

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Fremdenverkehr und Tourismus (23. Ausschuß)

zu dem Antrag der Abgeordneten Carl Ewen, Robert Antretter,
Friedhelm Julius Beucher, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
— Drucksache 12/3035 —

Förderung des Fahrradtourismus

A. Problem

Die Voraussetzungen für den touristischen Fahrradverkehr sind noch nicht in allen Regionen ausreichend, um verstärkt Touristen zur Nutzung dieses umweltfreundlichen Fortbewegungsmittels anzuregen.

B. Lösung

Die Bundesregierung wird aufgefordert, soweit erforderlich in Zusammenarbeit mit den Ländern, Kommunen, Verkehrsträgern sowie Interessenvertretern aus dem Bereich des Radtourismus entsprechende Konzepte zur Förderung des Fahrradtourismus vorzulegen.

Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus empfiehlt,

- **mehrheitlich** den Antrag — Drucksache 12/3035 — abzulehnen,
- **einstimmig** bei Abwesenheit des Mitglieds der Gruppe der PDS/Linke Liste die folgende Beschlußempfehlung anzunehmen.

C. Alternativen

Annahme des Antrags

D. Kosten

Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen

1. den Antrag — Drucksache 12/3035 — abzulehnen,
2. folgende Entschließung anzunehmen:

- I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Fahrrad ist ein umweltfreundliches Fortbewegungsmittel des touristischen Verkehrs. Der Fahrradurlaub ist daher ein unverzichtbarer Baustein bei der Entwicklung eines umwelt- und sozialverträglichen Tourismus.

Das Fahrrad findet als Verkehrsmittel in Deutschland zunehmendes Interesse. In allen Lebensbereichen, insbesondere auch in der Freizeit, spielt das Fahrrad eine wachsende Rolle. Deshalb wird auch im touristischen Bereich das Fahrrad — nach Schätzungen gibt es 60 Millionen Fahrräder — immer stärker genutzt. Der Deutsche Bundestag begrüßt den Einsatz dieses Verkehrsmittels ausdrücklich.

Noch sind die Voraussetzungen für einen touristischen Fahrradverkehr, die von den Ländern und Kommunen in Zusammenarbeit mit dem Bund geschaffen werden müssen, nicht in allen Regionen ausreichend.

Im Rahmen seiner grundgesetzlichen Zuständigkeit hat der Bund in den letzten zehn Jahren weitreichende Verbesserungen für die Nutzung des Fahrrades in der Freizeit erreicht:

1. Mit dem Programm „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ hat die Bundesregierung einen Anstoß für den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen gegeben. Von 1981 bis Ende 1991 wurden mit einem Kostenaufwand von 1,1 Mrd. DM 3 200 km Radwege geschaffen. Bis zum Jahr 2000 sollen mit einem Kostenaufwand von ca. 1,5 Mrd. DM in den alten Bundesländern 3 000 km und in den neuen Bundesländern 1 500 km Radwege gebaut werden.
2. Seit 1989 haben die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn verstärkt Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in Personenzügen geschaffen. In allen Personennahverkehrszgen ist die Radmitnahme zum Regelangebot geworden. Auch Interregio- und Intercity-Züge bieten seit dem Sommerfahrplan 1992 den Fahrradtransport an.
3. Mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das im Jahr 1994 ein Volumen von 6,28 Mrd. DM erreicht, sind auch die Einrichtungen von Umsteigeparkpltzen von PKW auf Fahrrad und der Bau von Radwegen an innerörtlichen Straßen förderbar. Damit können die Länder, kreisfreien Städte, Kreise und Gemeinden ihrer Verant-

wortung für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur nachkommen.

Dieses umfassende Engagement für den Fahrradtourismus begrüßt der Deutsche Bundestag.

Prognosen sehen eine Zunahme des Freizeitverkehrs insbesondere mit dem PKW voraus. Dieser Entwicklung muß entgegengewirkt werden. Die Steigerung der Attraktivität des Fahrradfahrens in der Freizeit, einschließlich des Bereichs der Naherholung und des Tagestourismus, muß hierzu einen Beitrag leisten.

