



Antragsteller*innen: Bezirk Braunschweig

Weiterleitung:

Angenommen Abgelehnt Überwiesen an:

1 **Verkehrswende jetzt!**

2 Die weiter steigenden Emissionen im Verkehrssektor belegen: Deutschland investiert
3 nicht genug in umweltschonende Verkehrs- & Transportmittel. Der aktuelle Bundesver-
4 kehrswegeplan von 2016 zementiert diesen Umstand, da weiterhin der größte Teil der
5 Investitionen in den Straßenverkehr fließt und die Schiene lediglich einen Anteil von 41%
6 am Gesamtvolumen erhält. Angesichts der nationalen und europäischen Klimaziele so-
7 wie den politischen Statements, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, eine wider-
8 sinnige Verkehrspolitik.

9 Wir brauchen eine ernst gemeinte Verkehrswende, mit entsprechenden Planungen und
10 Investitionen. Dabei kommt der Schiene, im Nah-, Güter- und Fernverkehr eine beson-
11 dere Rolle zu.

12 **Schienepersonennahverkehrs (SPNV)**

13 Im Rahmen der Bahnreform trat 1994 das Regionalisierungsgesetz in Kraft, das die Ver-
14 antwortung für den SPNV schließlich 1996 vom Bund auf die Länder übertrug. In Nah-
15 verkehrsgesetzen wurde die Organisation in den einzelnen Bundesländern geregelt.
16 Einige Bundesländer übernahmen die Bestellung des SPNV selber, in manchen wurden
17 Kommunen und Zweckverbände mit der Bestellung der Verkehrsleistungen beauftragt.
18 In Niedersachsen wurden für die Großräume Hannover und Braunschweig Kommunal-
19 verbände gegründet, für das übrige Land wurde die Landeseisenbahngesellschaft LNVG
20 eingerichtet.

21 Die Bundesländer erhalten vom Bund jedes Jahr sogenannte Regionalisierungsmittel,
22 die sie für die Bestellung des SPNV verwenden. Diese Finanzmittel werden nach einem
23 festgelegten Schlüssel unter den Bundesländern aufgeteilt. Der Großteil der Regionali-
24 sierungsmittel wird für die Begleichung der Bestellerentgelte im SPNV verwendet. Der
25 Restbetrag steht den Bundesländern für Schienen-Infrastrukturmaßnahmen, Bestellung
26 von Mehrverkehr oder für den allgemeinen ÖPNV (d.h. Busverkehr) zur Verfügung. **Wir**
27 **fordern unter dem Gesichtspunkt steigender Verkehrsleistungen, auch nach be-**
28 **reits erfolgten Erhöhungen, eine weitere Aufstockung der Mittel.**

29 **Steigende Trassenpreise, Entgelte an DB Station & Service und wachsende Auf-**
30 **wände für Energie machen eine kontinuierliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel**
31 **notwendig. Dem kann nur mit einer Reduktion der Trassennutzungsgebühren**
32 **durch Neuregelungen der Infrastrukturfinanzierung entgegengewirkt werden.**

33 Die Aufgabenträger schreiben die zu erbringenden Leistungen europaweit aus und be-
34 auftragen anschließend Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wie die DB Regio und
35 andere private EVU wie die Westfalenbahn oder Metronom mit der Erbringung des
36 Schienenpersonennahverkehrs. Neben der Verkehrsleistung werden auch bestimmte
37 Qualitätsmerkmale definiert, deren Erfüllung über Bonus-Malus-Vereinbarungen sicher-
38 gestellt wird. Für die zu erbringende Leistung erhält das EVU vom Aufgabenträger ein
39 Entgelt. Je nach Vertragsgestaltung behält das EVU die Fahrgeldeinnahmen (Nettover-
40 trag) oder reicht sie an die Aufgabenträger weiter (Bruttovertrag). Da **Bruttoverträge**
41 **den Vorteil haben, dass der Aufgabenträger bei steigenden Fahrgeldeinnahmen**
42 **u.U. Leistungen nachbestellen kann, sollte dies die bevorzugte Variante eines Ver-**
43 **kehrsvertrags sein.**

44 **Durch die unterschiedliche Handhabung in den Bundesländern gibt es sehr viele**
45 **Aufgabenträger, die regions- und bundeslandübergreifend kooperieren müssen.**
46 Beispielsweise waren an der Ausschreibung des Elektronetz Niedersachsen-Ost (ENNO)
47 drei Aufgabenträger beteiligt.

48 Für die Festschreibung von Sitzplatzkapazitäten und die geplante Ausstattung der Fahr-
49 zeuge müssen vorab qualitativ hochwertige Verkehrserhebungen und -prognosen
50 durchgeführt werden. Fehler in der Fahrgastprognose senken die Qualität für viele Jahre
51 drastisch, so führen zu wenige Türen zu längeren Fahrgastwechselzeiten, die wiederum
52 Verspätungen und damit eine niedrigere Betriebsqualität bedeuten. **Die Sitzplatzkapa-**
53 **zitäten sollten flächendeckend ausgeweitet werden, außerdem muss es größere**
54 **Mehrzweckbereiche geben, um eine größere Anzahl von Fahrrädern und Rollstüh-**
55 **len transportieren zu können.** Da aufgrund von Zulassungsproblemen und häufigen
56 „Kinderkrankheiten“ neue Fahrzeuge nicht immer zu Beginn des Verkehrsvertrages in
57 ausreichender Zahl und Qualität zur Verfügung stehen und es in Deutschland keinen
58 Markt für gebrauchte Schienenfahrzeuge gibt, versuchen einige Aufgabenträger dieser
59 Entwicklung mit Fahrzeugpools, einer Wiederezulassungsgarantie im nächsten Aus-
60 schreibungszeitraum oder der Bestellung standardisierter Fahrzeuge entgegenzuwirken.
61 **Ebenso sollten sich die Aufgabenträger für den im SPNV-Markt angestrebten Flä-**
62 **chentarifvertrag für ArbeitnehmerInnen stark machen und dies in die Ausschrei-**
63 **bungen mitaufnehmen.** Die Übernahme der MitarbeiterInnen zu gleichen Konditionen
64 ist bei Ausschreibungen in Europa, mit Ausnahme von Deutschland, üblich.

65 **Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)**

66 Im Gegensatz zum SPNV wird der Schienenpersonenfernverkehr heute eigenwirtschaftlich
67 erbracht. Bei einem Marktanteil von 99,9 % hat die Deutsche Bahn mit ihrer Tochtergesellschaft DB Fernverkehr eine Monopolstellung, die dazu führt, dass sich die Deutsche Bahn grundsätzlich die Strecken aussuchen kann, auf der sie Fernverkehr anbietet.
68 Auf diesen kommt es dann oft zu unregelmäßigen Angeboten, das heißt Taktlücken, eingeschränkten Verkehrstagen oder verkürzten Zügen. Die im Grundgesetz verankerte
69 Daseinsvorsorge vernachlässigt der Bund an dieser Stelle bis heute. Viele große Städte wie Krefeld und Chemnitz hat die Deutsche Bahn in der Vergangenheit vom Fernverkehr
70 abgehängt.
71

72 Konkurrenten der Deutschen Bahn haben es schwer als Wettbewerber in den Fernverkehrsmarkt einzusteigen, da es hohe Eintrittsbarrieren gibt: ein eingeschränkter Zugang
73 zum Schienennetz, hohe Trassen- und Stationsentgelte, aber auch die Publikation der angebotenen Verkehre, der Fahrkartenvertrieb und sonstige tarifliche Schwierigkeiten
74 wie die Anerkennung von Bahncards. Das Beispiel des Hamburg-Köln-Express (HKX) zeigt die Bedeutung der tariflichen Integration: seit der HKX den C-Tarif der Bahn anerkennt,
75 sind die Fahrgastzahlen deutlich gestiegen.
76

77 Trotz der geplanten Fernverkehrsoffensive, den Fernverkehr also wieder stärker in die Fläche zu tragen, **muss der Bund seine Infrastruktur unabhängig von den Interessen einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen planen.** Ähnlich der Strategie „Bahn
78 2000“ in der Schweiz, die der Bund und die Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen gemeinsam entwickelt haben und dabei die KundInnen im Mittelpunkt sahen, müssen wir die deutsche Verkehrsplanung weiterentwickeln. Dazu gehört, einen **kundenorientierten Fernverkehrsplan zu entwickeln, der ein gesetzlich vorgeschriebenes Mindestangebot im SPFV enthält.**
79
80
81

82 Um ferner die Akzeptanz des Schienenfernverkehrs zu erhöhen, ist es notwendig, die **Mehrwertsteuer auch für den Fernverkehr** von 19% auf 7% zu senken und somit die
83 Auslastung der Züge zu verbessern.
84

93 **Grenzüberschreitender Schienenverkehr**

94 In Europa existieren viele historisch gewachsene nationale Bahnsysteme, die sich in der Spurweite, dem Lichtraumprofil, dem Stromsystem oder den Zugbeeinflussungs- & Sicherungssystemen unterscheiden und damit einen grenzüberschreitenden Bahnverkehr behindern. So ist bei internationalen Zügen meistens ein Lokwechsel im jeweiligen
95 Grenzbahnhof nötig, in besonders schwierigen Fällen müssen Fahrgäste umsteigen oder Güter umgeladen werden. Aufwändige nationale Zulassungsverfahren erschweren die
96 Verwendung von Mehrsystemfahrzeugen, die auf verschiedenen Bahnnetzen verkehren können. Nicht abgestimmte technische Systeme, bspw. optisch ähnliche Signalbegriffe mit national vollkommen unterschiedlicher Bedeutung oder eine nicht identische Be-
97
98
99
100
101
102

103 messung von Bremswegen, tragen dazu bei, dass grenzüberschreitender Schienenver-
104 kehr ineffizient und teuer ist und darüber hinaus ein Sicherheitsrisiko darstellt.

105 Durch die Umsetzung des europäischen Binnenmarktes und der wachsenden wirtschaft-
106 lichen Verbindungen sind das Transportaufkommen und die Wettbewerbsintensität im
107 grenzüberschreitenden Verkehr in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen.
108 Heute ist annähernd die Hälfte des europäischen Schienengüterverkehrs (SGV) dem
109 grenzüberschreitenden Verkehr zuzuordnen. Durch die Globalisierung wird eine weitere
110 Konzentration des SGV auf langlaufende nationale und internationale Verbindungen
111 prognostiziert, was im Grunde auch dem Systemvorteil schienengebundenem Verkehrs
112 entspricht. Jedoch offenbart sich hier, wie sehr der Schienenverkehr im Vergleich zu an-
113 deren Verkehrsträgern benachteiligt wird. Insbesondere die Qualität des SGV kann im-
114 mer weniger mit dem Straßengüterverkehr mithalten. Durchschnittliche (Fahrplan-
115)Transportgeschwindigkeiten von unter 20 Stundenkilometern, durch Grenzaufenthalte
116 induzierte Verspätungen, mangelnde zeitliche Flexibilität, sowie unklare Zuständigkeiten
117 führten dazu, dass der Verkehrsleistungsanteil des SGV am gesamten Gütergrenzver-
118 kehr in den letzten Jahrzehnten deutlich zurückgegangen ist.

119 Die Europäische Union hat sich daher bereits in den 1980er Jahren das Ziel gesetzt, we-
120 sentliche Elemente des europäischen Schienenverkehrs zu vereinheitlichen. Das ele-
121 mentare Ziel der europäischen Politik zur Schaffung eines einheitlichen europäischen
122 Schienenverkehrsmarktes ist, zwischen den nationalstaatlichen Netzen für Interoperabi-
123 lität zu sorgen. Also einer Verknüpfungsqualität, die einen nahtlosen Übergang an den
124 Schnittstellen ermöglicht. Um dies zu erreichen, wurden die TSI (Technischen Spezifika-
125 tionen für die Interoperabilität) eingeführt, mit deren Hilfe grundlegende Anforderungen
126 an die Fahrzeuge und die Infrastruktur festgelegt werden. Des Weiteren wurden um-
127 fangreiche Richtlinien-Pakete verabschiedet, welche die rechtliche Basis für einen freien
128 Netzzugang schufen (Marktöffnung, intramodaler Wettbewerb) und die Eisenbahnsi-
129 cherheit erhöhten.

130 Einen Schwerpunkt der von der EU geförderten Forschungen bildet die Entwicklung des
131 europäischen Betriebsleit- und Informationssystems ERTMS (European Rail Traffic Ma-
132 nagement System), dessen Bestandteil **ETCS (European Train Control System)** als eu-
133 ropäischer Nachfolger der nationalen Signalsysteme etabliert werden soll. **Dieses muss**
134 **rasch flächendeckend installiert werden.**

135 Die Bilanz dieser Bemühungen ist jedoch ernüchternd, wichtige (Güter-)Transitländer
136 wie Deutschland haben ihre grenzüberschreitenden Verbindungen trotz steigendem
137 Verkehrsaufkommens nur marginal ausgebaut. Die bisherigen Investitionen haben
138 kaum mehr als den Erhalt der bisherigen Infrastruktur ermöglicht. Dabei ist das Potenzi-
139 al der Schiene bei weitem noch nicht ausgeschöpft und muss mittels **erhöhter Investi-**
140 **tionen und Planungskapazitäten** gehoben werden. Neben den bestehenden Strecken

141 brauchen wir ferner **mehr grenzüberschreitende Strecken**, um etwa dem Flugverkehr
142 Marktanteile abzunehmen.

143 Integraler Taktfahrplan im Schienenverkehr

144 Um den Schienenverkehr grundlegend zu verbessern, bedarf es einer **anderen Pla-**
145 **nungsphilosophie wie bisher**. Wurde Infrastruktur aus- oder neugebaut, so wurde erst
146 anschließend versucht, auf dieser bereits gebauten Infrastruktur einen Fahrplan zu kon-
147 struieren.

148 Am Beispiel Schweiz zeigt sich, dass es deutlich mehr Sinn macht, vom gewünschten
149 Ergebnis aus zu planen. Man muss sich also Gedanken machen, welche Reisezeit man
150 zwischen zwei Knotenbahnhöfen erreichen muss, um an beiden Bahnhöfen optimale
151 Anschlüsse zu generieren.

152 Dieses Konzept nennt man Integraler Taktfahrplan. Dabei erreichen die Züge etwa
153 gleichzeitig einen Knotenbahnhof in regelmäßigem Takt und bieten dort innerhalb eines
154 kurzen Zeitfensters von 5-15 Minuten Anschlüsse in alle Richtungen bevor sie diesen
155 wieder verlassen.

156 Die deutsche Bundesregierung hat 2017 eine Studie veröffentlicht, die einen deutsch-
157 landweiten integralen Taktfahrplan („Deutschland-Takt“) grundsätzlich für machbar hält.
158 Im Koalitionsvertrag der aktuellen, im März 2018 gebildeten Bundesregierung heißt es:
159 „Wir werden die Umsetzung des Deutschlandtakts vorantreiben. Die dafür vorgesehe-
160 nen Aus- und Neubaumaßnahmen wollen wir bevorzugt realisieren. Unser Ziel ist, ver-
161 takteten Fernverkehr auf der Schiene deutlich zu stärken, das beinhaltet auch eine Aus-
162 weitung des Angebots auf größere Städte und Regionen, so dass mehr Menschen von
163 Direktverbindungen im Fernverkehr profitieren.“

164 Eine einseitige Betrachtung des Fernverkehrs darf es nicht geben, nur **durch eine inte-**
165 **grierte Betrachtung von Nah-, Güter- und Fernverkehr lässt sich ein sinnvoller**
166 **Taktfahrplan erreichen.**

167 Nachhaltiger Infrastrukturausbau

168 Ein wesentliches Ziel von Nachhaltigkeit ist die **Reduzierung des Flächenverbrauchs**.
169 Während für Straßen viel Platz benötigt wird, kommen Bahnstrecken oft mit deutlich
170 weniger Fläche aus. Unser Ziel sind mehr Bahnstrecken, die entsprechend dem In-
171 tegralen Taktfahrplan ausgebaut werden. Der Tunneleinsturz bei Rastatt im August 2017
172 hat eindrücklich gezeigt, welche großen Probleme fehlende Ausweichstrecken verursa-
173 chen. Deshalb müssen diese in künftigen Bundesverkehrswegeplänen bzw. Kosten-
174 Nutzen-Untersuchungen berücksichtigt werden.

175 Mit Blick auf die Zukunft wird die Verfügbarkeit fossiler Rohstoffe deutlich sinken, des-
176 halb benötigen wir vor allem **mehr elektrisch befahrbare Bahnstrecken**. Der aktuelle
177 Elektrifizierungsgrad liegt in Deutschland lediglich bei gerade einmal 60%, die restlichen

178 Strecken werden fast ausnahmslos mit Dieselloks und -triebwagen befahren. Effektive
179 Baumaßnahmen erfordern eine **Beschleunigung der bisweilen langwierigen Pla-**
180 **nungs- und Bauphasen von Infrastrukturprojekten.** Bei diesen ist im weiteren Ver-
181 lauf darauf zu achten, dass auch **infrastruktureitig größere Kapazitäten** eingeplant
182 werden. Vielerorts sind mehr Gleise und vor allem längere Bahnsteige notwendig. Damit
183 ein großer Ausbau des deutschen Bahnnetzes gelingen kann, muss der bisherige Spar-
184 zwang und die Investitionszurückhaltung aufgegeben werden. **Die Verstaatlichung des**
185 **deutschen Bahnnetzes ist ein wichtiger Beitrag, um eine angemessene und um-**
186 **weltschonende Verkehrsinfrastruktur vorzuhalten.**

187 Ebenso wichtig ist für uns, die **Privatisierung von Autobahnen zu vermeiden**, da dies
188 lediglich zu steigenden Kosten für die Allgemeinheit führt, wie uns bereits einige Beispie-
189 le gelehrt haben. Auch hier kommt es darauf an, die Mittel möglichst effektiv einzuset-
190 zen und im Vorfeld den **Planungs- und Genehmigungsaufwand zu reduzieren.**

191 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

192 Vor allem in größeren Städten ist der ÖPNV unverzichtbar geworden. Regionalzüge,
193 Straßenbahnen, Busse und U-Bahnen können dort ihren Systemvorteil als Massen-
194 transportmittel voll entfalten. In **dichtem Takt verkehrende und gut miteinander**
195 **vernetzte Verkehrsmittel** bilden eine echte Alternative zum motorisierten Individual-
196 verkehr.

197 Aber auch in weniger dicht besiedelten Gegenden ist der ÖPNV eine ernstzunehmende
198 Alternative, sofern gewisse Kriterien erfüllt sind. Gerade in Tagesrandzeiten unterliegt
199 man einem subjektiven Gefühl der Unsicherheit, mangelnde Anschlüsse, fehlende Be-
200 leuchtungen und verlassene Haltestellen tragen dazu bei. Der Staat muss hier seiner
201 Aufgabe der Daseinsvorsorge nachkommen und Mobilität für alle gewährleisten. **Ein**
202 **dichterer Takt, ausgeweitete Betriebszeiten, mehr Kundenservice mit Ansprech-**
203 **partnern vor Ort, gute Beleuchtung, sichere Anschlüsse, mehr Direktverbindun-**
204 **gen und sauberen Haltestellen und Verkehrsmittel** machen den ÖPNV insgesamt
205 attraktiver.

206 Auch wenn der ÖPNV nicht überall kostendeckend betrieben werden kann, steht für uns
207 der Mensch im Mittelpunkt. Wir wollen eine **verstärkte Ausrichtung nach den tat-**
208 **sächlichen Kundenbedürfnissen** erreichen. Um die finanziellen Defizite dennoch zu
209 begrenzen, soll in sehr dünnbesiedelten Gegenden verstärkt über Anrufsammeltaxis,
210 Anruflinientaxis oder Kleinbusse nachgedacht werden. **Das Ziel muss sein, jeden Ort in**
211 **Deutschland mit dem ÖPNV regelmäßig erreichbar zu machen.**

212 **Höhere Investitionen in die Erforschung von alternativen Energiekonzepten** sind
213 notwendig, um auch den straßengebundenen Verkehr umweltschonend zu gestalten.
214 Diese Forschungen sollten jedoch möglichst technologieoffen erfolgen. Langfristig müs-
215 sen alle auf fossilen Energieträgern basierenden Verkehrsmittel zwingend ersetzt wer-

216 den, dies kann zum Beispiel durch Elektrobusse mit integrierter Feststoffbatterie oder
217 Brennstoffzellenantriebe erfolgen.

218 **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

219 Da das Mobilitätsbedürfnis der Menschen kontinuierlich wächst, ist auch der PKW-
220 Verkehr weiterhin von Bedeutung. Jedoch müssen diesem angesichts seiner vielfältigen
221 Nachteile Grenzen gesetzt werden. Dies gilt ebenso dem Lkw-Verkehr, der schon seit
222 Jahren erfolglos auf die Schiene verlagert werden soll. Zunehmend schwerere und län-
223 gere Straßengütertransporte verursachen infolge höherer Belastungen der Straßen und
224 Brücken vermehrt Schäden, die aufwendig repariert werden müssen. Immer mehr Brü-
225 cken müssen sogar komplett ersetzt werden.

226 Aber auch eine **Reduzierung des ruhenden Verkehrs**, das heißt der parkenden Fahr-
227 zeuge, wird vielerorts deutliche Verbesserungen erzielen. Straßenflächen, die in großer
228 Menge und oft ungenutzt vorgehalten werden sowie geplante Straßenverkehrsflächen
229 wie Ortsumgehungen, können zukünftig anderweitig nutzbar gemacht werden, dies
230 könnte Wohnungsmangel vorbeugen und mehr Raum für die Landwirtschaft schaffen.
231 Nichtsdestotrotz erachten wir es als notwendig, die **Verknüpfung mit den öffentlichen**
232 **Verkehrsmitteln zu verbessern und mehr Park-and-Ride-Plätze anzubieten.**

233 Neben dem Platzbedarf sprechen auch noch weitere Gründe für dringend notwendige
234 Veränderungen. Verkehrssicherheit beschäftigt viele Menschen. Erwiesenermaßen ist
235 das Risiko, im Straßenverkehr zu verunfallen, deutlich höher als bei allen anderen Ver-
236 kehrsmitteln. Besonders die hohen Geschwindigkeiten auf vielen Autobahnen sind ein
237 großes Sicherheitsrisiko und fördern einen erhöhten Schadstoffausstoß sowie mehr
238 Lärm. **Wir fordern deshalb eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf allen deutschen**
239 **Autobahnen.**

240 **Fahrradverkehr**

241 Das Fahrrad ist für uns ein elementarer Bestandteil der Verkehrswende, denn er kommt
242 allen Menschen zugute, auch denjenigen, die überwiegend das Auto nutzen oder zu Fuß
243 gehen. Radverkehr ist als umweltfreundlicher Verkehr weder mit Lärm noch mit schädli-
244 chen Emissionen verbunden und sein Flächenbedarf ist gering. Zusammen mit dem
245 ÖPNV und dem Fußverkehr bietet er die Möglichkeit, insbesondere die Innenstädte vom
246 Kraftfahrzeugverkehr und damit vom Stau sowie von Schadstoffen und Lärm zu entlas-
247 ten. Nicht zuletzt aus diesem Grund werden Städte, Gemeinden und Regionen mit ho-
248 hen Radverkehrsanteilen meistens als besonders lebendig und lebenswert bewertet.
249 Dafür müssen Fahrräder jederzeit verfügbar sein. Das wollen wir u.a. durch **verstärktes**
250 **Bikesharing** erreichen. Nur wem schnell, unbürokratisch und günstig ein Fahrrad zur
251 Verfügung steht, zieht es als alternatives Verkehrsmittel in Betracht.

252 Die Abstellung und Verwahrung von Fahrrädern muss deutlich verbessert werden. Un-
253 haltbare Zustände wie die am Braunschweiger Hauptbahnhof schaden der Attraktivität
254 der Stadt und machen das Radfahren insgesamt unattraktiv. Unsere Devise lautet da-
255 her: **Mehr Fahrradständer, -boxen oder -häuser**, je nach Standort eine Kombination
256 verschiedener Varianten und diese **möglichst in direkter Nähe zu Bus und Bahn**. Da
257 inzwischen immer mehr E-Bikes auf unseren Straßen unterwegs sind, sind zukünftig
258 auch **Lademöglichkeiten an Abstellanlagen und weiteren wichtigen Plätzen** vorzu-
259 halten.

260 Städte und Gemeinden sollten ganzheitliche Ansätze in Betracht ziehen und **Verkehrs-**
261 **entwicklungspläne erstellen**, in denen der Radverkehr eine prominente Stellung ein-
262 nimmt. Innerhalb dieses Prozesses ist ein **Radverkehrsplan zu erstellen**, um den Be-
263 darf an zusätzlichen oder auszubauenden Strecken zu ermitteln. **Neben zusätzlichen**
264 **Fahrradwegen bzw. Fahrradschnellwegen ist es eminent, diese laut aktueller**
265 **Richtlinien ausreichend breit und barrierefrei zu errichten**. Dies gilt im Übrigen be-
266 sonders im Bereich von Kreuzungen, um Unfällen vorzubeugen. Weiter wird eine **gute**
267 **Beleuchtung und Beschilderung der Wege** als notwendig erachtet.