

## Beschlussempfehlung und Bericht

### des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden),  
Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/11729 –

### Radverkehr konsequent fördern

#### A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit welchem die Bundesregierung durch den Deutschen Bundestag zu einer aus Sicht der Antragsteller konsequenteren Förderung des Fahrradverkehrs aufgefordert werden soll. Hierzu soll die Bundesregierung laut dem Antrag im Wesentlichen zu folgenden Maßnahmen aufgefordert werden: Erstens solle sie durch eine Reihe von Maßnahmen den Aufbau einer sichereren Fahrradinfrastruktur vorantreiben. Zweitens solle sie das Straßenverkehrsrecht stärker auf die Bedürfnisse und die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern ausrichten. Drittens fordert der Antrag, den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) konsequenter umzusetzen und in diesem Rahmen bis zum Jahr 2030 einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent anzustreben. Viertens setzen sich die Antragsteller für ein zeitlich befristetes Förderprogramm für E-Lastenrad-Sharing-Konzepte aus Bundesmitteln ein. Fünftens solle der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn AG (DB AG) für eine Fahrradmitnahmemöglichkeit in allen DB-Zügen sorgen. Sechstens schließlich wird gefordert, den Bundesbediensteten die Nutzung von Dienstfahrrädern und Dienstradleasing zu ermöglichen.

#### B. Lösung

**Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

#### C. Alternativen

Annahme des Antrags.

#### D. Kosten

Kosten wurden nicht erörtert.

**Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Antrag auf Drucksache 18/11729 abzulehnen.

Berlin, den 31. Mai 2017

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Martin Burkert**  
Vorsitzender

**Gero Storjohann**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Gero Storjohann

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 18/11729** in seiner 229. Sitzung am 31. März 2017 beraten und dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung überwiesen. Außerdem hat er den Antrag dem Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie sowie dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller stellen fest, das Fahrrad sei ein umweltfreundliches, gesundes Verkehrsmittel, das sich in der Bevölkerung zunehmender Beliebtheit erfreue. Die Bundesregierung setze sich jedoch nicht engagiert genug dafür ein, Fahrradfahren sicherer und attraktiver zu gestalten. Mit ihrem Antrag begehren die Antragsteller eine Entschließung des Deutschen Bundestages, der zufolge die Bundesregierung zu einer nach Ansicht der Antragsteller konsequenteren Förderung des Fahrradverkehrs aufgefordert werden soll.

Erstens solle die Bundesregierung sich für den Ausbau der Fahrradverkehrsinfrastruktur und die Erhöhung der Sicherheit im Fahrradverkehr einsetzen. Hierzu solle sie unter anderem die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010) als verbindlichen Qualitätsstandard für bundesfinanzierte Radwege definieren, den Zustand dieser Radwege regelmäßig erfassen und Lücken sukzessive schließen. Außerdem solle sie dem Verkehrsressort Mittel in Höhe von jährlich 200 Millionen Euro für Radwege an Bundesstraßen und 100 Millionen Euro jährlich für die Mitfinanzierung von Radschnellwegen zur Verfügung stellen und sich stärker an der Gemeindeverkehrsfinanzierung beteiligen.

Zweitens zielt der Antrag auf eine umfassende Reform des Straßenverkehrsrechtes im Interesse der Radfahrer und Fußgänger ab: Unter anderem solle die Bundesregierung sich auf Ebene der Europäischen Union (EU) für verpflichtende Abbiegeassistenzsysteme für Lastkraftwagen (Lkw) einsetzen, ein Wahlrecht für Kinder unter zehn Jahren und ihre Begleitpersonen zur Fahrt auf der Straße oder dem Fußweg festschreiben, den Kommunen die Befugnis zur innerörtlichen Einführung von Tempo 30, Rechtsabbiegepfeilen für Radfahrer sowie die Freigabe von Radschnellwegen für S-Pedelecs einräumen und den Modellversuch „Schutzstreifen außerorts“ bewerten und gegebenenfalls entsprechende Markierungen ermöglichen.

Drittens streben die Antragsteller an, die Bundesregierung zu einer konsequenteren Umsetzung des NRVP aufzufordern. Ausstehend seien beispielsweise die Grundlagenuntersuchung zur Situation der Radverkehrsförderung in Deutschland, die Erstellung einer Radnetzkarte, aus der die länderübergreifenden Lücken im Radverkehrsnetz ersichtlich werden, oder die Untersuchung des Finanzbedarfs für die Investitionen in die Radinfrastruktur in den kommenden zehn Jahren. Zudem müsse das bislang zu vage Ziel für die Erhöhung des Radverkehrsanteils erhöht werden auf einen Anteil von 25 Prozent bis zum Jahr 2030.

