

Antrag

**der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der SPD**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Fahrradinfrastruktur im Land ausbauen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Fortschritte im Bereich der Fahrradinfrastrukturen in Baden-Württemberg in den vergangenen zehn Jahren erzielt wurden (mit Angabe, wie sich die Streckenkilometer und der Anteil des Fahrradverkehrs am modal split entwickelt haben);
2. wie hoch in den vergangenen zehn Jahren die jährlichen Ausgaben des Landes für die Fahrradinfrastruktur waren;
3. durch welche investiven und nichtinvestiven Maßnahmen sie die Fahrradinfrastrukturen und den Radverkehr aufwerten und fördern will;
4. welche Möglichkeiten sie sieht, den Rechtsrahmen zu ändern, sodass auch außerhalb geschlossener Ortschaften Fahrradschutzstreifen für den schnellen und sicheren Radverkehr angelegt werden können;
5. welche Möglichkeiten sie sieht, zeitnah schnelle und leistungsfähige Radverkehrsverbindungen zu fördern, die sich für das Pendeln zur Arbeit oder zum Ausbildungsplatz auf dem Fahrrad eignen;
6. mit welchen Maßnahmen sie die breitere Einführung und Nutzung von Pedelecs unterstützt;
7. welche Möglichkeiten bestehen, die Vielzahl unterschiedlicher Systeme bei Fahrradverleih- und -abstellstationen landesweit zu vereinheitlichen und einheitliche Normen herbeizuführen (insbesondere beim Verleih von Pedelecs);

8. unter welchen Voraussetzungen es denkbar wäre, auch auf kommunaler Seite den Ausbau der Fahrradinfrastrukturen in höherem Maße als bisher zu steigern (z. B. durch einen Pakt des Landes mit den Kommunen für mehr Radverkehr);

II.

weiterhin geeignete Maßnahmen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 20 Prozent zu ergreifen.

10.01.2013

Sitzmann, Schwarz, Marwein
und Fraktion

Schmiedel, Haller
und Fraktion

Begründung

Zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität und zur Erreichung der Klimaschutzziele hat der Fahrradverkehr eine hohe Bedeutung. Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Fahrradanteil am Gesamtverkehr deutlich zu erhöhen und diesen mittelfristig zu verdoppeln.

50 Prozent aller Wege sind unter fünf Kilometern und eignen sich daher besonders zum Radfahren bzw. bieten ein Potenzial zum Umsteigen auf das Fahrrad. Die Verbreitung von Pedelecs und Leih-Pedelecs lässt diesen Radius noch ansteigen.

Allerdings stellen die Infrastrukturen für Fahrradfahrer in Baden-Württemberg ein Hindernis bei der Erhöhung des Radverkehrsanteils dar. Es fehlen schnelle und leistungsfähige Fahrradstrecken, um das Pendeln zur Arbeit auf dem Fahrrad zu fördern. Gemischte Rad- und Fußgängerwege sind oft zu schmal und haben ein hohes Unfallrisiko.

Pedelecs können darüber hinaus nur sinnvoll im Berufs- und Ausbildungsverkehr genutzt werden, wenn geeignete Abstell- und Lademöglichkeiten entweder beim Arbeits- oder Ausbildungsplatz und bei der Wohnung vorhanden sind.

Ein erhöhtes Engagement für den Radverkehr allein auf Landesebene wird jedoch nicht ausreichen, um das Ziel einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 20 Prozent bis zum Jahr 2020 zu erreichen. Daher ist es notwendig geeignete Strategien zu entwickeln, die Kommunen einzubinden.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 16. Oktober 2012 Nr. 5-0141.5/27 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

1. welche Fortschritte im Bereich der Fahrradinfrastrukturen in Baden-Württemberg in den vergangenen zehn Jahren erzielt wurden (mit Angabe, wie sich die Streckenkilometer und der Anteil des Fahrradverkehrs am modal split entwickelt haben);

Zur Entwicklung der Streckenkilometer siehe Antwort Ziff. 2.

Hinsichtlich des Radverkehrsanteils am modal split wird auf die vom Bund bereitgestellten Daten zum Mobilitätsverhalten in Deutschland verwiesen (Erhebung „Mobilität in Deutschland“ 2002 und 2008, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [BMVBS]). Die Erhebung liefert Daten zu den Jahren 2002 und 2008, nicht jedoch eine Zeitreihe über die letzten 10 Jahre.

Demnach lag der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen (zurückgelegte Wege) in Baden-Württemberg 2002 bei rund 7 % und 2008 bei rund 8 %. Der Anteil des Radverkehrs an der gesamten täglichen Verkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer) in Baden-Württemberg, die im Jahr 2008 rund 432 Mio. Kilometer betrug, lag 2008 bei 10 Mio. Kilometern.

Bei beiden Werten – insbesondere bei der täglichen Verkehrsleistung – ist darauf hinzuweisen, dass hier nicht alle mit dem Rad zurückgelegten Wege bzw. Kilometer enthalten sind. Dies ist darauf zurückzuführen, dass bei intermodalen Wegen (Wege, die mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden) zwar alle genutzten Verkehrsmittel erhoben werden, nicht jedoch der Entfernungsanteil, der auf die einzelnen Verkehrsmittel entfällt. Konkret bedeutet dies, dass bei Wegeketten die meist kürzeren Strecken mit dem Fahrrad (z. B. die Zubringerfahrten zum Bahnhof) bei den gezählten Kilometern nicht enthalten sind. Es ist daher sehr wahrscheinlich, dass in Baden-Württemberg insgesamt deutlich mehr als 10 Mio. Kilometer pro Tag mit dem Rad zurückgelegt wurden.

2. wie hoch in den vergangenen zehn Jahren die jährlichen Ausgaben des Landes für die Fahrradinfrastruktur waren;

Die Ausgaben des Landes für Radinfrastruktur setzen sich zusammen aus Landesmitteln für Radwege entlang von Landesstraßen sowie Fördermitteln nach dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzmitteln (EntflechtG) bzw. dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) für Radwege entlang von kommunalen Straßen. Seit 2011 zählen dazu auch verkehrswichtige Radwege nach § 2 Nr. 1 g des Gesetzes über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – LGVFG).

Aus nachfolgender Tabelle sind die in den Jahren 2002 bis 2011 jährlich vom Land verausgabten Finanzmittel für die Fahrradinfrastruktur sowie die Entwicklung der Streckenkilometer ersichtlich. Bei den Beträgen GVFG handelt es sich um die Fördermittel, die den Kommunen im entsprechenden Jahr insgesamt vom Land zur Verfügung gestellt wurden.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Ausgaben für Radwege (Land bzw. GVFG) in Mio. Euro

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Land	8,6	7,2	8,8	2,2	2,6	3,1	4,3	14,2	4,7	4,1
Km	37,3	38,7	25,4	10,1	15,6	17,4	18,5	44,9	22,2	16,5
GVFG	10,6	20,0	16,0	5,9	11,4	15,4	5,5	4,6	5,7	16,3
Km	50,6	72,9	32,1	29,0	39,4	46,2	23,9	14,3	39,1	36,3

3. durch welche investiven und nichtinvestiven Maßnahmen sie die Fahrradinfrastrukturen und den Radverkehr aufwerten und fördern will;

Für die effektive Umsetzung der Ziele des Koalitionsvertrags im Bereich der nachhaltigen Verkehrspolitik hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) mit Wirkung zum 1. März 2012 eine neue Abteilung „Nachhaltige Mobilität“ geschaffen, in der sich auch ein eigenes Referat für die Themen Rad- und Fußverkehr, kommunale Verkehrskonzepte und Bürgerbeteiligung befindet. Hierdurch werden diese Bereiche institutionell und personell aufgewertet.

Die Fuß- und Radverkehrspolitik des MVI beruht auf zwei zentralen Säulen, der Infrastrukturförderung sowie der Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur. Eine für beide Säulen grundlegende und übergreifende Rolle spielt das Thema der Radverkehrssicherheit.

Um eine effektive und nachhaltige Fuß- und Radverkehrsförderung betreiben zu können gilt es, klare und realistische Zielsetzungen für die nächsten Jahre zu formulieren und eine konkrete Strategie zu deren Umsetzung zu entwickeln. Für den Bereich Radverkehr soll dies mittels eines auf zehn Jahre angelegten Landesradverkehrsplans (LRVP), analog zum Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) des Bundes, geschehen. Er wird realistische Zielvorgaben, konkrete Umsetzungsstrategien (Teilschritte), klare Maßnahmen (Investitionen und Mittel) sowie Handlungsanweisungen für die betroffenen Verwaltungen für die Bereiche Infrastruktur, fahrradfreundliche Mobilitätskultur und Radverkehrssicherheit enthalten.

