

Antrag

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Dionys Jobst, Horst Gibtnier, Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Renate Blank, Georg Brunnhuber, Claus-Peter Grotz, Eduard Oswald, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Dr. Friedrich-Adolf Jahn (Münster), Michael Jung (Limburg), Klaus-Heiner Lehne, Theo Magin, Rudolf Meini, Norbert Otto (Erfurt), Kurt J. Rossmanith, Gerhard O. Pfeffermann, Helmut Rode (Wietzen), Ferdi Tillmann, Claus Jäger, Dr. Franz Möller, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Ekkehard Gries, Horst Friedrich, Roland Kohn, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl und der Fraktion der F.D.P.

Höhere Attraktivität des Fahrradverkehrs

Immer mehr Menschen in unserem Land benutzen das Fahrrad. Im Arbeits- und besonders im Freizeit- und Tourismusbereich findet das Fahrrad zunehmendes Interesse. Diese Entwicklung wird nachdrücklich unterstützt. Die Anstrengungen im Umweltschutz zu verstärken, die Gesundheit zu fördern, den naturbezogenen Tourismus zu intensivieren und die Vernetzung – auch mit dem öffentlichen Personennahverkehr – voranzutreiben, sind Herausforderung genug, die vorhandenen Nutzungspotentiale im Fahrradverkehr auszuschöpfen, zumal die Hälfte aller Fahrten mit dem Pkw im Entfernungsbereich bis zu fünf Kilometern liegt.

In Deutschland existieren nach Schätzungen über 60 Millionen Fahrräder. Einen besonders hohen Radverkehrsanteil um 30 bis 40 % erreichen z. B. die Städte Münster und Rosenheim. Überdurchschnittliche Verkehrsanteile erreicht das Fahrrad in Orten zwischen 2 000 und 100 000 Einwohnern. Als mögliche Anteile des Fahrradverkehrs werden für Großstädte bis zu 20 % und für Mittelstädte bis zu 40 % genannt.

Besonders im Bereich der Pkw-Fahrten liegen hohe Nutzungspotentiale für das Fahrrad, auch in Kombination mit dem Öffentlichen Personennahverkehr, wobei wetterbedingte und topographische Einschränkungen zu berücksichtigen sind.

Das „Programm zur Umweltentlastung durch Förderung des Fahrradverkehrs“ (Interministerieller Arbeitskreis) geht von einer möglichen Verlagerung von 25 bis 35 % des Pkw-Nahverkehrs auf das Fahrrad aus. Dieses Nutzungspotential des Fahrrades ist gerade im Hinblick auf die angestrebte Reduktion der CO₂-Emissionen von Bedeutung.

Im Jahr 1991 sind ca. 70 900 Fahrradfahrer verunglückt. 925 (davon in den neuen Bundesländern 211) wurden tödlich verletzt. Im Jahr zuvor war mit 711 tödlich Verletzten der absolute Tiefstand seit 1980 erreicht worden, obwohl der Fahrradverkehr um ca. 75 % zugenommen hat. Der Fahrradverkehr ist also sicherer geworden. Dennoch müssen die Anstrengungen zur Verbesserung der Nutzungs- und Sicherheitsbedingungen des Fahrradverkehrs fortgeführt werden.

Der Bundestag wolle beschließen:

Im Rahmen der Aufgabenverteilung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden im Bereich des Fahrradverkehrs hat der Bund in seinen Zuständigkeitsbereichen in den zurückliegenden Jahren beachtliches zur Steigerung der Attraktivität des Fahrradverkehrs beigetragen:

1. Radwege entlang von Bundesstraßen: Die Bundesregierung dokumentiert ihre Unterstützung für den Radverkehr seit 1981 im Programm „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“. Dieses Konzept für den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen soll Länder, Kreise und Gemeinden anregen, eigene Aktivitäten beim Radwegebau zu entwickeln. Mit diesem Programm wurden bis Ende 1991 3 200 km Radwege an Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von 1,1 Mrd. DM geschaffen. Bis zum Jahr 2000 sollen in den alten Bundesländern weitere 3 000 km und in den neuen Bundesländern 1 500 km Radwege gebaut werden. Für die Fortführung des Radwege-Programms sind bis zum Jahr 2000 rd. 1,5 Mrd. DM vorgesehen. Zur Jahrtausendwende werden insgesamt ca. 15 500 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung stehen.
2. Technische Sicherheitsnormen: Für die technische Ausrüstung von Fahrrädern sind Mindestanforderungen in der StVZO rechtsverbindlich festgelegt worden. Darüber hinaus enthalten DIN-Normen detaillierte Qualitätsanforderungen der Sicherheitsausrüstung. Bei Kraftfahrzeugen sind z. T. nationale, z. T. EG-weite Regelungen, Richtlinien und Abkommen über die Beschaffenheit und Anbringung der äußeren Fahrzeugteile (etwa versenkte Scheibenwischer, abgerundete Dach- und Seitenkanten, Rundum-Unterfahrschutz für Lkw, Spiegel für Lkw) mit dem Ziel erlassen worden, daß diese Teile bei Unfällen mit Fahrradfahrern keine schweren oder gar tödlichen Unfälle verursachen.
3. Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn haben ab dem Fahrplanwechsel 1989/90 die Mitnahme von Fahrrädern in den Einstiegsräumen der Züge des Schienenpersonennahverkehrs als Regelangebot eingeführt. Für den Schienenpersonenfernverkehr hat die DB gemeinsam mit Experten und Fachverbänden ein entsprechendes Konzept entwickelt. Seit dem Sommerfahrplan 1992 ist es zudem möglich, in vielen Interregio-Zügen und einigen Intercity-Zügen Fahrräder mitzunehmen. Grundsätzlich sollten alle öffentlichen Verkehrsmittel die Möglichkeit der Fahrradmitnahme einräumen.

Um möglichst viele Bürger zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen, müssen weitere Anreize zur Benutzung des Fahrrads geschaffen werden. Dabei ist festzustellen, daß der Bund im Rahmen der föderalen Aufgabenteilung im Fahrradverkehr nur begrenzte Einwirkungsmöglichkeiten hat. Es kommt vornehmlich auf die Bereitschaft der Länder, der kreisfreien Städte, Kreise, Städte und Gemeinden an, ihre Investitionsanstrengungen im Bereich der innerörtlichen Radwegeninfrastruktur (geschlossene Radwegenetze) entsprechend des steigenden Fahrrad-Verkehrsanteils zu verstärken und die Möglichkeiten zur kombinierten Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Fahrrads zu verbessern. Dazu zählen mehr und wettergeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten (Umsteigeparkplätze) sowie eine umfassende Radwegweisung.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, zusätzlich zu ihren bisherigen Bemühungen in folgenden Bereichen tätig zu werden:

1. Sie legt dem Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages jeweils im Abstand von fünf Jahren eine mit den Ländern abgestimmte allgemeine Bestandsaufnahme der Situation des Radverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland vor; die fachlich kompetenten Verbände sollten dabei Gelegenheit zur Mitarbeit erhalten.
2. Der Bericht soll ferner Vorschläge und Empfehlungen (z. B. zur Schaffung sinnvoller, sicherer und zusammenhängender Radwegenetze) enthalten, wie die Nutzung des Fahrrades verbessert sowie sein Stellenwert in der Verkehrspolitik angehoben und schärfer profiliert werden kann.
3. Da eine verständliche und möglichst bundeseinheitliche, auf die Bedürfnisse der Radfahrer abstellende Radverkehrswegweisung eine wichtige Voraussetzung für eine intensivere Fahrradnutzung ist, wird die Bundesregierung aufgefordert zu prüfen, ob eine entsprechende Ergänzung der Straßenverkehrsordnung sinnvoll ist.
4. Etwa 3 % der Fahrradunfälle sind auf technische Mängel an Fahrrädern zurückzuführen. Deshalb sollte überprüft werden, wie die technischen Mindestnormen für die Fahrräder verbessert werden können. Der Verwarnungs- und Bußgeldkatalog ist kontinuierlich auch im Hinblick auf den Fahrradverkehr zu überprüfen. In der Praxis muß die Einhaltung der sicherheitsrelevanten Vorschriften – insbesondere bei der Beleuchtung – besser gewährleistet werden. Hier sind insbesondere die Länder gefordert.
5. Die Bundesregierung ist aufgefordert, Politikern, Planern und Journalisten als Multiplikatoren das Fahrrad als Beitrag für die Bewältigung der innerstädtischen Verkehre nahezubringen. Die begrüßenswerte positive Aufklärungsarbeit der Bundesregierung und ihrer nachgeordneten Behörden, des Verkehrssicherheitsrates, der Deutschen Verkehrswacht, des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC) und anderer Verkehrsorganisationen zum Fahrradverkehr ist von allen staatlichen Instanzen nach Kräften zu unterstützen.

6. Die Bundesregierung bleibt aufgefordert, ihre Anstrengungen zu verstärken, durch einschlägige Forschungsvorhaben die Fahrradsicherheit insbesondere hinsichtlich der technischen Aspekte sowie die Gebrauchstüchtigkeit von Fahrrädern im Alltag weiter zu verbessern.

Bonn, den 27. April 1993

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)

Dirk Fischer (Hamburg)

Dr. Dionys Jobst

Horst Gibtnier

Heinz-Günter Bargfrede

Dr. Wolf Bauer

Renate Blank

Georg Brunnhuber

Claus-Peter Grotz

Eduard Oswald

Manfred Heise

Ernst Hinsken

Dr. Friedrich-Adolf Jahn (Münster)

Michael Jung (Limburg)

Klaus-Heiner Lehne

Theo Magin

Rudolf Meinl

Norbert Otto (Erfurt)

Kurt J. Rossmanith

Gerhard O. Pfeffermann

Helmut Rode (Wietzen)

Ferdi Tillmann

Claus Jäger

Dr. Franz Möller

Dr. Walter Franz Altherr

Anneliese Augustin

Hans-Dirk Bierling

Dr. Maria Böhmer

Monika Brudlewsky

Klaus Bühler (Bruchsal)

Hartmut Büttner (Schönebeck)

Renate Diemers

Werner Dörflinger

Maria Eichhorn

Ilse Falk

Winfried Fockenberg

Dr. Gerhard Friedrich

Erich G. Fritz

Hans-Joachim Fuchtel

Udo Haschke (Jena)

Dr. Renate Hellwig

Dr. h. c. Adolf Herkenrath

Heinz-Adolf Hörsken

Dr.-Ing. Rainer Jork

Dr. Egon Jüttner

Dr.-Ing. Dietmar Kansy

Peter Kittelmann

Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz)

Thomas Kossendey

Dr. Rudolf Karl Krause (Bonese)

Dr. Ursula Lehr

Christian Lenzer

Dr. Manfred Lischewski

Sigrun Löwisch

Julius Louven

Erich Maaß (Wilhelmshaven)

Dr. Dietrich Mahlo

Erwin Marschewski

Maria Michalk

Alfons Müller (Wesseling)

Engelbert Nelle

Claudia Nolte

Dr. Gerhard Päselt

Dr. Peter Paziorek

Hans-Wilhelm Pesch

Susanne Rahardt-Vahldieck

Helmut Sauer (Salzgitter)

Wolfgang Schulhoff

Dr. Hermann Schwörer

Bärbel Sothmann

Karl-Heinz Spilker

Dr. Klaus-Dieter Uelhoff

Simon Wittmann (Tannesberg)

Michael Wonneberger

Wolfgang Zeitlmann

Wolfgang Zöllner

Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion

Ekkehard Gries

Horst Friedrich

Roland Kohn

Manfred Richter (Bremerhaven)

Dr. Klaus Röhl

Dr. Hermann Otto Solms und Fraktion