

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/3034 –**

Mit dem Fahrrad zur Arbeit

Vorbemerkung der Fragesteller

Dem Fahrrad muss im Alltagsverkehr wieder ein höherer Stellenwert eingeräumt werden. Aus gesundheitlichen, verkehrspolitischen und ökologischen Gründen. Nahezu 60 Millionen Deutsche nutzen das Fahrrad als Verkehrsmittel. Eine Studie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) aus dem Jahre 2002 kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass lediglich 9 Prozent der Radfahrer mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Die Potentiale des Fahrrades im Hinblick auf die berufliche Nahmobilität sind bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ muss das Ziel einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik sein.

Im Sommer 1999 haben über 50 europäische Staaten die Charta „Verkehr, Umwelt und Gesundheit“ der Weltgesundheitsorganisation WHO angenommen und unterzeichnet. Im Mittelpunkt der Charta steht der Einfluss verkehrspolitischer Entscheidungen auf die Gesundheit der Menschen und die Umwelt. Mit der Unterzeichnung verständigten sich alle Staaten auf eine stärkere Berücksichtigung von Gesundheits- und Umwelterfordernissen im Rahmen der Verkehrs- und Raumordnungspolitik.

Auch die Bundesrepublik Deutschland hat sich damals zu den Zielen der Charta bekannt. Bei diesem Bekenntnis ist es bis heute geblieben. In den zuständigen Bundesministerien scheint die Charta bisher keinen Niederschlag gefunden zu haben. Auch in den aus der Charta entwickelten Umsetzungsgruppen im Rahmen des Pan-European-Programms für Verkehr, Umwelt und Gesundheit (PEP) sind deutsche Ministerien nicht vertreten. In anderen Ländern wurde der Charta teilweise eine weitaus höhere Priorität eingeräumt als in Deutschland. So haben beispielsweise Großbritannien, die Benelux-Staaten oder die Schweiz die Charta in verkehrspolitische Strategien integriert und bis auf die kommunale Ebene umgesetzt. Die wirtschaftlichen und sozialen Vorzüge einer gesundheitsorientierten Verkehrspolitik sind dort verstanden worden.

Studien belegen, dass 30 Minuten körperliche Bewegung am Tag das Risiko für zahlreiche Erkrankungen extrem verringert. Bewegungsmangel ist nach

dem Rauchen mittlerweile der höchste Risiko- und Todesfaktor in Industrienationen. Der volkswirtschaftliche Schaden, der durch Bewegungsmangel entsteht, liegt nach Schätzungen amerikanischer und schweizer Studien zwischen 3 und 9 Prozent der gesamten Gesundheitsausgaben.

Die positiven Effekte körperlicher Bewegung lassen sich jedoch nicht ausschließlich durch sportliche Betätigung erzielen, sondern vor allem in der Alltagsbewegung. Das Fahrrad kann und muss als Verkehrsmittel dabei eine Schlüsselrolle einnehmen, indem es in die Alltagswege – vor allem in den Weg zum Arbeitsplatz – stärker integriert wird. Alle Verkehrsteilnehmer profitieren von mehr Radverkehr. Sehr unterschiedliche Untersuchungen der letzten zwanzig Jahre kommen zu dem Ergebnis, dass mehr Fahrradverkehr positive Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem – insbesondere auf den notwendigen Wirtschaftsverkehr in Städten – die Lebensqualität und die Mobilität der Gesamtbevölkerung hat. Fahrradfahren ist gesund, kostengünstig, lärm- und abgasfrei, breit verfügbar und stadtverträglich.

In Deutschland und Europa werden allerdings immer noch mehr als die Hälfte der Arbeitswege unter 5 Kilometern mit dem Auto zurückgelegt. Diese Entfernungen könnten ohne weiteres in 15 bis 20 Minuten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Nur etwa 9 Prozent der Deutschen legen ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurück – über 80 Prozent dagegen mit dem eigenen Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Im Hinblick auf die Charta für Verkehr, Umwelt und Gesundheit muss die Politik die richtigen Rahmenbedingungen für ein Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad setzen. Das Fahrrad muss als Alternative zum Auto beim Weg zum Arbeitsplatz konkret gefördert werden. Es fehlen immer noch Daten über die möglichen Motive und mögliche Hinderungsgründe für das Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad. Die von ADFC und ADAC im März 2004 vorgestellten Radverkehrs-Tests tragen zur Aufklärung bei und haben wieder einmal verdeutlicht, dass die Beurteilung des Engagements der Kommunen für den Radverkehr einhellig negativ ausfällt. Städte wie Münster, Erlangen, Freiburg, Cottbus oder Bremen mit ihrer vorbildlich auf das Rad abgestimmten Verkehrspolitik sind immer noch die Ausnahme. Hier beträgt der Anteil an Radfahrern bereits weit über 30 Prozent.

Aber auch die Arbeitgeber müssen mehr dazu motiviert werden, die Nutzung des Fahrrads durch ihre Belegschaft zu fördern. Dazu können steuerpolitische Instrumente zur Fahrradförderung für Betriebe und Radbenutzer dienen. Gutscheine von Betrieben für ihre Mitarbeiter als Gratifikation für den Gebrauch des Fahrrades zum Arbeitsplatz werden in den Niederlanden bereits mit Erfolg praktiziert.

Die Öffentlichkeit sollte stetig darüber aufgeklärt werden, dass der Gebrauch des Fahrrads als Berufsverkehrsmittel wirtschaftlich attraktiv, gesundheitlich sinnvoll und umweltpolitisch notwendig ist. Das Fahrrad kann auch im Berufsverkehr dazu beitragen, Probleme im Bereich des Umweltschutzes der Verkehrsüberlastung und des Gesundheitswesens zu lösen.

Die Ergebnisse einer Kopenhagener Studie aus dem Jahre 2000 sollten Anlass für eine ernsthafte Förderung des Fahrrads im Alltagsverkehr sein: Danach haben Nicht-Fahrradfahrer eine zu 39 Prozent höher Sterblichkeitsrate.

Es ist an der Zeit Akzente zu setzen, damit der Politik für Radfahrer und Radfahrerinnen wieder die Anerkennung wie in den 90er-Jahren zukommt. Besonders die Bundesländer, die Städte und Gemeinden haben damals ganz erhebliche finanzielle und sachliche Anstrengungen in der Schaffung einer besseren Infrastruktur für den Radverkehr vor Ort unternommen.

Die von der CDU/CSU geführte Bundesregierung hat bis 1998 den Radverkehr massiv gefördert. So wurde die Straßenverkehrsordnung durchforstet und den Bedingungen des Radverkehrs angepasst, nicht zuletzt wegen der steigenden Zahl an Unfällen mit Radfahrern.

Die Zahl der Radunfälle ist immer noch nicht rückläufig – nur die Mittel mit denen sie bekämpft werden sollen!

Vorbemerkung der Bundesregierung

Für die Bundesregierung hat die Förderung des Radverkehrs einen hohen Stellenwert, dem sie im Rahmen ihrer nachhaltigen und integrierten Verkehrspolitik und präventionsorientierten Gesundheitspolitik Rechnung trägt. Entsprechende Zielsetzungen sind auch in der Koalitionsvereinbarung vom 16. Oktober 2002 enthalten.

Rad fahren dient der Gesundheit und ist zugleich eine umweltverträgliche Verkehrsform.

Der am 24. April 2002 von der Bundesregierung vorgelegte Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2002 bis 2012 – Bundestagsdrucksache 14/9504 – zielt insbesondere auf eine Steigerung des Radverkehrsanteils in Deutschland und die Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen und integrierten Verkehrspolitik. Er wurde in enger Abstimmung mit den Bundesressorts, Ländern, Kommunen und Verbänden sowie unter Einbeziehung externer Sachverständiger erarbeitet. Er fand eine breite öffentliche Resonanz und wurde von den Akteuren in Ländern und Kommunen einschließlich der Verbände positiv aufgenommen.

Mit dem NRVP wurden umfangreiche Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs gegeben und ein breiter Dialog in Gang gesetzt. Zum Stand der Umsetzung ist festzustellen, dass es sich bei den einzelnen Handlungsfeldern in vielen Fällen um eine Daueraufgabe handelt, die nicht zu einem bestimmten Zeitpunkt abgeschlossen sein kann. Die Begleitung des NRVP erfolgt durch den Bund/Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“.

Ein seit 2003 gesondert eingerichteter Haushaltstitel mit 98 Mio. Euro dient zur Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen. Weitere 10 Mio. Euro jährlich sind seit 2003 zweckbestimmt für den Bau von Radwegen auf Betriebswegen an Bundeswasserstraßen. Seit 2004 stehen erstmals 2 Mio. Euro für nichtinvestive Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP zur Verfügung.

I. Zur WHO Charta „Verkehr, Umwelt und Gesundheit“ 1999 und HEPA (Health-Enhancing Physical Activity) ProgrammPEP (Pan-European-Program):

1. Welche Konsequenzen ergeben sich aus der Charta für die Städtebaupolitik, Verkehrspolitik und Gesundheitspolitik in Deutschland?

Mobilität ist ein Schlüsselfaktor für den Lebensraum Stadt. Die Bundesregierung sieht in der Förderung der Mobilitätsvielfalt eine zentrale Aufgabe nachhaltiger Verkehrspolitik. Dieser Mobilitätsvielfalt verdanken wir lebenswerte Städte und Regionen, deren wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Wohlstand sowie die soziale Integration vieler Menschen.

Die Städtebaupolitik wird von den Gemeinden im Rahmen der Bauleitplanung als weisungsfreie Selbstverwaltungsaufgabe eigenverantwortlich bestimmt. Das Baugesetzbuch (BauGB) gibt dafür den rechtlichen Handlungsrahmen vor. Geeignete Instrumente für eine bauplanungsrechtliche Förderung des Fahrradverkehrs standen bereits nach bisheriger Rechtslage zur Verfügung. Mit der Novellierung des BauGB durch das Europarechtsanpassungsgesetz Bau (EAG Bau) (BGBl. Teil I, Nr. 31, Seiten 1364 bis 1367) wurde dem Anliegen der Charta u. a. dadurch Rechnung getragen, dass zusätzlich klarstellende Hinweise zur Bedeutung des Fahrrads im Alltagsverkehr aufgenommen wurden. Nach dem neuen § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB werden im Katalog der städtebaurechtlichen Belange, die bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere zu berücksichtigen sind, nunmehr unter den Verkehrsbelangen auch ausdrücklich die Belange

des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung, genannt. Des Weiteren wird die nach bisherigem Recht bestehende Möglichkeit, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung im Bebauungsplan festzulegen, nunmehr u. a. um das Beispiel „Flächen für das Abstellen von Fahrrädern“ ergänzt. Insgesamt wird durch diese Verdeutlichung des rechtlichen Instrumentariums im Rahmen der BauGB-Novelle ein weiteres politisches Signal für eine fahrradfreundliche Städtebaupolitik gegeben.

Die Bundesregierung setzt auch darauf, insbesondere in den Städten und Ballungsräumen, durch eine gute Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger das Verkehrsaufkommen zu verringern und den Menschen den Wechsel zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie zum nicht motorisierten Verkehrsträger, wie dem Fahrrad, zu erleichtern.

In der WHO Charta „Verkehr, Umwelt und Gesundheit“ vom Juni 1999 werden als gesundheitliche Auswirkungen des motorisierten Straßenverkehrs u. a. Verkehrsunfälle, Luftverschmutzung und Verkehrslärm genannt. Damit einhergehende gesundheitliche Begleit- und/oder Folgeerkrankungen werden zum Anlass genommen, um eine Orientierungshilfe zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu geben. Für eine entsprechend erfolgreiche Arbeit müssten gesundheitliche Anforderungen Berücksichtigung finden. Es sei notwendig, die Umwelt- und Gesundheitsbehörden auf internationaler, nationaler und kommunaler Ebene in die Entscheidungsprozesse der Verkehrs-, Raumordnungs- und Infrastrukturpolitik einzubeziehen.

Als eine wesentliche Konsequenz der WHO Charta wurde im NPVP ausführlich auf die Bedeutung der Bewegung, insbesondere der Ausdauersportarten, zu denen auch das Rad fahren gehört, für die Förderung der Gesundheit eingegangen.

Ebenso sind die Inhalte der Charta von anderen Initiativen der WHO aufgegriffen und fortgeschrieben worden. Dadurch bietet sich auch in diesem Zusammenhang die Chance, mit anderen Initiativen der WHO bereits national begonnene Umstrukturierungen und Vernetzungen in den einzelnen Politikbereichen zusammenzuführen. Exemplarisch sei der Aktionsplan „Global Strategy on diet, physical activity and health“ (WHA 57.17) genannt, der von den Mitgliedstaaten der WHO im Mai 2004 angenommen und auch von der Bundesregierung nachdrücklich unterstützt wird. Zielsetzung ist hierbei die Entwicklung einer globalen Strategie zu gesunder Ernährung, Bewegung und Gesundheit. Dabei wird auch ausführlich auf die Auswirkungen von mangelnder Bewegung eingegangen. Es werden Wege beschrieben, wie dem begegnet werden soll. Die erfolgreiche Umsetzung dieser multisektoralen und interdisziplinären Strategie hängt dabei von den gemeinsamen Anstrengungen aller politischen und gesellschaftlichen Akteure ab. Die Bundesregierung wird diesen Prozess begleiten.

Auch die Europäische Kommission, Generaldirektion Gesundheit und Verbraucherschutz, widmet sich mit ihrem Netzwerk für Ernährung und körperliche Aktivität, zu dem im Juni 2003 die erste Sitzung stattfand, mittelbar diesem Thema. Expertinnen und Experten aus Deutschland sind eingebunden.

2. Was plant die Bundesregierung, um die wachsende Zahl bewegungsarmer Menschen in Deutschland im Alltag wieder in Bewegung zu bringen (wie es das Ziel der Charta ist)?

Körperliche Bewegung und Aktivität im Alltag sowie der Breiten- und Gesundheitssport sind wichtige Voraussetzungen eines gesundheitsförderlichen Lebensstils. Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes gehören dazu auch eine ausgewogene Ernährung und eine positive Stressbewältigung. Die Förderung gesundheitsbewussten Verhaltens ist eine Querschnittsaufgabe und bedarf einer gesamtgesellschaftlichen Verantwortung.

Die Bundesregierung hat deshalb verschiedene gesetzliche Rahmenbedingungen zur Verbesserung der Prävention und Gesundheitsförderung entwickelt. Bereits mit der Neufassung des § 20 Sozialgesetzbuch (SGB) V im Rahmen der Gesundheitsreform 2000 hat die Gesetzliche Krankenversicherung den Auftrag zur Förderung der Prävention erhalten. Die Arbeitsgemeinschaft der Spitzenverbände der Krankenkassen hat zur Umsetzung des § 20 Abs. 1 und 2 SGB V gemeinsame und einheitliche Handlungsfelder und Kriterien erarbeitet (Fassung vom 12. September 2003). Danach wurde auch die Förderung der Bewegung unter anderem zur Vorbeugung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen als prioritäres Handlungsfeld genannt. Mit entsprechenden präventiven qualitätsgestützten Angeboten soll der Bewegungsmangel durch gesundheitssportliche Aktivitäten reduziert werden. Speziellen gesundheitlichen Risiken soll durch geeignete verhaltens- und gesundheitsorientierte Bewegungsprogramme vorgebeugt werden. Auf die kontinuierliche Information und Anleitung zu gesundheitsförderlichen Bewegungsabläufen im Alltag z. B. durch das Rad fahren wird ausdrücklich hingewiesen. Des Weiteren erhielten die Krankenkassen ab dem 1. Januar 2004 durch das Gesetz zur Modernisierung der gesetzlichen Krankenversicherung (GKV-Modernisierungsgesetz) die Möglichkeit, ihre Versicherten mit einem Bonus für gesundheitsgerechtes Verhalten zu belohnen (§ 65a SGB V). Krankenkassen können in ihren Satzungen bestimmen, unter welchen Voraussetzungen ihre Versicherten einen Bonus erhalten und wie dieser gestaltet ist. Gesetzlich festgelegt ist allerdings, dass es sich um die Teilnahme an einem Früherkennungsprogramm oder an einem qualitätsgesicherten Präventionsprogramm handeln muss. Damit kann grundsätzlich von den Krankenkassen auch besonderes sportliches, gesundheitsförderliches Engagement entsprechend honoriert werden.

Gesundheitsförderung und Prävention sind wichtige gesundheitspolitische Aufgaben, die neben der Kuration, Rehabilitation und Pflege zur eigenständigen Säule im Gesundheitswesen ausgebaut werden sollen. Derzeit wird ein Präventionsgesetz erarbeitet. Mit dem Ziel, die Prävention zu stärken, sollen neue Strukturen erschlossen bzw. bestehende vernetzt werden. Durch die Ausrichtung auf vorrangige Präventionsziele sollen Aktivitäten und Angebote so gebündelt werden, dass messbare Erfolge für die Gesundheit der Bevölkerung erzielt werden.

Darüber hinaus unterstützt die Bundesregierung vielfältige präventive Maßnahmen zur Förderung gesunder Lebensstile, mit denen die Bevölkerung auch zu mehr Bewegung im Alltag motiviert werden soll. Bewegung und sportliche Aktivität steigern das Leistungsvermögen mit positiven Folgen für die Gesundheit. Rad fahren bietet hierbei die Chance, körperliche Betätigung ins tägliche Leben zu integrieren. Es gehört zu den klassischen Ausdauersportarten und ermöglicht ein moderates gelenkschonendes Training mit optimalen Auswirkungen auf Gesundheit, Leistungsfähigkeit und Lebensfreude. Exemplarisch sei die Kooperation des Bundesministeriums für Gesundheit und Soziale Sicherung (BMGS) mit dem Deutschen Sportbund im Rahmen der Gesellschaftskampagne „Sport tut Deutschland gut“ angeführt. Im Deutschen Forum Prävention und Gesundheitsförderung werden insbesondere in der Arbeitsgruppe „Gesunde Kindergär-

ten und Schulen“ – im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes für gesunde Lebensstile – die Präventionsziele Bewegung, Ernährung, Stressregulation und Suchtvorbeugung bearbeitet. Die gleichen Präventionsziele für Kinder und Jugendliche hat der 2004 erstmals vergebene Deutsche Präventionspreis aufgegriffen, der gemeinsam vom BMGS, der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) und der Bertelsmann Stiftung ausgelobt wird.

Die BZgA als nachgeordnete Behörde des BMGS engagiert sich ebenfalls seit vielen Jahren für mehr Bewegung. Dabei steht die Aufklärung der Bevölkerung im Vordergrund. Ein umfangreiches Sortiment von Broschüren, Ausstellungen und Mit-Mach-Tours zeugt davon. Als besondere Zielgruppe werden Kinder und Jugendliche sowie deren Multiplikatorinnen und Multiplikatoren (Eltern, Lehrkräfte, Erzieherinnen und Erzieher) angesprochen. Denn bereits im frühen Kindesalter werden die Bewegungs- und Essgewohnheiten geprägt und nachhaltig beeinflusst. So fördert die BZgA das Jugendprojekt „Gut Drauf“ mit einem integrierten Ansatz, der die Wechselwirkung von Bewegung, Ernährung und Stress berücksichtigt. Die Mitmachausstellung „Unterwegs nach Tutmirgut“ für Kinder ab fünf Jahren bietet das Thema Bewegung kindgerecht an. Darüber hinaus kooperiert die BZgA mit großen Sportorganisationen – dem Deutschen Sportbund und vielen seiner Mitgliedsverbände, dem Nationalen Olympischen Komitee und dem Organisationskomitee für die Fußballweltmeisterschaft 2006 –, um über die Freude an der Bewegung das Gesundheitsbewusstsein zu stärken und darüber gesundheitsgerechtes Verhalten zu fördern. Umgekehrt wird durch die positive Darstellung von Bewegung in Präventionskampagnen wie z. B. „Kinder stark machen“ eine entsprechende Motivation vermittelt. Personen, deren Gesundheit durch Risikoverhalten gefährdet ist, wird durch massenmediale Kommunikation (z. B. Fernsehspots, Plakate, Printmedien) und breite Kommunikation (z. B. Ansprache durch Sportvereine) Bewegung als die gesündere Alternative nahe gebracht. Ein Fachheft „Ernährung, Bewegung und Stress bei Kindern und Jugendlichen – Aktuelle Daten, Konzepte und Handlungsbedarf“ (Arbeitstitel) wird zurzeit von der BZgA erarbeitet. Darin werden verschiedene Sportarten, die besonders von Kindern und Jugendlichen favorisiert werden, darunter auch Rad fahren, propagiert. Die Veröffentlichung ist in der Reihe „Konzepte“ im Herbst 2004 geplant und wendet sich an Multiplikatorinnen und Multiplikatoren aus der Kinder- und Jugendarbeit.

Die Motivierung der Bevölkerung, mehr Sport zu treiben und sich im Alltag mehr zu bewegen, erfolgt maßgeblich auch durch die Sportverbände. Derzeit gibt es rund 90 000 Sportvereine mit ca. 27 Millionen Mitglieder. Der Bund unterstützt deren Arbeit, indem er finanzielle Entlastungen durch steuer- und sozialversicherungsrechtliche Verbesserungen der Rahmenbedingungen schafft und prüft die Empfehlungen der Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages „Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements“ auch in den Bereichen des Arbeits-, Zivil- (u. a. Haftung, Unfallschutz, Vereinsrecht) und des öffentlichen Dienstrechts auf ihre Umsetzbarkeit. Aktuelles Beispiel ist der durch das Bundeskabinett am 30. Juni 2004 beschlossene Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des unfallversicherungsrechtlichen Schutzes bürgerschaftlich Engagierter und weiterer Personen. Mit dem Gesetz soll eine seit langem bekannte Lücke im Unfallversicherungsschutz für ehrenamtlich engagierte Bürgerinnen und Bürger geschlossen werden. Bis zu zwei Millionen Ehrenamtliche kommen zusätzlich nach der Neuregelung in den Genuss eines Versicherungsschutzes, der bisher nur für ausgewählte ehrenamtliche Funktionsträger die Folgen von Unfällen im Rahmen ihres bürgerschaftlichen Engagements abfederte. Die Bundesregierung hat mit dem Gesetzentwurf eine langjährige Forderung des Deutschen Sportbundes und seiner Mitgliedsverbände erfüllt.

3. Gibt es Ergebnisse/Zwischenergebnisse im Hinblick auf die in der Charta (Kapitel IV Absatz A) formulierten Leitlinien?