Ziel der Infrastrukturförderung ist die Schaffung eines leistungsfähigen und flächendeckenden Landesradverkehrsnetzes, das sowohl direkte und schnelle Verbindungen für Alltagsradfahrer/-innen als auch die touristischen Radfernwege für den Freizeitverkehr einschließt. Dafür sollen bestehende bauliche Lücken geschlossen und Mängel beseitigt sowie eine durchgängige, moderne und einheitliche Beschilderung geschaffen werden. Um eine rasche Realisierung zu ermöglichen, stellt das MVI schrittweise mehr Finanzierungs- und Fördermittel für den Neu- und Ausbau von Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Entsprechend der Festlegung im Koalitionsvertrag soll ein eigener Haushaltstitel für den Bau von Radwegen an Landesstraßen eingerichtet werden. In die neuen Förderbestimmungen für die kommunale Infrastrukturförderung wurden sinnvolle Mindeststandards für sichere Radwege aufgenommen (siehe Richtlinie des MVI zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen [RL-Radinfrastruktur] vom 1. Juni 2012). Im Jahr 2012 wurde zudem ein Sonderförderprogramm mit einem Volumen von 600.000 Euro für Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten aufgestellt, mit dem in diesem Jahr über 40 kommunale Vorhaben unterstützt werden.

Zusätzlich zur Schaffung eines geeigneten Angebots für den Fuß- und Radverkehr, soll auch dessen Nutzung gesteigert werden. Hierfür will das Land eine fuß- und fahrradfreundliche Mobilitätskultur entwickeln und stärken, die die Menschen motiviert, vor allem im Alltag noch mehr Rad zu fahren und zu Fuß zu gehen. Dafür setzt sich das MVI insbesondere im Rahmen der Initiative RadKULTUR ein. Das dazugehörige RadKULTUR-Programm beinhaltet landesweite sowie kommunale Aktionen und Maßnahmen, die den Bürgerinnen und Bürger verschiedene Beteiligungsmöglichkeiten bieten. Dem Thema Verkehrssicherheit

kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Über die Initiative sowie weitere Kampagnen soll für ein besseres Miteinander und die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr geworben werden sowie die Bürgerinnen und Bürger für sicherheitsrelevante Belange sensibilisiert und Zielgruppen hierzu gezielt informiert werden.

Darüber hinaus werden über die Auslobung von Wettbewerben und Auszeichnungen, wie dem „Fahrradfreundlichsten Arbeitgeber in Baden-Württemberg“ und den „Fahrradfreundlichen Kommunen in Baden-Württemberg“ Anreize für Unternehmen und Kommunen gesetzt, den Radverkehr vor Ort zu fördern. Das MVI hat sich zudem zum Ziel gesetzt, Serviceangebote für Radfahrer/-innen zu schaffen bzw. auszuweiten, wie bspw. den landesweiten Radroutenplaner mit mobiler Variante für Smartphones. Eine wichtige Rolle spielt außerdem die Vernetzung der Akteure. Neben der Unterstützung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) hat das MVI deshalb ein Netzwerk der Fahrradbranche in Baden-Württemberg initiiert, das zukünftig durch regelmäßige Treffen und gemeinsame Aktionen gestärkt werden soll.

4. welche Möglichkeiten sie sieht, den Rechtsrahmen zu ändern, sodass auch außerhalb geschlossener Ortschaften Fahrradschutzstreifen für den schnellen und sicheren Radverkehr angelegt werden können;

Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) „Leitlinie“ gekennzeichnete und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrräder“ markierter Teil der Fahrbahn. Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraums einen hinreichenden Bewegungsraum für den/die Radfahrer/-in bietet. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Pkw gefahrlos begegnen können. Dies setzt voraus, dass bei einer geforderten Mindestbreite der Schutzstreifen von jeweils 1,25 m und einer verbleibenden Fahrbahnbreite von 4,50 m eine Gesamtbreite der Fahrbahn von mindestens 7,00 m vorhanden ist.

Diese Voraussetzungen liegen auf Außerortsstrecken in der Regel nicht vor. Dort gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Die Fahrbahnbreite beträgt in den wenigsten Fällen 7,00 m, sodass im Begegnungsfall der Schutzstreifen regelmäßig überfahren werden müsste. Deshalb hat der Verordnungsgeber Schutzstreifen außerorts aus Sicherheitsgründen bislang nicht zugelassen.

Derzeit läuft ein Pilotprojekt auf Bundesebene an, in dem mögliche Einsatzgrenzen – in der Diskussion sind Verkehrsstärken bis 4.000 Kraftfahrzeuge am Tag – für Schutzstreifen außerorts untersucht werden sollen. Die Erkenntnisse werden mit dem Ziel der Weiterentwicklung des Rechts- und Regelrahmens gewonnen. Die fachliche Begleitung erfolgt durch eine Lenkungsgruppe, in der das Land Baden-Württemberg mit vertreten ist. Das Pilotprojekt umfasst 17 Streckenabschnitte in sechs Bundesländern, zwei davon in Baden-Württemberg, und läuft über das Jahr 2013 im Rahmen einer Vorher-/Nachher-Betrachtung und -Bewertung. Der für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wichtige Grundsatz der StVO, dass die Verkehrssicherheit in der Abwägung gegenüber der Flüssigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs Vorrang hat, ist dabei ein maßgebendes Beurteilungskriterium. Die Evaluierung erfolgt in der ersten Jahreshälfte 2014. Danach kann fundiert entschieden werden, ob und in welchem Umfang der Rechtsrahmen geändert werden soll.

5. welche Möglichkeiten sie sieht, zeitnah schnelle und leistungsfähige Radverkehrsverbindungen zu fördern, die sich für das Pendeln zur Arbeit oder zum Ausbildungsplatz auf dem Fahrrad eignen;

Wie unter Ziff. 3 beschrieben, wird das Land für den Ausbau der Radinfrastruktur zukünftig mehr Mittel bereit halten. Diese sollen auch für Pilotprojekte genutzt werden können, die als Vorrangrouten oder sog. „Radschnellwege“ schnelle und leistungsfähige Radverkehrsverbindungen für den Alltags- und Pendelverkehr

bieten. Die Auswahl der Vorhaben zur Aufnahme in die Finanzierungs- und Förderprogramme wird anhand von Prioritätskriterien erfolgen. Weitere Schwerpunkte zur Optimierung des Angebots zum Pendeln liegen auf Maßnahmen zur verbesserten Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbands, beispielsweise über Rad-Verleihsysteme und Abstellanlagen an Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs sowie Angeboten zur betrieblichen Mobilitätsberatung in Unternehmen und Behörden.

6. mit welchen Maßnahmen sie die breitere Einführung und Nutzung von Pedelecs unterstützt;

Die unter 3. genannten investiven und nicht-investiven Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs unterstützen auch die Nutzung von Pedelecs.

Im Rahmen des Gesamtprojekts „Nachhaltig mobile Region Stuttgart“ (NAMOREG) wird unter Beteiligung des MVI das Projekt „E-2-Rad-Anschlussmobilität an Bahnhofpunkten“ im Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS), gemeinsam mit den Kommunen und dem Verband Region Stuttgart vorangetrieben. Dieses Projekt ist einer der drei Gewinner der Ausschreibung „Nachhaltige Mobilität“ des Verbandes Region Stuttgart. Der Einstieg erfolgt in 2012/2013 mit den drei Kommunen Bietigheim-Bissingen, Schwieberdingen und Kirchheim unter Teck. Ziel bei diesem Projekt ist es, Pendler/-innen, die bisher zum Bahnhofpunkt mit dem Auto fahren, eine klimafreundliche, kostengünstigere und individuelle Alternative anzubieten. Zukünftig sollen an diesen Stationen rund um die Uhr „Ausleihpedelecs“ zur Verfügung stehen. Ergänzend können dort eigene Pedelecs sicher eingestellt werden. In einem nächsten Schritt sind weitere 10 bis 15 Stationen vorgesehen, der Antrag hierfür wurde Ende September für die zweite Tranche des Projektes „Nachhaltige Mobilität“ des Verbandes Region Stuttgart eingereicht. Wenn möglich soll der flächendeckende Ausbau im ganzen VVS-Gebiet erfolgen.

7. welche Möglichkeiten bestehen, die Vielzahl unterschiedlicher Systeme bei Fahrradverleih- und -abstellstationen landesweit zu vereinheitlichen und einheitliche Normen herbeizuführen (insbesondere beim Verleih von Pedelecs);

Im Falle des Projekts „E-2-Radanschlussmobilität an Bahnhofpunkten“ (E-2-R) wurden alle Kommunen an Bahnhofpunkten im Verbundgebiet zu einem Informationsgespräch eingeladen. Es wurden einheitliche Standards für die Tarife und gleiche Vorgaben für das Ausleihen und Abstellen der Pedelecs gemacht. Darüber hinaus wurde ein Handbuch für Kommunen in der Region Stuttgart „E-2-Rad-Anschlussmobilität an Bahnhofpunkten“ angefertigt und zahlreichen Kommunen ausgehändigt.

Das Projekt E-2-R setzt zudem auf handelsübliche Qualitätsräder, die für den Verleih ertüchtigt werden. Das Ladegerät wird beispielsweise in einer extra Satteltasche fest installiert und ist so gegen Schmutz und Kälte/Hitze geschützt. Der Akku wird extra gesichert und die losen Teile wie Sattel etc. sind besonders befestigt. Darüber hinaus ist es für das Projekt E-2-R kennzeichnend, dass die Energiezuführung mit einem handelsüblichen Schukostecker erfolgt.

Dadurch, dass das Laden der Pedelecs im geschützten Raum stattfindet und der Zugang nur mittels der VVS-Karte bzw. Smartphone möglich ist, können auch private Nutzer/-innen ihre Pedelecs relativ sicher abstellen und laden. Durch diese Lösung werden monolithische, hersteller- bzw. betreiberabhängige Systeme und somit teurere Systeme vermieden. Später, nach dem zu erwartenden Technologiesprung auf induktive, also kontaktlose Ladesysteme, wird eine Umstellung relativ einfach darzustellen sein.

Durch den Einsatz bewährter und bezahlbarer Technologie wird gewährleistet, dass später auch landesweit ein relativ einheitliches Pedelecsystem eingesetzt werden kann, da die Betreiber sich an diese Standards halten werden. Zudem ist das Förderprogramm „Nachhaltige Mobilität“ des Verbandes Region Stuttgart eine große Hilfe bei der Vereinheitlichung der Standards.

Darüber hinaus stellt die Vereinheitlichung von Standards eine übergeordnete Aufgabe dar, die auf Bundes- bzw. auf europäischer Ebene geregelt werden sollte. Hierfür wird sich das Land in den entsprechenden Gremien einsetzen.

8. unter welchen Voraussetzungen es denkbar wäre, auch auf kommunaler Seite den Ausbau der Fahrradinfrastrukturen in höherem Maße als bisher zu steigern (z.B. durch einen Pakt des Landes mit den Kommunen für mehr Radverkehr);

Da die Radverkehrsförderung großteils in den Kommunen stattfindet, unterstützt das MVI diese tatkräftig. Zum einen erhalten sie über ein mehrjähriges kommunales Infrastrukturförderprogramm, für das die Mittel schrittweise erhöht werden sollen, die nötige finanzielle Unterstützung. Zum anderen will das MVI über Anreizsetzung die Kommunen motivieren, sich verstärkt für den Radverkehr vor Ort einzusetzen. Dies geschieht bspw. durch die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“. Um diese zu erhalten, müssen interessierte Städte, Gemeinden und Landkreise bestimmte Kriterien, u. a. im Bereich Infrastruktur, erfüllen. Vorausgesetzt wird die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW). Die AGFK-BW wird vom MVI als kommunales Netzwerk und bei verschiedenen Modellprojekten ideell und finanziell unterstützt. Auf diese Weise wird die kommunale Radverkehrsförderung gemeinsam vorangetrieben.

II.

weiterhin geeignete Maßnahmen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 20 Prozent zu ergreifen.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur wird im angesprochenen Landesradverkehrsplan (LRVP) eine umfassende Konzeption zur Erhöhung des Radverkehrsanteils vorlegen.

Dr. Splett

Staatssekretärin