

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/10445 –**

Verlagerung des Autoverkehrs in der Stadt auf das Fahrrad

Vorbemerkung der Fragesteller

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.“

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?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Anteil des Verkehrsbereichs an der Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 lässt sich nicht abschätzen.

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?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Förderung des Fahrradverkehrs ist für die Bundesregierung ein wichtiger und integraler Bestandteil der nationalen und der europäischen Verkehrspolitik. Dies hat die Bundesregierung nicht zuletzt mit der unter der deutschen Ratspräsidentschaft formulierten „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ nachdrücklich zum Ausdruck gebracht.

Die Bundesregierung beabsichtigt daher auch weiterhin, unter Berücksichtigung der Zuständigkeiten für den Radverkehr innerhalb des föderalen Systems der Bundesrepublik und der unterschiedlichen Ausgangslage in den Ländern und Kommunen, die Förderung des Radverkehrs als integralen Bestandteil eines nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklungsansatzes weiter auszubauen. Vor diesem Hintergrund war eine Aufnahme in den gesonderten Maßnahmenkatalog des IEKP nicht erforderlich.

5. Inwieweit reicht eine Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans aus, um 7,5 Millionen Tonnen CO₂ bis 2020 einzusparen?

Allein durch die Verlagerung von 30 Prozent aller bisherigen Pkw-Fahrten im Entfernungsbereich bis 6 km auf den Radverkehr ließen sich nach Berechnungen des Umweltbundesamtes pro Jahr 7,5 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Diese Modellrechnung des Umweltbundesamtes stützt die Annahme, dass die Förderung des Radverkehrs im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans mit Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündeln einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung für den Verkehrssektor leisten kann. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Welche 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?

Die Bundesregierung hat die Initiative der EU-KOM zum Grünbuch Stadtverkehr, das auch Aussagen zur Stärkung des Radverkehrs beinhaltet, grundsätzlich unterstützt. Der weitere Diskussionsprozess wird durch die Bundesregierung konstruktiv begleitet werden.

7. Welche 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?

Die Verkehrsministerkonferenz ist ein Gremium, in dem die Länder in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich zusammenarbeiten. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nimmt hieran nur als Gast teil. Die Frage nach Initiativen in der Verkehrsministerkonferenz kann daher nur von den Mitgliedern der Verkehrsministerkonferenz, den Verkehrsministern sowie Verkehrsministerinnen und -senatoren der Länder beantwortet werden.

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?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) fördert in Kooperation mit den kommunalen Spitzenverbänden seit Herbst 2007 den Aufbau einer Fahrradakademie durch das Deutsche Institut für Urbanistik. Zielgruppe dieser Einrichtung sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kommunalen Ebene, deren Aufgabe im föderalen System die Radverkehrsplanung vor Ort ist. Die Fahrradakademie soll dazu beitragen, in den Kommunen den Wissensstand für die Umsetzung von Maßnahmen des Radverkehrs zu fördern. Die vom Bund darüber hinaus initiierte Fahrradkommunalkonferenz trägt zum Ziel der bundesweiten Vernetzung der Kommunen in Belangen des Radverkehrs zur gegenseitigen Information und zum Erfahrungsaustausch ebenfalls bei.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entfernung zwischen den Berliner Dienstsitzen des BMVBS und dem Deutschen Bundestag kann mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Der Leitung des Hauses und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stehen hierzu kostenlose Leihfahrräder zur Verfügung.

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?

Welche Maßnahmen im konkreten Fall sinnvoll sind, um den Radverkehr in Städten und Gemeinden zu unterstützen, kann nur unter Würdigung der jeweiligen lokalen Begebenheiten vor Ort in den Kommunen selbst entschieden werden.

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?

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Hinblick auf ihre verkehrliche und ökologische Gesamtbilanz wirkungsvolle Ansätze zur Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme sind aus Sicht der Bundesregierung Maßnahmen der Stadtentwicklung, die Implementierung effizienter Verkehrsleitsysteme sowie eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs und des Radverkehrs.

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?

Schon heute stehen den Landesbehörden alle Möglichkeiten offen, zum Schutz des Radverkehrs die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen auch flächendeckend zu begrenzen und dadurch den Radverkehr attraktiver zu machen. Durch eine formale Festschreibung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird daher kein Verlagerungspotential erwartet.

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?

Die Bundesregierung teilt diese Auffassung.

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.“?

Mit der Deutsche Bahn AG ist ein intensiver Meinungsaustausch über die Fahrradmitnahme im ICE geführt worden. Die Bundesregierung nimmt die von der Deutsche Bahn AG vorgetragene betrieblichen und wirtschaftlichen Bedenken ernst, denn auch im Bereich der Radverkehrsförderung ist ihr daran gelegen, gemeinsame Lösungen mit der Deutsche Bahn AG zu finden, die den unterschiedlichen Interessen aller Beteiligten Rechnung tragen. Die Bundesregierung bleibt mit der Deutsche Bahn AG dazu im Gespräch.

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 zufriedengegeben hat, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) an einigen Bahnhöfen Mieträder ihrer Marke Call-A-Bike anbieten wird?

Nein

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?

Über die konkrete Ausgestaltung der Angebote im Personenfernverkehr, so auch über die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im ICE, entscheidet der Vorstand der DB Fernverkehr AG in eigener wirtschaftlicher Verantwortung.

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?

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit des BMVBS wurden im Betrachtungszeitraum keine ausschließlichen Fahrrad-Kampagnen finanziert.

Die Themen „Imageförderung“ und „Verkehrssicherheit“ für das Fahrrad sind aber Bestandteile vieler Projekte, die aus Haushaltsmitteln des Bundes im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans unterstützt werden.

Zudem führt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Rahmen der Klimaschutzinitiative der Bundesregierung ein Projekt zur „CO₂-Einsparung und Schadstoffminderung im Verkehr durch Förderung der nicht motorisierten Mobilität im Nahbereich mit Mitteln der Verbraucherinformation und Imageförderung“ durch.

