

Im Landtag von  
Baden-Württemberg

Die **Grünen** Bündnis90

Pressekonferenz 01.09.2004

## **Mappus dreht das Rad zurück**

**Die Förderung des Fahrradverkehrs in Baden-Württemberg nähert  
sich dem Nullpunkt**

**MdL Boris Palmer, verkehrspolitischer Sprecher**

Bündnis 90/Die Grünen  
Im Landtag von Baden-Württemberg  
Konrad-Adenauer-Straße 12  
70173 Stuttgart  
T: 0711 2063 683  
F: 0711 2063 660  
Email: [post@gruene.landtag-bw.de](mailto:post@gruene.landtag-bw.de)

## **Die Ausgangslage – Der Generalverkehrsplan von 1995**

Seit vielen Jahren ist bekannt, dass der Anteil des Fahrradverkehrs an den zurückgelegten Wegen im Kurzstreckenbereich bis 5 km sehr niedrig ist. Zu dieser Erkenntnis kam auch der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg von 1995. Danach waren 1990 zwei Drittel aller zurückgelegten Wege kürzer als 5 km – eine Entfernung, bei der die Benutzung des Fahrrades oftmals schneller ist, als die des Autos. Trotzdem wurden 38% dieser Kurzstrecken mit dem Auto und nur 14% mit dem Fahrrad zurückgelegt (Fußgänger 29%). Der durchschnittliche Radverkehrsanteil in Baden-Württembergischen Städten lag bei nur 12%.

Die Landesregierung setzte sich damals das Ziel, den Umweltverbund (Rad- und Fußgängerverkehr sowie öffentlicher Verkehr) zu stärken um den Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu begrenzen. Dieser Zielsetzung lag auch die Erkenntnis zugrunde, dass eine Förderung des Umweltverbundes „mit Abstand die preisgünstigste Möglichkeit (ist), die Mobilität der Bürger im Nahverkehr zu gewährleisten.“ Ebenso stellte man richtig fest, dass „gezielte Infrastrukturmaßnahmen für den nichtmotorisierten Verkehr deutlich billiger (sind), als Maßnahmen zugunsten anderer Verkehrsmittel.“

Die Bedeutung des Fahrrads bei der Freizeitgestaltung und im Urlaub wurde damals überhaupt noch nicht berücksichtigt, in den nachfolgenden Jahren aber auch von der Landesregierung anerkannt.

## **Der aktuelle Stand – „Zurückhaltung“ wäre noch eine Untertreibung**

Leider sind den wohlklingenden Worten in den allermeisten Fällen kaum Taten gefolgt. Das Land „empfiehlt“, „rät“ und „regt an“, zeigt aber selbst nur sehr eingeschränkt Initiative. Eine positive Bilanz lässt sich (bis zur Einführung des „kommunalen Selbstbehalts“ zum 1. Dezember 2003) eigentlich nur bei der Förderung von „Bike&Ride“-Anlagen mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ziehen. In allen übrigen Bereichen hält man sich vornehm zurück und verweist auf die Zuständigkeit der Kommunen oder dreht das Rad sogar wieder zurück, wie bei der kostenlosen Fahrradmitnahme im Zugverkehr.

Die aktuelle Lage sieht daher ziemlich düster aus.

## **Förderung des Radwegbaus – Tendenz “Rückläufig“**

Nachdem von 1986 bis 1991 im Rahmen eines Sonderprogramms rund 500 km Radwege an Bundes- und Landesstraßen gebaut wurden, kamen in den Jahren von 1995 bis 2002 nur noch rund 300 km hinzu. Im Übrigen verweist die Landesregierung darauf, dass der Bau von Radwegen, sofern sie kein Begleitweg zu Bundes- oder Landesstraßen sind, Aufgabe der Kommunen sei, die diese auch finanzieren müssen.

Eine dringend notwendige Förderung des kommunalen Radwegbaus nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wird von der Landesregierung nach wie vor abgelehnt. Die Kommunen erhalten Investitionszuschüsse im Rahmen des GVFG für Radwege nur im Zusammenhang mit bezuschussten Straßenbaumaßnahmen als Abfallprodukt für Fördermaßnahmen des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Fördersumme ist mit rund 11 Mio. € jährlich (Zeitraum 1995-2001) allerdings sehr bescheiden.

Eine wirksame Förderung des Radverkehrs im Alltag bleibt so zwangsläufig aus, da die Finanznot der Kommunen das finanzielle Engagement für den Radwegbau unmöglich macht. Die Situation wird durch die Einführung des „individuellen Selbstbehaltes“ bei der GVFG-Förderung zum 1. Dezember 2003 noch verschärft. Es muss damit gerechnet werden, dass die Kommunen die zusätzliche Belastung beim Bau von geförderten Straßen durch einen Radweg-Verzicht kompensieren werden.

## **Das Radwegegrundnetz – Ein unvollendeter Torso**

Gemeinsam mit den kommunalen Gebietskörperschaften hat das Land vor mehr als 10 Jahren ein landesweites Radweg-Grundnetz entwickelt, die Landkreise und Städte aber dann mit dieser Aufgabe alleingelassen. Wenn ein Streckenabschnitt dieses Radweggrundnetzes nicht zufällig an einer Landes- oder Bundesstraße vorbeiführt, weigert sich das Land, sich an der Finanzierung zu beteiligen.

