

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Nicole Maisch, Rainer Steenblock und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verlagerung des Autoverkehrs in der Stadt auf das Fahrrad

Im Interview mit der „Frankfurter Rundschau“ vom 18. September 2008 hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, erklärt: „90 Prozent der Autofahrten in der Stadt haben eine Länge von weniger als sechs Kilometer. Ich stelle mir vor, dass wir in den nächsten zehn Jahren ein Drittel dieses Verkehrs auf das Fahrrad bringen. Das Umweltbundesamt (UBA) hat ausgerechnet, dass wir, wenn wir ein Drittel davon aufs Fahrrad brächten, rund 7,5 Millionen Tonnen CO₂ vermeiden könnten.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Millionen Tonnen CO₂ plant die Bundesregierung bis 2020 im Verkehrsbereich einzusparen, um die Klimaschutzverpflichtung einer Reduktion von 40 Prozent CO₂ gegenüber 1990 einzulösen?
2. Welchen Anteil an der Senkung der verkehrsbezogenen CO₂-Emissionen bis 2020 hätten die in der Vorbemerkung genannten 7,5 Millionen Tonnen CO₂ aus einer Verlagerung eines Drittels des Autoverkehrs unter sechs Kilometer auf das Fahrrad?
3. Welche Rolle spielt der Radverkehr vor diesem Hintergrund im Integrierten Energie- und Klimapaket (IEKP)?
4. Hatte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in der Ressortabstimmung zum IEKP Maßnahmen zur Förderung des Umstiegs vom Auto auf das Fahrrad angemeldet, und wenn ja, welche?
5. Inwieweit reicht eine Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans aus, um 7,5 Millionen Tonnen CO₂ bis 2020 einzusparen?
6. Welchen Initiativen gedenkt der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, im EU-Verkehrsministerrat zu ergreifen, um das Ziel einer Verlagerung des Autoverkehrs auf das Fahrrad gemeinsam zu erreichen?
7. Welchen Initiativen gedenkt der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, in der Verkehrsministerkonferenz mit seinen Kollegen aus den Bundesländern zu ergreifen, um das Ziel einer Verlagerung des Autoverkehrs auf das Fahrrad gemeinsam zu erreichen?
8. Welche Initiativen gedenkt der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, mit Vertretern der kommunalen Spitzenverbände oder einzelner Kommunen zu ergreifen, um das Ziel einer Verlagerung des Autoverkehrs auf das Fahrrad gemeinsam zu erreichen?

9. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die 1,7 Kilometer Entfernung zwischen dem Dienstsitz des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Berlin und dem Deutschen Bundestag entlang eines autofreien Radweges an der Spree für körperlich nicht beeinträchtigte Menschen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann?
10. Verzichten der Minister, die Staatssekretäre und Abteilungsleiter auf dieser Strecke bei günstigen Witterungsbedingungen auf den Dienstwagen und legen diese mit dem Fahrrad zurück?
11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Verlagerung des Autoverkehrs auf den Radverkehr in Städten wirksam mit restriktiven Maßnahmen gegen den Autoverkehr unterstützt wird?
12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die erhebliche Steigerung des Radverkehrsanteils in London und Stockholm nach Einführung einer City Maut (Congestion Charge), dieses Instrument für bestimmte deutsche Städte ratsam erscheinen lässt, dem Ziel einer Verlagerung des Autoverkehrs auf das Fahrrad näher zu kommen?
13. Was tut die Bundesregierung, um es Kommunen zu erleichtern, die Einführung einer City-Maut zu erreichen?
14. Plant die Bundesregierung, Modell-Kommunen, die eine City-Maut einführen wollen, mit Fördermitteln zu unterstützen?
15. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften auf 30 km/h als Regelgeschwindigkeit (mit Ausnahmen), helfen würde, Kurzstreckenautoverkehre auf das Fahrrad zu verlagern?
16. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Fahrradmitnahme im ICE ganz überwiegend eine Angebotsverbesserung für Fahrradtouristen wäre, die mit dem eigenen Fahrrad reisen?
17. Was ist aus der Ankündigung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee in der Mitgliederzeitschrift des ADFC „radzeit“ vom Mai 2007 geworden, in der er ankündigte: „Ich setze mich dafür ein, dass eine ICE-Pilotstrecke mit der Möglichkeit zur Radmitnahme eingerichtet wird.“?
18. Trifft es zu, dass der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, nicht mehr auf einem solchen Modellversuch besteht, sondern sich stattdessen damit zufrieden gegeben hat, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) an einigen Bahnhöfen Mieträder ihrer Marke Call-A-Bike anbieten wird?
19. Inwieweit geht der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, davon aus, dass die privaten Anteilseigner nach einem Börsengang der DB Mobility Logistics AG positiv auf das Management einwirken, um die Fahrradmitnahme im ICE zu erlauben?
20. Inwieweit hat die Bundesregierung mit der Finanzierung einer breit angelegten mehrjährigen Image- und Sicherheitskampagne für das Fahrrad aus den bestehenden Mitteln für die Verkehrssicherheitsarbeit begonnen, die sie in der Antwort zu Frage 109 der Großen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Zwischenbilanz des Nationalen Radverkehrsplans 2002 bis 2012 (Bundestagsdrucksache 16/5255) für sinnvoll erachtet hat?

Berlin, den 29. September 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion