

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jürgen Klimke, Klaus Brähmig, Ernst Hinsken, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/1814 –**

Entwicklung des Fahrradtourismus in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Fahrradtourismus in Deutschland hat sich seit Beginn der 80er-Jahre vor allem in strukturschwachen, ländlichen Regionen zu einem wichtigen Wirtschaftszweig mit einem jährlichen Umsatz von 5 Mrd. Euro entwickelt. Eine weitere Förderung hat nicht nur wirtschaftliche Vorteile, sondern wirkt sich auch positiv auf die Prinzipien der Nachhaltigkeit aus und stärkt so den sanften Tourismus. Darüber hinaus sind die gesundheitlichen Vorteile und der sportliche Aspekt bei der Weiterentwicklung des Fahrradtourismus zu berücksichtigen. Die Potenziale des Fahrradtourismus sind in Deutschland noch nicht ausgeschöpft. Wichtig ist der verstärkte Ausbau bestehender Angebote und eine bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel. Zusätzlich steht eine bessere Nutzung der Potenziale in direktem Zusammenhang mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer sowie mit Maßnahmen zu einer Reduzierung der Fahrraddiebstähle.

Von besonderer Bedeutung sind Möglichkeiten des Fahrradtransports in Zügen des Nah- und Fernverkehrs. Während die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Fahrradmitnahme im Nahverkehr zunehmend verbessert hat, gibt es noch Lücken im Bereich des Fernverkehrs, obwohl die Fahrradmitnahme genau hier die Voraussetzung für das Erreichen von weiter entfernten Zielgebieten ist. Dabei beträgt die durchschnittliche Anreiselänge von Radtouristen 200 bis 300 km, im internationalen Bereich sogar 400 bis 600 km. Eine spürbare Einschränkung des Angebots im Fernverkehr erfolgte durch den Wegfall der Inter-Regio-Züge. Im Grundangebot des Fernverkehrs – dem ICE – ist die Fahrradmitnahme nicht möglich. Auch das Pilotprojekt „Fahrradmitnahme im ICE“ auf der Projektstrecke Stuttgart–Zürich wurde Ende 2002 eingestellt. Es besteht also ein großer Ausbauspielraum im Dienstleistungsangebot auf den Bahnhöfen und bei der DB AG, um die Umsteigepotenziale vom Auto auf die Bahn besser auszuschöpfen.

Der von der Bundesregierung Mitte 2002 herausgegebene „Nationale Radverkehrsplan 2002 bis 2012“ verstand seinen Auftrag darin, die Chancen des Fahrradverkehrs im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik auszubauen.

Die politische Verantwortung für die Umsetzung des Plans wurde jedoch vom Bund auf Unternehmen, die Länder und die Kommunen übertragen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Fast die Hälfte der Personenverkehrsleistung in Deutschland entfällt auf den Freizeit- und Urlaubsverkehr. Davon wird der überwiegende Teil mit dem Pkw erbracht. Urlaubsreisen tragen demgemäß auch zu verkehrsbedingten Umweltbelastungen bei.

Maßnahmen zur Förderung des Fahrradtourismus führen auf vielfältige Weise zu einer Vermeidung von motorisiertem Verkehr und liefern damit einen Beitrag zur angestrebten umweltfreundlichen Entwicklung des Tourismus. Deshalb hat es sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, den Fahrradtourismus zu fördern.

Insbesondere reine Radreisen haben durch die vollständige Vermeidung des Pkw-Einsatzes im Urlaub eine erhebliche Verminderung der Umweltbelastungen zu Folge. Gleichzeitig sind Radreisen ein wichtiger Bestandteil der Vermarktung Deutschlands als Urlaubsort.

Die Nutzung des Fahrrades am Urlaubsort führt aber auch dann zu Umweltentlastungen, wenn das Rad nur für kleinere Ausflüge und Versorgungszwecke, z. B. zum Einkaufen, genutzt wird. Die Förderung der Fahrradmitnahme in Bahn und Bus und der gezielte Ausbau von Fernradnetzen kann dazu beitragen, auch eine umweltschonende An- und Abreise mit der Bahn oder dem Bus attraktiver zu machen.

Schließlich können neben direkten Umweltvorteilen des Fahrradtourismus auch Umweltentlastungen nach dem Urlaub beobachtet werden. Positive Erfahrungen mit dem Fahrrad im Urlaub fördern den Umstieg vom Pkw auf das Rad im Alltagsverkehr.

Das Fahrrad ist somit ein umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel, das sich im Freizeitbereich wachsender Beliebtheit erfreut. Die Politik der Bundesregierung zielt darauf, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu einem anerkannten, viel genutzten und gleichberechtigten Verkehrsmittel weiterzuentwickeln.

Nicht erst seit dem vergangenen, von der UNO ausgerufenen Jahr des Ökotourismus steht die Förderung naturnaher, umweltschonender Tourismusformen, die zugleich auch dem Deutschlandtourismus zugute kommen, im Mittelpunkt der Tourismuspolitik der Bundesregierung. Besonderen Stellenwert hat dabei die verstärkte Nutzung des Fahrrades. Parallel zum Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (Bundestagsdrucksache 14/344) wurde das von der Bundesregierung initiierte und finanziell geförderte Projekt „Fahrradtourismus“ auf den Weg gebracht.

Ein Ergebnis war der von der Deutschen Zentrale für Tourismus vorgelegte Angebotskatalog „Deutschland per Rad entdecken“. Dieser auch in englischer Sprache und inzwischen in 3. Auflage herausgegebene Katalog erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Eine 4. Auflage ist in Vorbereitung. Der aktuelle Katalog enthält 150 Fahrradtouren durch Deutschlands schönste Gegenden mit Routenbeschreibungen, Karten, Infos und Tipps.

