A n t r a g

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der Besprechung der Großen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Antwort der Landesregierung
– Drucksachen 14/2136/2240 –

Mobil mit Spaß – 12-Punkteprogramm für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz

Der Landtag stellt fest:

1. Fahrradfahren macht Spaß und ist gesund: ob als Fortbewegung im Alltag auf dem Weg zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkauf oder als Sport in der Freizeit und im Urlaub. Für Jugendliche und für Frauen und Männer, die nicht über einen Pkw und/oder Führerschein verfügen, bedeutet das Fahrrad unabhängige Mobilität.
2. Das Fahrrad ist das klimafreundlichste Fahrzeug. Fahrradfahren statt Pkw-Nutzung leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Da rund die Hälfte aller Pkw-Fahrten nach ungefähr sechs Kilometern enden, ist eine Steigerung des Fahrradanteils am Alltagsverkehr möglich und erstrebenswert. Das Fahrrad bietet darüber hinaus den Vorteil, dass es wenig Fläche zum Abstellen verbraucht und z. B. in Städten häufig schneller als der Pkw ist.
3. Das Potential des Fahrrads als Verkehrsmittel in Rheinland-Pfalz ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Viele Menschen aller Altersgruppen verzichten noch auf Radfahren, weil ihnen die Wege, die sie zurücklegen müssen, nicht sicher genug sind. Stetige Zuwächse im Radtourismus im Land machen aber deutlich, dass auch im Alltagsverkehr noch viele Wege darauf warten, mit dem Fahrrad zurückgelegt zu werden.
4. Während die Landesregierung dem Fahrradtourismus inzwischen eine hohe Bedeutung beimisst, wird der Alltagsverkehr per Rad vernachlässigt. Dementsprechend ist die finanzielle Förderung des Radverkehrs angesichts seiner Bedeutung und Möglichkeiten zu gering und zudem unübersichtlich.
5. Die unterschiedlichen Ebenen der Planung, Finanzierung und Gestaltung der Fahrradinfrastruktur und -serviceleistungen begreifen das Radfahren noch nicht als ein zusammenhängendes System, in dem die Wege, Abstellmöglichkeiten und Wegweisung (Hardware) mit den Dienstleistungsangeboten, die das Radfahren attraktiv machen (periphere Hardware) und entsprechender Öffentlichkeitsarbeit (Software) konzeptionell und zielorientiert zusammenwirken.

Der Landtag begrüßt,

dass die Bundesregierung mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 bis 2012 (NRVP) einen Masterplan für die Stärkung des Radverkehrs in der ganzen Bundesrepublik aufgestellt und die Mittel für die Förderung des Radverkehrs im investiven Bereich verdoppelt hat. Ergänzend wurden Mittel für nicht investive Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP eingestellt.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

1. dem Landtag innerhalb eines Jahres einen „Fahrradbericht Rheinland-Pfalz“ als umfassende Bestandsaufnahme der Infrastruktur zum Fahrradfahren, der Dienst-

leistungen, die das Radfahren attraktiv machen und der Öffentlichkeitsarbeit, die der Steigerung des Radverkehrs dient, in Landes- und kommunaler Zuständigkeit vorzulegen;

