

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Drabiniok, Sauermilch und der Fraktion DIE GRÜNEN

Busverkehrssystem und Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Stellung räumt die Bundesregierung dem Busverkehr im öffentlichen Personennahverkehr ein, insbesondere im Hinblick auf seine Funktion als Zubringer und Ergänzung des Schienenverkehrs und als Hauptträger des Stadtverkehrs außerhalb der Ballungsräume?
2. Hält die Bundesregierung das allgemeine Qualitätsniveau des Linienbusverkehrs, insbesondere in den Bereichen Fahrweg und Haltestellen, sowie Information und Fahrgastbedienung für ausreichend oder hält sie Modellversuche zur systematischen Verbesserung des Busverkehrs sowie eine nachfolgende möglichst flächendeckende Umsetzung der dort gewonnenen Erkenntnisse für nötig?
3. a) Ist die Bundesregierung bereit, die Finanzierung der Realisierungsphase des Demonstrationsvorhabens Busverkehrssystem (vorbereitet im Rahmen der Forschung Stadtverkehr) sicherzustellen, und zwar beginnend im Haushaltsjahr 1985, oder hält die Bundesregierung einen Abbruch des Projekts nach abgeschlossener Planungsphase ohne Möglichkeit der Überprüfung und Weiterentwicklung des Konzepts in der Praxis für sinnvoll?

b) Ist die Bundesregierung bereit, in der Realisierungsphase auch Vertreter der direkt betroffenen Bürger und Benutzer an der Projektbegleitung zu beteiligen, etwa Vertreter der Stadt Lübeck (Stadtrat), der Verbraucherorganisationen oder örtlicher Bürgerinitiativen sowie Vertreter der betroffenen Arbeitnehmer, um deren Interessen und Anregungen direkter einbeziehen zu können?
4. Wie steht die Bundesregierung zu dem Problem, daß betriebliche Verbesserungen innerhalb des Busverkehrs vermutlich nur zu einem Teilerfolg führen können, solange nicht konsequente flankierende Maßnahmen hinzukommen, wie die Kooperation der verschiedenen Verkehrsträger auf allen Ebenen (einschließlich Deutsche Bundesbahn (DB) und eventuell auch Taxen), prinzipielle und flächenhafte Verkehrsberuhigung und

genereller Vorrang des öffentlichen Verkehrs bei Investitionsmaßnahmen und im Verkehrsablauf (Vermeidung von größeren Ausbaumaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr parallel zum öffentlichen Verkehr) sowie globaler Abbau der Wettbewerbsvorteile des Autoverkehrs durch verschärfte Umweltschutzbestimmungen und eine den sozialen Kosten des Autoverkehrs angemessene Kostenbelastung für die Autofahrer?

5. a) Welchen Wert mißt die Bundesregierung einem Zusammenwirken von öffentlichem Verkehr und Radverkehr für die Verbesserung der Verkehrsstruktur und die Verringerung der immer noch äußerst schwerwiegenden negativen Auswirkungen des Autoverkehrs bei?
- b) Wie groß ist das Potential für „Bike-und-Ride“-Nutzung in diesem unserem Lande bei einer verbesserten Infrastruktur im Sinne der in Frage 6 angesprochenen Maßnahmen? Ist die Bundesregierung bereit, eine entsprechende Untersuchung in Auftrag zu geben, sofern kein ausreichendes Datenmaterial zur Beantwortung dieser Frage vorliegt?
6. Beabsichtigt die Bundesregierung, Konzepte zur besseren Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Radverkehr, wie diebstahl- und wettergeschützte Radabstellanlagen an Haltepunkten, Fahrradstationen an Bahnhöfen (Beispiel Bremen), gute Anbindung der Haltestellen an das Radverkehrsnetz und Möglichkeiten der Radmitnahme in Bussen und Bahnen (vor allem auch im DB-Nahverkehr) weiterzuentwickeln und entsprechende Maßnahmen eigenständig zu fördern, nicht nur als Anhängsel anderer Maßnahmen wie des Ausbaus von Hauptverkehrsstraßen oder P + R-Anlagen?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß das Modellvorhaben Fahrradfreundliche Stadt, das eine günstigere Infrastruktur für den Radverkehr, auch in Beziehung zum öffentlichen Verkehr, entwickeln soll, im Fall Detmold z. Z. gestoppt ist und in seiner Fortführung stark gefährdet ist?

Ist die Bundesregierung bereit, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um in einer Übereinkunft mit der Stadt Detmold die Fortführung des Modellvorhabens einschließlich der projektbegleitenden Forschung zu gewährleisten, mit einer noch stärkeren Beachtung der Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr?

Bonn, den 11. April 1984

Drabinlok

Sauermilch

Schoppe, Dr. Vollmer und Fraktion