In Kapitel IV Absatz A wird Bezug auf Anhang 4 der Charta genommen. Dort wird auf die WHO-Luftgüteleitlinie verwiesen, mittels derer der verkehrsbedingte Schadstoffausstoß abgesenkt werden soll. Des Weiteren wird auf die WHO-Lärmleitlinie Bezug genommen, nach der in bestimmten Gebieten (z. B. Wohngebieten, Krankenhäuser) Ruhe herrschen und in anderen Gebieten (z. B. Flughäfen, Autobahnen) der verkehrsbedingte Lärmpegel gesenkt werden soll und zu bestimmten Zeiten (z. B. nachts, Wochenende) besondere Lärmbestimmungen einzuhalten sind. Im Zusammenhang mit der in Kapitel IV Absatz A aufgeführten Reduktion der Morbidität und Mortalität infolge von Verkehrsunfällen ist auch auf das Europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit zu verweisen. Mittelbar wird die Thematik in dem Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit (APUG) aufgegriffen. Dieses wurde 1999 gemeinsam vom damaligen Bundesministerium für Gesundheit und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) ins Leben gerufen. Seit Herbst 2002 ist auch das Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft beteiligt. Des Weiteren wird APUG von verschiedenen Bundesoberbehörden wie dem Robert Koch-Institut unterstützt. Das APUG will die Verbindung zwischen Umwelt und Gesundheit sichtbar machen und darüber informieren. Seit Bestehen des Aktionsprogramms wurden vielfältige Aktivitäten unternommen und Maßnahmen gefördert. So wurde beispielsweise im Dezember 2003 ein Kindergipfel veranstaltet, bei dem die Kinder und Jugendlichen ihre Forderungen an die Politik u. a. zu dem Themenbereich Bewegung formuliert haben. In die dabei erstellte Resolution wurde auch die Forderung aufgenommen, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) fördert aus den 2 Mio. Euro nichtinvestiven Mitteln, u. a. im Rahmen der Internationalen Fahrradmesse in Köln, die Veranstaltung „Kinder in Bewegung“. Das Thema greift die Problematik von Kindern mit Bewegungsmängeln und Kinder als gefährdete Verkehrsteilnehmergruppe auf.

4. Gibt es zu den dort formulierten Punkten 1 bis 8 Konkretisierungen?

Auf die Antwort zu der Frage 3 wird verwiesen.

5. Ist der Beitrag des „Nationalen Radverkehrsplanes“ auf die formulierten Leitlinien überprüft worden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Der NRVP greift die Forderungen der Charta auf, in der u. a. die Fahrradmobilität aus gesundheitlichen und ökologischen Gründen gefordert wird, und regt die Schaffung der dafür notwendigen Rahmenbedingungen an.

6. Wie sieht die deutsche Beteiligung an der Umsetzungsphase zur Charta aus?

Im Jahre 2002 wurden die in London verabschiedete WHO-Charta für Verkehr, Umwelt und Gesundheit und die Vienna-Declaration der UNECE zu Verkehr und Umwelt von 1997 zum Paneuropäischen Programm THE PEP (Transport, Health and Environment Pan-European Programme; www.thepep.org) zusammengeführt. Die Umsetzung der beiden Einzelprogramme erfolgt seitdem im Rahmen des gemeinsamen WHO/UNECE-Programms THE PEP. Die Federfüh-

rung liegt beim BMU, die nationale Koordinierung erfolgt durch die Nationale Kontaktstelle beim Umweltbundesamt (UBA). BMVBW und BMGS werden regelmäßig beteiligt. Des Weiteren wird auf die Antwort zu der Frage 7 verwiesen.

7. Haben sich deutsche Ministerien mittlerweile an den Umsetzungsgruppen im Rahmen des PEP beteiligt?

Seitens des BMU wurde das Projekt „Clearing House“, welches die Schaffung einer internetbasierten Informations- und Kommunikationsplattform zum Ziel hat, 2003 durch die Entsendung eines Experten und 2004 durch eine direkte Zuwendung unterstützt. Dieses Projekt spielt für die Umsetzung der Charta und der Deklaration in allen paneuropäischen Mitgliedstaaten von THE PEP eine Schlüsselrolle, indem das vorhandene Wissen und bestehende Lösungsansätze systematisch zusammengetragen werden und dann für alle verfügbar sind. Die Pilotversion soll Ende 2004 in das Internet eingestellt werden. Die im Clearing-House gesammelten Informationen bilden auch die Grundlage für die anderen THE PEP-Projekte. Über die deutsche Kontaktstelle melden die drei Ressorts relevante Materialien und Informationen an das Sekretariat. So wird das BMVBW den NRVP als einen deutschen Beitrag für „best practices“ im Rahmen des neuen Projekts „Fuß- und Radverkehr“ in englischer und russischer Sprache zur Verfügung stellen. Das BMGS hat sich an mehreren Sitzungen der Umsetzungsgruppen beim BMU im Rahmen des Pan-European-Programms beteiligt.

8. Wenn ja wie findet die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen beteiligten Ressorts statt?

Koordiniert durch die nationale Kontaktstelle werden die drei beteiligten Ressorts Umwelt, Gesundheit und Verkehr an der Vor- und Nachbereitung der jährlichen Sitzungen des THE PEP-Steuerungsausschusses beteiligt. Entsprechend den Ressortschwerpunkten werden einzelne Beiträge der Ressorts abgestimmt.

9. Wie werden die Ergebnisse genutzt?

Auf die Antwort zu der Frage 2 wird verwiesen.

10. Warum ist die Charta in deutscher Sprache der deutschen Öffentlichkeit bisher auf den Internetseiten des Bundes nicht zugänglich gemacht worden?

Die Charta ist in deutscher Sprache auf der Internetseite des APUG unter www.apug.de öffentlich zugänglich. Diese Internetseite wird mit Unterstützung des BMGS durch die Geschäftsstelle des Aktionsprogramms, die beim UBA angesiedelt ist, erstellt. Regelmäßig weist das BMGS auf die Aktivitäten und Projekte des Aktionsprogramms hin, wie z. B. mit der Pressemitteilung „Ulla Schmidt: Gesundheit und Umwelt gehören zusammen – neue Internetseite zur Gesundheit und Umwelt (Nr. 180 vom 21. Juni 2004)“.

11. Inwieweit beschäftigt sich das Kuratorium Gesundheit mit der WHO Charta?

Da sich aus der Frage nicht erschließt, auf welches Kuratorium Gesundheit Bezug genommen wird, kann leider keine Beantwortung erfolgen.

12. Warum werden die im Rahmen des Umsetzungsprozess durch WHO Europa erstellten Studien und Schriften z. B. „A Physically Active Life Through Everyday Transport“ (WHO 2002); „Transport Environment and Health“ (WHO Regional Publications European Serie No. 89) nicht auf Deutsch der Fach-/Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt?

Die WHO veröffentlicht eine Vielzahl umfangreicher Publikationen. Eine zeitnahe Übersetzung auch in die deutsche Sprache wird zwar angestrebt, ist aber nicht immer möglich. Des Weiteren wird darauf verwiesen, dass insbesondere die Fachöffentlichkeit oftmals in Englisch kommuniziert und deshalb eine Übersetzung in die deutsche Sprache nicht immer notwendig erscheint. Die Inhalte der beispielhaft oben angeführten Publikationen sind in Form von Zusammenfassungen jedoch im Rahmen des Weltgesundheitstages 2002, der unter dem Motto „Gesund leben – in Bewegung bleiben“ stand, auch in deutscher Sprache verbreitet worden.

13. Welche Studien – national oder international – sind bekannt, die definieren, welcher Nutzen bereits mäßige Bewegung für inaktive Menschen hat?

