

**Impulsreferat von
Herrn Parlamentarischen Kasparick
zur Auftaktveranstaltung
„Programm der Fahrradakademie zur StVO-Novelle
(Neuerungen für den Radverkehr)“
am 29.09.2009 in Berlin**

Anrede!

Ich freue mich sehr, dass ich heute auf der Auftaktveranstaltung zur Fahrradakademie-Seminarreihe zur 46. StVO-Novelle zu Ihnen sprechen kann.

Fahrradverkehr ist für die Bundesregierung ein wichtiger und integraler Bestandteil der nationalen Verkehrspolitik.

Aber was unternimmt der Bund, um mehr Menschen zum Umstieg vom Auto aufs Rad zu bewegen?

Die Politik kann zunächst attraktive Rahmenbedingungen schaffen und eine gute Infrastruktur bereitstellen, die das Radfahren zur Lust macht.

Das dabei das Fahrrad als umweltfreundlicher Verkehrsträger noch mehr zum Zuge, zur Bedeutung kommt, das ist unser Ziel.

Was brauchen wir?

Es müssen gut ausgebaute Radwege vorhanden sein.

Die öffentlichen Verkehrsmittel sollten gut mit dem Fahrradverkehr vernetzt sein.

Vor Bahnhöfen und Bushaltestellen im ländlichen Raum, aber auch in der Stadt, muss man das Rad sicher abstellen können.

Arbeitgeber müssen für ihre Mitarbeiter Abstellflächen, Umkleideräume und Duschen bereitstellen, sie entsprechend motivieren und die Vorteile des Radfahrens aufzeigen.

Was tun wir?

Wir stellen den Radverkehr in den Blickpunkt der Öffentlichkeit.

Wir fördern den Radverkehr finanziell, unterstützen die Länder, Städte, Regionen und Unternehmen.

Wir versuchen durch Kampagnen, durch Pilotprojekte, den Radverkehr attraktiver zu machen.

Wir versuchen mit dem rechtlichen Rahmen der Straßenverkehrsordnung und mit Sicherheitskampagnen dafür zu werben, dass es vernünftig auf den Straßen zugeht und dass Kinder und Senioren sich auf dem Rad wohlfühlen, selbst wenn sie durch eine laute und große Stadt fahren.

Anrede,

Der Onkel, der ein Geschenk mitbringt, wird immer lieber gesehen als die Tante, die Klavier spielt.

Deshalb rede ich zunächst von dem Geld, das wir für den Radverkehr einsetzen.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat am 10.8.2009 die Gewinner des Wettbewerbs „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ ausgezeichnet.

Die prämierten Konzepte sind dafür vorbildlich und können auch auf andere Städte und Gemeinden übertragen werden.

Die 8 Modellregionen erhalten insgesamt 12,7 Millionen Euro für die Umsetzung ihrer Konzepte.

Verstetigt werden im Bundeshaushalt zudem auch in 2009 rd. 100 Millionen Euro zur Verfügung gestellt.

Das ist gut investiertes Geld, denn immer mehr Menschen erkennen, dass das Fahrrad nicht nur die Gesundheit fördert, sondern auch Geld und, gerade auf kurzen Strecken, Zeit spart.

z.B. 90 Millionen Euro für Bau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen.

4 Millionen Euro für den Bau von Radwegen an Flüssen und Kanälen.

Über 3 Millionen Euro für Aufklärung, Öffentlichkeitsarbeit und für Modellprojekte im Radverkehr, auch im Zusammenhang mit Stadtentwicklung. Damit machen wir auf unseren Nationalen Radverkehrsplan aufmerksam.

Jährlich 100 Millionen Euro von uns!

Und Länder, Städte und Gemeinden tun das ihre.

Denn dort ist das Thema Radverkehr primär angesiedelt.

Die Entlastung vom Autoverkehr kommt den Städten und Gemeinden zugute.

Und dort muss am meisten getan werden, dort ist Ortskenntnis vorhanden.

Um eine erfolgreiche Radverkehrsförderung auf kommunaler Ebene zu unterstützen baut das Deutsche Institut für Urbanistik mit Förderung des BMVBS, unter Einbeziehung der Kommunalen Spitzenverbände, seit Herbst 2007 die „Fahrradakademie“ auf.

Sie, meine Damen und Herren,
gehören zur Zielgruppe der Fahrradakademie:
Politische Entscheidungsträgerinnen und -träger
kommunale Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,
Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner.

Dank der Förderung des BMVBS können die Seminare zu Konditionen angeboten werden, die auch für die strapazierten kommunalen Budgets tragbar sind.

Die Nachfrage hat unsere Erwartungen weit übertroffen, allein für die von uns mitfinanzierten Länderseminare zur StVO-Novelle liegen über 800 Anmeldungen vor.

Anrede,

„Unsere Städte sind unsere Zukunft“, dies hat Bundesminister Wolfgang Tiefensee beim 2. Bundeskongress zur Nationalen Stadtentwicklungspolitik in München betont.

Wesentliche Ziele der Nationalen Stadtentwicklungspolitik sind:

Die Wettbewerbsfähigkeit der Städte sicher zu stellen;
die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in allen Landesteilen aufrecht zu erhalten;
durch ökologische Stadterneuerung einen Beitrag zur Energie- und Klimapolitik zu leisten.

Dem Fahrrad und dem Radverkehr kommt dabei eine immer wichtigere Rolle zu.

Nicht ohne Grund ist das für die Radverkehrsförderung zuständige Referat Radverkehr im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auch mit dem Thema Stadtentwicklung und Verkehr befasst.

Lärm, Luftverschmutzung, Unfallgefahr und Staus

Die Verkehrsprobleme in den Städten sind uns allen hinlänglich bekannt!

Der Verkehr gerät immer mehr in Gefahr,

zum begrenzenden Faktor in den deutschen Städten zu werden.

Es geht jetzt darum, die Funktions- und Zukunftsfähigkeit von Städten und die Mobilität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner zu sichern.

Und gleichzeitig die Qualitäten der Stadt als Lebens- und Wohnstandort zu berücksichtigen.

Das ist natürlich Aufgabe der Städte und Gemeinden.

Der Bund unterstützt dabei vor allem durch die Städtebauförderung und heute durch den „Nachfolger“ des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.

Er nutzt in diesem Zusammenhang seine Möglichkeiten zur Gestaltung der Rahmenbedingungen im Bereich Stadtentwicklung und Verkehr.

Als Kriterien sind vor allem zu nennen:

Verkehrsvermeidung oder Abwicklung über kurze Wege nach dem Leitbild

„Stadt der kurzen Wege“,

Stärkung des Rad- und Fußverkehrs,

Sicherstellung eines kundenfreundlichen und effizienten ÖPNV,

Vernetzung insbesondere der umweltfreundlichen Verkehrsträger und

Reduzierung des Umgebungslärms.

Welche Handlungsansätze verfolgt der Bund zur Erreichung der genannten Ziele?

Stichwort „Stadt der kurzen Wege“

Die „Leipzig-Charta“, die während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft verabschiedet wurde,

orientiert sich am Leitbild der kompakten, nutzungsgemischten, urbanen und ökologischen Stadt und

knüpft damit an die Tradition der europäischen Stadt an.

Auch die Nationale Stadtentwicklungspolitik der Bundesregierung verfolgt dieses Leitbild. Es geht darum, die Funktionsmischung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit/Naherholung (wieder) herzustellen.

Aufenthalts- und Bewegungsflächen im öffentlichen Raum müssen verbessert werden.

Attraktive, sichere und barrierefreie Wegebeziehungen zwischen den verschiedenen Funktionsbereichen des städtischen Lebens sind zu schaffen.

Eine gute räumliche Zuordnung städtischer Funktionen und Nutzungsvielfalt ist eine Chance für Urbanität.

Dies trägt dazu bei, Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr zu verhindern.

Konsequente verkehrersparende Stadtentwicklungspolitik ist kein Standortnachteil, sondern Profilierungsmerkmal in der Konkurrenz der Städte.

Der Fahrradverkehr beansprucht deutlich weniger Fläche im Straßenraum als andere Verkehrsmittel - so können acht Fahrräder auf der Fläche eines Pkw-Parkplatzes untergebracht werden.

Auch der fließende Radverkehr benötigt im Vergleich deutlich weniger Verkehrsfläche als der Kfz-Verkehr.

Eine gute städtische Infrastruktur für Fahrräder, die zugleich die Stadtteile erschließt und verbindet, verbessert nicht nur die Mobilitätschancen von nicht motorisierten Bevölkerungsgruppen und deren Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Sie schützt auch vor den negativen Auswirkungen des Autoverkehrs, was insbesondere für benachteiligte Stadtquartiere von Belang ist.

Gerade innerstädtische Wohngebiete, die für den Rad- und Fußverkehr gut erschlossen sind und eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität aufweisen, werden verstärkt von jungen Familien nachgefragt.

Hier sind die Voraussetzungen für eine eigenständige und sichere Mobilität von Kindern vorhanden.

Insgesamt trägt eine hohe Fahrradnutzung zu einer Steigerung der Wohn- und Lebensqualität in Städten bei.

Stichwort „Förderung Stadt- und umweltverträgliche Verkehrsträger / NRVP“

Der Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung betont:

Deutlich höhere Anteile des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen sind in Deutschland erreichen.

Aber nur mit einer gezielten Förderung des Radverkehrs als „System“, d.h. bei gleichmäßiger Berücksichtigung der Komponenten Service und Öffentlichkeitsarbeit neben der bisher vor allem geförderten Infrastruktur.

Was muss beispielsweise für die Berufspendler getan werden, damit sie vom Auto aufs Rad umsteigen?

Wir fördern das Radfahren und den Öffentlichen Personennahverkehr - und wollen diesen möglichst fahrradgerecht machen.

90 Prozent der Autofahrten in der Stadt haben eine Länge von weniger als sechs Kilometern.

Ich stelle mir vor, dass wir in den nächsten zehn Jahren ein Drittel dieses Verkehrs auf das Fahrrad bringen.

Das Umweltbundesamt hat ausgerechnet,
dass wir, wenn wir ein Drittel davon aufs Fahrrad brächten,
rund 7,5 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr vermeiden könnten.

Hiermit wird deutlich:

Der Radverkehr erzielt bei einem im Vergleich zum motorisierten Verkehr geringen Mitteleinsatz hohe Wirkung hinsichtlich der Entlastung der Städte von CO₂ und weiteren Schadstoffen,
aber auch von Lärm und Flächenverbrauch.

Von seinem über viele Jahre hinweg angenommenen Mobilitätsverhalten lässt sich der Mensch als „Gewohnheitstier“ nicht ohne weiteres abbringen.

Veränderungen - auch im Bewusstsein der Menschen - bedürfen besonderer Anreize.

Darum fördert das BMVBS im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans auch Projekte, mit denen das Fahrrad als umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Fahrzeug im Alltag der Menschen etabliert wird.

Ein Projektbeispiel dafür ist die bundesweite Aktion von AOK und ADFC „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“, die Berufstätige aufruft, den täglichen Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurück zu legen, und die seit Jahren steigende Teilnehmerzahlen registriert.

Anrede,

Verkehrsforscher haben die Vision einer Null-Emissions-Mobilität.

Sie fordern, in Städten komplette Autospuren für Radverkehr und Solarmobile zu reservieren.

Ich finde die Vision der Null-Emission oder des klimaneutralen Fortbewegens bestechend.

Ziel ist es aber zunächst, möglichst kurzfristig die CO₂ -Bilanz in den Städten deutlich zu verbessern.

Wir brauchen einen Gesamtansatz, der sich auf Stadtteile und Städte bezieht, und nicht nur auf die einzelnen Verkehrsmittel und Gebäude.

Das bedeutet, dass sich ein Verkehrs- und ein Städteplaner gemeinsam Gedanken machen muss.

Wie können sie Verkehre vermeiden, indem das Einkaufen, und die Freizeit in den Stadtteil zurückverlagert werden.

Und wenn schon für verkehrliche Belange geplant wird, müssen sich die Planer fragen, wie sie den Öffentlichen Personennahverkehr ausbauen können, wie sie für bessere Bedingungen für die Radfahrer sorgen können.

Zum Beispiel durch neue und mehr Fahrradspuren,
auf denen sich Radler sicher und aufgehoben fühlen.

