensstil sind. Der Nationale Aktionsplan versteht sich als ein Instrument des Dialogs, der mit allen relevanten Akteuren wie den Ländern, Kommunen sowie der Zivilgesellschaft umgesetzt und weiterentwickelt werden muss. Es ist geplant, die in diesem Rahmen entstandene bewährte Zusammenarbeit – auch mit den Ländern und Kommunen – weiterhin fortzuführen.

Im Zuständigkeitsbereich des BMVBS hat sich mit dem Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ ein bewährtes Gremium zur Koordinierung von Bund, Ländern und weiteren Akteuren etabliert. Die Fahrradkommunalkonferenz ergänzt dieses im Hinblick auf den Austausch von Bund und Kommunen. Da Radverkehrsförderung gleichzeitig auch Bewegungs- und somit Gesundheitsförderung ist, wird dies dort auch regelmäßig thematisiert. In Kürze wird sich die im NRVP 2020 angekündigte Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr (IMAG) zu ihrer konstituierenden Sitzung treffen; der IMAG wird das BMG angehören.

26. Warum plant die Bundesregierung keine personelle Aufstockung im Radverkehrsbereich innerhalb des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, wie beispielsweise die Schaffung eines eigenständigen Radverkehrsreferates?

Die Bundesregierung stellt im Rahmen ihrer Personalorganisationshoheit jetzt und in Zukunft sicher, dass die Aufgaben zur Förderung des Radverkehrs erfüllt werden (vgl. Antwort der Bundesregierung vom 22. Mai 2012 auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Bundestagsdrucksache 17/9734). Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung vom 26. März 2012 auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD auf Bundestagsdrucksache 17/9110 verwiesen.

27. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die in der Studie des Umweltbundesamtes (Texte Nummer 19/2013) ausgewiesenen Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz auszuschöpfen?
- a) Welche konkreten Projekte und Initiativen wird die Bundesregierung auf den Weg bringen, um kurze Wege bis zu 5 Kilometer, die bisher mit dem Auto gefahren werden, auf den Radverkehr zu verlagern?
- b) Welche konkreten Projekte und Initiativen wird die Bundesregierung auf den Weg bringen, um längere Wege bis zu 15 Kilometer, die bisher mit dem Auto gefahren werden, auf das Fahrrad bzw. Elektrofahrrad (Pedelec) zu verlagern?
- c) Welche konkreten integrierten Konzepte wird die Bundesregierung fördern, um Wege, die bisher mit dem Auto zurückgelegt werden, auf den Radverkehr zu verlagern?

Die Fragen 27 a, b und c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Studie des Umweltbundesamtes „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ wurde im März 2013 veröffentlicht. Parallel zur genannten UBA-Studie hat die Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des BMVBS das Projekt „Einsparpotentiale des Radverkehrs im Stadtverkehr“ betreut. Beide Projekte sind miteinander abgestimmt und ergänzen sich inhaltlich. Die Bundesregierung hat bereits vor Veröffentlichung der Studien Projekte und Initiativen zur Förderung des Radverkehrs unterstützt sowie entsprechende Instrumente und Maßnahmen entwickelt und gefördert.

Das BMVBS fördert z. B. mit Mitteln zur Umsetzung des NRVP bereits ein breites Spektrum an Maßnahmen. Maßgebliches Kriterium hierfür ist, dass die jeweiligen Projekte in besonderem Maße innovativ und auf andere Städte und Gemeinden übertragbar sind. Die Maßnahmen richten sich dabei an verschiedene Zielgruppen (z. B. Arbeitgeber und Arbeitnehmer) und verfolgen mit einem guten Instrumentenmix vielfältige Ansätze (z. B. Wettbewerbe, Studien, Maßnahmen der Mobilitätsbildung, Verkehrssicherheitsarbeit und Informations- und

Imagekampagnen zugunsten des Radverkehrs). In der Gesamtschau sind alle geförderten Radverkehrsprojekte geeignet, die o. g. Verlagerungspotenziale vom Pkw auf das Fahrrad zu unterstützen.

Das Bundesumweltministerium fördert im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative innovative Einzelprojekte in den Bereichen Wirtschaft, Verbraucher, Bildung und Kommunen sowie Klimaschutz in Kommunen, sozialen und kulturellen Einrichtungen. Im Jahr 2012 wurden mit der Novellierung der Kommunalrichtlinie Fördermöglichkeiten zum Ausbau einer nachhaltigen Mobilität wie beispielsweise der Lückenschluss von Fahrradwegen, aber auch eine fußgängerfreundliche Verkehrsgestaltung und die Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen neu eingeführt. Die Intention der Zuwendung für infrastrukturelle Investitionen zielt darauf ab, die Radverkehrsinfrastruktur zu erweitern, um ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen zu ermöglichen und eine Alternative zum Autoverkehr anzubieten.

Zu den Einzelprojekten, die die Verlagerung des Autoverkehrs auf den Radverkehr unterstützen, gehört aktuell das Elektro-Lastenrad-Projekt „Ich ersetze ein Auto“ im städtischen Kurier- und Expressdienst sowie die in den Jahren 2009 und 2010 geförderte Kampagne „Kopf an: Motor aus. Für null CO<sub>2</sub> auf Kurzstrecken.“, die auf die Verlagerung der kurzen Wege im Alltag bis zu 5 Kilometer abzielt, und der übergeordnete Ansatz des Mobilitätsmanagements im abgeschlossenen Projekt „effizient mobil“.



