

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/937 –**

Förderung des Radverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

Fahrradfahren ist klima- und umweltfreundlich. Daher müssen die Potentiale des Fahrradverkehrs im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik gezielt genutzt werden. Der Radverkehr muss fester Bestandteil einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrspolitik sein. Wichtig ist dabei eine sinnvolle Verknüpfung des Fahrrads mit den unterschiedlichen Verkehrsträgern.

In den Kommunen müssen der öffentliche Personennahverkehr, Radverkehr und Fußgänger gleichberechtigt behandelt und so Mobilität für alle sicherer gemacht werden. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) sind für den Zeitraum von 2002 bis 2012 zukunftsweisende Maßnahmen für die Förderung des Radverkehrs angestoßen worden. Die aufgezeigten Strategien müssen weiterentwickelt werden, um den Radverkehr in Deutschland weiter zu stärken. Der Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen muss weiter erhöht werden. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für einen Umstieg/Wechsel auf das Fahrrad ist eine gute Fahrrad-Infrastruktur, die die Nutzung des Fahrrades attraktiv macht.

1. An welchen Leitbildern will die Bundesregierung die Stadtentwicklung künftig ausrichten?

Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Rolle des Fahrrads im Stadtverkehr?

Die Stadtentwicklungspolitik hat angesichts der wirtschaftlichen, kulturellen und gesellschaftlichen Entwicklung in Deutschland folgende Ziele: die Bewältigung der Folgen des demographischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels, den Klimaschutz, die Stärkung des sozialen Zusammenhalts und der Integration von Menschen mit Migrationshintergrund, den Erhalt historischer Bausubstanz und Stadtstrukturen, die Wieder- und Umnutzung von Brachflächen und die Barrierearmut im Wohnumfeld. Auf dem Gebiet der nachhaltigen Stadtentwicklung ist darüber hinaus die internationale Zusammenarbeit auszubauen. Um den europäischen Integrationsprozess zu beschleunigen, ist die grenzüberschreitende Zu-

sammenarbeit bei der Raumordnung zu intensivieren. Der Radverkehr stellt für die Bundesregierung einen wichtigen Bestandteil städtischer Mobilität dar.

2. In welcher Größenordnung strebt die Bundesregierung an, Autofahrten in der Stadt, die zu neunzig Prozent eine Länge von weniger als sechs Kilometer haben, aufs Fahrrad zu bringen, um CO₂-Einsparungen zu erreichen?

Nach Auffassung der Bundesregierung sind die Potenziale des Radverkehrs – trotz positiver Entwicklungen des Radverkehrs in den Städten und Gemeinden – noch nicht ausgeschöpft.

Über die Aufstellung von Zielvorgaben entscheiden jedoch die zuständigen Kommunen entsprechend der örtlichen Gegebenheiten.

3. Wie bewertet die Bundesregierung den Beitrag des Fahrrads zur Verminderung der CO₂-Emission im Verkehr?

Die Förderung des Radverkehrs kann einen erheblichen Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen leisten.

4. Wird die Bundesregierung sich aktiv dafür einsetzen, die aus dem Zweiten Fahrradbericht entwickelten Maßnahmen zum Nationalen Radverkehrsplan umzusetzen?

Welche Schwerpunkte wird die Bundesregierung dabei setzen, speziell in den Bereichen Gesundheit und Verkehrssicherheit?

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, die aus dem Zweiten Bericht über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland (Bundestagsdrucksache 16/6705) entwickelten Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes nach Maßgabe verfügbarer Haushaltsmittel zu realisieren. Alle Maßnahmen der Radverkehrsförderung dienen grundsätzlich auch der Verbesserung der Gesundheit. Bei allen mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes geförderten Maßnahmen wird darauf geachtet, dass sie die Aspekte der Verkehrssicherheit berücksichtigen.

5. Wird der Beirat zum Nationalen Radverkehrsplan weiterhin eingesetzt, um den externen Sachverstand bei dessen Umsetzung zu nutzen?

Ja, das Gremium hat sich bewährt.

6. Wird die Bundesregierung auch in Zukunft im Rahmen des Bund-Länder-Arbeitskreises Radverkehr die Bundesländer in die weiteren Planungen zur Förderung des Radverkehrs einbinden?

Wie wird der Arbeitskreis in Zukunft organisiert werden?

Die Organisation des Bund-/Länder-Arbeitskreises Fahrradverkehr bleibt unverändert.

7. Wird die Bundesregierung eine länderübergreifende Koordinierungsstelle im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einrichten, die die Abstimmung der Aktivitäten von Bund, Ländern und Gemeinden verbessert, mehr Transparenz schafft und den Erfahrungsaustausch zwischen den Ebenen optimiert?

Der Bundesregierung liegen keine Hinweise auf einen über die bestehenden Gremien hinausgehenden Koordinierungsbedarf vor.

8. Wird die Bundesregierung die Fahrradakademie, die der ehemalige Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, ins Leben gerufen hat und die umfassende Fortbildungen für kommunale Akteure im Bereich der Radverkehrsförderung anbietet, weiter fördern?

Änderungen sind derzeit nicht beabsichtigt.

9. Wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auch in Zukunft die Federführung beim Thema Radverkehr haben?

Gilt das auch für das Thema Pedelecs im Rahmen der weiteren Förderung der Elektromobilität?

Ja. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wird federführend im Bereich des Radverkehrs bleiben.

10. Was wird die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass die Bedeutung des Radverkehrs für die Entlastung der öffentlichen Haushalte, für Gesundheit, Klimaschutz und als Wirtschaftsfaktor vielfach unterschätzt wird, unternehmen, um eine positive öffentliche Wahrnehmung des Fahrrads zu fördern und um auch Bevölkerungsteile anzusprechen, die das Fahrrad noch nicht oder nur selten nutzen?

Die Bundesregierung wird den Nationalen Radverkehrsplan weiterentwickeln.

11. Plant die Bundesregierung, den Verbund zwischen Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Nah- und Fernverkehr zu stärken?

Ja

12. Hält die Bundesregierung – in Anbetracht der Bedeutung des Fahrradtourismus – für die Wirtschaftsleistung vieler deutscher Regionen, neben dem Infrastrukturausbau durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die Länder, ein stärkeres Engagement des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie für erforderlich, um ein länderübergreifendes radtouristisches Konzept umzusetzen?

Die Bundesregierung ist bereits jetzt im Radtourismus stark engagiert. So hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) eine Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus in Deutschland in Auftrag gegeben, die im September 2009 veröffentlicht wurde. BMWi und BMVBS fördern gemeinsam das Pilotprojekt „Länderübergreifender Ausbau und Vermarktung der D-Route 3/des Europaradweges R1“ kurz „Pilotprojekt D-Netz-Route 3“ mit den betroffenen fünf Bundesländern. Aus der Umsetzung des Pilotprojekts sollen Musterlösungen für die Umsetzung und Koordinierung des D-Routen-Netzes entwickelt werden.

13. Wird die Bundesregierung eine zentrale Vermarktungsstelle für den Fahrradtourismus einrichten, die dazu beiträgt, die Potentiale dieser Wachstumsbranche stärker auszuschöpfen?
14. Wird die Bundesregierung die Entwicklung des D-Netzes, das für den Fahrradtourismus von großer Bedeutung ist, weiter vorantreiben?
Welche nächsten Schritte sind geplant?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die sich aus dem Abschluss des Pilotprojektes D-Netz-Route 3 ergebenden Musterlösungen (Vermarktungskonzept, Internetauftritt) stehen den Ländern und Kommunen zur Verfügung und sollen ein einheitliches Konzept für die Deutschlandrouten gewährleisten.

Die Bundesregierung wird vor weiteren Schritten zunächst die Ergebnisse des Pilotprojekts D-Netz-Route 3 abwarten.

15. Sollen sich nach Auffassung der Bundesregierung angesichts der Tatsache, dass das Fahrrad seinen Verkehrsanteil auf zehn Prozent gesteigert hat, die Ausgaben der öffentlichen Hand für den Radverkehr an der steigenden Bedeutung dieses Verkehrsmittels orientieren?

Die Ausgabendotierung ist Gegenstand des jährlichen Haushaltsaufstellungsverfahrens.

16. Wird die Bundesregierung das Ziel der Fahrradmitnahme in allen Zügen des Fernverkehrs, insbesondere in ICE der Deutschen Bahn AG (DB AG) weiter verfolgen, z. B. durch die verpflichtende Einführung von Multifunktionsabteilen, wie sie das Europäische Parlament bereits beschlossen hat?
Welche konkreten Vereinbarungen sind dabei zwischen der Bundesregierung und der DB AG bereits getätigt worden?

Die Schaffung eines Angebotes zur Fahrradmitnahme im Fernverkehr und dessen Ausgestaltung ist eine Angelegenheit der Geschäftsführung der Deutschen Bahn AG (DB AG). Dem steht nicht entgegen, dass die Weiterentwicklung der Intermodalität von Rad- und Eisenbahnverkehr ein wichtiges Ziel der Bundesregierung bleibt, an dessen Verwirklichung sie im partnerschaftlichen Kontakt mit der DB AG kontinuierlich arbeitet.

17. Ist es richtig, dass der Bereich Radverkehr im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von dem Referat SW 24 in das Referat UI 31 verlagert worden ist?

Ja

18. Wenn ja, wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ehemaligen Referats SW 24 waren bis zur Umstrukturierung des Bundesministeriums für

Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der Bearbeitung des Themas Radverkehr beschäftigt?

Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden es in Zukunft im neu geschaffenen Referat UI 31 sein?

Ist es bei der Umstrukturierung zu einer Stellenreduzierung gekommen?

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ehemaligen Referats SW 24 waren in unterschiedlichem Umfang mit der Bearbeitung des Themas Radverkehr beschäftigt. Die Personalplanung für das Referat UI 31 ist noch nicht abgeschlossen.

