

Große Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zwischenbilanz des Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012

Radfahren hat viele Vorteile. Radfahren ist preiswert. Das gilt für Nutzer und die Infrastrukturbereitstellung gleichermaßen. Die Mobilitätskosten für Radfahrer sind sehr gering. Radverkehrsförderung ist preiswerter als die Förderung jedes anderen Verkehrsmittels. Radfahren ist umweltfreundlich und leistet somit einen Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität, da es leise ist und keine Schadstoffe in die Luft ausstößt. Es verringert die Abhängigkeit vom Öl, weil es die energieeffizienteste Fortbewegungsart ist. Radfahren ist stadtverträglich, weil es wenig Platz beansprucht und eine gezielte Förderung des Radverkehrs den Autoverkehr mit all seinen Problemen für die Städte verringern hilft. Das Rad lässt sich gut mit dem öffentlichen Verkehr verknüpfen, sei es bei der Mitnahme oder im Vor- bzw. Nachlauf. Radfahren ist gesund, weil es für körperliche Bewegung sorgt und viele Sinne anreizt. Regelmäßiges Radfahren vermindert insbesondere das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Dadurch bleiben Menschen länger gesund, und zusätzlich wird Geld im Gesundheitsbereich eingespart. Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor, nicht nur für die Hersteller und das Zweiradgewerbe, sondern insbesondere auch für das einheimische Tourismusgewerbe, denn Radtourismus in Deutschland ist „in“ und sorgt für Milliardenumsätze. Fahrradfreundlichkeit ist daher auch ein touristisch bedeutsamer Standortfaktor. Radfahren macht nicht zuletzt Spaß und ist für viele Wege zudem das schnellste Verkehrsmittel. Trotz all der genannten Vorteile könnte mehr Fahrrad gefahren werden. Das Potenzial des Radverkehrs in Deutschland ist bei Weitem nicht ausgeschöpft. Das zeigt die Fahrradnutzung in unseren Nachbarländern Niederlande und Dänemark. Das zeigt aber auch der hohe Anteil der Fahrradnutzung in deutschen Städten wie Erlangen, Freiburg oder Münster im Vergleich zu anderen Städten gleicher Größe und Topographie. Für die Nichtausnutzung des Potenzials gibt es viele Gründe. Das Fahrrad als Verkehrsmittel wird in Politik und Verwaltung häufig noch unterschätzt, obwohl es in etwa denselben Anteil am Verkehrsaufkommen wie der öffentliche Personennahverkehr hat. Andere Verkehrsträger genießen bei politischen Entscheidungen oft Vorrang. Kommunen begründen das langsame Tempo des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur mit Verweis auf ihre desolate Haushaltslage. Fördergesetze sind auf das Auto und den öffentlichen Verkehr ausgerichtet. Die Koordination der unterschiedlichen Verantwortlichen für den Radverkehr ist nicht optimal. Die Radverkehrsinfrastruktur ist in vielen Regionen und Kommunen in Deutschland nicht ausreichend. Ein deutschlandweites, touristisches Radroutennetz (D-Netz) ist noch immer nicht umgesetzt. Vernünftige, wettergeschützte sowie diebstahl- und vandalismussichere Fahrradabstellmöglichkeiten sind eher

die Ausnahme als die Regel. Selbst an neu gebauten Bahnhöfen mangelt es daran. Flächen für Radverkehrsanlagen werden häufig nicht zur Verfügung gestellt, wenn es beispielsweise Konflikte mit dem Autoverkehr gibt. Teilweise schreckt auch die Qualität vorhandener Radverkehrsanlagen ab. Winterdienst für den Radverkehr ist nicht überall bekannt. Aufgrund des starken Autoverkehrs in Städten und fehlender Radverkehrsinfrastruktur fühlen sich Radfahrer oft unsicher. Das vorhandene Fahrrad wird von vielen gerade im Alltagsverkehr daher kaum genutzt. Eltern verbieten ihren Kindern wegen der Gefahren das Radfahren. Das Geschwindigkeitsniveau der Autos ist zu hoch. Mitnahmeregelungen im öffentlichen Verkehr fehlen teilweise. Die Tarif- und Beförderungsbedingungen der Verkehrsunternehmen zur Fahrradmitnahme sind uneinheitlich und für Radfahrer häufig nicht zu durchschauen.

Am 24. April 2002 legte die damalige rot-grüne Bundesregierung den Nationalen Radverkehrsplan 2002–2012 (NRVP) vor, der einstimmig vom Deutschen Bundestag angenommen wurde. Mit dem NRVP bekannte sich der Bund zum ersten Mal dazu, eine koordinierende Funktion für die Förderung des Radverkehrs zu haben. Der Nachholbedarf wurde aufgezeigt. Der NRVP hat einen Rahmen für alle beteiligten Akteure (Bund, Länder, Kommunen, Betriebe, Verkehrsunternehmen, Krankenkassen, Schulen, Fahrrad- und Tourismusbranche) geschaffen, die Möglichkeiten des Radverkehrs zu verbessern. Der NRVP enthält umfangreiche Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs.

Zum Radverkehr stehen im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD lediglich zwei Sätze: „Der Fahrradverkehr wird gemeinsam mit den Ländern und Gemeinden durch die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert.“ und „Wir wollen den Städten und Gemeinden dabei helfen, in städtischen Wohnquartieren den Fußgänger-, Fahrrad-, ÖPNV- und Autoverkehr so zu vernetzen, dass sowohl ruhiges Wohnen als auch Mobilität möglich sind.“ Damit wird zwar ein Bekenntnis zum Nationalen Radverkehrsplan abgelegt, die Rolle des Bundes aber nicht näher definiert.

Wir fragen die Bundesregierung:

Ziele und Leitlinien

1. Welche quantitativ messbaren Ziele setzt sich die Bundesregierung bei der Förderung des Fahrradverkehrs?
2. Wenn nein, warum gibt es solche überprüfbar messbaren Ziele nicht?
3. Inwieweit hat der NRVP dazu beigetragen, dass in Deutschland die Potenziale des Fahrradverkehrs besser als bisher ausgeschöpft wurden?
4. Wie hat sich der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen seit Aufstellung des NRVP jährlich entwickelt?
5. Welche radverkehrspolitischen Schwerpunkte will die Bundesregierung in der EU-Ratspräsidentschaft setzen?
6. Sieht die Bundesregierung in der Förderung des Radverkehrs einen geeigneten Beitrag, um die Energieimporte für den Verkehrsbereich zu verringern?
Wenn ja, wie hoch wird dieses Potenzial für Deutschland für das Zieljahr des NRVP 2012 gesehen?
7. Sieht die Bundesregierung in der Förderung des Radverkehrs einen geeigneten Beitrag, um die CO₂-Emissionen des Verkehrsbereichs zu verringern?
Wenn ja, wie hoch wird dieses Potenzial für Deutschland für das Zieljahr des NRVP 2012 gesehen?

8. Welche Haupthindernisse stehen aus Sicht der Bundesregierung einer deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils und damit verbunden einer Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrsbereichs entgegen?

Fahrradnutzung im Alltagsverkehr

9. Welche Anpassungen der baurechtlichen Bestimmungen im Hinblick auf eine Verbesserung der Steuerungsmöglichkeiten für eine Stadt der kurzen Wege sind der Bundesregierung bekannt?
10. Wie ist der Sachstand bei der Erstellung eines Leitfadens für Qualitätsmanagement im Radverkehr?
11. Wie werden Radverkehrsbelange bei der Erarbeitung der neuen Landstraßen- und Stadtstraßen-Richtlinien berücksichtigt?
12. Inwieweit wurden die Richtlinien über Ortsdurchfahrten, um in Ortsdurchfahrten situationsgerechte Lösungen zu begünstigen, angepasst?
13. Inwieweit wird die Förderung des Radverkehrs als integrierter Bestandteil der Stadtentwicklungspolitik der Bundesregierung verstanden?
14. Welche Bundesländer haben in ihren Bauordnungen Regelungen zur Einrichtung anforderungsgerechter Fahrradabstellplätze?
15. Welche Bundesländer haben die Zuständigkeit für Radverkehrsnetzplanung – insbesondere im ländlichen Raum – geregelt und Kooperationen an den Gebietsgrenzen sichergestellt?
16. In welchen Bundesländern können Kfz-Ablösebeträge für Fahrradabstellanlagen in Innenstädten verwendet werden?

