

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Drabiniok, Sauermilch
und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/1290 —**

Busverkehrssystem und Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr

Der Bundesminister für Verkehr – A 23/20.00.85/14 Va 84 – hat mit Schreiben vom 10. Mai 1984 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

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?

Die Bundesregierung räumt dem Busverkehr im öffentlichen Personennahverkehr eine wichtige und unverzichtbare Stellung ein. Der Busverkehr ist flexibel und nicht an eigene Fahrwege gebunden. Er eignet sich sowohl als Hauptträger der Bedienung bestimmter Verkehrsräume wie in ergänzender Funktion im Zubringer- und Verteilerverkehr zu und von schienengebundenen Verkehrsmitteln.

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?

Die Qualität des Linienbusverkehrs ist örtlich unterschiedlich. Die Bundesregierung hält ihn für verbesserungsfähig. Sie hat daher eine Untersuchung zur „Entwicklung eines Konzeptes für ein zukünftiges Busverkehrssystem“ durchführen lassen, deren Ergebnisse 1979 als Handbuch veröffentlicht wurden. Mit dem Handbuch werden allen betroffenen Stellen bedeutsame Hilfen

für die Verbesserung des Busverkehrs gegeben. Darüber hinaus hat sie im gleichen Jahr das Forschungsvorhaben „Vorbereitung des Demonstrationsvorhabens Busverkehrssystem“ in Auftrag gegeben, um die breite Umsetzbarkeit der Erkenntnisse in die Praxis zu fördern. Das Forschungsvorhaben ist zu dem Ergebnis gekommen, daß es zweckmäßig wäre, in einem begrenzten Modellversuch die Möglichkeiten zur Verbesserung des Busverkehrs aufzuzeigen. Für die flächendeckende Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse sind die Kommunen und Verkehrsunternehmen zuständig.

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?

Über eine Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des Demonstrationsvorhabens Busverkehrssystem finden innerhalb der Bundesregierung Verhandlungen im Rahmen der Aufstellung des Haushaltsplans 1985 statt.

Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.

Die Beteiligung betroffener Bürger und interessierter Gruppen ist vor allem in der Planungsphase sinnvoll. Während der Durchführung des unter Nummer 2 genannten Forschungsvorhabens sind die Lübecker Bürger über Aufrufe in der örtlichen Presse in breitem Umfang beteiligt worden; zwischen der Verwaltung der Hansestadt Lübeck, den Stadtwerken und dem Auftragnehmer des Forschungsprojekts hat eine enge Zusammenarbeit stattgefunden.

Die Realisierung der Maßnahmen geschieht im Auftrag der Hansestadt Lübeck und der Stadtwerke Lübeck. Die Bundesregierung geht davon aus, daß diese die Beteiligung der betroffenen bzw. interessierten Bürger und Gruppen – soweit sinnvoll, auch über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus – durchführen.

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 Indivi-

dualverkehr 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?

Die Bundesregierung hält betriebliche Maßnahmen für wichtig, aber allein nicht für ausreichend zur Verbesserung des Busverkehrs. Sie unterstützt die Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsträger. Dabei kommt es darauf an, gemeinsame Konzepte zu finden, wie der öffentliche Personennahverkehr in den einzelnen Räumen unter Einbeziehung der Deutschen Bundesbahn verbessert werden kann. Die Bundesregierung fördert z.Z. mehrere Modellvorhaben zur Entwicklung und Erprobung von Verkehrskonzepten, mit denen regional angepasste Lösungen für den öffentlichen Personennahverkehr in der Fläche auf der Basis der verbesserten Zusammenarbeit aller Verkehrsträger erreicht werden sollen.

Die Bundesregierung fördert im Rahmen ihrer Möglichkeiten entsprechend dem Gesetzesauftrag in § 8 Personenbeförderungsgesetz die freiwillige Zusammenarbeit aller Verkehrsträger. Dies gilt auch für die Verknüpfung der Taxen mit anderen Verkehrsmitteln des liniengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs. Der Bundesminister für Verkehr unterstützt diese Bemühungen u. a. mit einem z.Z. laufenden Forschungsvorhaben. Sowohl in der Fläche wie in Ballungsräumen fördert der Bund durch Gewährung von Finanzhilfen an die Länder Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), u. a. den Fahrweg des Busverkehrs. Für den kommunalen Straßenbau wurden 1967 bis 1983 Bundesmittel in Höhe von rd. 15 Mrd. DM zur Verfügung gestellt. Im Rahmen des GVFG können auch besondere Fahrspuren für Omnibusse gefördert werden. Hinzu kommen Finanzhilfen speziell für den Bau von Omnibusbetriebshöfen, zentralen Werkstätten und Omnibusbahnhöfen. Auch die Förderung von Maßnahmen zur Beschleunigung des Oberflächenverkehrs unter Beachtung der Voraussetzungen des GVFG beurteilt die Bundesregierung positiv.