2. anschließend einen „Masterplan Fahrrad Rheinland-Pfalz“ aufzulegen, der das Radfahren als umfassendes System begreift und dementsprechend Maßnahmen und Zielvorstellungen zusammenfasst und kommuniziert;
3. dem „Masterplan Fahrrad“ die Zielsetzung zugrunde zu legen, dass der Anteil der in Rheinland-Pfalz mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege mittelfristig mindestens auf Bundesdurchschnitt wächst;
4. als ersten Schritt gemeinsam mit den Kommunen ein Sofortprogramm zur Markierung von 1000 innerörtlichen Straßenkreuzungen/Einmündungen zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten durchzuführen. Hierzu kann auf die bewährte Zusammenarbeit mit Eltern und Medien in einer Gemeinschaftsaktion zum Aufspüren solcher Stellen zurückgegriffen werden;
5. innerhalb des Masterplans die vorhandenen Fördermöglichkeiten in einem Förderprogramm „FahRad“ zu bündeln, die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz durch entsprechende Umschichtungen innerhalb des Verkehrshaushalts von jetzt 4 Mio. € auf mindestens 8 Mio. € zu verdoppeln, und in diesem Rahmen die dem Land vorliegenden Förderanträge für den kommunalen Radwegebau vorrangig zu bedienen. Die Gebietskörperschaften sollen dazu motiviert werden, Gesamtkonzepte für den Radverkehr in ihrem Geltungsbereich und vernetzt mit angrenzenden Gebietskörperschaften zu erarbeiten;
6. einen landesweiten Wettbewerb „Fahrradfreundlichste Gemeinde“ auszuloben, um Anreize für kommunale Gebietskörperschaften zu schaffen, damit auch die Dienstleistungen rund ums Fahrradfahren (wie z. B. Fahrradstationen mit sicheren Abstellmöglichkeiten und Reparaturservice) auf Dauer im Land verbessert werden können. Fünf „Runde Tische Fahrrad“ in ausgewählten Gebietskörperschaften sollen jeweils ein Jahr gefördert werden;
7. die Stellplatzverordnung in der Landesbauordnung so zu ändern, dass das Fahrrad dem Pkw gleichgestellt wird;
8. Transparenz der Verantwortlichkeiten für den Radverkehr als umfassendes System auf den unterschiedlichen Ebenen herzustellen und auf deren Kooperation hinzuwirken. Darüber hinaus sind alle im Land auf unterschiedlicher Ebene für Verkehrsgestaltung zuständigen Verantwortlichen durch gezielte Informationen, Weiterbildung und Tagungen zugunsten der Stärkung des Radverkehrs zu sensibilisieren. Hierbei soll explizit auf das Wissen, die Erfahrung und die Kompetenz der Verbände zurückgegriffen und deren Vertreterinnen und Vertreter eingebunden werden;
9. eine Kommunikationsoffensive „FahRad“ gemeinsam mit Verbänden und der Fahrradindustrie zu starten, die mit den jeweils geeigneten Mitteln unterschiedliche Zielgruppen (Schülerinnen/Schüler, Pendlerinnen/Pendler, Seniorinnen/Senioren etc.) anspricht;
10. gemeinsam mit den Aufgabenträgern im öffentlichen Personennahverkehr für angemessene Mitnahmeregelungen im öffentlichen Verkehr zu sorgen – hierzu gehört insbesondere die dauerhafte Sicherstellung der kostenfreien Radmitnahme in den Zügen des Nahverkehrs außerhalb des Berufsverkehrs. Die Regelungen zur kostenfreien Mitnahme ist an Werktagen zu erweitern auf die Zeitspanne von werktags 9 Uhr bis 6 Uhr morgens. Vor dem Hintergrund der sukzessiven Umstellung von IC-Zügen auf ICE-Züge (zum Beispiel am Rhein und in der Pfalz) muss darauf hingewirkt werden, dass in den Zügen im Schienenpersonenfernverkehr die Fahrradmitnahme weiterhin ermöglicht wird;
11. die Vorteile der Fahrradmobilität und die mit dem Radfahren verbundenen Sicherheitsfragen auch nach der Grundschule (in der Sekundarstufe I) in der gebotenen Form und Intensität als Bestandteil in die Lehrpläne aufzunehmen;
12. die Fortschreibung des großräumigen Radwegenetzes mit dem entsprechenden Ausbaubedarf in eine Prioritätenreihung zu bringen und an die Ziele des Masterplans anzupassen.