Fahrradtourismus

17. Wie hat sich der Fahrradtourismus in Deutschland in den letzten Jahren entwickelt?
18. Welche Bundesländer haben eine Ansprechpartnerin/einen Ansprechpartner für den touristischen Radverkehr?
19. In welcher Weise ist die Bundesregierung der Aufforderung des Antrags auf Bundestagsdrucksache 15/3467 „Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012 forcieren“ nachgekommen, eine Koordinierungsstelle für den Ausbau des D-Netzes einzurichten?
20. Mit welchen Kosten ist für eine bundesweite Koordinierungsstelle zu rechnen?
21. Wie wird das D-Netz vermarktet?
22. Wie ist der Stand der Wegweisung für das D-Netz?
23. Welchen finanziellen Anteil an der Wegweisung für das D-Netz trägt der Bund?
24. Wie hoch ist der Anteil asphaltierter Radwege am D-Netz?
25. Inwieweit erfüllen die Radwege des D-Netzes die „Standards für Radfernwege“?
26. Wie verbindlich sind die „Standards für Radfernwege“?
27. Welche Bundesländer haben die „Standards für Radfernwege“ eingeführt?
28. Welche Beschränkungen des überregionalen Radverkehrs als Folge der Übertragung behördlicher Aufgaben auf Träger mit privaten Rechtsformen (z. B. Forstverwaltung) sind der Bundesregierung bekannt?

Vernetzung der Verkehrsmittel

29. Welche rechtlichen Möglichkeiten gibt es zur Vereinheitlichung der Preis- und Tarifsysteme insbesondere bei der Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr?
30. In welcher Weise ist die Bundesregierung der Aufforderung des Antrags auf Bundestagsdrucksache 15/3467 „Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012 forcieren“ nachgekommen, von der DB AG ein Konzept für die Fahrradmitnahme im Fernverkehr unter Einschluss des ICE zu verlangen, und wie sieht dieses Konzept aus?
31. Hält die Bundesregierung die Antwort auf Frage 6 der Kleinen Anfrage von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 16/2332) „Eine Verringerung von Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr der DB AG würde in radtouristisch interessanten Zielregionen die Wettbewerbsfähigkeit von Fahrradverleih-Betrieben stärken“ aufrecht, vor dem Hintergrund, dass mehrtägige fahrradtouristische Reisen fast ausschließlich mit dem eigenen Fahrrad unternommen werden oder sonst unterbleiben?
32. Mit welchem Umsetzungszeitraum rechnet die Bundesregierung für die Einrichtung behindertengerechter und damit barrierefreier und Radfahrer freundlicher Bahnsteigzugänge auf den 3 000 im NRVP genannten Bahnhöfen?
33. Inwieweit ist die Erweiterung der DELFI-Komfortauskunft um Radfahrerbelange fortgeschritten?
34. Inwieweit fördert der Bund intermodale telematische Routeninformationssysteme, die einen Vergleich der Reisezeiten zwischen den Verkehrsmitteln unter Einschluss des Fahrrads erlauben?
35. Wie ist der Sachstand bei der Bereitstellung eines bundesweiten digitalisierten Radverkehrsnetzes als Grundlage für Informationssysteme?
36. Wie passt die Angebotsverringerung bei den Zügen mit Fahrradmitnahmemöglichkeit im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG um ein Fünftel seit 1997 zur im NRVP geäußerten Erwartung der Bundesregierung, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen auch attraktive Angebote in eigener Verantwortung bereitstellen?