Zahlreiche Studien befassen sich hiermit und belegen in der Regel positive Effekte. Auf Grund der Vielfalt werden hier lediglich einige Übersichtsarbeiten angeführt. Als Beispiel kann der „Physical Activity and Health Report of the Surgeon General“ genannt werden, der umfassend die positiven Aspekte speziell für moderate körperliche Aktivität darstellt (U.S. Department of Health and Human Services, „Physical activity and health: a report of the Surgeon General“, Atlanta, GA: U.S. Department of Health and Human Services, Centers for Disease Control and Prevention, National Center for Chronic Disease Prevention and Health Promotion, 1996). In einer deutschsprachigen Publikation wird ebenfalls eine aktuelle Übersicht der gesundheitlichen Auswirkungen körperlicher Aktivität gegeben. Dabei werden sowohl evidenzbasierte präventive Wirkungen von körperlicher Aktivität als auch der Nutzen für die Therapie beschrieben (Samitz G., Mensink G., eds, „Körperliche Aktivität in Prävention und Therapie“, München 2002).

Am stärksten belegt sind die Wirkungen von körperlicher Aktivität für die Senkung von Herz-Kreislauf-Krankheiten, Herz-Kreislauf-Mortalität und Gesamtmortalität. In einer deutschen Kohortenstudie des Robert Koch-Institutes konnte gezeigt werden, dass regelmäßige körperliche Aktivität mit einer höheren Lebenserwartung einhergeht. Männer im Alter von 40 bis 69 Jahren, die mehr als zwei Stunden Sport pro Woche treiben, hatten ein dreimal geringeres Risiko, innerhalb von acht Jahren zu sterben, als gleichaltrige Männer, die keinen Sport trieben (Mensink G. et al. „Physical activity and its association with cardiovascular risk factors and mortality“, *Epidemiology* 1996, 7: 391-397).

Das Risiko für Frauen in dieser Altersgruppe war ähnlich, erreichte jedoch keine statistische Signifikanz, da die Sterblichkeit bei Frauen in dieser Altersklasse relativ gering ist und daher nur eine geringe Fallzahl in die Analysen einging. Die Untersuchung konnte die Ergebnisse von vielen internationalen Studien bestätigen, die eine ähnliche Risikosenkung feststellen konnten.

Für das Jahr 1995 wurde geschätzt, dass etwa 6 500 durch Herz-Kreislauf-Krankheiten bedingte Todesfälle vermeidbar gewesen wären, wenn lediglich die Hälfte der inaktiven Männer in der Altersklasse von 40 bis 69 Jahren ein moderates Aktivitätsniveau angenommen hätte, wie z. B. pro Woche vier Stunden stetiges Gehen, Rad fahren oder 2,5 Stunden Schwimmen. Ein Zusammenhang zwischen moderater Bewegung und kardiovaskulären Risikofaktoren lässt sich auch bei Personen feststellen, die älter als 69 Jahre sind.

Auch bei anderen Risikofaktoren bzw. Krankheiten lässt sich der Zusammenhang nachweisen. Eine aktuelle Metaanalyse zur Bedeutung der körperlichen Aktivität bei der Vermeidung von Schlaganfällen zieht die Schlussfolgerung, dass moderate körperliche Aktivität ausreichen würde, das Risiko für Schlaganfall um ca. 40 Prozent zu senken (Wendel-Voss GCW et al., „Physical activity and stroke. A meta-analysis of observational data“, *International Journal of Epidemiology* 2004, 33: 1-12). Evidenzbasierte Studienergebnisse belegen die Reduzierung des Risikos für Kolonkrebs und Diabetes mellitus durch regelmäßige körperliche Aktivität. Dies gilt auch für weitere Risikofaktoren bzw. Krankheiten wie Übergewicht, Osteoporose, chronische Rückenschmerzen und Bluthochdruck. Zudem führt ein Mangel an Bewegung zu einem geringeren Aufbau von Knochenmasse, Verminderung der Muskelmasse und Verschlechterung des Balancegefühls. Der günstige Einfluss von moderaten Trainingseinheiten als Sturzprophylaxe bei älteren Personen (Gefahr von Schenkelhalsbrüchen) ist durch randomisierte kontrollierte Studien gut belegt (Gillespie et al., „Interventions for preventing falls in elderly people“, *The Cochrane Library*, Issue 2, 2004).

Einige Studien befassen sich ausdrücklich mit der Auswirkung des Radfahrens auf die Gesundheit. So berichtet eine dänische Studie, dass Männer und Frauen, die im Durchschnitt drei Stunden pro Woche das Rad benutzen, eine um 40 Prozent niedrigere Sterberate haben als diejenigen, die nicht mit dem Fahrrad fahren (Lars Bo Andersen et al., „All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports and Cycling to Work, *Archives of International Medicine*“ Vol. 160, 12. Juni 2000: 1621-1628).

14. Wie werden diese Studien für die Gesundheits- und Verkehrspolitik genutzt?

Das BMGS verfolgt wissenschaftliche Debatten im Rahmen seiner Zuständigkeit für Gesundheitsförderung und Prävention auch bezogen auf körperliche Aktivitäten, Breiten- und Gesundheitssport. Eine systematische Beobachtung und Auswertung von sportwissenschaftlichen Studien ist jedoch im Allgemeinen nicht Aufgabe des Bundes. Bei der Initiierung neuer Maßnahmen und Vorhaben fließen selbstverständlich relevante wissenschaftliche Erkenntnisse mit ein. Hierzu wird auf die Antwort zu der Frage 2 verwiesen.

15. Gibt es eine Abschätzung der Einspareffekte für das deutsche Gesundheitswesen durch eine konsequente Förderung der Alltagsbewegung, insbesondere durch Fahrradfahren und zu Fuß gehen, wie sie von der Charta vorgesehen ist, und wenn nein, warum nicht?

In Deutschland gibt es bislang keine entsprechenden Studien.

Eine ernst zu nehmende Einschätzung der Einspareffekte durch Bewegungsförderung würde eine umfassende Langzeitanalyse, die u. a. auf wissenschaftlichen Erkenntnissen der Epidemiologie beruht und zugleich die Prinzipien der Krankheitskostenrechnung nutzt, erfordern. Dafür gibt es in Deutschland bis jetzt jedoch noch keinen wissenschaftlichen Vorlauf. Bei der gesundheitsökonomi-

schen Analyse und Bewertung von körperlicher Aktivität ist aber trotz aller methodischer Schwierigkeiten unstrittig, dass ein Mehr an körperlichen Aktivitäten ein Weniger an Gesundheitsausgaben bewirkt. So schätzen beispielsweise kanadische Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, dass im Jahr 1999 mehr als 1,5 Mrd. Euro, d. h. 2,5 Prozent der gesamten Gesundheitsversorgungskosten des Landes, der körperlichen Inaktivität der Bevölkerung zuzurechnen waren. Für die Schweiz sind die jährlichen Mehrkosten auf 1,04 Mrd. Euro geschätzt worden. In der interdisziplinär angelegten Studie „Sport und Gesundheit“, einer sozio-ökonomischen Analyse, die vom österreichischen Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen im Jahre 2000 herausgegeben wurde, wird der Nutzen sportlicher Aktivität mit rund 567 Mio. Euro beziffert. Die durch relative Inaktivität der wenig oder gar nicht Sport ausübenden Bevölkerungsgruppe verursachten Kosten belaufen sich danach auf rund 836 Mio. Euro.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass durch eine Aktivierung der Bevölkerung auch in Deutschland eine Entlastung der öffentlichen Gesundheitssysteme eintreten dürfte.

16. Wie hat sich die Bundesregierung in den Europäischen Prozess des Netzwerkes HEPA (Health-Enhancing Physical Activity) eingebracht?

Das Netzwerk Health-Enhancing Physical Activity (HEPA) wurde von 1996 bis 2001 mit europäischen Mitteln unterstützt und von wissenschaftlichen Institutionen in verschiedenen europäischen Ländern, insbesondere in Finnland, dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden, getragen. Ziel war die Entwicklung von nationalen HEPA Programmen und Strategien in den jeweiligen Ländern, um dadurch den Breitensport und die Bewegung im Alltag zu fördern. Deutsche Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler haben die Diskussionen im Rahmen des HEPA-Netzwerkes verfolgt. Seit Beendigung der Förderung arbeitet HEPA als ein offenes Netzwerk weiter. So fand vom 13. bis 15. Juni 2004 in der Schweiz ein Treffen statt, an dem auch deutsche Expertinnen und Experten teilgenommen haben.

Da es sich um ein Netzwerk insbesondere von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern handelt, ist eine unmittelbare Beteiligung des BMGS in diesem Prozess nicht vorgesehen und würde auch nicht zum ministeriellen Aufgabebereich des BMGS gehören. Die Zielsetzung des Netzwerkes wurde allgemein begrüßt und die Aktivitäten verfolgt.

17. Wie bewertet die Bundesregierung dieses Programm, das insbesondere in der Schweiz unter der Federführung der Sporthochschule in Magglingen zu einer konsequenten Forschungsarbeit mit entsprechenden Publikationen und Programmen geführt hat, in seinem Nutzen für Deutschland?

Soweit die Bundesregierung die Implementierung verfolgt hat, stehen die Forschungsarbeiten der Sporthochschule Magglingen/Schweiz noch am Anfang einer konsistenten Entwicklung von bevölkerungsbezogenen Interventionsprojekten. Deutsche Institute wie z. B. das Institut für Sportwissenschaften der Universität Bayreuth stehen im engen Kontakt mit der Universität Magglingen.

Es ist nicht Aufgabe der Bundesregierung, Forschungsarbeiten, Publikationen und Programme anderer Länder zu bewerten. Des Weiteren muss berücksichtigt werden, dass in Deutschland aufgrund des föderalen Systems entsprechende Maßnahmen im Wesentlichen in die Zuständigkeit der Länder fallen. Für die Sportförderung kann der Bund aufgrund der Zuständigkeit der Länder und Gemeinden lediglich Anregungen geben. Ebenso besitzt der Bund nur eine be-

grenzte Zuständigkeit bzw. Gesetzgebungskompetenz für die Bereiche Prävention und Gesundheitsförderung.

18. Gibt es vergleichbare Forschungsarbeiten deutscher Institute z. B. der deutschen Sporthochschule in Köln?

Ein systematischer Überblick über die Forschungsarbeiten einzelner deutscher Universitäten und Institute liegt der Bundesregierung nicht vor und gehört auch nicht zu deren Aufgabenbereich. Hier sei auf die vielfältigen wissenschaftlichen Publikationen verwiesen, die in der Regel öffentlich zugänglich sind, so dass zielgerichtete Recherchen erfolgen können. Exemplarisch sei an dieser Stelle eine laufende Studie der Deutschen Sporthochschule in Köln über die funktionellen Anpassungen durch Radsporttraining genannt. Im Rahmen dieses wissenschaftlichen Projektes werden männliche Probanden im Alter von 20 bis 30 Jahren begutachtet. Ziel ist es, einen quantitativen Bezug zwischen der Trainingsbelastung und der Leistungsentwicklung herzustellen. Das Institut für Sportwissenschaft der Universität Bayreuth führt zurzeit ebenfalls ein von der Deutschen Forschungsgemeinschaft gefördertes Forschungsprojekt „Gesund durch Gesundheitssport, wer profitiert wie viel?“ durch. Im Übrigen wird auf die in der Antwort zu der Frage 13 genannten Studien verwiesen.

19. Wie konnte HEPA bisher bezüglich der nationalen Präventionsarbeit genutzt werden und wie wird HEPA künftig in der nationalen Präventionsarbeit genutzt?

Die Bundesregierung nutzt die Erfahrungen und Ergebnisse des Netzwerkes HEPA nur mittelbar. Eine Auflistung der Maßnahmen zur Reduzierung von Bewegungsmangel durch gesundheitsfördernde Aktivitäten im Rahmen der Präventionsarbeit, die von der Bundesregierung ergriffen worden sind, finden sich in der Antwort zu der Frage 2.

20. Welche konkreten Umsetzungsstrategien haben sich daraus ergeben?

Auf die Antwort zu der Frage 19 wird verwiesen.

21. Welche Informationen bzw. Publikationen (z. B. „Guidelines For Health-Enhancing Physical Activity Promotion Programms von Charlie Forster“) wurden aus dem HEPA Prozess und dessen Umsetzung in benachbarten europäischen Ländern der deutschen Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt?

Publikationen sind in der Regel grundsätzlich öffentlich zugänglich und können damit auch in Deutschland bezogen werden. Die Publikationen und Ergebnisse des HEPA-Prozesses sind zum Teil sogar in deutscher Sprache veröffentlicht. Ausführliche Informationen finden sich z. B. auf der Internetseite www.hepa.ch.

II. Zu „Mit dem Rad zur Arbeit“:

22. Inwieweit hat der Ansatz „Mit dem Rad zur Arbeit“ Eingang in die verkehrspolitischen Strategien der Bundesregierung gefunden?

Die Bundesregierung unterstreicht mit der Vorlage des NRVP ihren politischen Gestaltungswillen zur Förderung des Radverkehrs als Teil einer nachhaltigen

Verkehrsentwicklung. Entsprechende Zielsetzungen sind z. B. im Verkehrsbericht 2000, in der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie „Perspektiven für Deutschland“ vom April 2002, aber auch in der Koalitionsvereinbarung vom 16. Oktober 2002 enthalten.

Die Förderung des Radverkehrs ist eingebunden in den komplexen Wirkungszusammenhang von Wirtschafts-, Finanz-, Steuer-, Verkehrs-, Raumordnungs-, Gesundheits-, Umwelt- und Tourismuspolitik. Die Bundesregierung setzt auf ein breit angelegtes Maßnahmenbündel, das verschiedene Politikfelder einbezieht und in einem intensiven Dialog mit Ländern und Kommunen erörtert wird.

Der Radverkehr in Deutschland hat mit einem Anteil von ca. 9 Prozent an der Summe aller Wege einen hohen Stellenwert. Der von der Bundesregierung vorgelegte NRVP enthält in einem ganzheitlichen Ansatz, der auch den Aspekt „Mit dem Rad zur Arbeit“ berücksichtigt, umfangreiche Handlungshilfen zur Förderung des Radverkehrs. Zu seiner erfolgreichen Umsetzung bedarf es der aktiven Mitarbeit und Unterstützung aller beteiligten Akteure, insbesondere auch vor Ort, in den Ländern und Kommunen.

Das Fahrrad kann vorrangig in der Alltags- und Nahmobilität seine vielfältigen Vorteile und Stärken voll entfalten. Dabei liegt die Hauptverantwortung zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur bei den Kommunen. Der Bund leistet in diesem Bereich, entsprechend seiner Handlungskompetenz, mit zahlreichen Informationen und Anregungen Hilfestellung. Wesentliche Bausteine sind die Ergebnisse aus dem Forschungsprogramm Stadtverkehr (FOPS) zum Radverkehr, die jeweils in Merkblätter und gesetzliche Regelungen Eingang finden. Die derzeit in der Anhörung befindliche Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) soll den Verantwortlichen in den Kommunen weitere Erleichterungen beim Bau von Radverkehrsanlagen bringen.

23. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen über die Auswirkungen einer Verlagerung des Berufsverkehrs auf das Fahrrad vor?

Mögliche Verlagerungspotenziale und die daraus resultierenden CO₂-Einsparungen sind im Kapitel 2 des NRVP dargestellt. Rund 21 Prozent der gesamten Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) werden im Berufsverkehr erbracht (Verkehr in Zahlen 2003/04). Dies gibt einen Anhaltspunkt für das Potenzial für eine Verlagerung von Teilen des Berufsverkehrs vom MIV zum Fahrrad und die dadurch möglichen CO₂-Einsparungen. Hinweise auf die tatsächlich gegebenen Grenzen einer Verlagerung ergeben sich aus der Antwort zu der Frage 28.

Dem BMU liegen Untersuchungen vor, die sich mit Fragen eines Mobilitätsmanagements in Betrieben und in Kommunen befassen. Das Fahrrad wird dabei als Teil eines integrierten Verkehrssystems mit einbezogen. Ziel der Überlegungen zum Mobilitätsmanagement ist die Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf andere, umweltfreundlichere Verkehrsträger wie das Fahrrad, die öffentlichen Verkehrsmittel oder die Bildung von Fahrgemeinschaften.

24. Berücksichtigt die Bundesregierung in ihrer Verkehrspolitik die Förderung der Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zum Arbeitsplatz?

Die von der Bundesregierung initiierte und zum 1. Januar 2001 in Kraft getretene Umstellung der steuerlichen Berücksichtigung von Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte auf eine einheitliche verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale war aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen geboten. Dadurch wurde für den Weg zum Arbeitsplatz der Anreiz für

einen Umstieg auf das umweltfreundliche Fahrrad deutlich erhöht. Das Fahrrad dient zudem als individueller Zubringer zu Bus und Bahn. Damit Fahrräder komfortabel abgestellt werden können, stehen für die Errichtung von Bike & Ride-Anlagen Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung.

25. Mit welchen konkreten verkehrspolitischen Maßnahmen fördert die Bundesregierung die Nutzung des Fahrrads als Berufsverkehrsmittel breitwirksam?

Die Änderungen straßenverkehrsrechtlicher Regelungen aus den Jahren 1997 und 2001 waren wichtige Meilensteine zur Erleichterung des Radverkehrs und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Überarbeitung der StVO ist derzeit in der Anhörung, die Anhörung zur Überarbeitung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist bereits durchgeführt. Das neue Baugesetzbuch (EAG Bau, in Kraft getreten am 20. Juli 2004) beinhaltet:

- die Aufnahme des nicht motorisierten Verkehrs, unter Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung, in den Katalog der bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigenden Belange,
- die ausdrückliche Erwähnung von Flächen für das Abstellen von Fahrrädern im Katalog der Festsetzungsmöglichkeiten in Bebauungsplänen. Hierdurch wird verdeutlicht, dass die Bereitstellung von komfortablen Abstellanlagen und damit der leichte Zugang zum Fahrrad eine wichtige Voraussetzung für die Fahrradnutzung im Alltag ist. Die Aufstellung von Bauleitplänen obliegt den Kommunen als weisungsfreie Selbstverwaltungsaufgabe.

Mit Mitteln des Bundes wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Forschungsprojekte zum Radverkehr durchgeführt. Die Mobilitäts- und Verkehrsforschung berücksichtigt bei den zunehmend komplexer werdenden Aufgabenstellungen im Verkehrsbereich den vielfältigen Erkenntnisbedarf auch hinsichtlich der Förderung des Fahrradverkehrs.

Zusätzlich hat der Bund die Mittel für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen seit 2002 auf 100 Mio. Euro verdoppelt, wovon 2 Mio. Euro für nicht investive Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP vorgesehen sind. Die Verdoppelung der Investitionsmittel soll Ansporn für andere Baulastträger sein, in ihrem Bereich in ähnlicher Weise den Radverkehr zu fördern.

26. Wie wird die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ des ADFC und der AOK bewertet?

Die Bundesregierung begrüßt die bundesweite Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“, die 2004 in sieben Bundesländern durchgeführt wird, als einen wesentlichen Beitrag zur Förderung des Alltagsverkehrs.

27. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, derartige Aktionen ggf. auch finanziell zu unterstützen?

Für die bundesweite Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ stellt das BMVBW im Haushaltsjahr 2004 einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von 250 000 Euro zur Verfügung.

28. Wie viele Menschen fahren in Deutschland bereits mit dem Fahrrad zur Arbeit, wie weit und wie häufig?

(a) wie viele

Nach der Studie „Mobilität in Deutschland 2002 (MiD 2002)“ werden von den insgesamt über 272 Millionen täglichen Wegen 9 Prozent mit dem Fahrrad als Hauptverkehrsmittel getätigt.

Von diesem täglichen Verkehrsaufkommen (272 Millionen Wege) sind 21 Prozent – oder rund 60 Millionen Wege – beruflich bedingte Wege mit dem Wegezweck Arbeits- (15 %) oder Ausbildungsplatz (6 %). Der Modal Split ergibt sich aus nachfolgender Tabelle (Tabelle 1):

Tabelle 1: Ausgewählte Wegezwecke nach Hauptverkehrsmittel
(Angaben in Prozent)

		Wegezweck		
		Arbeitsplatz	Ausbildungsplatz	Arbeits- und Ausbildungsplatz
Hauptverkehrsmittel	Zu Fuß	8,3	27,9	14,2
	Fahrrad	9,0	12,8	10,1
	MIV-Fahrer	66,3	9,9	49,4
	MIV-Mitfahrer	5,3	20,1	9,7
	ÖPNV	10,7	29	16,2
	ÖV-Fernverkehr	0,4	0,3	0,4
	Summe	100	100	100

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

(b) wie weit

Betrachtet man die Länge der Wege in Bezug auf den Wegezweck Arbeitsplatz, so ergibt sich folgendes Bild (Tabelle 2):

Tabelle 2: Wege zum Arbeitsplatz nach km-Klassen und Hauptverkehrsmittel
(Angaben in Prozent)

	0 – 1 km	1 – 5 km	5 – 10 km	10 – 15 km	15 – 20 km	>20 – 50 km	> 50 km	Insgesamt
Wegeanteile an km-Klassen insgesamt	12,4	29,0	17,6	11,3	8,1	17,2	4,4	100
Anteil der Wegeklassen je Hauptverkehrsmittel								
zu Fuß	77,4	20,7	1,0	0,5	/	0,4	0,0	100
Anteil der Fahrradwege	28,7	56,6	10,3	2,8	0,7	0,7	/	100
MIV-Fahrer	4,3	26,8	19,6	13,6	9,9	20,8	5,0	100
MIV-Mitfahrer	5,9	35,0	19,1	12,4	7,7	16,4	3,4	100
ÖPNV	1,8	24,4	24,1	12,3	9,6	21,7	6,0	100
Anteil der Hauptverkehrsmittel je Wegeklasse (Modal Split)								
zu Fuß	52,1	5,9	0,5	0,3	/	0,2	0,0	8,3
Fahrrad	20,9	17,5	5,3	2,2	0,7	0,3	/	9,0
MIV-Fahrer	22,9	61,1	73,7	79,8	81,2	80,2	74,7	66,2
MIV-Mitfahrer	2,5	6,4	5,8	5,8	5,1	5,1	4,1	5,3
ÖPNV	1,6	9,1	14,8	11,8	12,9	13,6	14,7	10,8
	0 – 1 km	1 – 5 km	5 – 10 km	10 – 15 km	15 – 20 km	>20 – 50 km	> 50 km	Insgesamt

/: Nicht ausgewiesene Fallzahlen (weniger als 10 Fälle)

Das heißt, dass der größte Anteil (mit 56,6 %) der Fahrradwege mit dem Wegezweck Arbeitsplatz im Entfernungsbereich von 1 bis 5 km liegt. 29 Prozent liegen unter 1 km. Bei Wegen über 10 km zum Arbeits- und Ausbildungsplatz ist das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel zu vernachlässigen.

