

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**— Drucksache 13/8272 —**

**Förderung des Fahrradverkehrs**

Das Fahrrad ist, wenn das Verhältnis Energieeinsatz – Leistung betrachtet wird, das effizienteste Verkehrsmittel. Trotzdem spielt es in verkehrspolitischen Überlegungen auf Bundesebene praktisch keine Rolle. Während aus dem Bundeshaushalt mit Milliardenbeträgen zahlreiche Autobahnabschnitte gebaut und erhalten werden, die eine rein lokale oder regionale Bedeutung haben, sind Fördermittel für Radwege bzw. den Radverkehr weitaus geringer. Dabei legen rd. 9 % der Erwerbstätigen ihre Fahrt zur Arbeit mit dem Rad zurück, im Schulverkehr hat das Fahrrad einen Anteil von 14 %. Auch im Tourismus gewinnt das Fahrrad immer mehr an Bedeutung.

1. Ist der Bundesregierung bekannt, daß zahlreiche europäische Staaten (z. B. die Niederlande, Großbritannien) auf nationaler Ebene sog. „Masterpläne“ zur Förderung des Radverkehrs aufgestellt haben?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung diese Pläne?
3. Sind der Bundesregierung Konzepte zur Förderung des Fahrradtourismus anderer europäischer Staaten (z. B. Österreich) bekannt?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung diese Konzepte?

Der Bundesregierung und den Bundesländern sind ausländische Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs und damit auch des Radtourismus bekannt, z. B. aus den Niederlanden, Großbritannien, Dänemark, Norwegen, Schweiz, Österreich. Ob und in welchem Umfang sich daraus auch Anregungen für die Gestaltung des Radverkehrs in Deutschland ergeben können, wird von den mit Fragen des Radverkehrs befaßten Stellen geprüft. Die Bundesregierung sieht es aber nicht als ihre Aufgabe an, die Konzepte und Maßnahmen anderer Staaten insgesamt zu beurteilen.

5. Gibt es von seiten der Bundesregierung Bestrebungen, vergleichbare Pläne für die Bundesrepublik Deutschland aufzustellen?  
Falls nein, warum nicht?  
Falls ja, in welchem Stadium befinden sich die Planungen?

Die Bundesregierung unterstützt im Rahmen ihrer Zuständigkeiten Bemühungen um einen größeren Anteil des umweltverträglichen Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr. Denn vor allem in Ballungsgebieten trägt er zusammen mit dem öffentlichen Personennahverkehr dazu bei, die gesundheits- und stadschädlichen Wirkungen eines weiter zunehmenden motorisierten Individualverkehrs einzudämmen.

Mit ihrem „Programm zum Bau von Radwegen in der Baulast des Bundes“ will die Bundesregierung bis zum Jahr 2000 die Radwege an Bundesstraßen auf rund 16 000 km ausbauen.

Vor Programmbeginn gab es rund 8 000 km Radwege an Bundesstraßen. Zwischen 1981 und 1995 wurden rund 5 350 km Radwege realisiert. Ziel des Programms ist, bis zum Jahr 2000 weitere rund 2 650 km Radwege zu bauen. Auch die jungen Bundesländer wurden inzwischen in das Programm einbezogen. In den neuen Bundesländern sollen bis zum Jahr 2000 etwa 2 000 km Fahrradwege an Bundesstraßen bestehen.

Um zur Imageverbesserung des Fahrrads beizutragen, hat das Bundesministerium für Verkehr im übrigen bereits im Frühjahr 1994 die Broschüre „Radfahren“ herausgegeben, die einen guten allgemeinen Überblick über das gesamte Thema gibt und zwischenzeitlich in der dritten aktualisierten Auflage im August 1996 erschienen ist.

Auch durch die Änderung der Straßenverkehrsordnung will die Bundesregierung das Radfahren in Deutschland attraktiver machen. Mit einem Bündel von Maßnahmen sollen die Sicherheit speziell des Radverkehrs erhöht und gleichzeitig die Nutzung des umweltfreundlichen Fortbewegungsmittels Fahrrad gefördert werden.

Eine umfassende Zuständigkeit für den Radverkehr hat die Bundesregierung allerdings nicht, so daß übergreifende Planungen für diese Verkehrsart auf Bundesebene nicht vorgenommen werden. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 2 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Nutzung von Fahrrädern im Straßenverkehr und im Urlaub“ (Drucksache 13/2035) verwiesen.

6. Welche Fördermöglichkeiten bestehen auf der Bundesebene für den Bau von Radwegen, und wie hoch sind die veranschlagten Mittel?