Innerhalb der Feriengebiete muß der Fahrradverkehr, unter Einbeziehung der Fahrradvermietung, in die regionalen Verkehrskonzeptionen eingebaut werden. Das Fahrrad muß genutzt werden, um die Mobilität der Gäste innerhalb der Urlaubsregion zu verbessern und hierfür ein umweltverträgliches Verkehrsangebot zur Verfügung zu stellen.

Da Freizeitradler durch die Urlaubserfahrungen eher geneigt sind, auch im Alltag auf das Rad umzusteigen, sind zudem positive Rückwirkungen auf den Alltagsverkehr zu erwarten.

Fahrradtourismus muß außerdem als Entwicklungspotential für bislang erst gering erschlossene Feriengebiete gesehen werden. Fahrradreisen zählen zu den stark wachsenden Marktsegmenten im Tourismus. Beispiele aus dem Donau- und Altmühltal, dem Münsterland und der Schleiregion sowie der Flensburger Förde zeigen, welch großes Interesse an einer für den Radfahrer gut erschlossenen Tourismusregion besteht. Dabei zeichnet sich eine zunehmende Verschiebung zum Bereich der gehobenen Nachfrage ab. Chancen bieten sich im besonderen für die neuen Bundesländer. Dort kann durch die Schaffung einer fahrradgerechten Infrastruktur der Grundstein für den Ausbau in einem nicht zu unterschätzenden Marktpotential gelegt werden.

Wesentliche Defizite bestehen bei der Infrastruktur für das Radwandern. So sind die Radtouren bisher vielfach bezogen auf kleinräumige Gebiete und damit unter dem Gesichtspunkt des Radwanderns notgedrungen Stückwerk. Begleitende Infrastruktur wie Rastplätze und Servicestationen sind nur in unzureichender Zahl vorhanden. Eine bundeseinheitliche Wegweisung mit Richtungs-, Entfernungs- und Zielangaben fehlt völlig.

Ein weiterer Problemschwerpunkt liegt bei der Fahrradmitnahme in der Bahn. Zwar ist die Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen ohne zeitliche Einschränkungen sowie die Einbeziehung von 330 Interregio- und D-Zügen, acht Intercity- und zwei Eurocity-Zügen zu begrüßen. Insgesamt jedoch sind die Möglichkeiten einer umweltverträglichen An- und Abreise in den letzten Jahren

erheblich beeinträchtigt worden. Dies ist um so problematischer, als der weitaus größte Teil der Fahrradurlauber sein eigenes Rad nutzt und davon ausgegangen werden muß, daß Radtourismus nur in Kombination mit der Anreise durch öffentliche Verkehrsmittel wirklich als umweltverträglich bezeichnet werden kann.

Durch gezielte Maßnahmen muß daher die Attraktivität des Radreisens erhöht werden. Die Bundesregierung wird aufgefordert, zusätzlich zu ihren bisherigen Bemühungen zur Förderung des Fahrradtourismus in folgenden Bereichen tätig zu werden:

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, soweit erforderlich in Zusammenarbeit mit den Ländern und Kommunen, den Verkehrsträgern sowie Interessenvertretern aus dem Bereich des Radtourismus, Konzepte zur Förderung des Fahrradtourismus vorzulegen, die folgende Maßnahmen umfassen:

1. Ausweisungen eines bundesweiten Fahrradwandernetzes mit Anbindung an die innerörtlichen und regionalen Radnetze. Insbesondere in den Grenzregionen ist eine Abstimmung mit den benachbarten Staaten wichtig, um grenzübergreifende Strukturen zu schaffen und zur Stärkung des internationalen Fahrradtourismus beizutragen.
2. Das Routennetz sollte, in Abstimmung mit dem Bedarf für den Alltagsradverkehr, ergänzt werden durch sonstige Radwanderinfrastruktur wie Rastplätze, gesicherte Abstellplätze und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, Radservicestationen mit Reparatur- und Informationsangeboten.
3. Hilfestellung bei der Erarbeitung von Konzeptionen ergänzender Angebote der Kommunen und Privater für Radwanderer.
4. Erarbeitung einer einheitlichen Radverkehrswegweisung in Zusammenarbeit mit den Bundesländern und Aufnahme in die Straßenverkehrs-Ordnung.
5. Ausweitung des Fahrradvermietungsangebots der Deutschen Bundesbahn/Deutsche Bahn AG unter Einbeziehung der Rückfuhrmöglichkeiten, nach Möglichkeiten in Kooperation mit kommunalen und privaten Anbietern. Sicherstellung eines Mindeststandards für die technische Ausrüstung von Mietfahrrädern.
6. Möglichst flächendeckendes Angebot der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Feriengebiete und Naherholungsräume
 - im Bahnfernverkehr, auch grenzüberschreitend, z. B. in Autoreisezügen,
 - in Straßenbahnen, U-Bahnen sowie Regional- und Überlandbussen,
 - im Schiffsverkehr.

Änderung der Zulassungsvorschriften für den Fahrradtransport mit dem Auto, um den Einsatz von Kofferraumgepäckträgern zu ermöglichen.

7. Schutz der Umwelt durch naturverträgliche Routenplanung und -ausschilderung außerhalb ökologisch sensibler Gebiete und Nutzungsgebot bestehender Wege.
8. Verminderung von Konflikten mit Fußgängern durch Trennung von Rad- und Fußwegen in besonders stark besuchten Freizeitbereichen sowie Beachtung empfohlener Mindestbreiten und -standards bei gemeinsamer Nutzung in unvermeidlichen Ausnahmefällen. Dabei muß auf die Problematik der weiteren Versiegelung und Zerschneidung der Landschaft Rücksicht genommen werden.
9. Vereinheitlichung und Deregulierung der Konzessionsvergabe nach dem Personenbeförderungsgesetz für Begleitfahrzeuge von Radreiseveranstaltern.

Bonn, den 20. April 1994

Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus

Dr. Olaf Feldmann
Vorsitzender

Wolfgang Börnsen (Börnstrup)
Berichterstatter

Klaus Lohmann (Witten)

Dr. Michaela Blunk (Lübeck)
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Börnstrup), Klaus Lohmann (Witten) und Dr. Michaela Blunk (Lübeck)

I.

Der Antrag in Drucksache 12/3035 wurde vom Deutschen Bundestag in seiner 156. Sitzung am 30. April 1993 an den Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus federführend sowie zur Mitberatung an den Sportausschuß, den Ausschuß für Verkehr und den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit überwiesen.

Der Sportausschuß hat den Antrag in seiner 36. Sitzung am 30. Juni 1993 einvernehmlich zur Kenntnis genommen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Antrag in seiner 49. Sitzung am 30. Juni 1993 einstimmig bei Abwesenheit der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS/Linke Liste zur Kenntnis genommen und deutlich gemacht, daß es aus verkehrspolitischer Sicht keine Bedenken gebe.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat die Vorlage in seiner 69. Sitzung am 2. Februar 1994 beraten und mehrheitlich abgelehnt. Der folgende Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. wurde mehrheitlich angenommen:

„Verbesserte Rahmenbedingungen für den touristischen Fahrradverkehr

Das Fahrrad findet als Verkehrsmittel in Deutschland zunehmendes Interesse. In allen Lebensbereichen, insbesondere auch in der Freizeit, spielt das Fahrrad eine wachsende Rolle. Deshalb wird im touristischen Bereich das Fahrrad — nach Schätzungen gibt es 60 Millionen Fahrräder — immer stärker genutzt. Der Deutsche Bundestag begrüßt den Einsatz dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels ausdrücklich. Noch sind die Voraussetzungen für einen touristischen Fahrradverkehr, die von den Ländern und Kommunen in Zusammenarbeit mit dem Bund geschaffen werden müssen, nicht in allen Regionen ausreichend.

Im Rahmen seiner grundgesetzlichen Zuständigkeit hat der Bund in den letzten zehn Jahren weitreichende Verbesserungen für die Nutzung des Fahrrads in der Freizeit erreicht:

1. Mit dem Programm ‚Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes‘ hat die Bundesregierung einen Anstoß für den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen gegeben. Von 1981 bis Ende 1991 wurden mit einem Kostenaufwand von 1,1 Mrd. DM 3 200 km Radwege geschaffen. Bis zum Jahr 2000 sollen mit einem Kostenaufwand von ca. 1,5 Mrd. DM in den alten Bundesländern 3 000 km und in den neuen Bundesländern 1 500 km Radwege gebaut werden.

2. Seit 1989 haben die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn verstärkt Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in Personenzügen geschaffen. In allen Personennahverkehrszügen ist die Radmitnahme zum Regelangebot geworden. Auch Interregio- und Intercity-Züge bieten seit dem Sommerfahrplan 1992 den Fahrradtransport an.

3. Mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das im Jahr 1994 ein Volumen von 1 Mrd. DM erreicht, sind auch die Einrichtungen von Umsteigeparkplätzen von PKW auf Fahrrad und der Bau von Radwegen an innerörtlichen Straßen förderbar. Damit können die Länder, kreisfreien Städte, Kreise und Gemeinden ihrer Verantwortung für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur nachkommen.

Dieses umfassende Engagement für den Fahrradtourismus begrüßt der Deutsche Bundestag.

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

1. In Zusammenarbeit mit den Bundesländern soll eine einheitliche Radverkehrswegweisung erarbeitet werden. Insbesondere in den Grenzregionen ist eine Abstimmung mit den benachbarten Staaten wichtig, um grenzübergreifende Strukturen zu schaffen und zur Stärkung des internationalen Fahrradtourismus beizutragen.
2. Das Fahrradvermietungs- und Transportangebot der Deutschen Bundesbahn soll — auch in Zusammenarbeit mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln — ausgeweitet werden. Der grenzübergreifende Fahrradtransport ist zu erleichtern.
3. Die Länder bleiben aufgefordert, eigenständige Fahrradwegkonzepte zu entwickeln, wie dies zum Teil schon beispielhaft im Münsterland, im Donautal und im Altmühltal geschieht.
4. Darüber hinaus sollten verstärkt bundesländerübergreifende Konzepte im Rahmen von Regional Konferenzen erarbeitet werden, um eine stärkere Vernetzung der Arbeit von Ländern und Kommunen sicherzustellen und eine leistungsfähige Wegweisung zu ermöglichen.“

II.

Der federführende Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus hat den Antrag in Drucksache 12/3035 in seiner 36. Sitzung am 16. Juni 1993 und abschließend in seiner 45. Sitzung am 2. März 1994 beraten.

Die Mitglieder der Fraktion der SPD baten um Zustimmung zu ihrem Antrag, den die mitberatenden Ausschüsse für Verkehr und der Sportausschuß einvernehmlich zur Kenntnis genommen hätten; der Ausschuß für Verkehr habe sogar ausdrücklich festgestellt, daß es aus verkehrspolitischer Sicht keine Bedenken gebe. Diese Zustimmung des Verkehrsausschusses beziehe sich insbesondere auf die vorgeschlagene Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung im Hinblick auf eine bundesweite Vereinheitlichung der Beschilderung sowie auf die Schaffung eines Fahrradverkehrsplanes für das Bundesgebiet.

Die Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. machten deutlich, daß das Votum des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit insbesondere deshalb von den Voten der anderen mitberatenden Ausschüsse abweiche, weil die touri-

stische Erschließung im Grunde keine Aufgabe des Bundes, sondern vielmehr Aufgabe der Länder, Kommunen und Gemeinden sei.

Die Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. lehnten den Antrag in Drucksache 12/3035 insbesondere aus diesem Grunde gegen die Stimmen der Mitglieder der Fraktion der SPD bei Abwesenheit des Mitglieds der Gruppe der PDS/Linke Liste ab.

Die Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. legten einen Antrag vor, den der Ausschuß unverändert einstimmig bei Abwesenheit des Mitglieds der Gruppe der PDS/Linke Liste annahm und der die vorstehende Beschlußempfehlung des Ausschusses für Fremdenverkehr und Tourismus beinhalte.

Bonn, den 20. April 1994

Wolfgang Börnsen (Börnstrup)

Berichterstatte

Klaus Lohmann (Witten)

Dr. Michaela Blunk (Lübeck)

Berichterstatte

