

Antrag

der Abgeordneten Heide Mattischeck, Robert Antretter, Hans Gottfried Bernrath, Edelgard Bulmahn, Klaus Daubertshäuser, Carl Ewen, Elke Ferner, Iris Gleicke, Klaus Hasenfratz, Dr. Ingomar Hauchler, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Dr. Ulrich Janzen, Volkmar Kretkowski, Dr. Klaus Kübler, Eckart Kuhlwein, Uwe Lambinus, Ulrike Mascher, Michael Müller (Düsseldorf), Albrecht Müller (Pleisweiler), Dr. Rolf Niese, Adolf Ostertag, Siegfried Scheffler, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Siegfried Vergin, Dr. Margrit Wetzels, Berthold Wittich, Dr. Peter Struck, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

Förderung des Fahrradverkehrs

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 und Radfahrerinnen sehr hoch: z. B. verunglückten 69 294 Fahrradfahrer (davon Kinder: 16 082) im Jahr 1990. Insgesamt verunglückten davon 908 Fahrradfahrer tödlich (Kinder: 105), schwerverletzt wurden über 15 000 Fahrradfahrer. Die Verbesserung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr ist eine wichtige verkehrspolitische Aufgabe für Bund, Länder und Gemeinden.

Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist darüber hinaus eine wichtige umweltpolitische Aufgabe. Erhebungen über die Entfernungen bei der Pkw-Nutzung (50 % aller Pkw-Fahrten im Berufsverkehr liegen im Entfernungsbereich von weniger als 5 km!) belegen, daß es hier noch ein ganz erhebliches Potential für Verlagerungen auf eine umweltverträglichere Verkehrsabwicklung gibt. Das Fahrrad ist in jeder Hinsicht das umweltverträglichste Verkehrsmittel. Seine Förderung verbessert die Stadtökologie und damit auch die Wohn- und Lebensqualität. Nicht zuletzt bedarf es der Radverkehrsförderung zur Wiederherstellung der Chancengleichheit unter den Verkehrsteilnehmern.

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. Ein Fahrrad steht wesentlich mehr Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung als ein Auto; Fahrradfahren kann fast jede/jeder.

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.
- In den Städten und Gemeinden sowie in ihrem Nahbereich muß ein Radverkehrsnetz vor allem auch für die Fahrradnutzung im Alltagsverkehr geschaffen werden; dazu gehört die konsequente Berücksichtigung der Möglichkeiten zur kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr („bike and ride“ oder „ride and bike“).
- 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 dürfen 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 Finanzierungsmöglichkeiten 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 der sonstigen Radverkehrsinfrastruktur, um zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrads anzuregen. Dazu gehören neben baulichen Veränderungen insbesondere mehr Abstellplätze, wettergeschützte Unterstelleneinrichtungen, insbesondere an Nahverkehrsbahnhöfen, und gute Leitsysteme entsprechend erprobter Vorbilder.

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 Radfahrer und Radfahrerinnen 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,
 - Zulassung von Kindersitzen und Fahrradanhängern.

4. Zur Vermeidung von schweren und tödlichen Unfällen mit Personen- und Lastkraftwagen ist die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) dahin gehend zu ändern, daß mögliche Aufprallteile bei Kraftfahrzeugen durch entsprechende konstruktive Veränderungen, versenkte Scheibenwischer und abgerundete Dach- und Seitenkanten ersetzt werden. Für Lastkraftwagen müssen ein Rundum-Unterfahrschutz und Spiegel zur Verbesserung der Sichtverhältnisse zwingend vorgeschrieben werden. Ältere Lkws müssen nachgerüstet werden. Es ist zu prüfen, ob für alle Kraftfahrzeuge ein Restwegschreiber einzuführen ist.
5. Bei der Lohn- bzw. Einkommensteuer ist eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte 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, Abrämpfung 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 Radverkehrsverbindungen zu zentralen Arbeitsstätten, Verwaltungen, Einkaufszentren, Kulturinstitutionen und Bildungseinrichtungen;
 - verkehrslenkende und verkehrsberuhigende Maßnahmen zugunsten von Fußgängern und Radfahrern, z. B. die Umgestaltung von echten Einbahnstraßen in solche, die der entfernungsempfindliche Radverkehr in beiden Richtungen benutzen kann, und die Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen und Fahrradstraßen;
 - 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 Bahnen 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 wirklichkeitsfremd. Deshalb sollten Radwege generell in beiden Richtungen benutzt werden können, wenn sie deutlich von der Autofahrbahn abgesetzt sind und über eine ausreichende Breite (2 m) verfügen. Davon unberührt bleibt der Grundsatz, Radwege möglichst beidseitig von Fahrbahnen zu führen.

Die Benutzungspflicht von Radwegen entlang von Straßen innerorts ist zu überprüfen, um eventuell dem größer werdenden Anteil des Radverkehrs mit höheren Geschwindigkeiten fakultativ die Benutzung der Fahrbahnen zu ermöglichen (einschließlich zu definierender Ausnahmen, z. B. Kinder bis acht Jahre).

- 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, Pkws abzuschleppen, die auf Radwegen abgestellt sind, sind zu erleichtern.

Radverkehr soll (entsprechend dem Bedarf für Direktverbindungen und verkehrstechnischer Machbarkeit) auch in echten Einbahnstraßen (entsprechend schweizerischem und holländischem Vorbild) zugelassen werden können. Für Fahrradstraßen ist ein entsprechendes Schild in die StVO aufzunehmen.

- c) Die Verwarnungsgebühren für das Beparken von Radwegen sind auf 50 DM, mit Behinderung auf 75 DM, anzuheben; zugleich ist die Überwachung der Freihaltung von Radwegen zu verbessern.
- d) An Gefahrenpunkten sind eigene Signalschaltungen oder 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 innerorts grundsätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h mit Ausnahme von Durchgangsstraßen 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.
3. 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/Deutschen Reichsbahn einschließlich im grenzüberschreitenden Verkehr;
 - Aufbau von Verleiheinrichtungen und von Fahrradstationen zum sicheren Abstellen von Fahrrädern. Hierzu sind auch die Programme der Deutschen Bundesbahn/Deutschen Reichsbahn fortzuführen;
 - stärkere Zusammenarbeit mit den Organisationen, ggf. einschließlich ihrer finanziellen Förderung.
4. 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 unabhängig von bestehenden Bundes- und Hauptverkehrsstraßen, zu verbessern. Ebenso sind ergänzende Infrastruktureinrichtungen in die Finanzierungsregelungen einzu beziehen (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 in den geltenden Gesetzen entfallen.

Bonn, den 29. April 1992

Heide Mattischeck
Robert Antretter
Hans Gottfried Bernrath
Edelgard Bulmahn
Klaus Daubertshäuser
Carl Ewen
Elke Ferner
Iris Gleicke
Klaus Hasenfratz
Dr. Ingomar Hauchler
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Dr. Ulrich Janzen
Volkmar Kretkowski
Dr. Klaus Kübler

Eckart Kuhlwein
Uwe Lambinus
Ulrike Mascher
Michael Müller (Düsseldorf)
Albrecht Müller (Pleisweiler)
Dr. Rolf Niese
Adolf Ostertag
Siegfried Scheffler
Wilhelm Schmidt (Salzgitter)
Siegfried Vergin
Dr. Margrit Wetzel
Berthold Wittich
Dr. Peter Struck
Hans-Ulrich Klose und Fraktion

