

**Beschlussempfehlung und Bericht
des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

**zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/5546 –**

Fahrradland Deutschland – Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans

A. Problem

Die Fraktion der CDU/CSU hat einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung zur Umsetzung der Ziele des in der 19. Legislaturperiode vorgelegten Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 3.0 auffordern soll.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 20/5546 abzulehnen.

Berlin, den 15. März 2023

Der Verkehrsausschuss

Udo Schiefner
Vorsitzender

Mathias Stein
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Mathias Stein

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 20/5546** in seiner 84. Sitzung am 8. Februar 2023 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an der Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller kritisieren, dass die Bundesregierung in der 20. Legislaturperiode bisher keinen Legislativvorschlag zur Umsetzung der Ziele des Nationalen Radverkehrsplans vorgelegt habe, obwohl dessen Umsetzung im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP angekündigt worden sei.

Nach dem Willen der Antragsteller solle der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern, sich zum Ziel des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 zu bekennen und ein NRVP-Umsetzungsgesetz zu erarbeiten. Neben einer zeitnahen Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans fordern die Antragsteller, dass die Bundesregierung vorrangige Radwegebauprojekte identifizieren und daraus einen „Bedarfsplan Fahrradroutes“ erarbeiten solle. Beim Ausbau der Radinfrastruktur solle künftig auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden. Schließlich solle die Bundesregierung ein bundesweites Programm für Fahrradparkhäuser und überdachte Abstellanlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen auflegen sowie das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrsordnung mit dem Ziel der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr für Radfahrerinnen und Radfahrer weiterentwickeln.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag auf Drucksache 20/5546 in seiner 33. Sitzung am 15. März 2023 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Antrag auf Drucksache 20/5546 in seiner 35. Sitzung am 15. März 2023 beraten.

Die **Fraktion der SPD** äußerte, dass der Antrag der Fraktion der CDU/CSU an die erfolgreiche Arbeit der Koalition in der letzten Legislaturperiode anknüpfe und die Ampelkoalition motiviere, dort weiter zu machen. Selbstverständlich sei der Nationale Radverkehrsplan Grundlage der Arbeit der Koalition und man habe ihn in vielen Bereichen erfolgreich weiterentwickelt. Mit dem Förderprogramm „Stadt und Land“, das man bis 2028 verstetigt habe, würde den Kommunen deutlich mehr Möglichkeiten eingeräumt, etwas für den Radverkehr zu tun. Am 15. März 2023 sei der Förderaufruf für Fahrradparkhäuser und Abstellanlagen gestartet worden, so dass diese Forderung aus dem Antrag bereits erfüllt sei. Finanzschwache Kommunen könnten daraus bis zu 4,5 Millionen Euro erhalten. Schließlich freue man sich darüber, dass die Fraktion der CDU/CSU das Reformvorhaben der Ampelkoalition unterstützen wolle, das Straßenverkehrsgesetz zu ändern mit dem Ziel, die Leichtigkeit des Verkehrs zu verbessern und Radfahrende besser zu schützen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** äußerte, dass Fahrrad fahren kein Ausdruck einer ideologischen Haltung, sondern einfach alltagstauglich, gesund und auch klimafreundlich sei. Man habe sich darüber gefreut, dass der Antrag in der ersten Lesung im Plenum von mehreren Fraktionen Zuspruch erhalten habe. Auch die Fahrradverbände hätten den Antrag begrüßt, insbesondere der ADFC. Die Fraktion der CDU/CSU wolle die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen. Es müsse vielmehr so sein, dass man Fahrrad, Auto, Bus und Bahn im Rahmen einer Intermodalität intelligent miteinander verknüpfe. Die Vorgängerregierung habe sehr viel für den Radverkehr getan

und die Mittel auf Rekordhöhe angehoben. Die Ampelkoalition dagegen habe die Mittel für den Radverkehr um 36 Prozent gekürzt. Die Enttäuschung sei groß und es sei 14 Monate nichts passiert.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßte, dass es große Einigkeit beim Thema „Fahrrad“ gebe. Der Koalitionsvertrag sage auch klar aus, dass man den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen werde. Die Ausgangslage sei aber sehr schlecht, weil die Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte sehr auf das Auto fokussiert gewesen sei, so dass es für das Fahrrad keine durchgehende Infrastruktur gebe. Die bestehenden gesetzlichen Grundlagen machten es den Kommunen zudem extrem schwer, den Radverkehr sinnvoll auszugestalten. Auch die finanziellen Mittel müssten in angemessener Höhe bereitgestellt werden.