Die Aufgaben und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes als Träger der Straßenbaulast sind auf den Bereich der Bundesfernstraßen beschränkt. Soweit an Bundesstraßen Radwege gebaut werden sollen, z.B. um den Verkehr auf diesen Straßen aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit zu entmischen, können

dafür Straßenbaumittel des Bundes verwendet werden. Ein weitergehender Radwegebau ist keine Bundesaufgabe.

1997 sollen für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes rd. 110 Mio. DM ausgegeben werden. Zwischen 1981 und 1995 wurden 1,6 Mrd. DM dafür verausgabt.

Den Bau von Radwegen an Straßen in der Baulast von Kreisen und Gemeinden können die Länder u. U. mit Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) unterstützen. Voraussetzung dafür ist allerdings, daß diese Straßen die entsprechenden Förderkriterien des GVFG erfüllen. Über den Einsatz der GVFG-Mittel entscheiden die Länder allein.

Darüber hinaus stellt der Bund den neuen Bundesländern für wichtige Investitionsvorhaben zusätzliche Mittel nach dem Investitionsförderungsgesetz Aufbau Ost zur Verfügung. Sie sind für Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur auch im Verkehrsbereich einsetzbar. Wiederum entscheiden allein die Länder über den Verwendungszweck.

7. Aus welchen Gründen ist Förderung des Radwegebaus im Bundeshaushalt (Radwegeprogramm des Bundes) unmittelbar an den Fernstraßennetz gekoppelt?

Radwege an Bundesstraßen sind unselbständige Teile der jeweiligen Bundesfernstraßen und deshalb aus dem Bundesfernstraßenhaushalt (Kapitel 12 10) zu finanzieren.

8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Förderung von Radwegen so gestaltet werden sollte, daß Radwege auch separat, unabhängig von einem parallelen Straßenverlauf, förderungsfähig sind?

Falls nein, warum nicht?

Falls ja, welche Schritte wird die Bundesregierung unternehmen, um die Förderung umzugestalten?

Werden Radwege von der Fahrbahn getrennt und etwa parallel zu dieser geführt (unter Umständen auch in wechselnden Abständen), so werden sie als unselbständige Radwege zur Straße gehörig angesehen, wenn sie überwiegend der Entflechtung des Verkehrs auf dieser Straße dienen. Die etwaige Planung und Realisierung gesonderter Radwegenetze fällt in die Aufgaben- und Finanzierungskompetenz der regionalen Gebietskörperschaften und Länder.

9. Bei welchen der bereits existierenden Förderwege ist eine Trennung des Radwegs von einem Straßenverlauf bereits heute möglich?

Hat die Bundesregierung die Absicht, ein nationales Radwegenetz zu erstellen?

Falls nein, warum nicht?

Falls ja, in welchem Stadium befinden sich die Planungen?

Für den ersten Teil der Frage wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen. Zum zweiten Teil der Frage:

Die Bundesregierung befürwortet eine sinnvolle Verknüpfung der bestehenden Radwegenetze.

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben des § 1 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sind die Aufgaben und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes als Träger der Straßenbaulast auf den Bereich der dem weiträumigen Fernverkehr dienenden Bundesfernstraßen beschränkt. Da Radverkehr in der Regel aber kein weiträumiger Verkehr ist, müssen Aktivitäten zur Verknüpfung der Radwegenetze von den Ländern und Gemeinden ergriffen werden.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung Forderungen, ein bundesweites Radverkehrsnetz zu erstellen, welches nicht nur Radwege, sondern auch andere Wege wie z. B. Feldwege miteinschließt?

Die Verknüpfung bestehender Radwegenetze sowie die Einbeziehung geeigneter anderer Wege wird von der Bundesregierung als sinnvoll angesehen. Auf den zweiten Teil der Antwort zu Frage 9 wird dabei allerdings hingewiesen.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung, die Hinweistafeln auf Radwegen bzw. im gesamten Radverkehrsnetz – wie beim Straßennetz – einheitlich zu gestalten?

Gibt es Bemühungen der Bundesregierung in diese Richtung?

Bei den Vorberatungen zur 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften haben sich die Länder mehrheitlich gegen die Einstellung einer amtlichen Wegweisung für den Radverkehr in die Straßenverkehrs-Ordnung ausgesprochen. Die Radfahrer müssen sich deshalb weiterhin nach der für alle Verkehrsteilnehmer geltenden allgemeinen Wegweisung richten. Diese erlaubt es allerdings bereits jetzt, für den Radverkehr besondere Verkehrszeichen (Zeichen 421, 432, 442) zu verwenden.

Für eine gesonderte Wegweisung an Radwanderwegen haben die Bundesländer ebenfalls kein Bedürfnis gesehen. Nach ihrer Auffassung stehen hier vornehmlich touristische oder ähnliche Belange im Vordergrund, die es rechtfertigen, die notwendige Kennzeichnung dem Betreiber des jeweiligen Radwanderweges zu überlassen.