

Antrag

der Abgeordneten Müller (Düsseldorf), Schäfer (Offenburg), Adler, Bachmaier, Blunck, Dr. Hartenstein, Kastner, Kiehm, Dr. Kübler, Lennartz, Reuter, Schütz, Stahl (Kempen), Waltemathe, Weiermann, Dr. Wernitz, Antretter, Bamberg, Daubertshäuser, Ewen, Faße, Haar, Hasenfratz, Ibrügger, Kretkowski, Dr. Niese, Pauli, Bernrath, Büchner (Speyer), Duve, Dr. Götte, Dr. Hauchler, Lambinus, Müller (Schweinfurt), Oesinghaus, Dr. Schöffberger, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Förderung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Seit den 20er Jahren ist die Infrastruktur für den Fahrradverkehr zugunsten des Kraftfahrzeugverkehrs erheblich vernachlässigt worden. Dadurch ist für ein vor allem von Kindern und Jugendlichen viel genutztes Verkehrsmittel ein erheblicher Nachholbedarf entstanden. So ist denn auch heute das Risiko für Radfahrer sehr hoch: Z. B. verunglückten 60 822 Fahrradfahrer (davon Kinder: 13 833) im Jahre 1987. Insgesamt verunglückten davon 730 Fahrradfahrer tödlich (Kinder: 111); schwerverletzt wurden über 15 000 Fahrradfahrer. Die Verbesserung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr ist eine wichtige verkehrspolitische Aufgabe für Bund, Länder und Gemeinden.

Mit seiner hohen Mobilität und seinem geringen Flächenverbrauch ist das Fahrrad ein wichtiger Bestandteil einer umweltgerechten Verkehrspolitik. Mit einer stärkeren Berücksichtigung ergeben sich zudem Chancen für die Verbesserung der Stadtökologie. Die Zurückdrängung der überzogenen Nutzungsansprüche des motorisierten Individualverkehrs bringt mehr Wohn- und Lebensqualität und ermöglicht einen schonenden Umgang mit der Umwelt.

Beispiele auch in der Bundesrepublik Deutschland zeigen, daß der Rückbau des Straßenraums zugunsten des Fahrrads und der Fußgänger nicht zu einem Zusammenbruch des Verkehrssystems geführt hat. Bei einer konsequenten Förderung der Infrastruktur und in Abstimmung mit den Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs eröffnen sich große Reserven für ein Umsteigen auf das Fahrrad im Nahbereich. Dies ist

auch deshalb sinnvoll, weil auch aus sozialen Gründen das Fahrrad wieder verstärkt genutzt wird.

Trotz einer verbesserten Förderung des Baus von Radverkehrsanlagen in den letzten Jahren, den Änderungen in der Straßenverkehrs-Ordnung seit 1980 und dem erfolgreichen Modellvorhaben „Fahrradfreundliche Stadt“, das vom Bundesumweltamt von 1981 bis 1987 durchgeführt wurde, sind die Voraussetzungen für eine sichere und umfassende Benutzung des Fahrrads noch immer nicht gegeben. Dies gilt erst recht, wenn sich die Benutzung des Fahrrads besonders im innerstädtischen Bereich weiter erhöht.

II. Allgemeine verkehrspolitische Zielsetzungen zur Förderung des Fahrradfahrens

Die Bundesregierung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Ländern und Gemeinden die Voraussetzungen für eine sichere Benutzung des Fahrrads nachhaltig zu verbessern:

- Die Förderung des Fahrradverkehrs muß im Rahmen einer umweltgerechten Verkehrspolitik größere Bedeutung erhalten.
- Es sollte überall ein ausreichendes und leistungsfähiges Netz für den Fahrradverkehr im Nahbereich verwirklicht werden, das in sinnvoller Weise mit dem Netz des öffentlichen Personennahverkehrs abgestimmt ist.
- Dabei ist auf eine sichere und direkte Routenführung zu achten. Hierfür sind bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen auch zu Lasten des motorisierten Verkehrs notwendig, um den Bewegungsraum und die Sicherheit für Fahrradfahrer zu erhöhen.
- Radverkehrsanlagen sollten nicht zu Lasten der Fußgänger eingerichtet werden, damit es nicht lediglich zu einer Konfliktverlagerung von dem schwachen Verkehrsteilnehmer Fahrradfahrer zu dem noch schwächeren Verkehrsteilnehmer Fußgänger kommt.
- Die Erhöhung der Verkehrssicherheit hat besondere Dringlichkeit. Steigende Unfallzahlen und ein hoher Anteil von Verletzten und Getöteten, besonders bei Kindern und Jugendlichen, machen dringend verkehrstechnische und verkehrsrechtliche Verbesserungen sowie erhöhte Sicherheitsanforderungen an das Fahrrad notwendig.
- Planung und Ausbau der Radverkehrsnetze müssen weitgehend ortsnahe erfolgen, um die konkreten Gegebenheiten und Möglichkeiten vor Ort sinnvoll berücksichtigen zu können. Vorhandene Finanzierungsregelungen müssen darauf abgestellt werden.
- Der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist nach Möglichkeit in Wohnbereichen mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu verbinden, damit die Straße wieder stärker zum Lebensraum und die Verkehrssicherheit erhöht wird, Umweltaspekte besser berücksichtigt sowie stadtgestalterische Zielsetzungen verwirklicht werden.

- Zur Förderung des Fahrradfahrens gehört auch die Verbesserung des Fahrradkomforts, um zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrads anzuregen. Dazu gehören neben baulichen Veränderungen insbesondere mehr Abstellplätze, wettergeschützte Unsterstelleinrichtungen und Verbesserungen im Orientierungssystem.

III. Bund-Länder-Dringlichkeitsprogramm zur Verbesserung und Sicherheit des Fahrradverkehrs

Die Bundesregierung wird aufgefordert, schnell Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur des Fahrradverkehrs zu ergreifen. Zugleich muß die öffentliche Meinung zugunsten einer verstärkten Benutzung des Fahrrads gezielt beeinflusst werden.

1. Bund und Länder sollen in Kooperation ein bundesweites Radwegenetz entwerfen. Der Bund ist dabei für alle Radwege entlang von Bundesstraßen zuständig. Dadurch sollen in den nächsten Jahren wichtige Radstrecken durchgängig geführt und sicher gemacht werden. Entsprechende Finanzmittel sind bereitzustellen. Gegebenenfalls sind das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) entsprechend zu ändern.
2. Der Bund muß ausreichende Mittel für den Radwegebau im Verkehrsetat vorsehen, um die Finanzausstattung der öffentlichen Träger für Investitionen zugunsten des Radverkehrs zu verbessern. Dabei ist sicherzustellen, daß ein wesentlich größerer Teil der verfügbaren Mittel für Maßnahmen zugunsten von Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung gestellt wird.
3. Angesichts der hohen Zahl von Verkehrsunfällen, an denen Fahrradfahrer beteiligt sind, ist zu prüfen, ob die technischen Normen des Fahrrads und die Ausrüstungsvorschriften noch zeitgemäß sind. Die Bundesregierung wird aufgefordert, den Entwurf für Mindestnormen für die technische Ausrüstung des Fahrrads vorzulegen, die den aktuellen Ansprüchen an die Verkehrssicherheit entsprechen. Dies betrifft insbesondere
 - Vorschriften für die Stabilität des Fahrrads,
 - Qualitätsanforderungen an die Beleuchtungsanlage und Bremsen,
 - ggf. Ausstattung mit Abstandshalter, Reflektoren, Leuchtbalken, Sicherheitslenker und Kettenschutz,
 - Sicherheitskleidung für Kinder unter 15 Jahren,
 - Zulassung von Kindersitzen und Fahrradanhängern.
4. Zur Vermeidung von schweren und tödlichen Unfällen mit Personen- und Lastkraftwagen ist die StVZO dahin gehend zu ändern, daß mögliche Aufprallteile bei Kraftfahrzeugen durch entsprechende konstruktive Veränderungen, versenkte Scheibenwischer und abgerundete Dach- und Sei-

tenkanten ersetzt werden. Für Lastkraftwagen müssen ein Rundum-Unterfahrschutz und Spiegel zur Verbesserung der Sichtverhältnisse zwingend vorgeschrieben werden. Es ist zu prüfen, ob für alle Kraftfahrzeuge ein Restwegschreiber einzuführen ist.

