

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/925 –**

Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung zur Radverkehrsförderung

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem aktuellen Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD bekennt sich die Bundesregierung zu dem im Jahr 2012 verabschiedeten Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020), der sich die kontinuierliche Förderung des Radverkehrs als „Element einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik von Bund, Ländern und Kommunen“ als Ziel gesetzt hat.

Der Koalitionsvertrag sieht vor, den Anteil des Radverkehrs bis zur nächsten Bundestagswahl weiter zu steigern und den breiten gesellschaftlichen Dialog zur Radverkehrsförderung auf der Basis des NRVP 2020 zu intensivieren. Ferner plant die Bundesregierung, das Radverkehrsnetz weiter auszubauen, die Verkehrssicherheit im Radverkehr zu erhöhen und innovative Projekte an den Schnittstellen zwischen öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Car-sharing und Fahrradverkehr zu fördern („Deutschlands Zukunft gestalten“, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 2013).

Mit welchen konkreten Maßnahmen und in welchem Umfang die Bundesregierung die genannten Ziele umsetzen will, bleibt allerdings offen. Dies wirft zahlreiche Fragen auf, insbesondere vor dem Hintergrund jahrelanger Kürzungen bei den Bundeshaushaltsmitteln für die Radverkehrsförderung, der geringen Anzahl der für den Radverkehr verantwortlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und einer fehlenden verlässlichen Förderstrategie von Bund und Ländern, um die Kommunen bei der Radverkehrsförderung zu unterstützen. Zudem fehlen sowohl im Koalitionsvertrag als auch im NRVP 2020 ein Zeitplan und konkrete Zielvorgaben, was bis wann im Rahmen welcher Maßnahmen umgesetzt werden soll.

I. Zielsetzung und Förderstrategie des Bundes für den Radverkehr

1. Plant die Bundesregierung, in der 18. Wahlperiode eine bundespolitische Gesamtstrategie zur Förderung nachhaltiger intermodaler Mobilitäts- und Verkehrskonzepte, u. a. mit einem Schwerpunkt Nahmobilität, aufzulegen, und falls ja, in welchem Zeitrahmen soll dies geschehen?

Eine moderne Verkehrspolitik muss zukunftsfähige Lösungen präsentieren und Mobilität langfristig sichern, wirtschaftlich tragfähig und sozial ausgewogen sein und gleichzeitig die Umwelt schonen. Dies unterstreicht ebenso der Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode mit folgender Passage: Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für persönliche Freiheit, gesellschaftliche Teilhabe sowie für Wohlstand und Wirtschaftswachstum. Ziel der Bundesregierung ist daher eine nachhaltige Mobilitätskultur und eine nutzerfreundliche Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel. Die Bundesregierung setzt dabei auf ein breit angelegtes Maßnahmenbündel, das alle Bereiche der Verkehrspolitik sowie alle Verkehrsträger und deren Infrastrukturen mit einbezieht (z. B. das Nationale Entwicklungsprogramm Elektromobilität und das Regierungsprogramm Elektromobilität, das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II, den Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie, den Nationalen Radverkehrsplan). Im „Fortschrittsbericht der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie 2012“ stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Kapitel „Nachhaltige Mobilität“ die Umsetzung und Weiterentwicklung dieses Maßnahmenbündels dar. Die hier beschriebenen Instrumente und Maßnahmen bilden die Elemente einer bundespolitischen Gesamtstrategie für eine nachhaltige Mobilität.

2. Welche Steigerung des Radverkehrsanteils in Deutschland am Modal Split (Anzahl der Wege) strebt die Bundesregierung als Zielgröße bis zum Jahr 2020 an?

Falls keine Zielgröße genannt wird, warum verzichtet die Bundesregierung auf ein konkretes Ziel für den Radverkehr, obwohl es zum Beispiel für den Bereich der Elektromobilität im NRVP 2020 ein definiertes Ziel für das Jahr 2020 (eine Million Elektroautos) gibt, auf dessen Erreichung die Bundesregierung unmittelbar keinen Einfluss hat, mittelbar durch die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen allerdings schon?

Die Bundesregierung stützt sich im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2020 auf das von Experten formulierte Potenzial eines bundesweiten Radverkehrsanteils von 15 Prozent. Es handelt sich dabei um eine realistische Einschätzung der möglichen Radverkehrsentwicklung. Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/13814 wird verwiesen.

3. Wann wird die Bundesregierung einen konkreten Aufgaben- und Zeitplan für die Umsetzung des NRVP 2020 auf Bundesebene vorlegen?

Der NRVP 2020 ist die Arbeitsgrundlage für die konkreten Maßnahmen und Aufgaben des Bundes zur Förderung des Radverkehrs (z. B. weiterhin Bau von Radwegen an Bundesstraßen, Umsetzung von Kommunikationsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schaffung einer Dachmarke, Durchführung von innovativen Modellvorhaben, z. B. zur Verbesserung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern). Die Radverkehrsmaßnahmen auf Bundesebene werden während der Laufzeit des NRVP 2020 – ausgerichtet an den im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode vorgesehenen Aufgabenschwerpunk-

ten – kontinuierlich und sukzessive umgesetzt. Dabei handelt es sich um kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen sowie um Daueraufgaben. Seit Inkrafttreten des NRVP 2020 am 1. Januar 2013 wurden u. a. bereits folgende Maßnahmen umgesetzt: Einrichtung der Interministeriellen Arbeitsgruppe (IMAG) Radverkehr, Bestellung der Radverkehrsbeauftragten des BMVI, Initiierung einer Grundlagenuntersuchung mit Bestandsaufnahme zur Situation der Radverkehrsförderung in Deutschland, Förderung von Modellvorhaben zur Verbesserung der Absteilsituation von Fahrrädern im Wohnumfeld und zur Reduzierung von Abbiegeunfällen zwischen Kfz und Radfahrern. Außerdem werden Fahrradakademie und Fahrradportal fortgeführt und weiterentwickelt, die Fahrradkommunikalkonferenzen und der Nationale Radverkehrskongress regelmäßig durchgeführt, der Rechtsrahmen im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit beständig überprüft sowie die Mittel zur Umsetzung des NRVP und die Gremienarbeit (z. B. Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr) verstetigt.

4. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, durch eine neue Förderstrategie gemeinsam mit den Bundesländern im NRVP 2020, die Möglichkeiten der Kommunen zu verbessern, ihren Beitrag zur Radverkehrsförderung zu leisten?
 - a) Falls ja, bis wann soll eine solche Förderstrategie entwickelt werden?
 - b) Falls nein, welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung dagegen?

Mit der Föderalismusreform I sind einige der bisherigen Bund-Länder-Mischfinanzierungen (u. a. die Gemeindeverkehrsfinanzierung) entflochten worden. Ziel der Reform war es, die Zuweisung von Verantwortung an Bund und Länder klarer zu gestalten und die Handlungsautonomie zu erhöhen. Vor diesem Hintergrund ist eine Förderung der Kommunen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur nunmehr ausschließlich Aufgabe der Länder. Die Entwicklung einer gemischt finanzierten Förderstrategie für die Kommunen im Bereich der Radverkehrsförderung ist damit ausgeschlossen. Gleichwohl unterstützt der Bund gemeinsam mit den Ländern die Radverkehrsförderung in den Kommunen durch vielfältige Maßnahmen, z. B. durch das geplante Einsteiger-Paket für Kommunen, die am Anfang der Radverkehrsförderung stehen.

5. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BMVI sind im Referat UI 31 und in der Projektgruppe Nationaler Radverkehrsplan mit dem Thema „Radverkehr“ beschäftigt?

Im BMVI sind im Referat UI 31 fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (darunter der Referatsleiter anteilig) mit dem Thema Radverkehr befasst. In der Projektgruppe Nationaler Radverkehrsplan sind neun Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit dem Thema Radverkehr befasst. Darüber hinaus sind die Radverkehrsbeauftragte des BMVI sowie die in den Fachabteilungen des BMVI z. B. für das Straßenverkehrsrecht, die Straßenverkehrssicherheit oder den Radwegebau an Bundesstraßen zuständigen Referate im Rahmen ihrer jeweiligen Fachaufgabe dauerhaft auch mit Angelegenheiten des Radverkehrs beschäftigt. Das BMVI wird außerdem im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung mit dem ehemaligen Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), jetzt Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit – BMUB) bei der Förderung von Vorhaben zur Umsetzung des NRVP 2020 auf Basis der am 15. Januar 2014 in Kraft getretenen Förderrichtlinie durch das Umweltbundesamt (UBA) unterstützt. Ergänzend wird auf die Antworten zu den Fragen 6 und 10 verwiesen.

6. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, außer denen im BMVI, sind in den übrigen Bundesministerien und in untergeordneten Bundesbehörden jeweils mit dem Thema „Radverkehr“ beschäftigt?

In den Bundesministerien sind insgesamt weitere elf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in unterschiedlicher fachlicher und zeitlicher Ausprägung mit der Fachaufgabe Radverkehr befasst. Zum Teil wird das Thema Radverkehr nicht unmittelbar und ausschließlich, sondern oft als integrierter Bestandteil von ressortspezifischen Fachaufgaben bearbeitet. So ist der Bezug zur Fachaufgabe Radverkehr in den Bundesministerien sowohl dauerhaft als auch punktuell bzw. temporär ausgestaltet (z. B. projektbezogen oder bei Teilnahme des Ressorts an Radverkehrsaktionen, wie z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“). Hinzu kommen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den jeweiligen Zentralabteilungen, die die Dienstfahrräder beschaffen und verwalten, die Errichtung von Fahrradabstellanlagen durchführen oder beaufsichtigen und somit anteilig mit dem Thema Radverkehr befasst sind.

Im nachgeordneten Bundesbereich beschäftigt sich die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit intensiv mit dem Thema Radverkehr. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dies betrifft, lässt sich aufgrund der Komplexität der Thematik und der Vielzahl der Projekte nicht beziffern. Im UBA sind vier Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit der Fachaufgabe Radverkehr befasst. Für die weiteren nachgeordneten Bundesbehörden gelten die o. g. Ausführungen entsprechend.

7. Plant die Bundesregierung die Schaffung eines eigenständigen Radverkehrsreferats im BMVI, und falls ja, in welcher personellen Stärke?
8. Wird dieses Referat in der neu zu gründenden Abteilung Digitale Gesellschaft geschaffen?
Falls ja, wie profitiert der Radverkehr aus Sicht der Bundesregierung davon?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Umorganisation des BMVI zur Umsetzung des Organisationserlasses der Bundeskanzlerin vom 17. Dezember 2013 wird in Kürze abgeschlossen sein. Das BMVI wird im Rahmen seiner Personalorganisationshoheit weiterhin sicherstellen, dass die Aufgaben zur Förderung des Radverkehrs erfüllt werden.