(c) wie häufig

Anhand der Studie MiD 2002 kann kein direkter Rückschluss auf die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads zum Arbeitsplatz getroffen werden, da dieses spezifische Merkmal bei der MiD 2002 (Stichtagsbefragung) nicht erhoben werden konnte.

29. Welche Potentiale gibt es in Städten und im ländlichen Raum?

Anhand der Studie MiD 2002 kann kein direkter Rückschluss auf die Nutzungspotenziale in Städten und ländlichen Räumen getroffen werden. Aufgrund des Erhebungsmerkmals „Nutzungshäufigkeit des Fahrrads“ lassen sich folgende allgemeine Rückschlüsse ziehen:

- Im Bundesschnitt zählen 19 Prozent zu den (fast) täglichen Fahrradnutzern – davon in den östlichen Bundesländern 18 und in den westlichen Bundesländern 20 Prozent.
- Die Selten- und Nie-Nutzer umfassen zusammen einheitlich 47 Prozent.
- In den ländlichen Räumen spielt das Fahrrad eine überdurchschnittliche Rolle. Der Nicht-Nutzer-Anteil sinkt hier auf nur 29 Prozent.
- Entscheidender für das Niveau der Fahrradnutzung sind jedoch topografische Bedingungen sowie die jeweilige Bevölkerungsstruktur (z. B. an Hochschulstandorten).

30. Was unternimmt die Bundesregierung in Sachen „Bike & Ride“ (Fahrradstellplätze/-boxen/-stationen etc.), um diese Potentiale auszuschöpfen?

Eine Förderung für investive Maßnahmen von Bike & Ride-Anlagen aus Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG ist möglich, wenn sich die Anlagen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen befinden (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 GVFG) – Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs.

31. Was hält andere Menschen bisher davon ab, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren?

Zur Nutzung des Fahrrades für den Weg zur Arbeit liegen der Bundesregierung keine gesonderten Studien vor. Es ist davon auszugehen, dass breiten Kreisen der Bevölkerung die Vorteile der Fahrradnutzung zwar hinreichend bekannt sind, sie aber aus persönlichen Gründen von der Benutzung des Fahrrades Abstand nehmen.

32. Mit welchen „weichen Methoden“ kann man dagegen angehen?

Auf die Antwort zu der Frage 31 wird verwiesen.

33. Sind der Bundesregierung innovative Projekte bekannt, mit denen Arbeitgeber das Radfahren zur Arbeit fördern?

Bundesweit gibt es beispielgebende betriebliche Angebote, die die Nutzung des Rades im Alltagsverkehr fördern. Prominentes Beispiel ist die BASF Ludwigshafen, die ihren Mitarbeitern 15 000 Werksfahrräder zur Verfügung stellt und dazu noch eine Broschüre „Mit dem Rad zur BASF“ herausgibt. Die neueste Radwegebroschüre innerhalb der Arbeitsgemeinschaft „Umweltfreundlich zum Betrieb“ stammt von der Elektronikfirma Sick, die für ihre Werke fahrradfreundliche Strecken aufgezeichnet hat. Die Uniklinik Freiburg hat nach einer Umfrage ihre Fahrradständer in komfortable Abstellanlagen (Beseitigung von „Felgenkillern“) umgerüstet. Bei der Lufthansa in Hamburg müssen die Fahrräder nicht mehr zentral vor der Haupteinfahrt abgestellt werden: 35 dezentrale Abstellanlagen innerhalb des sehr großen Betriebsgeländes sorgen für kurze

Wege und Zeitersparnis bei der Zeiterfassung. Unternehmen wie Upat und Endress + Hauser belohnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, mit einem betrieblichen Fahrgeldzuschuss.

Beim Fahrradkongress „Wirtschaft in Bewegung“ im Mai 2004 im Hambacher Schloss wurde erstmals der „Wirtschaft in Bewegung Award“ vergeben. Preisträger waren Infineon Dresden, Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit in Eschborn und Kärcher in Winnenden. Alle drei Unternehmen haben neue Mobilitätskonzepte, in denen das Fahrrad einen wichtigen Stellenwert besitzt, für ihre Mitarbeiter umgesetzt.

34. Wenn ja, inwieweit unterstützt die Bundesregierung diese Projekte?

Aus Gründen der Wettbewerbsneutralität können Projekte aus dem privatwirtschaftlichen Bereich nicht gefördert werden.

35. Was tut der Bund als Arbeitgeber bei seinen Arbeitnehmern dafür, dass diese günstige Bedingungen vorfinden, mit dem Rad zur Arbeit zu kommen?

Bundesinstitutionen mit eigenen Liegenschaften stellen ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in ausreichender Menge frei stehende und/oder überdachte Fahrradabstellanlagen zur Verfügung. In einigen Bereichen können die Bediensteten auch Duschen, Umkleieräume und Schränke zur Aufbewahrung der Fahrradutensilien nutzen. Teilweise wird zur Durchführung von Kleinreparaturen Werkzeug zur Verfügung gestellt.

Als beispielhaft können die Bemühungen des UBA hervorgehoben werden. Das Umweltbundesamt verfügt an den Berliner Standorten über ein Umweltmanagementsystem, das nach EMAS (Bismarckplatz) bzw. ISO 14001 (Spandau) zertifiziert ist. Das dazu gehörige Umweltprogramm enthält als Umweltzielsetzung den Punkt „Verringerung der verkehrsinduzierten Umweltbelastung“. Im Intranet des Umweltbundesamtes wurde eine Seite „Mobilitätsberatung“ (www.bbbike.de) eingerichtet.

Verschiedene Behörden in Bonn und Berlin verfügen über Dienstfahräder, für deren Wartung Vereinbarungen mit örtlichen Fahrradwerkstätten getroffen wurden, so dass gewährleistet ist, dass die Fahrräder stets einsatzbereit sind.

Die Erfahrung der Behörden hat gezeigt, dass durch eine fahrradfreundliche Umgebung die Motivation der Beschäftigten erhöht werden kann, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren.

36. Gibt es bereits in einzelnen Bundesinstitutionen besondere Anstrengungen, um Anreize für Arbeitnehmer zu bieten, mit dem Rad zur Arbeit zu kommen?

Auf die Antwort zu der Frage 35 wird verwiesen.

37. Haben Vertreter des Bundesministeriums für Gesundheit und Soziale Sicherung (BMGS) an einem interministeriellen Arbeitskreis zum Regierungsprogramm „Fahr Rad“ teilgenommen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Eine Vertreterin bzw. ein Vertreter des BMGS hat an den Sitzungen des interministeriellen Arbeitskreises zum Regierungsprogramm „FahrRad“ teilgenommen und dabei die jeweiligen Themen aus der Sicht des Bereichs Gesundheit mitdiskutiert.

38. Haben Vertreter des BMGS an Sitzungen des Bund-Länder Arbeitskreises zum Nationalen Radverkehrsplan teilgenommen, und wenn nein, warum nicht?

Nein, der Bund/Länder Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ dient dem Erfahrungsaustausch zwischen dem BMVBW, Ländern, Verbänden und externen Fachkreisen.

39. Hat die Bundesregierung aus den von ihr initiierten Forschungsprojekten (z. B. im Rahmen des FOPS Programms) Erkenntnisse zur effektiven Nutzung des Fahrrads im beruflichen Alltagsverkehr?

Auf die Antwort zu den Fragen 23 und 28 wird verwiesen.