5. In der Lohn- bzw. Einkommensteuer ist eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale einzuführen, um einen größeren Anreiz zur Benutzung des Fahrrads im Berufsverkehr zu schaffen.

IV. die Bundesregierung wird aufgefordert, als Träger eigener Baulast und als Gesetzgeber folgende Empfehlungen bei der Durchführung der Maßnahmen zu berücksichtigen. Sie soll sich zugleich dafür einsetzen, daß entsprechende Zielsetzungen auch bei den Baumaßnahmen von Ländern und Gemeinden verfolgt werden.

1. Fahrradverkehrspläne müssen folgenden Ansprüchen gerecht werden:
 - ein weitgehend geschlossenes Netz von Verkehrswegen für Fahrradfahrer, d. h. Umbau, Ausbau und Bau von weiteren Radwegen und Radstraßen (z. B. Schließung von Lücken im Radwegenetz, fahrradgerechte Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen, Abrampung von Fahrradwegen);
 - sichere und möglichst störungsfreie Verkehrswege, die für den Radverkehr besonders geeignet sind;
 - sichere Überfahrung von Gefahrenstellen (Kreuzungen, Einmündungen, etc.) z. B. auch durch eigene Ampelschaltungen bzw. besondere farbliche Markierungen;
 - schnelle und direkte Führung von Radwegen zu zentralen Arbeitsstätten, Verwaltungen, Einkaufszentren, Kulturinstitutionen und Bildungseinrichtungen;
 - verkehrslenkende und verkehrsberuhigende Maßnahmen zugunsten von Fußgängern und Fahrradfahrern (insbesondere die Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen);
 - die Einrichtung von reinen Fahrradstraßen sowie ihre Ausweisung und Beschilderung ist zu prüfen;
 - Einrichtung von Abstellplätzen, wettergeschützten Unterstellplätzen, übersichtlichen Orientierungssystemen und von Beleuchtung besonders an Gefahrenpunkten;
 - koordinierte Verknüpfung mit den Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs sowie verstärkte Möglichkeiten der Mitnahme von Fahrrädern in Bahn und Bussen.
2. Durch Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung sind durch den Bundesgesetzgeber folgende Hauptproblembereiche für eine sichere Benutzung des Fahrrads zu regeln:

- a) Nach § 2 Abs. 4 der Straßenverkehrs-Ordnung dürfen Radfahrer nur linksliegende Radwege benutzen, wenn diese durch ein entsprechendes Zeichen für die Gegenrichtung freigegeben sind. Dies ist wirklichkeitsfern, so daß unabhängig von dem Grundsatz, möglichst beidseitig Radwege zu führen, der Radweg generell in beide Richtungen freigegeben wird, wenn der Radweg deutlich von der Autofahrbahn abgesetzt ist und über eine ausreichende Breite verfügt (2 m).
- b) Die Benutzungspflicht auf Seitenstreifen für den Fahrradfahrer ist unter dem Gesichtspunkt zu lockern, daß Seitenstreifen auch durch andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere durch parkende Kraftfahrzeuge, benutzt werden. Eine Benutzungspflicht für Radfahrer ist aus Verkehrssicherheitsgründen nur dann vertretbar, wenn diese Seitenstreifen über längere Strecken durchgängig befahren werden können, da sonst ein ständiges Ein- und Ausscheren von Fahrradfahrern mit erheblichen Risiken verbunden ist.

Die Möglichkeiten, Pkw abzuschleppen, die auf Radwegen abgestellt sind, sind zu erleichtern.

- c) Die Bußgelder für das Zuparken von Fahrradwegen sind auf 40 DM anzuheben, zugleich ist die Überwachung der Freihaltung von Radwegen zu verbessern.
- d) An Gefahrenpunkten sind eigene Signalschaltungen oder die Einbeziehung in abweichende Ampelphasen des öffentlichen Personennahverkehrs zulässig.

Außerdem ist zu prüfen, ob Radfahrern auf Radwegen das Rechtsabbiegen bei rot für den Geradeausverkehr unter bestimmten Bedingungen erlaubt werden kann.

- e) Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fußgänger und Fahrradfahrer ist für Kraftfahrzeuge eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in reinen Wohngebieten, analog zum Vorschlag des Deutschen Städtetages, vorzusehen.
- f) Die Verwaltungsvorschriften in der Straßenverkehrs-Ordnung sind mit dem Ziel zu überarbeiten:
- die optische Wahrnehmbarkeit der Fahrradwege, vor allem an Hauptverkehrsstraßen und an verkehrsreichen Kreuzungen sowie
 - die Regelung und Markierung des Radverkehrs an Haltestellen, Knotenpunkten und Zufahrten zu verbessern.
- g) Darüber hinaus ist in der Straßenverkehrs-Ordnung und in den Verwaltungsvorschriften vorzusehen, daß
- Orientierungshilfen an dem Wegsystem für Fahrradfahrer vorgesehen werden sowie

- land- und forstwirtschaftliche Wege grundsätzlich dem Fahrradverkehr (auf eigene Gefahr) zur Verfügung stehen.
4. Die Bundesregierung wird aufgefordert, mehr für die Herstellung eines fahrradfreundlichen Klimas zu tun.
- Verbesserung der Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Bahnsteigen sowie weitere Erleichterungen bei der Mitnahme des Fahrrads im ÖPNV und bei der Deutschen Bundesbahn, einschließlich im grenzüberschreitenden Verkehr;
 - Aufbau von Verleiheinrichtungen und von Fahrradstationen zum sicheren Abstellen von Fahrrädern. Hierzu sind auch die Programme der Deutschen Bundesbahn fortzuführen;
 - stärkere Zusammenarbeit mit den Organisationen, ggf. einschließlich ihrer finanziellen Förderung.
5. Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Bundesfernstraßengesetzes.

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz muß deutlich aufgestockt werden, insbesondere durch Zuführung eines Teils des Mehraufkommens aus der Mineralölsteuer. Dabei sind insbesondere auch die Probleme des öffentlichen Personennahverkehrs sachgerecht zu bewältigen.

Für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist insbesondere die Zuwendungsfähigkeit für selbständig geführte Radverkehrsnetze, auch neben bestehenden Bundes- und Hauptverkehrsstraßen, zu verbessern. Ebenso sind ergänzende Infrastruktureinrichtungen in die Finanzierungsregelungen einzubeziehen (Fahrradabstellanlagen, Wegweissysteme u. a.).

Die Finanzierungsbedingungen müssen insgesamt stärker auf die gezielte Förderung des Fahrradverkehrs ausgerichtet sein, wobei die Mittel insgesamt schrittweise zu erhöhen sind. Bisher einschränkende Regelungen der geltenden Gesetze sind zu überprüfen.

Bonn, den 19. Oktober 1989

Müller (Düsseldorf)
Schäfer (Offenburg)
Adler
Bachmaier
Blunck
Dr. Hartenstein
Kastner
Kiehm
Dr. Kübler
Lennartz
Reuter
Schütz
Stahl (Kempen)
Waltemathe
Weiermann
Dr. Wernitz
Antretter
Bamberg
Daubertshäuser

Ewen
Faße
Haar
Hasenfratz
Ibrügger
Kretkowski
Dr. Niese
Pauli
Bernrath
Büchner (Speyer)
Duve
Dr. Götte
Dr. Hauchler
Lambinus
Müller (Schweinfurt)
Oesinghaus
Dr. Schöffberger
Dr. Vogel und Fraktion