9. In welchem Rahmen koordiniert die Bundesregierung die Maßnahmen zur Radverkehrsförderung durch die beteiligten Bundesministerien und Bundesbehörden?
10. Welche konkreten Maßnahmen plant das BMVI, um eine integrierte Radverkehrsförderung gemeinsam mit anderen Ressorts, wie beispielsweise Umwelt und Bauen bzw. Gesundheit, voranzutreiben?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die seit Juli 2013 bestehende IMAG Radverkehr befasst sich mit den ressortübergreifenden Fragen der Förderung des Radverkehrs. Außerdem wird die im Rahmen von ressortspezifischen Projekten entstandene bewährte bilaterale Zusammenarbeit des BMVI fortgeführt. Dies betrifft z. B. die Kooperation mit den beiden federführenden Ressorts Bundesministerium für Gesundheit (BMG) und

Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) im Bereich der Gesundheits- und Bewegungsförderung anlässlich des Nationalen Aktionsplans „IN FORM“ oder die Kooperation mit dem BMUB im Bereich von umwelt- und klimaschutzrelevanten Vorhaben sowie im Bereich nachhaltige Entwicklung von Innenstädten und Verzahnung von Stadtentwicklung und Radverkehr.

Das BMVI wird außerdem im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung mit dem ehemaligen BMU (jetzt BMUB) bei der Förderung von Vorhaben zur Umsetzung des NRVP 2020 auf Basis der am 15. Januar 2014 in Kraft getretenen Förderrichtlinie durch das UBA unterstützt, mit dem Ziel, die Qualität der geförderten Projekte und damit die Wirksamkeit der Förderung zu verbessern.

11. Wie oft hat der Beirat Radverkehr des früheren Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung seit Inkrafttreten des NRVP 2020 getagt, und welche Handlungsempfehlungen erhielt die Bundesregierung in diesem Rahmen?

Für die Laufzeit des NRVP 2020 werden die Mitglieder des „Beirats Radverkehr“ in Kürze neu berufen.

12. Wie oft hat der Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr seit Inkrafttreten des NRVP 2020 getagt, und welche Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen wurden im Rahmen dieser Treffen jeweils für den Bund und die Bundesländer herausgearbeitet?

Der Bund-Länder-Arbeitskreis (BLAK) Fahrradverkehr tagt seit seiner Etablierung im Jahr 2000 regelmäßig zweimal im Jahr. Seit Inkrafttreten des NRVP 2020 fanden zwei Sitzungen des BLAK Fahrradverkehr statt. Der Schwerpunkt der Beratungen betraf laufende und geplante Forschungsprojekte des Bundes und der Länder sowie aktuelle Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP 2020. Erörtert wurden insbesondere Fragen der Verkehrssicherheit, die Potenziale des Radverkehrs für den Umwelt- und Klimaschutz und innovative Mobilitätsangebote. Förmliche Handlungsempfehlungen wurden nicht gegeben. Die jährliche Frühjahrssitzung des BLAK Fahrradverkehr fand am 10. und 11. April 2014 in der Landeshauptstadt Kiel statt.

13. In welcher Form erfolgt die Zusammenarbeit der Bundesregierung mit anderen bundesweiten Gremien zur Radverkehrsförderung wie beispielsweise dem bundesweiten Arbeitskreis Radschnellwege, dem Projekt zur intelligenten Verknüpfung von Radroutenplanern (VeRa) der Länder und den Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen der Länder?

Der bundesweite Arbeitskreis „Radschnellwege“ ist ein Baustein des vom BMVI mit Mitteln zur Umsetzung des NRVP geförderten Projektes „Machbarkeitsstudie Radschnellweg Ruhr“ und soll für einen Austausch und eine Vernetzung bestehender Aktivitäten sorgen (siehe auch Antwort zu Frage 34). Ein Vertreter des BMVI nimmt regelmäßig an den Sitzungen des Arbeitskreises teil. Auch das Projekt „Intelligente Verknüpfung von Radroutenplanern“ (VeRa) ist ein vom BMVI gefördertes und begleitetes Vorhaben. An den Sitzungen des Projektbeirates nimmt ebenfalls ein Vertreter des BMVI teil. Der Bund unterstützt zudem als Koordinator und Moderator die Zusammenarbeit der verschiedenen Ländernetzwerke.

So tauscht sich das BMVI auch mit den Landesarbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden aus (z. B. im Rahmen des Nationalen Rad-

verkehrskongresses 2013 in Münster oder bei der Entwicklung des sog. Einsteiger-Pakets für Kommunen, die am Anfang der Radverkehrsförderung stehen).

II. Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen durch den Bund

14. Welche Zwischenergebnisse liegen der Bundesregierung aus dem Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS) zum Finanzbedarf beim Neubau, Ausbau und Erhalt der Radwege an Bundesfernstraßen und zum Finanzbedarf in den Ländern und Kommunen vor?

Die im NRVP 2020 vorgesehene Untersuchung der Frage, welcher Finanzbedarf für die Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur auf den verschiedenen Ebenen in den kommenden zehn Jahren notwendig ist, wird im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) während der Laufzeit des NRVP 2020 durchgeführt werden.

15. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) etwa 450 Mio. Euro jährlich an Bedarf für den Ausbau und Erhalt der Radverkehrsinfrastruktur in Baulast des Bundes veranschlagt, um den NRVP 2020 konsequent umzusetzen (www.adfc.de „Wir bewegen was! Verkehrspolitisches Programm“)?