Zur Umsetzung des im Rahmen des Projektes „Fahrradtourismus“ erarbeiteten so genannten D-Netzes der zwölf deutschlandweit touristisch bedeutsamen Radfernwege einschließlich ihrer qualitativen Anforderungen wurde entschieden, zunächst in einem Modellprojekt die praktische Umsetzung beispielhaft durchzuführen. Als Modellprojekt, für das auf die anderen D-Routen übertragbare vorbildliche Praktiken für eine länderübergreifende Koordinierung bei

Ausbau mit hohem Qualitätsanspruch, Betrieb und Management zu entwickeln waren, wurde der Oder-Neiße-Radweg ausgewählt. Entscheidend hierfür war, dass der Oder-Neiße-Radweg mit einer Gesamtlänge von 420 km als einziger Radfernweg ausschließlich durch die neuen Bundesländer und dort durch besonders strukturschwache Grenzregionen verläuft. Auch sollten durch seinen Grenzverlauf zu den zwei EU-Beitrittsländern Polen und Tschechien länderübergreifende wirtschaftliche Struktureffekte angeregt werden. Das überwiegend von der Bundesregierung finanzierte Modellprojekt erhielt nennenswerte finanzielle Unterstützung durch den Ostdeutschen Sparkassen- und Giroverband. Die bei dem im Frühjahr 2003 abgeschlossenen Modellprojekt gewonnenen Erkenntnisse und Ergebnisse wurden allen Wirtschafts- und Verkehrsministern der Länder mit der Bitte übermittelt, für die anderen D-Routen hiernach entsprechend zu verfahren.

Der am 24. April 2002 von der Bundesregierung vorgelegte Nationale Radverkehrsplan 2002 bis 2012 (Bundestagsdrucksache 14/9504) zielt insbesondere auf eine Steigerung des Radverkehrsanteils in Deutschland und die Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik. Die Umsetzung erfolgt durch einen Bund-Länder-Arbeitskreis, dem fünf Untearbeitskreise (Ordnungsrahmen, Finanzierung, Koordinierung, Tourismus, Kommunikation) zuarbeiten.

Ein gesondert eingerichteter Haushaltstitel mit 100 Mio. Euro jährlich dient zur Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen. Weitere 10 Mio. Euro jährlich sind zweckbestimmt für den Bau von Radwegen auf Betriebswegen entlang an Bundeswasserstraßen.

Insgesamt wächst der Fahrradtourismus seit Jahren. Nach dem Ergebnis der Radreiseanalyse 2003 haben im Jahr 2002 mehr als 2 Millionen Menschen Urlaub mit dem Rad gemacht. Das ist gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von über 12 %. Knapp die Hälfte der Fahrradtouristen verbrachte ihren Urlaub in Deutschland. Die Radreiseanalysen weisen im Übrigen ein noch ausbaufähiges Potenzial aus.

Die Bundesregierung sucht dies durch ihre Tourismuspolitik weiterhin zu aktivieren und damit den Deutschlandtourismus zu stärken. Darüber hinaus sieht die Bundesregierung in der Förderung des Fahrradverkehrs eine Investition in ein gesundheitsförderndes Verkehrsmittel sowie in eine Steigerung der Lebensqualität unserer Städte und Gemeinden.

I. Fahrradtourismus in Zahlen

1. Wie hat sich der prozentuale Anteil des Fahrradtourismus am gesamten deutschen Tourismus im Zeitraum 1993 bis 2002 nach Erkenntnissen der Bundesregierung entwickelt?

Die Bundesregierung verfügt über keine Erkenntnisse über den prozentualen Anteil des Fahrradtourismus am gesamten deutschen Tourismus.

2. Wie hoch war die Zahl der touristischen Übernachtungen von Radtouristen in Deutschland nach Erkenntnissen der Bundesregierung im Jahr 2002?

Über die Anzahl der Übernachtungen von Radtouristen in Deutschland liegen keine Erkenntnisse vor, weil der „Gästetyp Fahrradtourist“ in keiner Statistik erfasst wird. Lediglich aus dem Münsterland liegen Zahlen aus der Mitte der 90er-Jahre vor, wonach ca. ein Drittel aller Übernachtungen auf den Fahrradtourismus entfallen.

3. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die von Radtouristen auf dem Weg zu ihrem Urlaubsziel genutzten Verkehrsmittel und zu welchem Anteil sind darin die folgenden Verkehrsmittel vertreten:
 - Auto
 - Bahn
 - Flugzeug?

Hierzu liegen der Bundesregierung weder Statistiken noch repräsentative Erhebungen vor. Lediglich für einige Regionen und Routen wurden Daten durch Befragungen im Rahmen von Diplomarbeiten ermittelt. Diese erlauben aber keine Aufschlüsselung nach den Anteilen der Verkehrsmittel im Sinne der Fragestellung. Auch die bei der Deutsche Bahn AG (DB AG) vorliegenden Zahlen über die Fahrradmitnahme im Fernverkehr ermöglichen wegen fehlender Vergleichsdaten zu den anderen Verkehrsmitteln keine Anteilsaussagen. Gewisse Rückschlüsse lässt allein das Ergebnis der Befragung von 2 000 Nutzern der Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ im Jahr 2002 zu.

Die Befragungsergebnisse sind jedoch durch Mehrfachnennungen und auch insbesondere deshalb interpretationsfähig, weil häufig verschiedene Verkehrsmittel für Hin- und Rückreise genutzt wurden. So hatten ca. die Hälfte derjenigen, die mit dem Rad in Urlaub gefahren sind, nicht auch die Rückreise mit dem Rad durchgeführt. Insgesamt lässt die Auswertung der Befragungsergebnisse folgende Anteilsaussagen zu: Gut 50 % der Radtouristen nutzen für An- und Abreise das Auto, auf die Bahn entfallen 32 bzw. 39 %. Da die Befragung nur Deutschlandtouristen umfasste, blieb das Flugzeug naturgemäß außerhalb der Betrachtung.

4. Welche Potenziale sieht die Bundesregierung für den Fahrradtourismus und woraus leitet sie diese Potenziale ab?

Eine repräsentative Umfrage des Forschungsinstituts Urlaub und Reisen e. V. Kiel unter 7 000 Bundesbürgern zum Reiseverhalten sagt auch für die nächsten Jahre weitere Zuwachsraten im Fahrradtourismus voraus. Danach planen 11,5 % der Deutschen für die nächsten drei Jahre „ziemlich sicher“ oder „wahrscheinlich“ mindestens eine Radreise. Dies entspricht gegenüber der Vorjahresbefragung einer Steigerung von 42,3 %.

5. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die auf Radtourismus spezialisierten Anbieter im Tourismusbereich, z. B. Bett and Bike, entwickelt und wie stark werden deren Angebote von den Reisenden genutzt?
Werden diese Anbieter regional gefördert?