Begründung:

Trotz einzelner positiver Entwicklungen und Initiativen vor allem mit Blick auf den Radtourismus wird die Förderung des Radverkehrs in Rheinland-Pfalz nachrangig behandelt. Problematisch ist die fast ausschließliche Schwerpunktsetzung auf die touristische Nutzung des Fahrrads. Die Alltagsmobilität per Rad muß deutlich gestärkt werden, damit die vorhandenen Potentiale ausgeschöpft werden können.

Die Sicherheitsfrage ist beim Fahrradfahren von zentraler Bedeutung. Sicherere Fahrradwege und sichere Fahrräder sind genauso Voraussetzung für mehr radfahrende Menschen im Alltagsverkehr wie eine gründliche Verkehrserziehung in der Schule.

Eine der entscheidenden Fragen bei der Förderung des Radverkehrs ist der Systemansatz. Die Bundesregierung hat im Nationalen Radverkehrsplan die drei Komponenten aufgezeigt: Infrastruktur, Servicebereich und Öffentlichkeitsarbeit müssen miteinander verzahnt werden, um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern und Zugangshemmnisse abzubauen. Die Infrastrukturgestaltung umfasst sowohl die Gestaltung und Führung von Radwegen wie auch die Abstellmöglichkeiten. Dies bedeutet aber auch, dass es die Baulasträger nicht bei der Errichtung der Infrastruktur belassen dürfen – auch Instandhaltung und Pflege sind sicherzustellen. Bei der Verbesserung der Infrastruktur ist mitunter weniger die bauliche Veränderung, sondern nur die Neuverteilung des zur Verfügung stehenden Straßenraums zwischen Pkw und Fahrrad erforderlich.

Neben der klassischen Radverkehrsinfrastruktur sind ausreichende Parkmöglichkeiten für Fahrräder wichtig. Deshalb wird die Landesregierung aufgefordert, die Landesbauordnung zu ändern. Den Kommunen soll es nicht freigestellt werden, ob die Stellplatzsatzungen auch für Fahrräder gelten, weil dies in der Regel zur Untätigkeit führt. So wie bei Pkw-Parkplätzen ist auch eine Verpflichtung zur Errichtung einer angemessenen Anzahl an Fahrradabstellplätzen notwendig. Eine fachliche Begründung für die unterschiedliche Behandlung von Autos und Fahrrädern gibt es nicht – die Landesregierung hebt selbst immer wieder hervor, wie wichtig Fahrradabstellplätze als Attraktivitätsmerkmal sind.

Im Servicebereich können Dienstleistungen durch die öffentliche Hand angeregt werden, ggf. auch durch finanzielle Förderungen. Der Betrieb ist privatwirtschaftlich zu organisieren. Darunter fallen Fahrradstationen mit Reparaturservice oder Gepäckaufbewahrungen.

Die Öffentlichkeitsarbeit soll auf eine Verbesserung des Images des Fahrrads und in der Folge als Anreiz für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens hinwirken. Beispielhaft wird auf die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ hingewiesen. Diese unter anderem in Bayern durchgeführte Aktion wird als Wettbewerb ausgestaltet und von der AOK Bayern und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) getragen und unter anderem vom bayerischen Landesumweltministerium gefördert (vgl. <http://www.bayernaktiv.de/de/left/projekte/fitness/rad-arbeit.htm>).

Der durchzuführende Wettbewerb auf Landesebene, bei dem eine Bewertung aller drei Komponenten erfolgen soll, steht nicht in Konkurrenz zum Wettbewerb „best for bike“ auf Bundesebene. Dieser soll Einzelinitiativen hervorheben – der Landeswettbewerb soll die Gesamtsituation des Fahrradverkehrs in einer Kommune würdigen. Über die „Runden Tische“ in fünf ausgewählten Gebietskörperschaften soll systematisch an diesen Orten ein Gesamtkonzept für den Radverkehr dort entwickelt werden, inklusive Vernetzung mit Nachbargemeinden.

Für die Fraktion:
Elke Kiltz