Koordinierung der Radverkehrsplanung und -förderung

37. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Förderung des Radverkehrs auf Bundesebene als Querschnittsaufgabe an, sowohl innerhalb des direkt zuständigen Bundesministeriums als auch in Zusammenarbeit mit den Bundesministerien für Wirtschaft und Technologie (Tourismus) und Gesundheit?
38. Durch wen wird diese Querschnittsaufgabe wahrgenommen?
39. Wie viele Planstellen mit welchen Gehaltsgruppen gibt es im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Umsetzung des Nationalen Radverkehrs und für die Radverkehrsförderung insgesamt?
40. Welchen Anteil an den Planstellen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung macht dies aus?
41. Wie viele Planstellen gibt es zum Vergleich für Investitionen in Magnetschnellbahnsysteme?
42. Wie viele Fahrradbeauftragte gibt es in den Kommunen und auf Länderebene?

43. Beabsichtigt die Bundesregierung die Einsetzung eines Fahrradbeauftragten, wenn nein, warum nicht und wie sieht die Alternative der Bundesregierung aus?
44. Welche Bundesländer haben Radverkehrspläne erstellt?
45. Welche Aktivitäten zur Koordinierung der Radverkehrsplanung und -förderung entfaltet der Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“?
46. Welche Verbreitung hat der Leitfaden zur Koordinierung grenzüberschreitender und Baulastträger übergreifender Infrastrukturprojekte für den Radverkehr gefunden?
47. Welche Aktivitäten unternimmt die Bundesregierung, damit die Akteure der Radverkehrsförderung in Ländern und Kommunen mit fachlichen Informationen, Weiterbildung und Erfahrungsaustausch unterstützt werden?

Finanzierung des Radverkehrs

48. Wie viele Kilometer Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes wurden jährlich seit Aufstellung des NRVP gebaut und wie viele Kilometer wurden in den letzten fünf Jahren zuvor gebaut?
49. Wie haben sich die Bauleistungen gegenüber den Vorjahren verändert?
50. Welche Bauleistungen sieht die Bundesregierung für die nächsten Jahre vor?
51. Welche Haushaltsmittel wurden für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes jährlich seit Aufstellung des NRVP verausgabt?
52. Welche Haushaltsmittel werden für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen in den nächsten Jahren veranschlagt?
53. Wie viele Kilometer Betriebswege entlang von Bundeswasserstraßen wurden jährlich seit Aufstellung des NRVP ausgebaut und wie viele wurden für den Radverkehr freigegeben?
54. Wie haben sich die Bauleistungen und die Verkehrsfreigaben für den Radverkehr gegenüber den Vorjahren verändert?
55. Welche Bauleistungen sieht die Bundesregierung für die nächsten Jahre vor und welcher Anteil daran soll für den Radverkehr freigegeben werden?
56. Welche Gründe hatte der geringe Abfluss von 172 000 Euro der für den Ausbau der Betriebswege entlang von Bundeswasserstraßen veranschlagten Mittel in Höhe von 10 Mio. Euro 2005?
57. Aus welchem Grund wurde der von der Fachebene geforderte neue Leertitel „Förderung des Baus von Radwegen“, der mit dem bisherigen Titel „Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen“ deckungsfähig gemacht werden sollte, nicht eingerichtet?
58. Was ist in den letzten Jahren stattdessen mit den nicht verausgabten Mitteln dieses Titels (780 14) geschehen?
59. Was wurde aus dem Vorschlag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aus der letzten Legislaturperiode, dass die obersten Straßenbauverwaltungen der Länder eine koordinierende Funktion für die Schnittstelle der verschiedenen Baulastträger (Bund, Länder, Gemeinden) übernehmen sollen?
60. Welche schriftlichen Vereinbarungen über Kosten, Eigentum, Verkehrssicherungspflicht, Betriebsdienst, Wegweisung u. a. im Zusammenhang mit dem Radwegebau hat der Bund mit anderen Baulastträgern getroffen?