Dieses Grundnetz ist zum allergrößten Teil bereits vorhanden. Seine sinnvolle Nutzung scheitert oft nur an Lücken von wenigen 100 m. Als die finanzielle Lage der Kommunen noch besser war, haben diese oftmals solche Lückenschlüsse finanziert, heute fehlt aber auch hierfür der finanzielle Spielraum. Übrig bleibt in vielen Fällen ein löchriges „Netz“, das die Fahrradfahrer zu unsinnigen Umwegen oder zur Benutzung von stark befahrenen Straßen zwingt, weshalb viele potentiellen Radfahrer dann doch lieber ihr Auto nehmen.

## **Radwegbeschilderung – Vielfalt ist nicht immer wünschenswert!**

Die Beschilderung der überörtlichen Radwege durch die Landkreise und die Straßenbauverwaltung ist in der Vergangenheit völlig uneinheitlich erfolgt. Wer auf einer Radtour eine Kreisgrenze überquert, muss sich meistens neu orientieren, wenn nicht gar plötzlich überhaupt keine Beschilderung mehr vorhanden ist.

Im Februar 2003 hat die Landesregierung (mit 5jähriger Verspätung!), die im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (Ausgabe 1998)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen festgelegte einheitliche Beschilderung für Bundes- und Landesstraßen verbindlich eingeführt. Auch den Kommunen empfiehlt sie, diese Art der Beschilderung anzuwenden – allerdings völlig unverbindlich.

Auch eine dringend erforderliche Unterstützung der Landkreise und Gemeinden bei der einheitlichen Beschilderung der Radwege wird unverändert abgelehnt. Jahrelang wurde darauf verwiesen, dass eine Förderung solcher Maßnahmen nach dem GVFG nicht möglich sei. Nachdem diese Hürde seit Jahresanfang nicht mehr besteht, heißt es jetzt, es stünde kein Geld zur Verfügung.

Die Folge ist, dass selbst bei Benutzung von bedeutenden Radwegverbindungen wie dem Donauradweg, die Art und Aussehen der Beschilderung ständig wechselt und häufig viel zu klein ist; manchmal sind es auch Markierungen auf der Fahrbahn. Ein solches Durcheinander ist wenig attraktiv für Fahrrad-Touristen, die im innerdeutschen Tourismus-Markt eine immer größere Rolle spielen. Da andere Bundesländer wichtige touristische Routen längst einheitlich und deutlich sichtbar beschildert haben, fällt Baden-Württemberg auch in diesem wirtschaftlich hoch interessanten Segment des insgesamt stagnierenden Tourismus-Marktes zurück.

## **Die kostenlose Fahrradbeförderung im Bahnverkehr – Kaum eingeführt, wird sie bereits wieder abgeschafft**

In einem der wenigen Bereiche der Radverkehrspolitik, in dem die Landesregierung nach jahrelanger Verweigerungshaltung ab 2002 Positives bewirkt hatte, reißt Sie jetzt wieder mutwillig alles ein, was mühsam aufgebaut wurde. Die kostenlose Fahrradbeförderung auf den meisten Bahnstrecken in Baden-Württemberg soll ab 2005 nicht mehr aus Landesmitteln finanziert werden. Die Landesregierung teilte den Verkehrsverbänden im Land lapidar mit, dass sie diese weiterhin für richtig und sinnvoll halte, sie aber zukünftig nicht mehr finanzieren werde, da die jährlichen Etatmittel in Höhe von 750.000 € künftig eingespart werden sollen. Die Verkehrsverbände sollten die Einnahmeverluste zukünftig selbst übernehmen.

Die meisten Verkehrsverbände werden diese zusätzliche Belastung nicht schultern können, da sie durch die Reduzierung der Zuschüsse für die Schülerbeförderung im Rahmen der Bundesratsinitiative „Subventionsabbau“ (Koch-Steinbrück-Papier) bereits in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten geraten sind.

Wenn die Fahrradbeförderung in Zukunft bei kürzeren Strecken wieder teurer sein wird, als die Fahrkarte selbst, werden viele Ausflügler wieder das Auto nehmen.

## **Fünf-Punkte-Programm zur Förderung des Fahrradverkehrs**

Die Grünen im Landtag stellen der Politik der Landesregierung ein Fünf-Punkte-Programm entgegen zur Förderung des Radverkehrs entgegen, damit die Potentiale des Radverkehrs aktiviert werden.

### **1. Radwege**

- Finanzierung eines landesweiten Radwegegrundnetzes aus Landesmitteln; – Verdopplung der Landesmittel für den Radwegebau im Zuge von Landesstraßen nach dem Vorbild des Bundes.

### **2. Wegweisung/Beschilderung**

- Förderung der Aufwendungen von Kommunen und Landkreisen für die Wegweisung für den Radverkehr gemäß „ADFC-Standard“ nach dem GVFG mit 70% bei einem reduzierten Selbstbehalt von 10.000 €.

### **3. Förderung der kommunalen Radverkehrspolitik**

- Finanzierung von Modellprojekten „fahrradfreundliche Kommunen“ über einen gesonderten Titel im Haushalt;
- Förderung von kommunalen Radverkehrsmaßnahmen über einen eigenständigen Förderweg im FAG (analog Kreisstraßen),
- Koppelung der Förderung nach FAG an die Aufstellung eines Radverkehrsplans durch die Landkreise und großen Kreisstädte.

### **4. Schnittstellen Fahrrad–ÖV**

- Fortführung und Intensivierung des bestehenden Bike+Ride-Programms über das Jahr 2004 hinaus
- Fortsetzung der kostenlosen Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln durch ein effektives Anreizsystem im Rahmen der Verbundförderung.

### **5. Bündelung der Kompetenzen und Finanzmittel**

- Bildung eines eigenständigen Referats Fahrradverkehr im Ministerium für Umwelt und Verkehr,
- Einführung eines eigenständigen Haushaltstitels für den Radwegebau.