**Muss man nicht auch den Radverkehr in den Städten konsequent vom
Autoverkehr trennen?**

Ich sage: Das wird nicht möglich sein!

Wir können Städte nicht auf dem Reißbrett konzipieren,
wir leben in und mit der vorhandenen Substanz.

Es gibt in vielen, vielen Städten gute Beispiele,
an denen man sieht, wie das funktionieren kann.

Ja, Straßen müssen so umgebaut werden, dass sie für alle
Verkehrsteilnehmer sicher nutzbar sind.

Da hat nicht der eine Vorrang vor dem anderen.

Der Fußgänger gehört nicht unter die Erde, der Radfahrer nicht auf den
Fußweg und dem Auto gebührt nicht unbegrenzt freie Fahrt.

Welche Chancen bieten SharedSpace Zonen?

Ich habe gerade über die wechselseitige Rücksichtnahme der
Verkehrsteilnehmer gesprochen.

Das ist der Kern des SharedSpace-Gedankens.

In Großstädten etwas schwieriger umzusetzen, aber in den mittleren und kleinen Städten kann das die Lösung sein.

Nämlich die herkömmliche Trennung des Verkehrs von Fußweg und Verkehrsstraße aufzuheben.

Die Autofahrer immer wieder darauf hinzuweisen, dass die Straße ihnen nicht allein gehört.

Und umgekehrt!

Den Radfahrer dazu zu erziehen, sich vernünftig auf der Straße zu verhalten.

Kurzum: dass man rücksichtsvoll mit einem Raum umgeht, der allen gleichermaßen gehört.

Anrede,

Zum 1. September 2009 sind Änderungen der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften in Kraft getreten, die auch wesentliche Erleichterungen und Verbesserungen für den Fahrradverkehr bringen.

In Fahrradstraßen gilt künftig Tempo 30 für alle.

Einbahnstraßen können einfacher für Radfahrer geöffnet werden.

Die Städte erhalten größeren Entscheidungsspielraum beim Bau von Radverkehrsanlagen.

Die Durchlässigkeit von Sackgassen wird deutlicher gekennzeichnet.

Insgesamt bedeutet das für die Radfahrer:
mehr Sicherheit, weniger Umwege, freiere Fahrt

Auch auf europäischer Ebene hat sich die Erkenntnis,
dass das Fahrrad seinen Platz in der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik
haben muss, inzwischen durchgesetzt.

Das „Grünbuch Stadtverkehr“ der EU-Kommission
behandelt den Fahrradverkehr erstmalig als integralen Bestandteil des
städtischen Mobilitätsangebots und
fordert EU-weit seine stärkere Berücksichtigung.

Der auf den Konsultationen zum Grünbuch beruhende „Aktionsplan für
städtische Mobilität“ der EU-Kommission ist für den 23.9.2009 in Aussicht
genommen.

Bevor ich schließe möchte ich die Gelegenheit nutzen, einen Ausblick auf
die Radverkehrsagenda der kommenden Legislaturperiode zu geben:

- Fortführung des NRVP auch nach 2012
- verstetigte Förderung von Projekten in den prioritären Handlungsfeldern Klima- und Umweltschutz, Stadtentwicklung, Verkehrssicherheit und Gesundheit
- Umsetzung der 8 Modellvorhaben „Öffentliche Fahrradverleihsysteme – innovative Mobilität in Städten“
- Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen (z.B. 2. Nationaler Radverkehrskongress; 3. Fahrradkommunalkonferenz)

Wir haben in den vergangenen Jahren die Weichen richtig gestellt und den Radverkehr konsequent gefördert.

Die umweltfreundlichen Verkehrsmittel sind auf dem Vormarsch.

Immer häufiger wird das Fahrrad genutzt.

Es ist ein besonderes Anliegen der Bundesregierung, Verkehr und Klimaschutz künftig noch mehr miteinander in Einklang zu bringen.

Lassen Sie uns daher gemeinsam einen Beitrag für ein fahrradfreundliches Klima in Deutschland leisten!

Ich wünsche Ihnen nun interessante Fachvorträge und Diskussionen zur StVO-Novelle mit den Änderungen im Bereich Radverkehr.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Es gilt das gesprochene Wort.