Die **Fraktion der FDP** merkte an, dass die Große Koalition in der vergangenen Legislaturperiode die Förderung des Radverkehrs lediglich als Erprobungsvorhaben gesehen habe. Die Ampelkoalition habe sich dafür entschieden, die Mittel für den Radverkehr zu verstetigen und dafür zu sorgen, dass Planungssicherheit bei den Kommunen entstehe und damit entscheidende Projekte im Bereich des Radverkehrs angepackt werden könnten. Der Antrag enthalte viele gute und richtige Aspekte, die die Koalition ebenfalls in den nächsten Monaten und Jahren abarbeiten werde. Allerdings fehlten im Antrag der Fraktion der CDU/CSU ein paar entscheidende Punkte. Kommunen benötigten Flexibilität bei der Gestaltung des Verkehrsraums. Daher sollte man den Kommunen im Sinne der Subsidiarität ermöglichen, für sich selber die besten Verkehrskonzepte zu erarbeiten und im Zusammenspiel mit städtebaulichen Überlegungen Pläne zu erstellen, wie man den Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer ideal aufteilen könne. Ferner enthalte der Antrag zu wenig zum Thema „Intermodalität“. Man müsse die Vernetzung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern essenziell in den Fokus stellen, wozu auch Radparkhäuser gehörten. Des Weiteren gehe es um eine effiziente Koppelung von Rad- und Busverkehr.

Die **Fraktion der AfD** äußerte sich erfreut über die Aussage der Fraktion der CDU/CSU, nicht nur das Rad zu präferieren, sondern alle Verkehrsträger miteinander vernetzen zu wollen. Einige im Nationalen Radverkehrsplan getroffene Annahmen könne man aber nicht nachvollziehen, so zum Beispiel, dass der Zustimmungswert zum Radfahren bis zum Jahr 2030 auf 60 Prozent steigen werde. Ferner würde unterstellt, dass sich die Zahl der per Rad gefahrenen Kilometer bis 2030 verdoppeln würde, was ebenfalls nicht nachvollzogen werden könne. Des Weiteren frage man sich, wie die Flächen für die verschiedenen Verkehrsträger künftig neu verteilt werden sollten, ohne niedrigere Geschwindigkeiten beim Mischverkehr zum Ergebnis zu haben.

Die **Fraktion DIE LINKE.** beanstandete, dass der Bereich der Pop-up-Radwege im Antrag fehle. Das sei eine Form der Beeinflussung des Verkehrsflusses, die durch die Corona-Krise erst richtig zum Vorschein getreten sei und die man für sehr sinnvoll halte. Des Weiteren kritisiere man die Forderung nach einem Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Obwohl das Fahrrad eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel sei, komme es bei jedem neu angelegten Radweg zu einer Flächenversiegelung. Das Automobil nehme aktuell 70 bis 80 Prozent des Verkehrsraums ein. Der übrige Raum müsse unter Fußgängern, Radfahrern, Busspuren und Schienenwegen aufgeteilt werden. Wenn man den Raum für einen dieser Verkehrsteilnehmer aufstocken wolle, dann gehe das nur, indem man Fläche beim Automobilverkehr reduziere, was – zumindest in den Städten – mit einem Verzicht beim Automobilverkehr einhergehe.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE., den Antrag auf Drucksache 20/5546 abzulehnen.

Berlin, den 15. März 2023

Mathias Stein
Berichterstatter