

## **Antrag**

**der Abgeordneten Klaus Brähmig, Jürgen Klimke, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Klaus W. Lippold, Georg Brunnhuber, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Helmut Brandt, Hubert Deittert, Dr. Hans Georg Faust, Enak Ferlemann, Peter Götz, Uda Carmen Freia Heller, Bernd Heynemann, Ernst Hinsken, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Hartmut Koschyk, Ingbert Liebing, Marlene Mortler, Bernward Müller (Gera), Henry Nitzsche, Dr. Norbert Röttgen, Anita Schäfer (Saalstadt), Dr. Andreas Scheuer, Ingo Schmitt (Berlin), Wilhelm Josef Sebastian, Kurt Segner, Gero Storjohann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und der Fraktion der CDU/CSU**

**sowie der Abgeordneten Annette Faße, Gabriele Hiller-Ohm, Renate Gradistanac, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Heinz Paula, Reinhold Hemker, Brunhilde Irber, Dr. h. c. Susanne Kastner, Ute Kumpf, Hilde Mattheis, Engelbert Wistuba, Ludwig Stiegler, Stephan Hilsberg, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Christian Carstensen, Rainer Fornahl, Ernst Kranz, Olaf Scholz, Rita Schwarzelühr-Sutter, Jörg Vogelsänger, Petra Weis, Dr. Margrit Wetzel, Heidi Wright, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD**

### **Den Fahrradtourismus in Deutschland umfassend fördern**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Fahrradtourismus in Deutschland ist eine Wachstumsbranche. Urlaub mit dem Fahrrad hat sich in den vergangenen Jahren zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor entwickelt. Eine Steigerung des Fahrradtourismus nützt der Gesundheit und trägt zur Erhaltung unserer Umwelt bei.

1. Über 50 Prozent der Fahrradtouristinnen und -touristen entscheiden sich für das Inland als Urlaubsort. Die Nachfrage aus dem Ausland nach radtouristischen Angeboten in Deutschland ist ebenfalls groß. Somit hat eine Stärkung des Fahrradtourismus positive Auswirkungen auf den Tourismusstandort Deutschland. Am beliebtesten sind sowohl bei in- und ausländischen Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern die Wege entlang der Elbe, Weser, Donau, Main, Ostsee und Oder-Neiße. Ein erfolgreiches Marketinginstrument für den deutschen Radtourismus ist der Katalog „Deutschland per Rad entdecken“, der in Zusammenarbeit des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) mit der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT) entstanden ist. Der zweisprachige Katalog (Deutsch und Englisch) ist in der fünften Auflage erschienen und wird weiterhin stark nachgefragt. Die zielgruppengerechte Marketingkooperation „Bett & Bike“ von Gastbetrieben und dem ADFC ist

ebenfalls äußerst erfolgreich und zeigt, was durch verlässliche Rahmenbedingungen geschaffen werden kann. Die Zahl der Übernachtungsbetriebe, die über eine solche Qualitätsauszeichnung verfügen, stieg innerhalb der letzten zehn Jahre von 216 auf 4 200 Betriebe.

2. Die Attraktivität des Fahrradtourismus führt nicht nur zu Wachstum im Deutschlandtourismus, sondern wirkt sich auch bei den vornehmlich mittelständisch geprägten deutschen Fahrradunternehmen positiv aus. Wer seinen Urlaub mit dem Rad verbringt, der kauft sich oftmals ein gutes Fahrrad und achtet mehr auf besseres Fahrradzubehör. Verkauf und Export von Fahrrädern aus Deutschland nehmen folglich im Zuge des steigenden Fahrradtourismus zu. Im Jahr 2005 wurden allein in Deutschland fast 5 Millionen Fahrräder verkauft. Darüber hinaus findet der Fahrradtourismus vorwiegend in ländlichen oftmals strukturschwachen Gebieten statt. Diesen Gebieten eröffnet sich hierdurch eine große Chance zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage. Denn vor allem für Hotellerie und Gastwirtschaft bietet der zunehmende Fahrradtourismus ein beachtliches Gästepotential.
3. Eine stärkere Fahrradnutzung fördert die Gesundheit. Durch die regelmäßige Bewegung wird die allgemeine Fitness verbessert und Bewegungsmangel sowie Übergewicht vorgebeugt. Radfahren hat einen positiven Einfluss sowohl auf den Blutdruck, die Muskulatur, die Gelenke als auch die Atemwege. Es trägt ebenso zur Prävention von Herz-Kreislaufkrankungen und Rückenleiden bei. Radfahren ist folglich gesundheitsfördernd, dies belegen auch immer wieder Studien, wie zuletzt der Sporthochschule Köln (Radfahren & Gesundheit).
4. Das Fahrrad ist unbestritten das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Eine Steigerung des Fahrradtourismus verringert schädliche Abgase und Kohlendioxid und schont außerdem die Ressourcen. Dies gilt besonders dann, wenn auch Hin- und Rückreise mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erfolgen. Weitere Vorteile des Verkehrsträgers Fahrrad sind die geringen Lärmemissionen sowie der geringe von Fahrrädern beanspruchte Verkehrsraum, der zur Vermeidung von Staus bzw. zur Entspannung der Parkplatzsituation beiträgt. Radurlauber haben zudem die Möglichkeit, vom Sattel aus die Natur unmittelbar zu erleben als das bei vielen anderen Reiseformen der Fall ist. Durch den Kontakt zur Umwelt wird insbesondere auch bei Kindern das Bewusstsein gefördert, wie wichtig die Erhaltung unserer natürlichen Lebensgrundlagen ist und dass jeder Einzelne einen Beitrag dazu leisten kann. Diese positiven Erfahrungen während des Urlaubs mit dem Fahrrad bewegen viele Menschen dazu, auch im Alltag auf das Rad umzusteigen.
5. Der Fahrradurlaub ist eine Reiseform, die für eine große Bandbreite von Zielgruppen attraktiv ist. So erfreut er sich bei Familien wachsender Beliebtheit, nicht zuletzt wegen der Möglichkeit, zu relativ niedrigen Kosten zu reisen, insbesondere bei Übernachtung in Jugendherbergen, Heuhotels und ähnlichen Betrieben. Zudem kommen Radreisen dem Bewegungsdrang von Kindern entgegen und ermöglichen ihnen, die Natur „live“ und außerhalb künstlicher Urlaubswelten zu erleben. Andererseits entdecken auch kaufkräftige Reisende diese Form des Aktivurlaubs. Sie sind für die höherpreisige Hotellerie und Gastronomie sowie die Fahrradhersteller besonders interessante Kundinnen und Kunden.

Radfahren bietet viele Vorteile und der wachsende Fahrradtourismus hat großes Potential für die deutsche Wirtschaft. Um diese Faktoren stärker nutzen zu können, muss Deutschland noch fahrradfreundlicher werden.

Der am 24. April 2002 beschlossene Nationale Radverkehrsplan 2002 bis 2012 hat als erster Masterplan für die Förderung des Radverkehrs auf allen politischen Ebenen bereits wichtige Impulse für den Fahrradtourismus gesetzt. Da viele

Maßnahmen zur Förderung des Fahrradurlaubs in der Verantwortung von Ländern und Kommunen liegen, kommt dem Bund in erster Linie eine koordinierende Funktion zu. Um die positiven Entwicklungen des Fahrradtourismus der letzten Jahre fortzusetzen, ist eine weitere politische Unterstützung des Fahrradtourismus nötig.

- Der Ausbau regionaler und überregionaler Radwege und die Wegweisung der Routen sind durch das D-Netz und das EuroVeloNetz angestoßen worden. Die aktuelle Untersuchung „Analyse und Perspektiven der Bundesradrouten im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zeigt aber, dass es hier noch große Entwicklungspotenziale gibt.
- Die Fahrradmitnahme durch die Deutsche Bahn AG ist im Fernverkehr unzureichend, vor allem, weil es noch immer keine Fahrradmitnahmemöglichkeit im ICE gibt, während gleichzeitig auf immer mehr Strecken ICEs verkehren. Die Benutzung von Nahverkehrszügen ist keine wirkliche Alternative zum ICE-Angebot, denn die Fahrzeiten sowie das häufigere Umsteigen erschweren die Anreise zum Urlaubsort. Zudem ist das bestehende Angebot zur Fahrradmitnahme auch im Nahverkehr unzureichend. Die Erweiterung des Angebotes in den Geschäftsbereichen CityNightLine und DBNachtZug hat jedoch gezeigt, dass durch die Ermöglichung der Fahrradmitnahme Zuwächse (2005 wurden 16 158 Fahrräder befördert) zu erzielen sind. Dass gute Angebote genutzt werden, zeigen Busreiseveranstalter mit speziellen Fahrradanhängern und Pauschalangeboten, die 2005 ebenfalls deutliche Zuwachsraten erreichten.
- Um Fahrradtouristinnen und -touristen vor Diebstählen zu schützen, muss ihnen ein sicheres und bequemes Abstellen der Fahrräder ermöglicht werden. Die Fahrradstationen an einigen deutschen Bahnhöfen sind eine wichtige Maßnahme gegen Diebstahl. Eine weitere Förderung ist allerdings notwendig, um den bisherigen Erfolg fortzusetzen. Dazu gehört auch die Einrichtung weiterer Fahrradstationen.

## II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. zu prüfen, ob beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine länderübergreifende Koordinierungsstelle eingerichtet werden kann, die sich weiterhin insbesondere um die Weiterentwicklung und Vereinheitlichung der Infrastruktur sowie um die notwendige Abstimmung zwischen den Bundesministerien und mit Ländern und Kommunen kümmern soll. Der Beirat zum Nationalen Radverkehrsplan soll beim Aufbau und der Arbeit der Koordinierungsstelle in möglichst großem Umfang beteiligt werden;
2. auf die Baulastträger in Land und Kommunen hinzuwirken, dass das Bundesradroutennetz (D-Netz) auf Grundlage der Empfehlungen der Studie „Analyse und Perspektiven der Bundesradrouten im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes“ weiter ausgebaut und gepflegt wird;
3. darauf hinzuwirken, dass die Länder und Kommunen den Ausbau und die einheitliche Ausschilderung von Radwegen vorantreiben;
4. gemeinsam mit den Ländern insbesondere auf Aus- und Neubauten von Radwegen in der Nähe von Flüssen und Wasserwegen hinzuwirken, weil sich solche Radwege als die beliebtesten und attraktivsten erwiesen haben, und verstärkt bei den Kommunen dafür zu werben, dass sie beim Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen Verträge mit den Wasser- und Schifffahrtsämtern über die Nutzung und Verkehrssicherungspflicht der Betriebswege für den Fahrradverkehr abschließen;

5. darauf hinzuwirken, dass die Qualität der touristischen und baulichen Infrastruktur von bzw. entlang der Radfernrouen regelmäßig geprüft wird, was u. a. auch eine Voraussetzung zur Ausschöpfung des großen Potentials ausländischer Fahrradtouristinnen und -touristen ist;
6. bei der Deutschen Bahn AG nachzufragen, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Steigerung bei der Fahrradbeförderung insbesondere im Fernverkehr erreicht werden kann, auch im grenzüberschreitenden Bahnverkehr, zum Beispiel durch weitere Radstationen sowie Fahrradstellplätze in den Zügen;
7. die Realisierungsmöglichkeit einer zentralen Stelle für die Vermarktung des Fahrradtourismus zu prüfen, die bei einem Verein angesiedelt werden könnte, um zu erreichen, dass die touristischen Angebote und das Marketing für den Tourismusstandort Deutschland verstärkt auf die Bedürfnisse der Fahrradtouristinnen und -touristen abgestimmt werden, insbesondere auch auf Familien und kaufkräftige Reisende;
8. darauf hinzuwirken, dass das Radreiseziel Deutschland noch intensiver national und international von nationalen Tourismusverbänden und von der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT) vermarktet und das bereits bestehende Internetportal der DZT für Radreisende bekannter gemacht wird, etwa durch eine verbesserte Auffindbarkeit per Suchmaschine;
9. auf Tourismuswirtschaft und -verbände dahingehend einzuwirken, dass die Bedürfnisse von Fahrradtouristinnen und -touristen stärker berücksichtigt werden und die Qualität des fahrradtouristischen Angebots regelmäßig überprüft wird;
10. auf eine stärkere Vernetzung und gemeinsame Bewerbung fahrradtouristischer Angebote mit dem Städte- und Kulturtourismus sowie wassertouristischen Angeboten hinzuwirken (Beispiele: Fahrrad-Stadtführungen, „Paddel & Pedal“) und sich für die nationale und internationale Vermarktung von Radwegen einzusetzen, die an Flüssen und Wasserstraßen entlang führen;
11. auf die DZT und die Tourismusverbände einzuwirken, dass sie den Gesundheitsaspekt bei der Werbung für den Fahrradtourismus stärker berücksichtigen;
12. zusammen mit den Ländern Maßnahmen zur Reduzierung der Zahl der Fahrraddiebstähle zu ergreifen und dabei vor allem die Codierung von Fahrrädern voranzubringen;
13. auf Länder und Gemeinden einzuwirken, dass sie sich um eine Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer bemühen. Der Bund soll bei Bedarf Unterstützung bei der Erstellung überregional anwendbarer Verkehrssicherheitskonzepte leisten und geeignete Maßnahmen ergreifen, um durch einheitliche Richtlinien für eine bessere Sichtbarkeit der Fahrradfahrer im Verkehrsgeschehen zu sorgen.

Berlin, den 29. November 2006

**Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion**  
**Dr. Peter Struck und Fraktion**