

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner,
Bärbel Höhn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/2099 –**

Förderung von Pedelecs und Lastenfahrrädern

Vorbemerkung der Fragesteller

Rund 1,6 Millionen elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs) und E-Bikes sind inzwischen auf Deutschlands Straßen unterwegs (Nationaler Radverkehrsplan 2020). Immer mehr Menschen steigen auf Elektrofahrräder um. Sie wollen ohne Schwitzen im Büro ankommen, mühelos den Berg hinauffahren oder längere Touren unternehmen. Auch für mobilitätseingeschränkte Menschen bieten sie neue Möglichkeiten. Längst haben Pedelecs ihr Image verloren, nur etwas für ältere Menschen zu sein. Mit einer Vielzahl von Produkten vom Faltrad bis zum Lastenfahrrad erschließen sie neue Nutzergruppen und tragen zur zunehmenden Beliebtheit des Fahrradfahrens bei.

Pedelecs erweitern den Aktionsradius, was sie insbesondere für den Pendlerverkehr interessant macht. Laut einer repräsentativen Umfrage der forsa. Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen mbH können sich etwa 23 Prozent der Erwerbstätigen vorstellen, mit dem Pedelec zur Arbeit zu fahren und das Auto manchmal zu ersetzen (www.nationaler-radverkehrsplan.de).

Darüber hinaus eröffnen elektrisch unterstützte Lastenfahrräder neue Möglichkeiten im Bereich Citylogistik. Wie groß das Potenzial ist, verdeutlicht eine aktuelle Studie des EU-geförderten Cyclelogistics-Projektes. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass 51 Prozent aller motorisierten Transporte in europäischen Städten auf Lastenräder verlagert werden könnten. Denn insbesondere bei Transporten bis 250 Kilogramm ist das Lastenrad oft schneller, günstiger und praktischer als das Auto.

Sollen die Potenziale der Elektrofahrräder künftig noch besser genutzt werden und sollen noch mehr Menschen auf diese stadtverträglichen umweltfreundlichen Verkehrsmittel umsteigen, müssen allerdings einige Voraussetzungen erfüllt werden. Dazu zählen eine ausreichend dimensionierte Infrastruktur, die sich an den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) orientiert sowie sichere Abstellmöglichkeiten, insbesondere an Bahnhöfen und Knotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs.

1. Welche konkreten Ziele hat sich die Bundesregierung zur Verbesserung der Förderung von Pedelecs, Lastenfahrrädern und Fahrradtaxen jeweils bis zum Jahr 2017 und bis zum Jahr 2020 gesetzt?

Der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP) geht aufgrund von Einschätzungen führender Experten der Mobilitätsforschung von einem Potenzial eines bundesweiten Radverkehrsanteils von 15 Prozent bis zum Jahr 2020 aus. Die zunehmende Verbreitung insbesondere von Pedelecs und Lastenfahrrädern wird hierzu einen Beitrag leisten können. Daher fördert der Bund mit Mitteln zur Umsetzung des NRVP auch innovative Modellprojekte in diesem Bereich. Beispiele sind das Projekt „Lastenräder im Einsatz – Emissionsfreie Logistik bei Großveranstaltungen und Großeinrichtungen“ im Rahmen des 34. Evangelischen Kirchentags oder das Pilotprojekt „Infoplattform Transportfahrräder – Aufzeigen der Nutzungsmöglichkeiten von Lasten- und Transportfahrrädern“.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass es noch ein großes, bislang nicht genutztes Potenzial für Lastenfahrräder – auch mit elektrischer Unterstützung – insbesondere im Liefer- sowie im Service- und Dienstleistungsverkehr vor allem in den Kommunen gibt. Da die Nutzung von Lastenfahrrädern besonders umweltfreundlich ist und gegenüber der herkömmlichen Nutzung des Lkw als Transportmittel weitere Vorteile bietet, z. B. in Bezug auf Stauvermeidung, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein bis Ende 2015 laufendes Vorhaben im Forschungsprogramm Stadtverkehr (im Folgenden FOPS-Forschungsvorhaben) „Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr“ in Auftrag gegeben. Darin sind eine Bestandsaufnahme von Transportdiensten mit dem Fahrrad unter Berücksichtigung von Best-Practice-Beispielen in Europa durchgeführt, eine Potenzialanalyse für verschiedene Marktsegmente (u. a. Gewerblicher Güterverkehr, Auslieferverkehr an Endkunden, Werkverkehr, Personenwirtschaftsverkehr) sowie eine Analyse und Prognose zu Umweltwirkungen und verkehrlichen Wirkungen vorgesehen. Zudem sollen in der Studie die infrastrukturellen, rechtlichen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für das Transportwesen mit dem Fahrrad untersucht, Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen vorgenommen sowie Anforderungen hinsichtlich Arbeitsschutz und Ausbildungserfordernissen bei beruflicher Fahrradnutzung näher untersucht werden. Aus diesen Analysen sollen Maßnahmen und Handlungsempfehlungen zur Förderung in urbanen und ländlichen Räumen abgeleitet werden.

Mit dem Projekt „Ich ersetze ein Auto“ fördert das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative den Einsatz von Elektro-Lastenfahrrädern bei städtischen Kurier- und Expressdiensten. Dabei werden die Potenziale der Emissionsreduktionen sowie die Rahmenbedingungen analysiert, die für diese Innovation im städtischen Wirtschaftsverkehr notwendig und förderlich sind.

2. In welchem finanziellen Umfang und durch welche Maßnahmen hat der Bund seit Inkrafttreten des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP) den Einsatz von Pedelecs im Rahmen der Förderung der Elektromobilität unterstützt, und welche weiteren Maßnahmen sind mit welchem jeweiligen Budget bis wann geplant (bitte tabellarisch aufzuführen)?

Der Bund berücksichtigt Pedelecs im Rahmen seiner Aktivitäten zur Förderung der Elektromobilität. Erarbeitet werden dabei vor allem Lösungen zur Einbindung von Pedelecs in Mobilitätskonzepte, die eine sinnvolle Kombination bei der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel ermöglichen, und für neue Herausforderungen hinsichtlich der Infrastruktur. Im Rahmen der Umsetzung des NRVP wird darauf aufgebaut.

Aktuell fördert der Bund folgende Projekte mit Bezügen zum Radverkehr und zur Elektromobilität:

Regierungsprogramm Elektromobilität – Ressortforschung		
Projekt	Fördersumme in Euro	Laufzeit
InMOD (INMOD – Intermodaler öffentlicher Nahverkehr im ländlichen Raum auf Basis von Elektromobilitätskomponenten)	3 402 091	2011–2014
Metropol-E (Verbundprojekt Elektromobilität Rhein-Ruhr – Kommunale Flotten)	453 647	2012–2014
Verbundvorhaben: VeloCité (Erarbeitung der wissenschaftlich technischen Grundlagen für Schlüsselkomponenten der Elektrofahrzeuge im innerstädtischen Individualverkehr am Beispiel eines Leichtlaufahrrads aus kohlenstoffaserverstärktem Kunststoff mit unterstützendem Antrieb)	1 789 357	2011–2014
Forschungsprojekt „Go Innvelo“ (Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts als Synthese aus leichten, kostengünstigen und funktionellen Elektrofahrzeugkomponenten in Verbindung mit einer geschlossenen Fahrgastzelle zur Sicherheits- und Komfortsteigerung)	2 160 672	2011–2014
Forschungsvorhaben „Pedelection“ (Untersuchung im Sinne einer übergeordneten Begleitforschung der durch die zunehmenden Nutzung von Pedelecs verursachten Substitutionseffekte bei anderen Verkehrsmitteln und die möglichen Umweltentlastungspotenziale für Deutschland)	456 039	2012–2015
Elektro Power-Projekt e-synergy – Leichtes Elektro-Cargo-Fahrzeug für Metropolregionen (Auslegung, Konstruktion und prototypische Fertigung einer ultraleichten und verkehrssicheren Light Electric Vehicle-Struktur mit speziell geregeltem und rekuprierfähigen Hybridantrieb für den Zustelldienst auf der letzten Meile)	650 000	2013–2016
SPL – S – Pedelec Lastenrad für den urbanen Wirtschaftsverkehr (Entwicklung und Erprobung eines zulassungsfähigen einspurigen Lastenrades in der Zulassungsklasse L1e, um damit in Innenstädten die derzeit eingesetzten Pkw im Lieferverkehr zu ersetzen)	500 000	2013–2016
Regierungsprogramm Elektromobilität – Schaufenster Elektromobilität		
Projekt	Zuwendung in Euro	Laufzeit
Verbundprojekt DC Ladestation am Olympiapark	556 270	2013–2016
Verbundprojekt eRadschnellwege – Umstiege erleichtern	979 695	2013–2016
e-Mobilität vorleben (Steigerung der Nutzerakzeptanz für innovative und nachhaltige Mobilitätsanwendungen, insbesondere in ländlichen Gebieten. Insgesamt 12 Pedelecs sollen als Verleihfahrzeuge für den Transport von Endhaltestellen zum Wohnort im ländlichen Raum erprobt werden)	2 200 000	2013–2016

Projekte zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans		
Projekt	Zuwendung in Euro	Laufzeit
Azubi Bike – Mit dem Azubi-E-Bike auf dem Weg zur Arbeit (Informationskampagne für die Auszubildenden der Region Neckar-Alb zur Nutzung des Pedelecs und Erstellung eines Pedelec-Rad-Routenplaners)	121 510	2012–2014
Machbarkeitsstudie Radschnellweg Ruhr (u. a. unter Berücksichtigung der zunehmenden Nutzung von Pedelecs und dem damit verbundenen Anstieg der Fahrradnutzung auf mittleren Entfernungen)	370 000	2012–2014

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

3. Plant die Bundesregierung die Ausweisung eines konkreten Etats und von konkreten Maßnahmen zur Förderung von elektrisch unterstützten Fahrrädern innerhalb des Regierungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität?
 - a) Falls ja, in welcher Höhe?
 - b) Falls nein, aus welchen Gründen wird darauf verzichtet?

Innerhalb des Regierungsprogramms zur Förderung von FuE (Forschung und Entwicklung) im Bereich der Elektromobilität ist kein konkreter Etat für Elektrofahräder vorgesehen, da diese E-Fahrzeuge bereits Marktreife erreicht haben.

Der Einsatz von Elektrofahrrädern und die Fortentwicklung der entsprechenden Technologien werden aber weiterhin im Rahmen der laufenden Förderprogramme der Bundesregierung zur Elektromobilität unterstützt. Zur Förderung des Einsatzes von Elektro-/Fahrrädern hat die Bundesregierung ab dem Jahr 2012 die steuerliche Gleichstellung von Elektro-/Fahrrädern als Dienstfahräder mit den Kraftfahrzeugen festgelegt.

Gerade der Markt für Pedelecs zeigt eine besonders große Dynamik. Nach den aktuellen Verkaufszahlen des Zweirad-Industrie-Verbandes ZIV sind im Jahr 2013 insgesamt 410 000 E-Bikes verkauft worden (Pressemitteilung des ZIV vom 25. März 2014). Nach Schätzung des ZIV sind mehr als 95 Prozent aller verkauften E-Bikes sogenannte Pedelecs. Vor dem Hintergrund der sehr guten eigenständigen Marktentwicklung für Elektrofahräder sind derzeit keine weiteren konkreten Maßnahmen vorgesehen.

4. In welchem Umfang testen welche Bundesbehörden und untergeordneten Einrichtungen des Bundes Pedelecs und Lastenfahrräder?

In den Bundesministerien und den ihnen nachgeordneten Bundesbehörden werden keine Pedelecs und Lastenfahrräder getestet. Soweit Pedelecs vorhanden sind, werden diese den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als Dienstfahräder angeboten und als solche genutzt.

5. Plant die Bundesregierung, die Nutzung von Pedelecs und ein- bzw. mehrspurigen Lastenrädern durch entsprechende Maßnahmen in der Beschaffungs- und Vergabepolitik des Bundes verstärkt zu fördern?
 - a) Falls ja, durch welche Maßnahmen?

Die von der Allianz für nachhaltige Beschaffung eingerichtete Expertengruppe Elektromobilität befasst sich mit dem Thema „Beschaffung von Elektromobilität“. Die Expertengruppe hat unter anderem einen Leitfaden erarbeitet und veröffentlicht, der alle Vergabestellen des Bundes, der Länder und der Kommunen bei der Beschaffung von Elektromobilität unterstützt. Dieser Leitfaden findet auch Anwendung auf die Beschaffung von Pedelecs bzw. ein- oder mehrspurigen Lastenrädern.

- b) Falls nein, warum wurde bisher auf eine Aufnahme von Pedelecs und Lastenfahrrädern als sogenannter innovativer Artikel in den Warenkatalog für Einrichtungen des Bundes verzichtet?

Ein „Warenkatalog für Einrichtungen des Bundes“ mit besonders gekennzeichneten innovativen Produkten ist der Bundesregierung nicht bekannt. Bezogen auf das Kaufhaus des Bundes (KdB) wird auf die Antwort zu Frage 5c verwiesen.

- c) Warum gibt es bisher keinen Rahmenvertrag für Dienstfahräder im Kaufhaus des Bundes, die eine einheitliche Beschaffungspraxis in Einrichtungen des Bundes ermöglichen würde?

Die Anschaffung von Dienstfahrrädern wird nicht zentral für die Bundesverwaltung gesteuert. Sie obliegt der Zuständigkeit jedes einzelnen Ressorts. Die Bundesministerien überprüfen im Rahmen ihres Mobilitätsmanagements die bedarfsgerechte Ausstattung mit Dienstfahrrädern (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/1167).

Im KdB werden sogenannte Standardprodukte angeboten. Bei der Beschaffung dieser Standardprodukte werden das KdB bzw. die vier Zentralen Beschaffungsstellen des KdB tätig, wenn von einem Bedarfsträger ein konkreter Bedarf oder Produktwunsch geäußert wird.

Grundsätzlich können Pedelecs und Lastenräder durchaus der Definition eines Standardprodukts im KdB unterfallen (dauerhafter, ressortübergreifender Bedarf, standardisiert beschreibbar und der Menge nach prognostizierbar, Beschaffung mit zeitlichem Vorlauf möglich). Sobald daher an das KdB ein Bedarf an einem Pedelec oder Lastenrad von Seiten eines Bedarfsträgers herangetragen wird, würde die zuständige Zentrale Beschaffungsstelle zunächst eine Bedarfserhebung bei allen an das KdB angeschlossenen Behörden und Einrichtungen des Bundes durchführen, um dann bei entsprechenden Bedarfsmeldungen auf dieser Basis eine Ausschreibung vorzunehmen. Die Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung beim Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern (BMI) könnte bei einer solchen Ausschreibung beratend unterstützen.

6. Welche Maßnahmen zur Vereinheitlichung der Ladesysteme und zur Förderung der Nutzerfreundlichkeit der Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Bikes plant die Bundesregierung bis wann umzusetzen?

Hinsichtlich der Vereinheitlichung der Ladesysteme zieht die Bundesregierung das Instrument der technologieoffenen privatwirtschaftlichen Normung einer gesetzlichen Lösung grundsätzlich vor. Konkrete Maßnahmen vonseiten der Bundesregierung sind daher nicht in Planung.

7. Wie schätzt die Bundesregierung das Potential von Fahrradtaxen zum gewerblichen Personentransport ein, zum Beispiel im Bereich des Tourismus?

Neben vielseitigen anderen Einsatzmöglichkeiten können Elektrofahrräder auch zum gewerblichen Personentransport eingesetzt werden. Entsprechende Einsatzmöglichkeiten und Geschäftsmodelle werden in den von der Bundesregierung geförderten Projekten erforscht (vgl. Antwort zu Frage 2).

In dem in der Antwort zu Frage 1 erläuterten FOPS-Forschungsvorhaben sollen auch weitere Einsatzformen (teil-)gewerblicher Radverkehre, z. B. zur Personenbeförderung und als mobile Verkaufsstände, betrachtet werden.

8. Welchen ordnungsrechtlichen Anpassungsbedarf sieht die Bundesregierung, um die zunehmende Nutzung von Pedelecs sowie ein- bzw. mehrspurigen Lastenrädern weiter zu fördern, beispielsweise bei der Dimensionierung der Radverkehrsinfrastruktur?

In dem in der Antwort zu Frage 1 erläuterten FOPS-Forschungsvorhaben sollen auch allgemeine infrastrukturelle, rechtliche und verkehrspolitische Voraussetzungen, wie z. B. die Notwendigkeit des Ausbaus von Radwegen, die Erforderlichkeit von besonderen Abstellanlagen und die Rahmenbedingungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) geprüft werden. Im Lichte dieser Forschungsergebnisse wird ggf. die Anpassung des ordnungsrechtlichen Rahmens geprüft. Die Bundesregierung sieht derzeit keinen Anpassungsbedarf in der StVO.

9. Welchen Anpassungsbedarf sieht die Bundesregierung bei den Sicherheitsnormen für Pedelecs und Lastenräder (beispielsweise Bremsen, Rahmenstabilität, Akkus)?

Bei den einschlägigen Sicherheitsnormen für Pedelecs und Lastenräder handelt es sich um Industrienormen, die in den nationalen verkehrsrechtlichen Vorschriften keine Anwendung finden. Die Anpassung dieser Normen obliegt der Industrie bzw. den zuständigen Normungsgremien. Die Bundesregierung hat auf diese Normen keinen Einfluss.

10. Welchen Anpassungsbedarf sieht die Bundesregierung bei den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010), insbesondere bei der regelgerechten Planung straßenbegleitender Radwege und beim Geschwindigkeitsniveau?

Die Bereitstellung einer funktionstüchtigen und anforderungsgerechten Straßeninfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung, um einen sicheren Straßenverkehr zu ermöglichen und die Verkehrssicherheit auch unter Berücksichtigung sich verändernder Randbedingungen weiter zu verbessern.

Wesentliche Grundlage dafür sind – neben den straßen-, straßenverkehrs- und haushaltsrechtlichen Vorschriften insbesondere des Bundesfernstraßengesetzes bzw. der Straßengesetze der Länder sowie der StVO und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO – die technischen Regelwerke für Planung und Bau von Straßen, die z. B. von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet und herausgegeben werden und deren Anwendung einen hohen Standard gewährleistet.

Die für Planung und Bau von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes einschließlich der zugehörigen Radverkehrsanlagen erforderlichen maßgebenden

Regelwerke der FGSV (z. B. Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, RAL 2012) werden durch das BMVI eingeführt. Sie enthalten alle notwendigen entwurfstechnischen Regelungen, um unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen eine anforderungsgerechte, verkehrssichere Gestaltung zu gewährleisten.

In Ergänzung dazu stehen Merkblätter, Empfehlungen oder Hinweise der FGSV – u. a. die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) oder die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) – zur Verfügung, die weiterführende Erläuterungen enthalten.

Damit wird sowohl den Anforderungen der Pedelec-Nutzer als auch der nicht motorisierten Radfahrerinnen und Radfahrer in angemessener Art und Weise Rechnung getragen. Die Notwendigkeit einer Anpassung der ERA 2010 wird bei der FGSV nicht gesehen. Das BMVI teilt diese Auffassung (vgl. auch die Antwort zu Frage 4 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/2098).

11. Welchen Forschungsbedarf sieht die Bundesregierung bei gemeinsam mit dem Fußverkehr geführten Radwegen hinsichtlich der höheren Geschwindigkeiten der Pedelecs?

Die zunehmende Verbreitung von Pedelecs wird die Bundesregierung im Rahmen ihrer Forschungsprogramme z. B. im Hinblick auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer oder hinsichtlich des Fahr- und Nutzungsverhaltens beobachten und forschungsseitig begleiten.

12. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Rechtsauffassung des Oberlandesgerichts Dresden aus dem Jahr 2004, nach der das Verbot der Personenbeförderung in § 21 Absatz 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht dahingehend auszulegen ist, dass hierunter auch eine dreirädrige und durch Muskelkraft angetriebene Fahrradrickscha fällt?

Plant die Bundesregierung, ihre Auslegung von § 21 Absatz 3 StVO dahingehend zu ändern, dass der gewerbliche Personentransport mit geeigneten dreirädrigen Fahrradtaxi zukünftig ohne Sondergenehmigung der Straßenverkehrsbehörde möglich ist?

Die Bundesregierung teilt die Rechtsauffassung des OLG Dresden nicht. Die Bundesregierung plant die aufgeführte Änderung nicht und verweist in diesem Zusammenhang auf die Empfehlungen für die Entscheidung über Anträge auf Zulassung des Betriebs von Fahrradtaxi (VkB1. 2003, S. 429).

13. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung angesichts der wachsenden Produktpalette im Bereich der Lastenräder bei der bisherigen Einschränkung des Kindertransportes mit Fahrradanhängern bzw. Lastenrädern gemäß § 21 Absatz 3 StVO, welche den Transport auf zwei Kleinkinder pro Fahrrad beschränkt?

Die Bundesregierung sieht aktuell keinen Handlungsbedarf. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen (vgl. auch die Antwort zu Frage 2 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/2098).