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind in erster Linie eine städtebauliche Aufgabe der Kommunen. Der Bund unterstützt diese Bemühungen, insbesondere im Bereich der Forschung. Im Auftrag des Bundes werden z. B. im Rahmen des Modellvorhabens „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“ Maßnahmen und Konzepte entwickelt, die die Verträglichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs mit den Zielen der Verkehrsberuhigung sicherstellen oder möglichst zu einer Verbesserung der Bedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr beitragen. Zu einer Entlastung der Ortskerne trägt in erheblichem Maße auch der Bau von Ortsumgehungen durch den Bund bei. Das Ortsumgehungsprogramm des Bundesministers für Verkehr umfaßt 676 Ortsumgehungen in der Baulast des Bundes, die bis 1990 fertiggestellt oder begonnen werden sollen. Insgesamt 18,9 Mrd. DM. (Kostenstand 1981) sind hierfür vorgesehen.

Ziel der Investitionspolitik der Bundesregierung ist die verkehrssichere Erhaltung der Substanz und der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrswege unter Beachtung der schutzwürdigen Belange von Umwelt, Natur und Landschaft. Die Bundesregierung hält wegen der differenzierten Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Interesse von Bürgern und Wirtschaft sowie aus gesamtwirtschaftlichen Gründen die Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsbereiche für erforderlich. Mögliche Interdependenzwirkungen zwischen größeren geplanten Aus- bzw. Neubaumaßnahmen im Straßenbereich und Schienenstrecken des öffentlichen Personenverkehrs werden im Rahmen der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung untersucht und in die Investitionsentscheidungen einbezogen.

In der Bundesrepublik Deutschland sind die Vorschriften hinsichtlich der Schadstoffemissionen und der Geräuschentwicklung von Kraftfahrzeugen entsprechend den internationalen Regelungen in den letzten Jahren weiter verschärft worden. Diese Umweltvorschriften gelten gleichermaßen für Kraftomnibusse und Personenkraftwagen.

Durch die Übernahme der strengen US-Schadstoffgrenzwerte ab 1. Januar 1986 wird ein weiterer Schritt zur Verbesserung des Umweltschutzes durch die Anwendung der z.Z. wirksamsten Abgasreinigungstechnologie getan; hiervon sind in erster Linie die Personenkraftwagen betroffen, für die zur Einhaltung der neuen Abgasvorschriften z.Z. die Katalysatortechnologie angewendet werden muß.

Abgesehen davon, daß einer umfassenden Quantifizierung, Bewertung und Zuordnung der sozialen Kosten des Straßenverkehrs nach dem heutigen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse noch nicht gelöste Probleme entgegenstehen, ist festzustellen: Der motorisierte Individualverkehr trägt über Steuern und Versicherungsbeiträge bereits in hohem Maße zu den von ihm verursachten Kosten bei.

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?

Der Einsatz des Fahrrads im Zusammenwirken mit den öffentlichen Personennahverkehrsmitteln ist nach Ansicht der Bundesregierung geeignet, die Verkehrsstruktur im Nahverkehr zu verbessern. Die Bundesregierung verweist in diesem Zusammenhang auf ihre Antwort auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Sauerlich und der Fraktion DIE GRÜNEN vom 23. Februar 1984 (Drucksache 10/1041).

Untersuchungen anhand von Fallbeispielen haben gezeigt, daß bei Herstellung der jederzeitigen Verfügbarkeit des Fahrrads insgesamt ein relativer Zuwachs des Fahrradanteils bis 12 % erreichbar ist. Örtliche Einflußfaktoren haben jedoch bei der Benutzung des Fahrrads als Zubringerverkehrsmittel eine große Bedeutung. Die Bundesregierung ist daher der Auffassung, daß die Feststellung des Potentials im Einzelfall wichtiger ist als eine globale Betrachtung. Hierzu sind die für die Organisation des Fahrradverkehrs im Nahverkehr in erster Linie zuständigen Kommunen aufgerufen. Zu ihrer Unterstützung hat der Bund bereits entsprechende Untersuchungen eingeleitet, die im Rahmen des Modellvorhabens „Fahrradfreundliche Stadt“ durchgeführt werden. In den beiden Modellstädten Detmold und Rosenheim sollen mit wissenschaftlicher, planerischer und organisatorischer Unterstützung des Umweltbundesamtes Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erprobt werden, um die Umweltqualität in den Städten erheblich zu verbessern und die Lärm- und Abgasbelastung im Straßenverkehr zu vermindern.

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?

Der „Ständige Abteilungsleiterausschuß für Umweltfragen“ des Bundes hat am 17. September 1982 ein umfassendes Programm zur „Umweltentlastung durch Förderung des Fahrradverkehrs“ beschlossen, dessen Anregungen und Vorschläge der „Ständige Abteilungsleiterausschuß Bund/Länder“ am 6./7. Oktober 1982 begrüßt hat. Das Programm wurde als Umweltbrief Nr. 26 in hoher Auflage veröffentlicht, damit es vor allem von Kommunen bei der Erarbeitung von Maßnahmen herangezogen werden kann. Beispielhaft sind hier zu nennen die Initiative des Bundes zu verstärktem Radwegebau an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, die Einführung jährlicher Gesprächsrunden „Fahrrad und Umwelt“ und das Modellvorhaben „Fahrradfreundliche Stadt“. In dessen Rahmen werden auch Möglichkeiten zur besseren Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr untersucht. Die Realisierung der genannten Maßnahmen ist allerdings Sache der Kommunen und Verkehrsunternehmen. Auch private Träger und Radfahrorganisationen können, wie die Erfahrung gezeigt hat, einen wirksamen Beitrag leisten. Die Förderung solcher Maßnahmen mit Finanzhilfen ist durch die Voraussetzungen des GVFG begrenzt.

Die DB trägt der Förderung des Fahrradverkehrs als Zubringer dadurch Rechnung, daß an vielen Bahnhöfen Fahrradständer aufgestellt sind oder Fahrräder in Aufbewahrung genommen werden. Allein an den S-Bahn-Haltestellen der Verbundräume stehen ca. 27 000 Einstellplätze zur Verfügung. Auch die Mitnahme von

Fahrrädern in S-Bahnen ist seit Frühjahr 1982 in allen Verbundräumen möglich bzw. wird – bisher mit Erfolg – noch erprobt. Einer Förderung der Kombination Eisenbahn/Fahrrad im Ausflugsverkehr dient auch der von der DB in den Monaten April bis Oktober bei über 250 Bahnhöfen angehobene Fahrrad-Miet-Service „Fahrrad am Bahnhof“. Wichtig ist in diesen Bereichen ebenso eine entsprechende fahrradfreundliche Infrastruktur.

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?

Die Konzeption des auf fünfjährige Dauer angelegten Modellvorhabens „Fahrradfreundliche Stadt“ sieht vor, daß den Modellstädten Detmold und Rosenheim durch drei vom Umweltbundesamt vergebene Forschungs- und Entwicklungsvorhaben Konzeptionen für eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs, modellhafte Planungen für die Radverkehrs-Infrastruktur, Beiträge zur Öffentlichkeitsarbeit sowie eine eingehende Beratung zur Verfügung gestellt werden. Den Städten wird dabei fachkundige Beratung einschließlich Erfahrungen aus dem In- und Ausland vermittelt. Daneben findet eine sozial- und verkehrswissenschaftliche Begleitforschung statt, die sowohl Planungsgrunddaten ermittelt als auch die Beobachtung, Auswertung und Erfolgskontrolle umfaßt. Die Modellstädte haben sich verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen durchzuführen und Planungen zu realisieren.

Aus haushaltsrechtlichen Gründen konnten die Verträge mit den beauftragten Planungsbüros bzw. Institutionen nur über einen Zeitraum von drei Jahren abgeschlossen werden. (I. Projektphase 1981 bis 1983). Ende 1983 wurde im Hinblick auf die Fortsetzung der Verträge für die II. Projektphase eine Zwischenpräsentation abgehalten und geprüft, ob die Ergebnisse der I. Phase eine erfolgreiche Weiterführung des Vorhabens erwarten lassen. Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen. Für die Entscheidung über die Fortführung ist insbesondere von Bedeutung, ob die Modellstädte vorgeschlagene modellhafte Fahrradförderungsmaßnahmen zielstrebig realisiert und ausreichende Haushaltsmittel hierfür bereitgestellt haben.

Die Bundesregierung erwartet, daß das Modellvorhaben nach Abschluß der Prüfung alsbald fortgesetzt werden kann.

Zur Verknüpfung von Fahrradverkehr und öffentlichem Verkehr im Rahmen des Modellvorhabens werden in Detmold interessante Ansätze gesehen.

Auf Initiative der Stadt Detmold ist im Jahre 1983 ein Versuch zur Mitnahme von Fahrrädern im Omnibuslinienverkehr der Deut-

schen Bundespost auf einem Spezialanhänger durchgeführt worden, der zunächst der technischen und betrieblichen Erprobung diene – der von einer Firma zur Verfügung gestellte Anhänger-Prototyp wies jedoch funktionelle Mängel auf.

Die Bundesregierung würde es begrüßen und im Rahmen des Modellvorhabens unterstützen, wenn es in Detmold zu einer zweiten Versuchsphase käme, in der mit verbesserter Anhängertechnik die Akzeptanz des Fahrradmitnahme-Angebots auf Strecken des Pendelverkehrs getestet werden könnte. Dem Detmolder Versuch wird im Hinblick auf seine mögliche Pilotfunktion für andere Verkehrsräume Bedeutung beigemessen. Die Bundesregierung wird daher die Deutsche Bundesbahn, die inzwischen den Omnibuslinienverkehr im Raum Ostwestfalen übernommen hat, bitten, den Versuch zur Fahrradmitnahme in Detmold weiterzuführen.