Für eine seriöse Bezifferung der notwendigen Mittel für den Radwegebau muss zunächst eine Ermittlung des Finanzbedarfs erfolgen. Dies ist im NRVP 2020 vorgesehen. Die entsprechende Untersuchung soll im Rahmen von FoPS erfolgen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

16. Plant die Bundesregierung eine Erhöhung der Haushaltsmittel für den Neubau, Ausbau und Erhalt der Radwege an Bundesfernstraßen?
 - a) Falls ja, welchen jährlichen Betrag hält die Bundesregierung bis zum Jahr 2017 für erforderlich?
 - b) Falls nein, wie rechtfertigt es die Bundesregierung, dass der Bund pro Einwohner jährlich deutlich weniger als einen Euro für den Ausbau und Erhalt der Radwege in Baulast des Bundes ausgibt, während im NRVP 2020 den Bundesländern und Kommunen empfohlen wird, jährlich 6 bis 15 Euro pro Einwohner in die Radverkehrsinfrastruktur zu investieren und „davon etwa 1 bis 3 Euro allein für die betriebliche Unterhaltung“?

Im Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2014 sind für den Bau von Radwegen einschließlich Erhaltung (Bundesstraßen) 60 Mio. Euro eingeplant. Die Mittel für die Finanzplanung 2015 bis 2018 sind Gegenstand der laufenden Haushaltsverhandlungen zum Bundeshaushalt 2015.

17. In welcher Höhe haben die Bundesländer in den Jahren 2012 und 2013 jeweils Bundesmittel für den Neu- und Ausbau sowie den Erhalt von Radwegen an Bundesfernstraßen beantragt, in welcher Höhe wurden ihnen Bundesmittel bewilligt, und in welcher Höhe haben die Bundesländer diese Mittel abgerufen (bitte tabellarisch nach Bundesländern und Jahren auflisten)?

Für den Bau von Radwegen einschließlich Erhaltung (Bundesstraßen) wurden in den Jahren 2012 und 2013 von den Ländern nachstehende Bundesmittel beantragt (BA), mit Verfügungsrahmen (VR) zum Jahresbeginn zur Verfügung

gestellt und von den Ländern im Haushaltsvollzug bis Jahresende als IST-Ausgabe investiert (Mio. Euro):

Bundesland	2012			2013		
	BA	VR	IST	BA	VR	IST
BW	9,7	7,3	6,9	11,8	7,3	7,7
BY	14,7	10,0	11,2	14,0	8,5	10,0
BE	–	–	0,1	1,0	0,6	–
BB	10,0	6,0	6,2	11,0	7,1	5,9
HB	–	–	–	–	–	–
HH	–	0,2	0,3	–	0,4	0,1
HE	12,5	8,0	9,0	10,0	7,1	6,0
MV	7,2	3,9	4,0	8,2	6,0	6,3
NI	12,0	7,5	7,7	6,5	5,7	10,0
NW	10,0	6,3	11,2	10,0	6,3	9,7
RP	6,7	7,1	5,7	12,0	8,3	6,4
SL	0,5	0,5	0,3	0,1	0,1	0,1
SN	6,1	4,3	3,3	7,6	4,5	1,2
ST	3,7	3,0	2,4	2,3	1,5	1,5
SH	1,8	1,0	1,4	1,8	1,7	1,3
TH	4,8	2,6	3,1	4,2	3,6	2,9

Die Verteilung der im Bundeshaushalt zur Verfügung stehenden Radwegemittel auf die Länder erfolgt jährlich dergestalt, dass vorab der angemeldete Erhaltungsbedarf der Länder komplett gedeckt und die Restgröße proportional der Ländermeldungen für den Bau von Radwegen aufgeteilt werden.

18. In welchem Umfang haben die Bundesländer in den Jahren 2012 und 2013 aus Bundesmitteln für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen Radwege sowie Radverkehrsinfrastruktur an Knotenpunkten und Querungen geschaffen (bitte tabellarisch nach Bundesländern und Jahren auflisten)?

Die Länder erfassen die Ausgaben für den Radwegebau an Bundesfernstraßen nicht so im Detail, dass Aussagen zum finanziellen Ausbau an Knotenpunkten und Querungen getroffen werden können.

19. In welcher Höhe und für welche Projekte hat die Bundesregierung im Jahr 2013 Mittel für Abstell-, Service- und Umsteigeanlagen an Schnittstellen zum Eisenbahnverkehr (Bahnhöfe und Haltepunkte) und des ÖPNV bereitgestellt, und welche Mittel sind für welche Projekte ab dem Jahr 2014 vorgesehen (bitte tabellarisch auflisten)?

Die rechtliche Grundlage der Förderung der Bundesschienenwege mit Bundesmitteln ist das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Nach § 8 Absatz 1 BSWAG fördert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Zwingende Voraussetzung für die Förderung einer Anlage mit Bundesmitteln nach dem BSWAG ist somit u. a. ihre Zurechenbarkeit zum Schienenweg. Anlagen, die dem Radverkehr dienen, zählen nicht zum Schienenweg und sind damit nicht förderfähig nach dem BSWAG. Dies gilt uneingeschränkt

für alle Finanzierungsvereinbarungen, die der Bund mit seinen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH) auf der Basis des BSWAG abschließt, auch für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.

Die Abstell- und Parkmöglichkeiten an Bahnhöfen befinden sich außerdem in der Regel nicht im Eigentum der DB AG. Daher sind die Einflussmöglichkeiten des Bundes an dieser Stelle begrenzt. Mit dem NRVP 2020 hat der Bund sich aber verpflichtet, für eine Verbesserung der Abstell-situation an Bahnhöfen einzutreten. So ist vorgesehen, zusammen mit der DB AG und den Ländern zunächst Verbesserungen für typische Fälle im Rahmen von Modellvorhaben zu entwickeln und zu erproben, um erste Schritte zur Lösung des Abstellproblems an Bahnhöfen in Angriff zu nehmen.

20. Plant die Bundesregierung die Einrichtung eines eigenen Haushaltstitels, um den ungedeckten Bedarf an Abstell-, Service- und Umsteigemöglichkeiten an den Schnittstellen zum Eisenbahnverkehr (Bahnhöfe und Haltepunkte) zu schaffen, bzw. in welchem Umfang werden entsprechende Modellprojekte gefördert?

Die Einrichtung eines eigenen Haushaltstitels ist nicht geplant. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

21. Wird die Bundesregierung bei einer Erhöhung der Investitionsmittel für den Neubau, Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur einen Teil der Mittel für eine Erhöhung den Radverkehrsetats einplanen?

Falls ja, in welcher Höhe wird der Radverkehr davon profitieren?

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

22. Plant die Bundesregierung eine Erhöhung der Mittel für nichtinvestive Maßnahmen im Rahmen des NRVP 2020?

Im Haushaltsjahr 2014 ist keine Erhöhung der Haushaltsmittel vorgesehen. Inwieweit eine Veranschlagung im Bundeshaushalt 2015 vorgenommen wird, kann erst nach Abschluss des derzeit regierungsinternen Aufstellungsverfahrens zum Bundeshaushalt 2015 gesagt werden.

23. In welcher Höhe und für welche jeweiligen Projekte zur Radverkehrsförderung wurden im Jahr 2013 Bundesmittel aus den folgenden Bereichen eingesetzt, und welche Bundesmittel sind ab dem Jahr 2014 geplant (bitte tabellarisch auflisten):

Die Frage wird für die unterschiedlichen Bereiche wie folgt beantwortet:

- a) Mittel zur Städtebauförderung,

Radverkehrsmaßnahmen sind im Rahmen von städtebaulichen Gesamtmaßnahmen grundsätzlich förderfähig. Die Auswahl der konkreten Fördermaßnahmen mit Bundesmitteln zur Städtebauförderung (2013: 455 Mio. Euro, 2014: 700 Mio. Euro vorgesehen) erfolgt durch die Länder. Dem Bund liegen für das Programmjahr 2013 keine spezifischen Informationen zur Radverkehrsförderung im Rahmen der Fördermaßnahmen vor. Für das aktuelle Programm 2014 liegen dem Bund zudem noch keine Landesprogramme zur Städtebauförderung vor.

- b) Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsmittel für den kommunalen Verkehr,

Aufgrund der Föderalismusreform erhalten die Länder Kompensationszahlungen nach dem Entflechtungsgesetz in Höhe von 1,336 Mio. Euro pro Jahr zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Diese Mittel kommen dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem kommunalen Straßenbau zugute und können somit grundsätzlich auch für Zwecke des Radverkehrs genutzt werden. Über die konkrete Verwendung der Mittel entscheiden die Länder. Ab dem 1. Januar 2014 ist die aufgabenbereichsbezogene Zweckbindung (Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) entfallen; lediglich die investive Zweckbindung bleibt bestehen.

- c) Mittel für den Neubau, Ausbau und Erhalt von Bundesfernstraßen,

Soweit der Neu- und Ausbau sowie der Erhalt von Radwegen an Bundesfernstraßen gemeint sind, wird auf die Antworten zu den Fragen 16 und 17 verwiesen.

- d) Mittel für das Netz der Deutsche Bahn AG (DB AG),

Es wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

- e) Mittel für den Schienenpersonennahverkehr, um beispielsweise Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen zu errichten,

Es wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

- f) Mittel im Rahmen der Nationalen Plattform Elektromobilität,

Die Nationale Plattform Elektromobilität selbst vergibt keine Bundesmittel. Es wird davon ausgegangen, dass die Frage auf die Fördermittel abzielt, die die Bundesregierung (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie – BMWi, BMVI, BMUB und Bundesministerium für Bildung und Forschung – BMBF) im Rahmen der im Regierungsprogramm Elektromobilität vorgesehenen Förderung von Forschung und Entwicklung in der Ressortforschung verausgabt.

Diesbezüglich sind die folgenden aktuell laufenden Projekte zu benennen, die einen Bezug zur Radverkehrsförderung aufweisen:

Projekt	Fördersumme in Euro	Laufzeit
INMOD (INMOD – Intermodaler öffentlicher Nahverkehr im ländlichen Raum auf Basis von Elektromobilitätskomponenten)	3 402 091,00	2011 bis 2014
Metropol-E (Verbundprojekt Elektromobilität Rhein-Ruhr – Kommunale Flotten)	453 647,00	2012 bis 2014
e-synergy (Verbundprojekt SPL-S Pedelec für den urbanen Wirtschaftsverkehr)	656 856,80	2012 bis 2015
Verbundvorhaben: Velocità (Erarbeitung der wissenschaftlich technischen Grundlagen für Schlüsselkomponenten der Elektrofahrzeuge im innerstädtischen Individualverkehr am Beispiel eines Leichtlauffahrrads aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff mit unterstützendem Antrieb).	1 236 398,19	2013 bis 2014

g) Mittel für Schaufensterprojekte zur Förderung der Elektromobilität?

Im Bundesprogramm Schaufenster Elektromobilität werden in folgenden Projekten auch Maßnahmen mit Bezug zum Radverkehr gefördert.

Projekt	Zuwendung in Euro	Laufzeit
Verbundprojekt DC Ladestation am Olympiapark	556 270,00	2013 bis 2016
Verbundprojekt eRadschnellwege – Umstiege erleichtern	979 695,00	2013 bis 2016

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass das BMEL im Rahmen des Fördergrundsatzes integrierte ländliche Entwicklung der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK)“ unter bestimmten Voraussetzungen dem ländlichen Charakter angepasste Infrastrukturmaßnahmen zur Erschließung der landwirtschaftlichen oder touristischen Entwicklungspotenziale fördert. Dazu gehören u. a. multifunktionale ländliche Wege, die auch dem Radverkehr zur Verfügung stehen. Die Zuschüsse des Bundes für Gemeinden und Gemeindeverbände belaufen sich dabei auf 65 Prozent der Kosten. Die Auswahl und Durchführung der einzelnen Förderungsmaßnahmen obliegt dabei den Ländern.

24. Inwieweit ist beabsichtigt, bei der Neuverhandlung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG für den Bereich Station und Service Radabstellanlagen zum Gegenstand der Vereinbarung zu machen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

25. Plant die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Auftragsverwaltungen der Länder eine Evaluation des Erhaltungszustandes und der Ausbaustandards der Radwege, die in Baulast des Bundes errichtet wurden?

Im Zusammenhang mit der Förderung des Radverkehrs ist die Erhaltung und Sanierung vorhandener Radverkehrsanlagen eine wichtige Aufgabe. Im Rahmen der geplanten Studie zur Frage, welcher Finanzbedarf für die Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur auf den verschiedenen Ebenen in den kommenden zehn Jahren notwendig ist, könnte die Evaluation des Erhaltungszustandes und der Ausbaustandard der Radwege in der Baulast des Bundes mituntersucht werden.

26. Welche ausgewählten Radverkehrsprojekte plant die Bundesregierung durch eine längerfristige Finanzierung kontinuierlich zu fördern?

Im Rahmen des NRVP 2020 wird das BMVI z. B. die Fahrradakademie und das Fahrradportal inkl. Förderfibel als zentrale und bewährte Instrumente der Weiterbildung und Vernetzung zu aktuellen Themen der Radverkehrsförderung fördern. Weitere dauerhafte Radverkehrsprojekte sind z. B. die jährlich stattfindenden Fahrradkommunalkonferenzen und der Nationale Radverkehrskongress. Je nach Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln soll diese Förderung ergänzt werden um innovative zukunftsweisende Modellprojekte in allen Bereichen der Radverkehrsförderung (z. B. an den Schnittstellen ÖPNV/Carsharing/Fahrrad oder zu Radschnellwegen).

Auch im Rahmen der Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative des BMUB werden entsprechende Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität gefördert, wie die Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobili-

tätsstationen und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur einschließlich der Errichtung von Wegweisungssystemen und Radabstellanlagen. Ergänzend hierzu wird auf die Antwort zu Frage 40 verwiesen.

27. Welche Modellprojekte zur Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum wurden im Jahr 2013 in welcher Höhe vom Bund finanziert, und welche weiteren sind ab dem Jahr 2014 geplant?

Das BMVI fördert den Radverkehr im ländlichen Raum mit nicht investiven Mitteln zur Umsetzung des NRVP mit zwei Maßnahmen: die Informationskampagne für Auszubildende der Region Neckar-Alb, die aktiv zur Nutzung des Pedelecs auf dem Weg zur Arbeit wirbt und hierfür einen Pedelec-Radroutenplaner erstellt (Fördersumme 90 679 Euro; Laufzeit 2013 bis 2014), und den Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz (Fördersumme 477 483 Euro; Laufzeit 2013 bis 2014).

III. Planung und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

28. Plant die Bundesregierung gemeinsam mit Ländern und Kommunen, ein separates bundesweites Radverkehrsnetz zu schaffen, und falls ja, in welcher Form wird sie entsprechende Maßnahmen koordinieren?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 30 und 31 verwiesen.

29. In welcher Form soll der Bundesverkehrswegeplan 2015 Maßnahmen für die Schaffung eines übergeordneten bundesweiten Radverkehrsnetzes beschreiben?

Grundsätzlich umfasst der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ausschließlich die übergeordnete Investitionsplanung für den Erhalt sowie den Aus- und Neubau an finanziell aufwendigen, großräumig wirksamen und wesentlich kapazitätssteigernden Investitionen von Bundesschienenwegen, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen. Da begleitende Radwege an Bundesstraßen zumeist keine Fernverkehrsbedeutung bzw. signifikant kapazitätssteigernde Wirkung haben, sind sie für die Bundesverkehrswegeplanung nicht relevant. Stattdessen sind sie Bestandteil der konkretisierenden Planungen im weiteren Planungsablauf der Länder als Auftragsverwaltungen des Bundes.

Bei den Vorüberlegungen zur Aufstellung eines neuen BVWP spielt auch der Radverkehr als wichtiger Bestandteil einer guten Verkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit der weiteren Mobilitätsentwicklung eine Rolle. Im BVWP können sonstige Investitionen mit Verkehrsinfrastrukturbezug, wie Radverkehrsanlagen, nachrichtlich erwähnt werden. Das BMVI wird bei der Aufstellung des BVWP 2015 eine entsprechende Erwähnung prüfen und ggf. aufnehmen.

30. Welchen Ausstattungsgrad mit Radverkehrsanlagen an Bundesfernstraßen strebt die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Bundesländern bis zum Jahr 2020 an?
31. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Bundesländern im Jahr 2013 eingeleitet, um Lücken bei länderübergreifenden Radverkehrsanlagen zu identifizieren und zu schließen, und welche weiteren Maßnahmen sind bis wann und mit welchem jeweiligen Budget bis zum Jahr 2020 geplant?

Die Fragen 28, 30 und 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Radverkehrsinfrastruktur sind die Länder bzw. Kommunen zuständig, da diese vor allem regionalen Verkehren dient. Die Aufgabe des Bundes ist es, die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Radverkehrs zu schaffen. Er fördert den Radverkehr daher in seiner Zuständigkeit als Gesetzgeber sowie in seiner Zuständigkeit für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen. Die Planung und Unterhaltung der Radwege an Bundesstraßen obliegt den Ländern als Auftragsverwaltung des Bundes.

Der Bund unterstützt die Länder in ihren Bemühungen, bundesweit für ein zusammenhängendes Radwegenetz zu sorgen. An den Bundeswasserstraßen können interessierte Gemeinden mit dem Bund Verträge über die Nutzung von Betriebswegen für den Fahrradverkehr abschließen. Zudem finanziert er die Anlage von Radwegen an Bundesstraßen, wenn diese aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind. Diese Mittel dienen vornehmlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung des Kfz- und des Fahrradverkehrs dort, wo Radverkehr nicht nur in geringem Umfang regelmäßig zu berücksichtigen ist, mit einem erheblichen Aufkommen an Radfahrern im Freizeit-, Wochenend- und Erholungsverkehr zu rechnen ist und keine oder nur unzureichende Alternativen vorhanden sind oder besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer auftreten. Die Prüfung, ob ein Radweg an einer Bundesstraße außerorts erforderlich ist, erfolgt auf der Grundlage der „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“.

32. Wie sollten nach Auffassung der Bundesregierung die Planung und der Erhalt von Radwegen an Bundesfernstraßen künftig geregelt werden?
Wie sollte die rechtliche Ausgestaltung erfolgen?
33. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Bundesländer dabei zu unterstützen, den Altbestand bestehender Radwege an Bundesfernstraßen (19 000 km Länge) zu überprüfen und gemäß dem aktuellen Stand der Technik zu sanieren?

Die Fragen 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Länder sind als Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesfernstraßen gemäß Artikel 90 und 85 des Grundgesetzes für Planung, Bau und Betrieb der Bundesfernstraßen – und somit auch für die Radwege an Bundesstraßen – zuständig. Dazu gehören auch die Überprüfung der Verkehrssicherheit der bestehenden Radwege und ggf. die Sanierung gemäß dem aktuellen Stand der Technik.

34. Welche Maßnahmen mit welchem Budget hat die Bundesregierung im Rahmen von innovativen Modellprojekten gefördert, um den Bau von Radschnellwegen zu unterstützen, und welche weiteren Maßnahmen sind bis wann und mit welchem Budget geplant?

Das BMVI fördert im Rahmen des NRVP als nicht investive Maßnahmen der Radverkehrsförderung Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen, wie z. B. in den Jahren 2011 und 2012 die Machbarkeitsstudie „Radschnellwege in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg“, die das Ziel hatte, Realisierungschancen abzuwägen und die zur Umsetzung nötigen Maßnahmen und Kosten transparent zu machen (Fördersumme 20 000 Euro). Aktuell fördert das BMVI die Machbarkeitsstudie „Radschnellweg Ruhr“ mit einem Fördervolumen von insgesamt 370 000 Euro und einer Projektlaufzeit von ca. zwei Jahren. Gegenstand dieses Modellprojekts sind u. a. die Darstellung der erforderlichen Infrastruktur, die städtebauliche Integration der Wegeverbindungen sowie alternative Finanzierungsmodelle und der volkswirtschaftliche Nutzen. Das Vorhaben wird von einem bundesweiten Arbeitskreis begleitet, der u. a. einheitliche Standards für Radschnellwege in Deutschland sowie ein geeignetes Kommunikationskonzept erarbeiten soll. Die Erkenntnisse des Projektes sollen in einen „Planungsleitfaden für urbane Radschnellwege“ einfließen.

Im Rahmen des Schaufensters Niedersachsen fördert die Bundesregierung das Projekt „eRadschnellwege“ mit einem Fördervolumen von rund 980 000 Euro und einer Projektlaufzeit vom 1. November 2012 bis 31. Oktober 2015. Untersucht werden u. a. infrastrukturelle Voraussetzungen für die Zweirad-Elektromobilität, Akzeptanzfragen sowie die Eignung der vorhandenen Fahrradnetzstrukturen für die Elektromobilität.

Die auf Basis von Machbarkeitsstudien nachfolgende Umsetzung der Infrastruktur, d. h. der Bau der Radschnellwege, ist in erster Linie Aufgabe der Länder und Kommunen.

35. Welche Bestrebungen gibt es seitens der Bundesregierung, um das zum Teil sehr gut ausgebaute touristische Radwegenetz (D-Routen-Netz) sinnvoll mit den Radwegen an Bundesfernstraßen und regional bedeutsamen Alltagsrouten der Bundesländer zu verknüpfen?
36. Welche Erwägungen gibt es seitens der Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Bundesländern, die Kommunen bei der Sanierung und Erhaltung sowie der Koordinierung, Qualitätskontrolle und der Vermarktung des D-Routen-Netzes zu unterstützen?