Die Zahl der fahrradfreundlichen Beherbergungsbetriebe „Bett&Bike“ ist von 216 im Jahr 1995 auf 3 400 im Jahr 2003 gestiegen. Damit ist „Bett&Bike“ die erfolgreichste zielgruppenbezogene Marketingkooperation von Gastbetrieben in Deutschland. In einigen Bundesländern (Baden-Württemberg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein) sind in der Vergangenheit Anschubfinanzierungen der Landesprojekte durch den Allgemeinen Deutschen Fahrradclub e. V. (ADFC) erfolgt. Inzwischen finanzieren sich die Projekte selbst.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Chance, durch eine verstärkte Förderung des Radtourismus auch den Tourismus im ländlichen Raum zu stärken?

Fahrradtourismus erfolgt ganz überwiegend im ländlichen Raum und dort oft in strukturschwachen Gebieten, wie z. B. in den neuen Bundesländern, aber auch im Emsland, in Ostfriesland, in der Eifel und im Bayerischem Wald. Dort kommt dem Fahrradtourismus bereits ein nennenswerter Anteil an der touristischen Wertschöpfung zu. So berichten etwa die Gemeinden am Oder-Neiße-Radweg von wirtschaftlichen Impulsen durch den erkennbar stärker gewordenen Fahrradtourismus. Besondere wirtschaftliche Effekte durch den Fahrradtourismus verzeichnen auch Mecklenburg-Vorpommern, die Lausitz, das Münsterland, die Bodensee-Region und die Regionen entlang von Elbe und Weser. Für die Bundesregierung steht damit außer Zweifel, dass eine verstärkte Förderung des Fahrradtourismus insbesondere dem ländlichen Raum wirtschaftlich zugute kommt.

7. In welchem Verhältnis steht nach Erkenntnissen der Bundesregierung die Entwicklung des Fahrradtourismus zu den Verkaufszahlen von Fahrrädern?

Lässt sich daraus auch eine positive Entwicklung für die Fahrradindustrie ableiten?

Die Entwicklung des Fahrradtourismus wirkt sich eindeutig positiv auf die Verkaufszahlen von Fahrrädern aus. Dies geschieht sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Weise. Hiervon profitieren Industrie und Handel gleichermaßen. Folgende Aspekte verstärken diese erfreuliche Entwicklung noch:

- Menschen, die eine Urlaubsreise per Rad planen, kaufen sich hierfür oft ein zusätzliches, speziell für diese Anforderung besonders gut geeignetes Zweirad, auch wenn sie für ihren Alltag bereits ein Rad besitzen.
- Reiseräder werden meistens in gehobener Qualität verlangt. Der Anschaffungspreis von Rädern für touristische Zwecke liegt häufig bei dem Doppelten des Durchschnittspreises aller in Deutschland verkauften Fahrräder.
- Reiseräder werden häufig in individueller Ausstattung verlangt oder/und werden im Fachhandel ergonomisch angepasst. Dadurch wird handwerkliche Arbeit in den Fahrradwerkstätten nachgefragt, Arbeitsplätze werden gesichert. Seit kurzem gibt es im Handwerk ein neues Berufsbild: den Fahrradmechaniker oder Zweiradmechaniker, Fachrichtung Fahrrad.
- Vom Radtourismus geht auch ein kräftiger Kaufimpuls für Zubehör aus (Gepäcktaschen, Radbekleidung, Schutzhelme etc.).
- Die verkauften hochwertigen, radtouristisch stimulierten Produkte stammen in überdurchschnittlichem Umfang aus deutscher Herstellung. Die Nachfrage sichert somit nationale Industriearbeitsplätze.

Für viele Menschen ist der Kauf eines Fahrrads im Hinblick auf eine Urlaubsreise auch eine Wiederannäherung an das Fahrrad als Verkehrsmittel. Positive Erfahrungen auf einer Fahrradreise ermuntern viele Menschen, das Fahrrad auch nach der Reise öfter als zuvor im Alltagsverkehr einzusetzen, z. B. im Freizeitverkehr, zum Einkaufen oder auch auf dem Weg zur Arbeit. In diesem Sinn wirkt sich eine Förderung des Fahrradtourismus auch unterstützend auf die verkehrspolitischen Ziele des Nationalen Radverkehrsplans aus.

II. Nationaler Radverkehrsplan

8. Mit welchen Maßnahmen versucht die Bundesregierung auf eine bessere Vernetzung des Fahrrades mit den anderen Verkehrsmitteln hinzuwirken, auf deren große Bedeutung im „Nationalen Radverkehrsplan 2002 bis 2012“ hingewiesen wird?
Wie soll dabei eine schnellere und sichere Erreichbarkeit von so genannten Schnittstellen angestrebt werden?
9. Wie wirkt die Bundesregierung darauf hin, die Fahrradmitnahme in allen Angeboten des öffentlichen Verkehrs einfach und kostengünstig zu gestalten?
10. Entwickelt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang auch Maßnahmen, um auf Angebote für öffentliche Verkehrsmittel hinzuwirken, die auf spezifische Nachfrager im Bereich des Radtourismus zugeschnitten sind?

Seit dem 1. Januar 1996 tragen die Länder allein Aufgaben- und Finanzverantwortung für alle Bereiche des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Sie verwenden diese Mittel eigenverantwortlich, entsprechend der gesetzten Prioritäten. Ziel der Regionalisierung war die Zusammenfassung der Zuständigkeiten für den gesamten ÖPNV auf regionaler Ebene, um vor Ort die öffentliche Nahverkehrsbedienungs wirtschaftlicher und leistungsfähiger gestalten zu können. Im Rahmen der Bahnstrukturreform ging deshalb durch eine Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zum 1. Januar 1996 auf die Länder über. Sie erhalten dafür vom Bund einen entsprechenden finanziellen Ausgleich.

Im Zuge immer stärker werdender Probleme im innerstädtischen sowie im Stadt-Umland-Verkehr ist es erforderlich, Alternativen zur Nutzung des privaten Pkws anzubieten.

Die Förderung der alternativen Verkehrsmittel Fahrrad, Fußgängerverkehr und ÖPNV dem so genannten Umweltverbund wird als selbstverständlicher Bestandteil einer ganzheitlichen Verkehrsplanung betrachtet. Durch die Regionalisierung des ÖPNV und die Bahnreform wurden die organisatorischen Voraussetzungen geschaffen, auf diese Aufgaben angemessen zu reagieren.

Zur Verlagerung von Verkehrsaufkommen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist eine verstärkte Kooperation der Verkehrsträger notwendig. Eine fahrradfreundliche Infrastruktur zu schaffen liegt in der Kompetenz der Länder, der Kommunen und der Verkehrsunternehmen. Der Bund nutzt seine Kompetenz, er leistet hier neben den Regionalisierungsmitteln Finanzhilfe im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), gibt Handlungsempfehlungen und kommuniziert gute Beispiele für die Vernetzung von Radverkehr und ÖPNV. In mehreren Forschungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) wurden die Bedingungen für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades im Umweltverbund untersucht.

Die vom Bund in Auftrag gegebene Schriftenreihe „direkt – Fahrrad und ÖPNV/Bike & Ride“ gibt Empfehlungen zur Attraktivitätssteigerung des Fahrradeinsatzes für Zu- und Abbringerfahrten sowie die Fahrradmitnahme im ÖPNV.

Zur besseren Vernetzung des Fahrrades mit dem ÖPNV zum Umweltverbund bedarf es gleichwohl weiterer Anstrengungen. Die Länder stellen sich den Herausforderungen. Zunehmend gibt es bundesweit positive Lösungen. Z. B. haben die Länder Rheinland-Pfalz, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen bei

ihren Verkehrsunternehmen die uneingeschränkte, kostenlose Fahrradmitnahme bestellt. Nordrhein-Westfalen hat das Programm „100 Fahrradstationen in NRW“ aufgelegt, das mit Landesmitteln finanziert wird. Hessen steht am Beginn einer ähnlichen Kampagne. Die Berliner S-Bahn GmbH hat an zwei Drittel ihrer S-Bahn-Stationen überdachte Abstellanlagen errichtet. Dass auch kleine Fahrradparkhäuser wirtschaftlich betrieben werden können, zeigt einer der diesjährigen Preisträger des vom Bund finanzierten bundesweiten Fahrradwettbewerbs „Best for bike“. Die Fahrradstation in Brühl mit ihren 300 Einstellplätzen, einem Fahrradgeschäft und einem kompletten Serviceangebot ist ohne Subventionen wirtschaftlich erfolgreich. Für den Bau von Bike & Ride-Anlagen können Mittel aus dem GVFG verwendet werden. Ein weiterer Preisträger des Wettbewerbs 2003 geht auf eine gemeinsame Initiative des ADFC Baden-Württemberg und des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg zurück, das die Aktion finanziert hat. Auf einem großen Teil der ÖPNV-Strecken des Landes werden Fahrräder kostenlos befördert. Hierfür musste eine Vielzahl von Verkehrsverbänden des Landes gewonnen werden.

Diese Beispiele werden im Bund/Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ besprochen und sollen auch andere Länder und Kommunen zur Nachahmung anregen. Das BMVBW unterstützt gegenwärtig ein Ausbildungsprojekt des ADFC, mit dem ehrenamtliche Aktive qualifiziert werden, auf der regionalen Ebene die verantwortlichen Entscheidungsträger zu informieren und gemeinsam mit diesen nach Lösungen zu suchen und Vorschläge zur Verbesserung des Fahrradklimas zu erarbeiten.

11. Welche Überlegungen gibt es in der Bundesregierung, den Fahrradfahrern bzw. insbesondere Mountainbikern in geeigneter Form das Fahren außerhalb des Radwegenetzes zu ermöglichen, um dem sportlichen Verlangen Rechnung zu tragen?

Wie bewertet die Bundesregierung die sportlichen Belange der Fahrradfahrer bzw. insbesondere Mountainbiker in Abwägung zum Natur- und Umweltschutz und den Interessen anderer Verkehrsteilnehmer?

Die meisten Wald- und Forstgesetze der Bundesländer erlauben das Radfahren grundsätzlich für alle Radfahrer auf Wegen und Forststraßen. Einige Bundesländer beschränken das Radfahren auf Waldwegen. So fordert Baden-Württemberg eine Mindestbreite der Wege von über 2 m Breite, in Thüringen dürfen nur solche „Forststraßen“ von Radfahrern befahren werden, die ganzjährig auch mit Forstfahrzeugen befahrbar sind.

Um die sportlichen Belange von Mountainbikern einerseits und Natur- und Umweltschutz andererseits in Einklang zu bringen, gibt es in mehreren Regionen Deutschlands (Rhön, Saarland, Sauerland, Schwarzwald) bereits spezielle Angebote für Mountainbiker. Mit Hilfe der ausgewiesenen Angebote, einschließlich einer speziellen Wegweisung für Mountainbiker, wird das Mountainbiken kanalisiert und den Belangen des Naturschutzes Rechnung getragen. Durch die speziellen Wegweisungen werden Interessen anderer Verkehrsteilnehmer dabei grundsätzlich nicht berührt.

12. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Bedeutung des Radfahrens für die Gesunderhaltung und sind ihr Untersuchungen bekannt, die Kosteneinsparungen im Gesundheitswesen belegen?

Wenn ja, welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus den Ergebnissen gezogen?

Wenn nein, ist die Bundesregierung bereit, sich auf diesem Gebiet sachkundig zu machen bzw. eine Untersuchung zu dem angeführten Sachverhalt in Auftrag zu geben?

Regelmäßige Bewegung, d. h. mindestens eine halbe Stunde an den meisten Tagen der Woche, reduziert nachweisbar das Risiko für verschiedene Krankheiten wie Herz-Kreislauf- und Stoffwechsel-Krankheiten. Am besten geeignet dazu sind Ausdauersportarten wie Radfahren, Joggen, Schwimmen etc., aber auch ausgedehnte Spaziergänge bringen bereits gesundheitliche Vorteile. Eine Studie des Robert Koch-Instituts zeigt, dass gerade bei älteren Menschen schon vermehrtes Spazierengehen oder Radfahren mit günstigeren Werten für Blutdruck, Pulsrate und Körpergewicht einhergehen, sich also positiv auf die Herz-Kreislauf-Gesundheit auswirken. Darüber hinaus hat Radfahren wie alle anderen dynamischen Bewegungsformen einen positiven Einfluss auf Risikofaktoren wie Fettstoffwechselstörungen, Übergewicht, Kohlenhydratstoffwechselstörung (Diabetes) und die Blutdruckregulation.

Untersuchungen zu Kosteneinsparungen im Gesundheitswesen durch Radfahren sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Seitens des Bundesministeriums für Gesundheit und Soziale Sicherung (BMGS) sind derzeit keine Untersuchungen über den Zusammenhang von Kosteneinsparungen im Gesundheitswesen durch Radfahren beabsichtigt.

13. Wieso hat die Bundesregierung die Verantwortung für die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans an die Länder und Kommunen trotz deren angespannter Haushaltslage übertragen, und müsste sie nicht zumindest einen Teil der Kosten für diese Umsetzung selbst tragen?

Im Rahmen des föderativen Aufbaus der Bundesrepublik Deutschland und der verfassungsmäßigen Rechtsordnung liegt die Hauptverantwortung des Radverkehrs bei den Ländern und Kommunen. Dies wird auch mehrfach im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) zum Ausdruck gebracht. So heißt es unter Ziffer 7.1 wörtlich: „Für die Förderung des Radverkehrs tragen Bund, Länder und Gemeinden im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten auch die Finanzverantwortung“.

Der Bund hat trotz angespannter Haushaltslage mit der Verdoppelung der Investitionsmittel des Bundes für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen im Jahr 2002 eigene Verantwortung bei der Umsetzung des NRVP übernommen. Dies kann Ansporn für andere Baulastträger sein, in ähnlicher Weise den Radverkehr zu fördern.

III. Fahrradmitnahme im Fernverkehr

14. Wie hat sich die Anzahl der Fahrradmitnahmen im Fernverkehr im Zeitraum von 1998 bis 2002 entwickelt?

Die Fahrradmitnahme im Fernverkehr der DB AG entwickelte sich im Zeitraum 1998 bis 2002 wie folgt:

1998	1999	2000	2001	2002
525 652	496 487	461 890	320 504	311 143

15. Teilt die Bundesregierung die Ansicht des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), dass Fernverkehrsverbindungen bei der DB AG für Radfahrer als große Gruppe der Bahnfahrer erweitert und verbessert werden sollten?

Wenn ja, mit Hilfe welcher Maßnahmen versucht die Bundesregierung auf die DB AG Einfluss zu nehmen?

Wenn nein, warum nicht?

Im Gegensatz zur Mitnahme von Fahrrädern in Reisezügen des Nahverkehrs, die von den Ländern bei den Verkehrsverbänden bestellt werden und für die die vom Bund bereitgestellten Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz eingesetzt werden können – an der Planung und Ausgestaltung des SPNV durch die nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen wirkt der Bund nicht mit –, gehört die Fahrradmitnahme in den Zügen des Fernverkehrs zu den eigenwirtschaftlichen Leistungen der DB AG.

Nach Angaben der DB AG lässt sich die Fahrradmitnahme im Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht wirtschaftlich realisieren. Umsteigezeiten werden verlängert und das Vorhalten von Fahrradabstellplätzen bindet Kapazitäten, die zu Lasten der Fahrgastbeförderung gehen.

Die DB AG handelt seit der Bahnreform im Bereich der Angebots-, Service- und Tarifgestaltung als privatrechtlich organisiertes Unternehmen entsprechend den Bestimmungen des Aktiengesetzes in eigener unternehmerischer Verantwortung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Dem BMVBW ist es daher nicht möglich, die DB AG im Sinne der Anfrage zu beeinflussen und direkt in die Einzelheiten der Planung und Durchführung der Leistungsangebote der DB AG einzugreifen. Es ist gerade ein maßgebliches Ziel des vom Deutschen Bundestag und vom Bundesrat mit großer Mehrheit verabschiedeten Eisenbahnneuordnungsgesetzes, den Verantwortungsbereich und die Entscheidungskompetenz des Vorstandes der DB AG auf dem unternehmerischen Sektor zu erweitern und auf politische oder administrative Vorgaben, wozu auch eine gesetzliche Verpflichtung zur Fahrradmitnahme gehören würde, zu verzichten. Der Bund unterstreicht allerdings, dass eine möglichst kundenfreundliche Ausrichtung der Geschäftspolitik der Eisenbahnunternehmen im Sinne einer Stärkung des Schienenverkehrs zielführend ist

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage, dass die Fahrradmitnahme auf touristisch attraktiven Strecken des Fernverkehrs, wie z. B. auf der kürzlich für die Fahrradmitnahme eingestellten ICE-Strecke Stuttgart–Zürich, eine positive Wachstumswirkung auf den Radtourismus in den jeweiligen Regionen ausüben würde?

Die DB AG hat das Pilotprojekt „Fahrradmitnahme im ICE“ auf der Strecke Stuttgart–Zürich aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen sowie entsprechend den Wünschen der überwiegenden Zahl der ICE-Reisenden eingestellt.

Für die Fahrradmitnahme besteht die Möglichkeit in 400 IC/EC-, 14 D- und 30 Nachtzügen sowie 14 IR-Verbindungen. Damit besteht zu einer Vielzahl von touristisch attraktiven Zielen die Möglichkeit der Fahrradmitnahme. Die positive Wachstumswirkung sollte deswegen nicht von der Mitnahme von Fahrrädern in ICE-Zügen abhängig gemacht werden.

17. Wie bewertet die Bundesregierung – im Hinblick auf ihre fahrradtouristischen Ziele – die Begründung der DB AG für eine ablehnende Haltung, dass es durch die Mitnahme von Fahrrädern zu Verspätungen der ICEs kommen und zudem zu viele dringend benötigte Sitzplätze verloren gehen würden?

Die Einhaltung kurzer Haltezeiten wird durch die Mitnahme von Fahrrädern gefährdet, und Haltezeitüberschreitungen führen bei optimierten Anschlussverbindungen zu netzweiten Verspätungen. Das Einrichten von Fahrradstellplätzen bedeutet den Verzicht auf Sitzplätze, die insbesondere in auslastungsstarken Zeiten dringend benötigt werden und für den wirtschaftlichen Betrieb der Eisenbahnverkehrsunternehmen von großer Bedeutung sind.

Im ICE-T wurden beispielsweise 15 Sitzplätze für 10 Fahrradstellplätze ausgebaut. Dabei wird insbesondere die saisonale Nachfrage (Mai bis August) zum Problem; in der Urlaubssaison reichen die vorhandenen Plätze für die Nachfrage kaum aus und in der übrigen Zeit werden Leerkapazitäten befördert.

Die DB Reise&Touristik AG bietet die Mitnahme von Fahrrädern in Reisezügen des Fernverkehrs (IC/EC, IR, NZ, EN, D), mit Ausnahme der ICE-Züge, an. Im aktuellen Fahrplan sind das ca. 400 Züge. Der Preis der Fahrradkarte beträgt 8 Euro (mit BahnCard 6 Euro).

Die Mitnahme von Fahrrädern in den Zügen des Fernverkehrs erfolgt überwiegend in Fahrradabteilen mit fest eingerichteten Fahrradhalterungen. Eine anderweitige Nutzung dieser Abteile ist nicht möglich.

Darüber hinaus bietet die DB AG Verschickung von Fahrrädern durch die Firma Hermes Privat Service und Fahrradvermietung an 250 Fahrradvermietstationen bundesweit an.

18. Sieht die Bundesregierung in dem Versand von Fahrrädern, wie er von der DB AG in Zusammenarbeit mit dem Hermes-Versand-Service angeboten wird, trotz der deutlich höheren Kosten auch eine Alternative zur Fahrradmitnahme?

Auf die Antworten zu den Fragen 16, 17 und 20 wird Bezug genommen. Das Angebot der DB AG in Kooperation mit dem Hermes Versand ist eine mögliche Alternative zur Fahrradmitnahme in den ICE-Zügen.

19. Aus welchen Gründen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung das Pilotprojekt „Fahrradmitnahme im ICE“ auf der Projektstrecke Stuttgart–Zürich eingestellt?

Wie beurteilt die Bundesregierung diese Gründe im Hinblick auf ihre fahrradtouristischen Ziele?

Auf die Antwort zu Fragen 16 und 17 wird hingewiesen.

20. Sieht die Bundesregierung aufgrund der Tatsache, dass in Frankreich die Fahrradmitnahme in allen Zügen des Fernverkehrs, einschließlich des

Hochgeschwindigkeitszuges TGV, möglich ist, im Vergleich mit der französischen Konkurrenz eine Schwachstelle des deutschen Radtourismus?

Die Gründe, weshalb in allen Zügen des französischen Fernverkehrs Fahrräder mitgenommen werden können, kann von hier nicht bewertet werden. Daraus ist aber nicht abzuleiten, dass der deutsche Radtourismus gegenüber dem französischen im Nachteil ist. Die von der DB AG angebotenen Möglichkeiten der Fahrradmitnahme und die Alternativen, Fahrräder mit dem Hermes Privat Service zu verschicken sowie an 250 Stationen bundesweit Fahrräder mieten zu können, kommen dem Wunsch vieler Kunden in Deutschland entgegen.

IV. Fahrraddiebstahl

21. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Zahl der Fahrraddiebstähle und die damit verbundenen volkswirtschaftlichen Kosten im Zeitraum 1996 bis 2002 vor?

Diebstahl von Fahrrädern insgesamt (erfasste Fälle)

Jahr	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Fahrraddiebstähle insgesamt	446 246	445 574	427 255	420 266	391 279	401 072	416 781
Entwicklung im Vergleich zu 1996 = 100	100	99,85	95,57	94,18	87,68	89,88	93,40
Veränderung zum Vorjahr in %		-0,2	-4,1	-1,6	-6,9	2,5	3,9

Zur Schadenshöhe liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

22. Mit welchen Maßnahmen, Mitteln und Initiativen will die Bundesregierung die Zahl der Fahrraddiebstähle verringern?

Die Bundesregierung und die Länder haben sich auf verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der Zahl der Fahrraddiebstähle verständigt.

Am 30. Juni 1997 sprach sich die Ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK) für die Einführung einer alpha-numerischen Codierung als geeignete Möglichkeit aus, dem Fahrraddiebstahl präventiv zu begegnen.

Die IMK empfiehlt eine bundeseinheitliche Codierung, die sich aus den folgenden Elementen zusammensetzt:

- Stadt- bzw. Kreiskennung (identisch mit dem Kraftfahrzeugkennzeichen),
- ggf. Gemeindekennung (zweistellig),
- Straßenschlüssel (fünfstellig),
- Hausnummer (dreistellig),
- Initialen des Besitzers (zweistellig)

Einen ähnlichen präventiven Ansatz stellt das „Fein-System“ (Friedberger-Eigentümer-Identifizierungs-Nummer) dar. Von der Polizeidirektion Friedberg wurde ein Nummernsystem zur Individualkennzeichnung von Gegenständen entwickelt, das die zweifelsfreie Zuordnung von sichergestellten oder aufgefundenen Fahrrädern ermöglicht.

Im Rahmen des Bund-Länder-Vorbeugungsprogramms „Programm Polizeiliche Kriminalprävention (ProPK) wird ein Faltblatt zum Thema „Fahrraddieb-

stahl“ herausgegeben, dem auch ein „Fahrradpass“ und ein entsprechender Aufkleber beigelegt ist. Weitere Informationen hierzu sind auf der Internetseite des ProPK zum „Medienpaket Fahrrad“ abrufbar.

Darüber hinaus können andere gezielte Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrraddiebstähle beitragen. Dazu zählen Kontrollen im Rahmen der normalen Streifenfahrdienste und gezielte Bestreifungen an Brennpunkten des Fahrraddiebstahls wie Schulen, Schwimmbädern, Sporthallen und Bahnhöfen. Gezielte Bestreifungen werden jährlich gerade zu Beginn der Fahrradsaison verstärkt durchgeführt.

23. Wie beurteilt die Bundesregierung die von den Innenministern der Länder 1996 vereinbarten einheitlichen Codes zur Kennzeichnung von Fahrrädern im Hinblick auf die Diebstahlprävention und die vereinfachte Identifizierung von gestohlenen Fahrrädern?