Viertens solle die Bundesregierung für einen befristeten Zeitraum den Aufbau von bis zu 2.000 E-Lastenrad-Verleihstationen und die Anschaffung von insgesamt bis zu 10.000 E-Lastenrädern mit 1.000 Euro je E-Lastenrad unterstützen. Hierdurch solle unter anderem eine wesentliche Hürde zur Nutzung von E-Lastenrädern, der hohe Anschaffungspreis, gesenkt werden.

Fünftens solle der Bund als Eigentümer der DB AG diese verpflichten, in allen Zügen die Fahrradmitnahme zu ermöglichen. Diese Maßnahme könne nach Ansicht der Antragsteller gerade in ländlichen Räumen und für Pendler den Fahrradverkehr fördern.

Sechstens schließlich solle den Bediensteten des Bundes die Nutzung von Dienstfahrrädern sowie ein Dienstradleasing ermöglicht und damit die Nutzung des Fahrrades als gesundes und umweltfreundliches Verkehrsmittel für den Arbeitsweg gefördert werden, wie es auch der NRVP von Arbeitgebern verlange. Die Bundesregierung habe

hingegen zwischen Juni 2013 und Oktober 2016 die Zahl der Dienstfahräder in ihren Ministerien um 85 Prozent verringert.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat die Vorlage in seiner 151. Sitzung am 31. Mai 2017 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat die Vorlage in seiner 114. Sitzung am 31. Mai 2017 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat die Vorlage in seiner 120. Sitzung am 31. Mai 2017 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Vorlage in seiner 113. Sitzung am 31. Mai 2017 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte durch Abg. Gero Storjohann aus, der Antrag enthalte einige sinnvolle Maßnahmen, die jedoch bereits erledigt worden seien, aber auch solche, die man nicht für zweckmäßig halte. So sei eine Definition von verbindlichen Qualitätsstandards für mit Bundesmitteln finanzierte Radwege nicht mit Bundesrecht vereinbar. Die Erfassung des Zustandes dieser Radwege liege zurzeit in der Verantwortung der Länder; diese wüssten bereits gut über die Reparaturbedarfe Bescheid. Vor einer Erhöhung der Haushaltsmittel für Radwege und Radschnellwege müsse sichergestellt werden, dass die Länder die Mittel abriefen. Sie verwies zudem darauf, dass der Bund die Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die auch für den Radverkehr eingesetzt werden könnten, bis zum Jahr 2030 um insgesamt 15,6 Milliarden Euro erhöht habe. Sie meinte des Weiteren, sie halte es nicht für zweckmäßig, einzelne Verkehrsteilnehmer straßenverkehrsrechtlich zu bevorzugen. Einzelne Vorschriften müssten korrigiert werden; hiermit sei die Bundesregierung jedoch bereits befasst. Lkw-Abbiegeassistenzsysteme würden bereits durch das Förderprogramm „De-minimis“ unterstützt. Zum Radfahren von Kindern unter zehn Jahren auf Fußwegen sei im Dezember 2016 eine Neuregelung in Kraft getreten. Sie wandte sich außerdem gegen neue Befugnisse für die Kommunen: Die Fraktion sei für die Beibehaltung der Regelgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern. Abbiegepeile für Radfahrer an Lichtzeichenanlagen seien bereits möglich. An anderen Kreuzungen beabsichtige man eine Lösung über Grünpfeil-Verkehrszeichen. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) erlaube ferner bereits die Öffnung von geeigneten Radwegen für S-Pedelecs. Hinsichtlich der Ausweisung von Schutzstreifen außerorts gelte es, den Bericht über den Modellversuch abzuwarten. Zur Erhöhung des Radverkehrsanteils verwies sie auf die Planungen zum ab 2020 in Kraft tretenden neuen NRVP. Sie stimmte zu, dass E-Lastenräder gerade bei der „letzten Meile“ der Paketzustellung in Innenstädten eine Rolle spielen könnten; hieran arbeite man jedoch bereits. Sie gab auch zu bedenken, dass für größere Ladungen Lkw notwendig blieben. Ferner unterstrich sie, die Fahrradmitnahme sei in den Regionalzügen bereits möglich und werde in den neuen ICE4-Zügen ebenfalls bestehen. Auch Fernbusse beförderten Fahrräder. Man sei insgesamt auf einem guten Weg. Schließlich sei man zuversichtlich, dass eine Grundsatzentscheidung über Dienstfahräder auch bei den Bundesbehörden erreicht werden könne.

Die **Fraktion der SPD** erklärte durch Abg. Stefan Zierke, der Antrag verkenne bei manchen Forderungen die föderale Zuständigkeitsordnung. Kritisch sehe man ferner, wenn das geforderte Wahlrecht dazu führe, dass Kinder auf Bundesstraßen Fahrrad führen. Zudem habe man jüngst die entsprechenden Regelungen überarbeitet. Ein wichtiges Signal zur Förderung des Fahrradverkehrs habe der Bund außerdem durch die deutliche Erhöhung der Mittel gesetzt. Die Fraktion sprach sich dafür aus, auf Hauptverkehrsstraßen die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 Stundenkilometer beizubehalten. Wenn der Verkehr zügig und flüssig laufe, sei dies auch im Interesse der Anwohner, weil die Lkw schneller wieder die Städte verließen. Sie monierte darüber hinaus, eine einseitige Verpflichtung der DB AG zur Fahrradmitnahme benachteilige diese gegenüber ihren Wettbewerbern. Die Forderung

nach einer Förderung von E-Lastenrädern zeige, dass der Antrag zu sehr auf die Situation in Städten zugeschnitten sei. In ländlichen Räumen seien solche Konzepte nicht praktikabel. Doch auch in urbanen Räumen ließen sich nicht alle Güter mit Lastenrädern befördern, etwa die zahlreichen täglich anfallenden Mineralwasserpfandflaschen. Schließlich riet sie zur Vorsicht bei der Stärkung von Umweltverbänden, um insbesondere in touristisch interessanten Regionen wie etwa Naturparks und Biosphärenreservaten den Ausbau der Fahrradinfrastruktur nicht weiter zu erschweren.

Die **Fraktion DIE LINKE.** führte durch Abg. Sabine Leidig aus, sie halte den Antrag für eine gute Diskussionsgrundlage, auch wenn man im Einzelnen nicht mit allen Forderungen übereinstimme. Die Fraktion halte die Förderung des Fahrradverkehrs und eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs für wichtig, um die im Pariser Klimaschutzabkommen vereinbarten CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele zu erreichen. Einen höheren Radverkehrsanteil werde man jedoch nur erzielen, wenn man das Fahrradfahren sicherer und komfortabler für die Bürger mache. Als Vorbild sei insbesondere das Amsterdamer Modell zu nennen. Für eine nachhaltige Stärkung des Radverkehrs genüge es nicht, seitens des Bundes einzelne Fördertöpfe aufzustocken. Vielmehr wünsche sich die Fraktion zum 200. Jahrestag der Erfindung des Fahrrads vom Bund ein deutlicheres Signal. Wichtig sei in diesem Zusammenhang insbesondere, die aus den 1960er-Jahren herrührende Bevorzugung des Autos im Straßenverkehrsrecht zu überwinden. Man halte die Festsetzung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen für einen zentralen Sicherheitsaspekt, hiermit werde niemandem etwas weggenommen. Skeptisch beurteilte sie allerdings das Fahrradfahren auf Gehwegen. Hiermit würde ein Konflikt zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern erzeugt, obwohl es tatsächlich darum gehe, auf der Straße mehr Raum für Fahrräder zu schaffen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte durch Abg. Matthias Gastel, die ablehnende Haltung der Koalitionsfraktionen scheinbar ihr parteitaktisch motiviert und nicht nachvollziehbar begründet. Sie sei sich der Kompetenzen von Bund, Ländern und Kommunen bewusst. Der Antrag verfolge gerade das Ziel, die Länder und Kommunen dort zu unterstützen, wo sie an Grenzen stießen. Dass die Bundesstraßen durch die Länder in Auftragsverwaltung verwaltet würden, ändere nichts an der Notwendigkeit, für den Bund als Straßenbaulastträger über den Zustand und den Instandhaltungsbedarf selbst Bescheid zu wissen, etwa wegen der Haushaltsplanung. Die Verkehrspolitik der Bundesregierung zeige, dass man sich nicht für den Fahrradverkehr interessiere und nicht erkannt habe, um welches ein umweltschonendes, gesundes und freiheitliches Verkehrsmittel es sich beim Fahrrad handele. So würden die konkreten Maßnahmen des NRVP nicht umgesetzt. Die dort vorgesehene Projektgruppe sei seit dem Jahr 2013 erst dreimal zusammengekommen. Die geforderte Wahlfreiheit für Kinder und ihre Begleitpersonen gehe über die bestehenden Regelungen hinaus. Es stimme auch nicht, dass jeder Radweg eine vielbefahrene Bundesstraße sei. Ebenfalls erforderlich sei es, für neue Lkw Abbiegeassistenzsysteme vorzuschreiben. Es sei für Radfahrer und Fußgänger weder möglich noch zumutbar, den toten Winkel eines jeden abbiegenden Lkw richtig einzuschätzen. Bezüglich der Schutzstreifen außerorts gehe es gerade darum, die Vorlage des noch ausstehenden Abschlussberichts zu beschleunigen. Schließlich seien die Bemühungen der DB AG zur Fahrradmitnahme zwar anerkennenswert. Es genüge aber nicht, auf die sukzessive einzuführenden ICE4-Züge zu setzen, weil vor Fahrtantritt für Reisende nicht erkennbar sei, was für ein ICE-Typ fahren werde. Sie kritisierte auch, dass bei der Erneuerung der älteren ICE der Einbau von Fahrradplätzen versäumt worden sei.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Antrag auf Drucksache 18/11729 abzulehnen.

Berlin, den 31. Mai 2017

**Gero Storjohann**  
Berichterstatter