Die Fragen 35 und 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich gibt es keine entsprechenden Bestrebungen bzw. Erwägungen der Bundesregierung. Die Bundesregierung plant aber auf Grundlage des entsprechenden D-Routen-Netzes in Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteuren einen „Radweg Deutsche Einheit“ zu entwickeln.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 31 verwiesen.

37. Wie ist der aktuelle Stand bei den Bemühungen der Bundesregierung, die Fahrradmitnahme in allen Zügen des Fernverkehrs durchzusetzen?
- Welche Position vertritt die Bundesregierung gegenüber der DB AG zur Fahrradmitnahme im Intercity-Express (ICE)?
 - Bis wann und in welchem Umfang wird die Mitnahme von Fahrrädern nach dem Wissen der Bundesregierung in ICE-T-Zügen (Neigetechnik) möglich sein?

Im NRVP 2020 hat die Bundesregierung die Verknüpfung des Fahrrads mit anderen Verkehrsmitteln als eigenständiges Handlungsfeld benannt. Vor diesem Hintergrund bleibt auch die Weiterentwicklung der Intermodalität von Rad- und Eisenbahnverkehr ein wichtiges Ziel der Bundesregierung. Sie erkennt an, dass die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen des Fernverkehrs der unternehmerischen Verantwortung und betriebswirtschaftlichen Bewertung der Eisenbahnverkehrsunternehmen unterliegt. Der Bund hat aber im NRVP 2020 seine Erwartung zum Ausdruck gebracht, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Kunden des Fernverkehrs in eigener Verantwortung attraktive Angebote für die Fahrradmitnahme bereitstellen. Dies umfasst auch die Mitnahme von Tandems und Fahrrädern mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Die Bundesregierung begrüßt in diesem Zusammenhang die Ende Oktober 2011 zwischen DB AG und ADFC beschlossene Mobilitätspartnerschaft, um den Umweltverbund zwischen Fahrrad und Bahn weiter zu verbessern.

Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD auf Bundestagsdrucksache 17/14306 „Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern, Tandems und Fahrrädern mit drei Rädern für mobilitätseingeschränkte Menschen in Fernzügen in Deutschland“ wird verwiesen.

38. Nach welchen Kriterien erfolgt die Bereitstellung von Fahrradstellplätzen in Einrichtungen des Bundes?

Die Bereitstellung von Fahrradstellplätzen in Einrichtungen des Bundes im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel orientiert sich in erster Linie am Bedarf der Beschäftigten und Besucher sowie an den tatsächlichen räumlichen Gegebenheiten und den baurechtlichen Vorgaben nach dem Baugesetzbuch und den jeweiligen Landesbauordnungen. Der Bedarf an Fahrradstellplätzen wird regelmäßig überprüft und im Rahmen der genannten Rahmenbedingungen ggf. flexibel angepasst.

39. Nach welchen Kriterien und Beschaffungsrichtlinien erfolgt die Ausstattung mit (Dienst-)Fahrrädern in Einrichtungen des Bundes im Rahmen des Mobilitätsmanagements?

Die Anschaffung von Dienstfahrrädern wird nicht zentral für die Bundesverwaltung gesteuert. Sie obliegt der Zuständigkeit jedes einzelnen Ressorts und jeder nachgeordneten Behörde. Die Ausstattung mit Dienstfahrrädern in Einrichtungen des Bundes orientiert sich dabei am festgestellten Bedarf vor Ort unter Beachtung der Beschaffungsrichtlinien des Bundes und der Vergabe im Wettbewerb nach den einschlägigen Vergabevorschriften.

40. Welche Modellprojekte zur Förderung von Fahrradparkhäusern und Radstationen hat die Bundesregierung im Jahr 2013 aufgelegt, und welche weiteren sind ab dem Jahr 2014 geplant (bitte tabellarisch auflisten)?

Im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen (Kommunalrichtlinie) der Nationalen Klimaschutzinitiative des BMUB wird u. a. die Einrichtung von Fahrradgaragen und Fahrradstationen gefördert. Hierzu können auch Fahrradparkhäuser gezählt werden. Darüber hinaus werden weitere Radabstellanlagen, wie z. B. Fahrradboxen, Fahrradbügel (ggf. auch überdacht) gefördert.

Im Jahr 2013 wurde ein Vorhaben bewilligt, bei dem es sich um eine Radstation (Fahrradparkhaus) in Dortmund handelt. Darüber hinaus wurden drei Vorhaben mit Radabstellanlagen (Fahrradboxen, Fahrradbügel – zum Teil auch überdacht) gefördert, die als „Radstationen“ eingestuft werden können. Aktuell liegt ein weiterer Antrag zur Einrichtung eines „Fahrradparkhauses“ in der Stadt Norderstedt vor; in weiteren 20 Anträgen ist u. a. die Errichtung von Radabstellanlagen vorgesehen. Die Anträge werden derzeit bearbeitet und können voraussichtlich im Jahr 2014 bewilligt werden.

Der Stichtag für die Einreichung von Anträgen im Jahr 2014 ist auf den 30. April 2014 festgelegt, so dass derzeit noch nicht absehbar ist, wie viele Vorhaben zu Fahrradparkhäusern bzw. Radstationen im Ergebnis gefördert werden.