Die Einführung einer Fahrradcodierung durch Gravur eines eindeutigen, selbsterklärenden, alpha-numerischen Schlüssels erleichtert nach Auffinden die Rückgabe des Fahrrads an den Eigentümer. Wegen des erhöhten Entdeckungsriskos geht von der Gravur auch eine abschreckende Wirkung für potenzielle Fahrraddiebe aus.

24. Welche Erfahrungen hinsichtlich der Codierung von Fahrrädern und deren Wirkung liegen der Bundesregierung vor?

Die Anzahl von Fahrrädern mit Individualnummern und Aufnahme in entsprechende Dateien steigen. Mit der zweifelsfreien Zuordnung von sichergestellten oder aufgefundenen Fahrrädern wird dem Diebstahl präventiv begegnet.

25. Unterstützt die Bundesregierung die Forderung, eine Verpflichtung zur Codierung von Fahrrädern anzuregen, und wie begründet sie ihre Haltung?

Die Codierung von Fahrrädern als präventive Maßnahme gegen Diebstahlschutz wird von der Bundesregierung empfohlen.

26. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über die Akzeptanz von abschließbaren Fahrradboxen an Bahnhöfen oder in Tiefgaragen?

Sieht die Bundesregierung mit dem Einsatz von Fahrradboxen die Möglichkeit, dass dann auch Personen mit hochwertigen Fahrrädern den park & ride-Verkehr nutzen?

Fahrradkäfige/-container/-boxen in Bahnhofsbereichen, Fahrradanhänger in Innenstadtbereichen und Einkaufszentren, bewachte Fahrradplätze bei Großveranstaltungen sowie verschließbare Fahrradunterstellplätze in Schul- und Sportbereichen sind bauliche Maßnahmen zur Eindämmung des Fahrraddiebstahls.

In Nordrhein-Westfalen werden in den Verkehrsgebieten Rhein-Ruhr und Rhein-Sieg Fahrradboxen zur Erweiterung des Einzugsbereiches der ÖPNV-Haltestellen angeboten und von Radfahrern gut angenommen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass ein vergrößertes Angebot von abschließbaren Fahrradboxen zu einer vermehrten Nutzung der Park & Ride Verkehre auch mit hochwertigeren Fahrrädern beitragen kann.

V. Fahrradfahrer im Straßenverkehr

27. Wie viele Unfälle mit Personenschaden gab es nach Erkenntnissen der Bundesregierung in den Jahren 2000 bis 2002 unter Beteiligung von Radfahrern und welche Hauptursachen waren für diese Unfälle verantwortlich?

In den Jahren 2000 bis 2002 waren Radfahrer an Unfällen mit Personenschaden wie folgt beteiligt:

- 2000: 79 612
- 2001: 77 986
- 2002: 76 885

Als Hauptursachen der von Radfahrern mitverursachten Unfälle wurden für das Jahr 2002 festgestellt:

Hauptursachen bei Unfällen mit Personenschaden (2002)
– Fehlverhalten von Radfahrern

Insgesamt	50 622
darunter:	
Falsche Straßenbenutzung	13 221
Falsches Verhalten bei Vorfahrt, Vorrang	5 615
Verkehrsuntüchtigkeit (Alkoholeinfluss, andere berauschende Mittel)	4 789
Nicht angepasste Geschwindigkeit	3 228
Sonstige	23 769

(Quelle: Statistisches Bundesamt [2003]: Verkehr – Verkehrsunfälle 2002. Fachserie 8/Reihe 7, Wiesbaden.)

28. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse zu den Hauptursachen durchgeführt, um die Zahl der Unfälle zu reduzieren?

Der Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmern, zu denen auch die Radfahrer zählen, hat in der Verkehrspolitik der Bundesregierung einen hohen Stellenwert. Dies ergibt sich auch aus Maßnahmen, die im „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ des BMVBW enthalten sind. Um die Sicherheit von Radfahrern weiter zu verbessern, fördert das BMVBW seit Jahren mit Millionenbeträgen z. B. die Projekte „Kind und Verkehr“, „Fahrradwochen“ sowie diverse Verkehrssicherheits-Spots im Fernsehen (z. B. Sesamstraße) des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und der Deutschen Verkehrswacht. Mit dem Projekt „Fahrradwochen“ werden Radfahrer jedes Alters und alle Themen zum sicheren Radfahren in bundesweiten Veranstaltungen angesprochen. In dem Projekt „Kind und Verkehr“ werden die Eltern in Elternabenden u. a. über das sichere Verhalten ihrer Kinder mit dem Fahrrad aufgeklärt. In den Verkehrssicherheits-Spots im Fernsehen wird gezielt auf Fehlverhalten von Kindern z. B. als Radfahrer im Straßenverkehr eingegangen.

29. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, unfallträchtige Knotenpunkte im Straßensystem unter dem Gesichtspunkt erhöhter Sicherheit für Radfahrer zu optimieren?

Knotenpunkte sind im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für Radfahrer besonders kritische Bereiche. Die Bundesregierung unterstützt deshalb alle Aktivitäten, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern an Knoten-

punkten dienen. So wurde durch den Bund eine Reihe von Forschungsvorhaben initiiert und finanziert, die die besonderen Probleme an Knotenpunkten analysieren und Lösungsmöglichkeiten aufzeigen sollen. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse fließen in die derzeit laufende Überarbeitung der einschlägigen entwurfstechnischen Regelwerke für innerörtliche und für außerörtliche Straßen ein. Damit stehen sie künftig allen Baulastträgern bei der Neu- oder Umgestaltung von Straßen und insbesondere von Knotenpunkten zur Verfügung. Für den Bereich der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes werden die fertiggestellten technischen Regelwerke verbindlich.

Die Identifizierung und Behandlung von Unfallschwerpunkten liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsbehörden der Länder. Auf der Grundlage der Verwaltungsvorschrift zu § 44 der Straßenverkehrsordnung (StVO) führen die Straßenverkehrsbehörden ortsbezogene Unfalluntersuchungen durch. Hiermit können auch Unfallhäufungen an Knotenpunkten erfasst werden. Anschließend ist es Aufgabe der Unfallkommissionen, Verbesserungsmaßnahmen festzulegen. Für erforderliche Verbesserungsmaßnahmen an Knotenpunkten im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes stehen Finanzmittel des Bundes bereit (siehe auch Antwort zu Frage 32).

30. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage, dass Radfahren künftig stärker als eigenständige Verkehrsart wahrgenommen und dieses bei allen verkehrsplanerischen sowie verkehrspolitischen Entscheidungsprozessen berücksichtigt werden sollte?

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass Länder und Gemeinden den Radverkehr als wichtiges Verkehrsmittel neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr anerkennen und dementsprechend in die regionale und kommunale Verkehrsentwicklungsplanung integrieren. Das Fahrrad trägt als Bestandteil eines modernen, integrierten Verkehrssystems zur nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilität bei. Gerade in verdichteten Räumen, in denen die Belastungen des Kfz-Verkehrs durch Flächeninanspruchnahme, Lärm und Schadstoffe hoch sind, trägt das Fahrrad spürbar zur Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen bei.

31. Inwieweit haben sich nach Erkenntnissen der Bundesregierung die verkehrsrechtlich geltenden Qualitätsanforderungen an die Anlage von Radwegen bewährt?

Plant die Bundesregierung Erweiterungen und Verbesserungen dieser Qualitätsanforderungen?

Mit der 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (der so genannten Fahrradnovelle) wurde eine Reihe von Verkehrsregeln zur Förderung und Verbesserung der Sicherheit des Fahrradverkehrs eingeführt. Die damit einhergehende Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zu § 2 Abs. 4 StVO eröffnete den Straßenverkehrsbehörden Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit und Förderung des Radverkehrs, indem dort technische Qualitäts-/Sollvorgaben für den Bau von Radverkehrsanlagen (baulich angelegt oder durch Abmarkierung von der Fahrbahn geschaffen) verankert wurden; nur bei Einhaltung der dort festgelegten Kriterien ist seitdem die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht zulässig.

Trotz der insgesamt positiven Erfahrungen, die mit der Radfahrradnovelle des Jahres 1997 gemacht worden sind, war es nunmehr geboten, die StVO und die sie begleitende VwV-StVO zugunsten eines noch sicheren und attraktiveren Fahr-

radverkehrs zu überarbeiten. Ein entsprechender Referentenentwurf des BMVBW wird voraussichtlich Anfang 2004 vorliegen. Die Änderungen der darin enthaltenen Radfahrvorschriften basieren auf Vorschlägen der Arbeitsgruppe „Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen Köln, die die praktischen Erfahrungen der Städte und Gemeinden zur Radfahrnovelle 1997 ausgewertet hat.

32. Werden infrastrukturelle Maßnahmen mit besonderem Gewicht auf Aspekte der Verkehrssicherheit für Radfahrer von der Bundesregierung realisiert?

Wenn ja, gibt es dafür besondere Beispiele?

Für den Bereich der Bundesfernstraßen werden in erster Linie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die räumliche Trennung des Fahrradverkehrs vom motorisierten Verkehr der nachträgliche Anbau von Radwegen an bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie der Bau von Radwegen im Zusammenhang mit dem Neubau von Bundesstraßen realisiert. Hierfür stehen im Kapitel 12 10 des Einzelplans 12 des Bundeshaushalts derzeit Straßenbaumittel des Bundes in Höhe von 100 Mio. Euro jährlich zur Verfügung.

Für den gesamten Radwegebau an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes fällt damit besonderes Gewicht auf den Aspekt der Verkehrssicherheit, entsprechend der verfassungsrechtlichen Aufgabe des Bundes.

VI. DB AG – Angebot „Call a bike“

33. Wie wurden die 2002 in drei deutschen Städten eingeführten Callbikes der Deutschen Bahn AG nach Erkenntnissen der Bundesregierung angenommen?

Der am 19. April 2000 mit 2000 Fahrrädern in München gestartete Fahrradverleihdienst „Call a Bike“ musste am Ende der Saison Insolvenz anmelden. Statt der erwarteten 45 000 Kunden wurden 35 000 Kunden registriert. Der tatsächliche Umsatz pro Fahrt betrug nicht 5,50 DM/Fahrt, sondern 4,20 DM/pro Fahrt. Entscheidend für die Wirtschaftlichkeit sind nicht die registrierten Anmeldungen, weil einige der Registrierten das Rad nicht nutzten, sondern die tatsächlich gefahrenen und abgerechneten Entfernungen. Dazu wurde vom Unternehmen der logistische Aufwand unterschätzt. Schäden durch Vandalismus dagegen hielten sich in Grenzen.

Mit ihrem neuen Mobilitätskonzept will die Bahn ihren Kunden passende Anschlussverkehrsmittel anbieten, so auch Fahrräder. Die DB Rent GmbH, eine Tochter der DB AG, hat das Unternehmen übernommen und startete im März 2003 in die Saison.

In den Städten München (seit Oktober 2001), Berlin (Sommer 2002) und Frankfurt/Main (Mai 2003) werden die insgesamt 3750 silber-roten Fahrräder gut nachgefragt. 49 000 registrierte „Call a Bike“-Kunden führten in der Saison 2003 insgesamt 320 000 Fahrten durch. Allein 28 000 Neukunden konnten durch die DB Rent GmbH gewonnen werden. Die Zahlen sagen jedoch noch nichts über die Rentabilität des „Call a Bike“ aus. Vergleichswerte liegen derzeit nicht vor.

34. Welche bisherigen Erkenntnisse hat die Bundesregierung über das „Call a bike“-Programm gewinnen können?

Sollten solche Programme nach Ansicht der Bundesregierung dauerhaft bestehen bleiben?

Sollten sie nach Ansicht der Bundesregierung auf andere Städte oder Regionen ausgeweitet werden?

Das Produkt „Call a Bike“ ist inzwischen auch außerhalb der Städte, in denen es angeboten wird, bekannt. In einer Studie der Universität Köln wurde dies bestätigt und die weitere Ausbreitung empfohlen. Die DB Rent tritt dafür ein, dass das „Call a Bike“-Programm bei der DB AG dauerhaft bestehen bleiben sollte.

Die DB AG prüft derzeit, wie kurz- oder auch mittelfristig das „Call a Bike“-Programm auf weitere Städte ausgeweitet werden kann. Im Laufe des Jahres 2004 soll in einer weiteren Großstadt „Call a Bike“ angeboten werden.

Nach Ansicht der Bundesregierung kann das „Call a Bike“-Programm dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr im Kurzstreckenbereich zu entlasten.