61. Wie steht die Bundesregierung zu der Forderung, den Radverkehr im GVFG als eigenständigen Fördertatbestand darzustellen, um die bisherige Bindung des Radwegebaus an den gleichzeitigen Straßenbau abzuschaffen?
62. Welche nichtinvestiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP hat der Bund bisher finanziert?
63. Welche Gründe hatte der geringe Abfluss der für nichtinvestive Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP veranschlagten Zuschüsse an die Länder im Haushaltsjahr 2005?
64. Inwiefern hält die Bundesregierung eine Stiftung FahrRad für ein geeignetes Mittel für eine sachbezogene, dauerhafte und institutionalisierte Finanzierung des Radverkehrs als Instrument zur Umsetzung des NRVP?
65. In welchem Maße plant die Bundesregierung eine Beteiligung des Bundes an einer solchen Stiftung FahrRad?
66. Welche zusätzlichen Mittel könnten durch eine solche Stiftung für die Förderung des Radverkehrs generiert werden?
67. Welche Alternativen zu einer Stiftung FahrRad sieht die Bundesregierung?
68. Welche Ausgaben tätigen die Kommunen für den Radverkehr?
69. Welche Ausgaben tätigen die Kommunen für den Straßenverkehr ohne Radverkehr?

Rechtsrahmen

70. Welches Verfahren zur Festschreibung technischer Anforderungen an Fahrräder und Fahrradanhänger favorisiert die Bundesregierung, nachdem der Bundesrat die Fahrrad-Ausrüstungs-Verordnung am 7. April 2006 abgelehnt hat?
71. Welche Probleme sieht die Bundesregierung in der bundesweit uneinheitlich und nicht verbindlich geregelten Beschilderung für den Radverkehr bei nicht in der StVO geregelten Schildern?
72. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass an eine Radverkehrsbeschilderung andere Anforderungen als an eine Beschilderung für den Kfz-Verkehr gestellt werden?
Wenn ja, welche?
73. Wie steht die Bundesregierung zu einer bundesweit einheitlichen und verbindlichen Regelung der touristischen Radverkehrsbeschilderung in der StVO, insbesondere wegen der Verpflichtung der Baulastträger zum Erhalt der Beschilderung?
74. Wie steht die Bundesregierung zu einer bundesweit einheitlichen und verbindlichen Regelung der Radverkehrsbeschilderung in der StVO, insbesondere hinsichtlich Größe und Lesbarkeit der Beschilderung?
75. Welche Änderungen im Planungsrecht (Raumordnungs-, Planungs- und Baugesetze sowie alle Straßen- und Wegegesetze, die dazugehörigen Durchführungsbestimmungen, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften) wurden seit Aufstellung des NRVP umgesetzt?
76. Welche Änderungen im Planungsrecht hat sich Bundesregierung vorgenommen?
77. Wie steht die Bundesregierung dazu, die Aufstellung von Bebauungsplänen an die Erstellung von Radverkehrskonzepten zu binden?
78. Wie steht die Bundesregierung zur Aufhebung oder Lockerung der Radwegebenutzungspflicht?

79. In welchen Fällen ist es nicht zwingend notwendig, eine stillgelegte Bahntrasse zu entwidmen, um einen Radweg anzulegen?

Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit

80. Wie hat sich die Zahl der tödlich verunglückten, der schwer und der leicht verletzten Radfahrer in den letzten zehn Jahren entwickelt?
81. Welchen Anteil hatten Kinder und Jugendliche an diesen Zahlen?
82. Welche überprüfbaren qualitativen und quantitativen Ziele setzt sich die Bundesregierung bei der Senkung der absoluten Zahl der Unfallopfer unter den Fahrradfahrenden?
83. Wird die von der EU geforderte Halbierung der Verkehrstoten bis 2010 von der Bundesregierung auch für den Bereich der tödlich verunglückten Fahrradfahrer angestrebt?
84. Wie viele Todesfälle weniger gegenüber 2005 (auch in Prozent) würde die Erreichung dieses Ziels bedeuten?
85. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Senkung der Verkehrsofferzahl außerorts, wo 44 Prozent aller Straßenverkehrsunfälle mit tödlicher Unfallfolge für Radfahrer sich ereignen?
86. Welchen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Senkung der Verkehrsofferzahl in den Kommunen könnte eine generelle Tempo-30-Regelung mit Ausnahmen an Hauptverkehrsstraßen innerorts leisten?
87. Wie steht die Bundesregierung zu einer generellen Tempo-30-Regelung mit Ausnahmen an Hauptverkehrsstraßen innerorts?
88. Wie steht die Bundesregierung zu einer maßvollen Ausweitung der Kontrollintensität zur besseren Durchsetzung der bestehenden bzw. neu einzuführenden Geschwindigkeitsbeschränkungen?
89. Wie steht die Bundesregierung zu einer schärferen Sanktionierung auch in Form temporärer Fahrverbote zur besseren Durchsetzung der bestehenden bzw. neu einzuführenden Geschwindigkeitsbeschränkungen?
90. Welchen Beitrag leisten Fahrradhelme zur Verringerung der Unfallschwere bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen und bei Alleinunfällen von Radfahrern?
91. Wie steht die Bundesregierung zu einer generellen Fahrradhelmpflicht?
92. Welche Erfahrungen liegen der Bundesregierung über den Beitrag zu einer erhöhten Verkehrssicherheit von abschnittsweise rot eingefärbten Radwegen in Konfliktbereichen vor?
93. Sind der Bundesregierung Studien bekannt, die belegen, dass straßenbegleitende Radwege erheblich höhere Unfallzahlen produzieren, als wenn der Radverkehr auf der Fahrbahn mitfährt?
94. Welche Änderungen an Kraftfahrzeugen, die die Verkehrssicherheit für Radfahrer verbessern helfen, treibt die Bundesregierung voran?
95. Inwiefern hält die Bundesregierung angesichts des Konfliktpotenzials zwischen Radfahrern und Kraftfahrern die Berücksichtigung des Radverkehrs in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung für angemessen?
96. In welcher Höhe fördert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Verkehrssicherheitsarbeit von Verbänden, z. B. vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat und von der Deutschen Verkehrswacht?
97. Welche Projekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrern wurden seit Beschluss des NRVP umgesetzt?

98. Wie viel Geld haben diese Projekte pro Jahr gekostet und welchen Anteil hatten sie damit an den Ausgaben für die Verkehrssicherheitsarbeit?
99. Gibt es eine Evaluierung des Erfolgs von spezifischen Verkehrssicherheitskampagnen?
Wenn ja, in welcher Weise wird der Erfolg gemessen?

Forschungs- und Projektaktivitäten

100. Welche Forschungs- und Projektaktivitäten entwickelt der Bund im Bereich des Radverkehrs?
101. Welche innovativen Mobilitätskonzepte mit Bezug zum Radverkehr hat der Bund bisher gefördert oder plant er zu fördern?
102. Wo sieht die Bundesregierung in Bezug auf die Förderung des Radverkehrs in den kommenden Jahren noch Forschungsbedarf?

Öffentlicher Dialog

103. Wann ist mit der Vorlage des bereits für 2005 angekündigten Zweiten Fahrradberichts der Bundesregierung Radverkehrsplan zu rechnen?
104. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirkung autofreier Erlebnistage, bei denen viel befahrene Bundes- oder Landesstraßen für den Autoverkehr gesperrt werden, zur Verbesserung des Images des Radverkehrs?
105. An welchen autofreien Erlebnistagen hat sich der Bund beteiligt?
106. Wie steht die Bundesregierung zur Ausrichtung eines bundesweiten Wettbewerbs „Fahrradfreundliche Stadt“?
107. Wie hoch ist die Nutzung der Internetplattform zum Nationalen Radverkehrsplan?
108. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung bei Ihrer Öffentlichkeitsarbeit, um mehr Menschen zum Rad fahren zu bewegen?
109. Hält die Bundesregierung die Finanzierung einer breit angelegten mehrjährigen Image- und Sicherheitskampagne aus den bestehenden Mitteln für die Verkehrssicherheitsarbeit für sinnvoll?
Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 22. November 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion