

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Markus Tressel, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Beschluss und Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
3. Bis wann wird die Bundesregierung die neue Richtlinie zur Förderung nichtinvestiver Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP 2020 fertigstellen?
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?
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“?
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?
9. Wie wird der Bedarf für den Ausbau und Erhalt von Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen ermittelt?
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?
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?
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?
13. Wie hoch ist der jährliche Bedarf zum Unterhalt und zur Erneuerung der bestehenden Radwege an Bundesstraßen?
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?
15. Was wird die Bundesregierung unternehmen, um die Mittel für die Fahrradakademie langfristig zu sichern?
16. Was wird die Bundesregierung unternehmen, damit die gesundheitlichen Effekte des Radfahrens künftig bei der Bewertung von Verkehrsinvestitionen umfassend berücksichtigt werden?

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?
18. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Finanzbedarf zur wirksamen Förderung von innovativen Maßnahmen und Modellprojekten bis 2020 ein?
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?
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?
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?
24. Bis wann und in welchem Umfang wird der Bund im Rahmen seiner eigenen Fahrzeugbeschaffung und seines Mobilitätsmanagements Dienstfahräder für die Bundesministerien anschaffen?
25. Plant der Bund eine ressortübergreifende Initiative, mit der er die Aktivitäten der Länder und Kommunen zur Bewegungsförderung koordinieren und unterstützen wird?
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?
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?

Berlin, den 17. Mai 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion