

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Lemmrich, Tillmann, Dr. Jobst, Dreyer, Feinendegen, Hanz, Sick, Kroll-Schlüter, Dr. Langner, Dr. Möller, Dr. Friedmann, Weber (Heidelberg), Bühler (Bruchsal), Dr. Schäuble, Dr. Hornhues, Burger, Dr. Langguth, Sauter (Epfendorf), Dr. Laufs, Dr. George, Würzbach, Röhner, Dr. Jenninger und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 8/3303 –

Bessere Verkehrsbedingungen für das Verkehrsmittel „Fahrrad“

Der Bundesminister für Verkehr – A 23/00.02.10/8 Va 7 – hat mit Schreiben vom 13. November 1979 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welche Bedeutung hat die Bundesregierung dem Fahrrad als Verkehrsmittel innerhalb der vom Bund finanzierten Forschung im Bereich des Verkehrswesens seit 1970 beigemessen?

Seit 1970 hat die Bundesregierung sechs Forschungsaufträge, die den Fahrradverkehr betreffen, mit einem Gesamtvolumen von 755 000 DM in Auftrag gegeben.

Ein weiterer Forschungsauftrag mit einer Auftragssumme von 200 000 DM ist gegenwärtig in Vorbereitung.

Im Forschungsprogramm der Bundesanstalt für Straßenwesen wird für die Jahre 1980/81 die den Fahrradverkehr betreffende Forschung etwa 20 v. H. des Gesamtetats von 7 Mio DM betragen.

Schwerpunkte der bisherigen Forschungsarbeiten beziehen sich überwiegend auf grundsätzliche Untersuchungen der Fahrradbenutzung, der Gesamtentwicklung im Fahrradverkehr, der Abhängigkeit zwischen zu erwartender Benutzung und Ausbau des Fahrradwegenetzes, infrastrukturelle Verbesserungsmöglichkeiten unter besonderer Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten (u. a. Studie „Fahrrad im Nahverkehr“).

Darüber hinaus begrüßt die Bundesregierung Initiativen der Wirtschaft im Bereich der Forschung und technologischer Innovationen.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeiten und Chancen des Verkehrsmittels „Fahrrad“, bei entsprechend fahrradgerechter Infrastruktur zur Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme beizutragen?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß dem Verkehrsmittel „Fahrrad“ künftig wachsende Bedeutung zukommen wird; dabei werden regionale Unterschiede, vor allem durch topographische Gegebenheiten, zu beobachten sein.

Allgemein gesehen, wird in innerstädtischen Bereichen für bestimmte Entfernungen der Fahrradverkehr den Individualverkehr teilweise substituieren können.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die allgemeinen Verkehrsbedingungen und innerörtlichen Verkehrssicherheitsrisiken für das Fahrrad in der Bundesrepublik Deutschland?

Die Bundesregierung beurteilt die allgemeinen Verkehrsbedingungen für Radfahrer in der Bundesrepublik Deutschland wegen der an einem erheblichen Teil des Straßennetzes fehlenden Radwege als weithin ungünstig.

Eine Verbesserung dieser Lage läßt sich grundlegend nur durch die Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr, d. h. hauptsächlich durch den Bau von Radwegen und die Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen, erreichen.

Bereits im Jahre 1970 hat der Bundesminister für Verkehr die Obersten Straßenbaubehörden der Länder gebeten, dem Radwegbau mehr Aufmerksamkeit zu widmen und die Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr in stärkerem Maße anzustreben.

Das Verkehrssicherheitsrisiko für den Radfahrer im Innerortsverkehr läßt sich nicht genau bestimmen, da der Bundesregierung keine Angaben über die Anzahl der von Radfahrern zurückgelegten Kilometer vorliegen. Aus der Anzahl der in den zurückliegenden Jahren verunglückten Radfahrer ergibt sich eine Erhöhung der Gefährdung der Radfahrer. 1978 lag die Anzahl der innerorts verunglückten Radfahrer um 17 v. H. über derjenigen des Jahres 1974. Die Anzahl der innerorts getöteten Radfahrer ist in derselben Zeit jedoch um 3,7 v. H. zurückgegangen.

4. Liegen der Bundesregierung vergleichende internationale Statistiken über die Gefährdung von Radfahrern im innerstädtischen Verkehr vor, wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

Vergleichende internationale Unfallstatistiken, die zu Schaden gekommene Radfahrer erfassen, und die zwischen innerstädtischen und sonstigen Bereichen differenzieren, liegen nicht vor.

Dagegen liegt eine alle regionalen Bereiche umfassende internationale Unfallstatistik, die auch die Radfahrer erfaßt, vor. Vergleiche zeigen, daß unter elf europäischen Ländern mit starker Verkehrsdichte kaum gravierende Abweichungen erkennbar sind. Unter den elf Ländern rangiert die Bundesrepublik Deutschland hierbei nach Belgien und den Niederlanden an dritter Stelle.

5. Welche in- und ausländische Modelle mit welchen Ergebnissen sind der Bundesregierung hinsichtlich der Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsbedingungen für das Fahrrad bekannt?

Modelluntersuchungen im wissenschaftlichen Sinne hinsichtlich einer Verbesserung innerstädtischer Verkehrsbedingungen sind der Bundesregierung nicht bekannt. Dagegen ist in mehreren westlichen Ländern wie England, Schweden und Holland ein intensiver Ausbau einer fahrradgerechten Infrastruktur mit gutem Erfolg durchgeführt worden.

Vergleichbare Anstrengungen sind vereinzelt auch in Deutschland zu beobachten.

6. Welche kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen
- der Stadt- und Verkehrsplanung,
 - verkehrsrechtlicher und verkehrsregelnder Art,
 - finanzieller Art
- hält die Bundesregierung für erforderlich, um die Verkehrsbedingungen des Fahrrades im innerstädtischen Bereich entscheidend zu verbessern?

Die Zuständigkeit für konkrete Maßnahmen liegt bei den Städten und Gemeinden einschließlich der Landkreise. Der Bund hält die Schaffung von zusammenhängenden und einheitlich gestalteten Radwegenetzen für eine entscheidende Voraussetzung zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen des Fahrrads. Darüber hinaus kann der Bau von Straßen, die den Ortskern entlasten, diese Verkehrsbedingungen verbessern. In diesem Zusammenhang ist auf das Ortsumgehungsprogramm der Bundesregierung von 1979 bis 1985 besonders hinzuweisen. Es sieht den Bau von 342 Ortsumgehungen von insgesamt 1000 km Länge bei 2,3 Mrd. DM vor. Der Bund gewährt Zuwendungen für den Bau bestimmter Radwege nach § 5 a Fernstraßengesetz und nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

7. Wo sieht die Bundesregierung besondere Schwierigkeiten bei der Verwirklichung der in Frage 6 genannten Maßnahmen?

Die Bundesregierung mißt der Koordinierung der Planungsträger und der Verstärkung der Planungskapazitäten im städtischen Bereich große Bedeutung bei. Sie wird daher dieses Problem auf der nächsten Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses von Bund, Ländern und Kommunalen Spitzenverbänden zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Diskussion stellen.

8. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung der Verbesserung der Verkehrsbedingungen für das Fahrrad außerorts bei?

Der Beschluß des Bundeskabinetts vom 12. September 1979, durch den der Bundesminister für Verkehr beauftragt wurde, in Zusammenarbeit mit den Bundesländern ein Radwegeprogramm an Bundesstraßen aufzustellen, zeigt die Bedeutung, die die Bundesregierung der Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Fahrradverkehr im Außerortsbereich beimißt.

Die Arbeiten hierzu sind angelaufen.

Seit 1971 hat sich der Bestand an Radwegen bis heute um rd. 11 v. H. erhöht, so daß nunmehr 21,6 v. H. aller Bundesstraßen mit Radwegen ausgestattet sind.