

## **Antrag**

**der Fraktion der SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Innenministeriums**

### **Radwegenetz ausbauen – Fahrradverkehr stärken**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

1. für den Bau von Radwegen, auch aus Sicherheitsgründen, in Zukunft einen eigenen Mitteltopf (z. B. aus GVFG-Mitteln) mit angemessener finanzieller Ausstattung bereitzustellen;
2. auf ein lückenloses, flächendeckendes Radwegenetz abseits von Bundes- und Landesstraßen hinzuwirken;
3. für eine einheitliche und durchgängige Beschilderung im gesamten Radwegenetz zu sorgen;
4. für eine bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV zu sorgen;
5. sinnvolle Mindeststandards für Radwege einzuführen, wie angemessene Breite (Einrichtungsverkehr 1,50 m, Zweirichtungsverkehr mind. 2,50 m) und guter Belag sowie abgesenkte Wegkanten mit einer Höhe von max. 1 bis 2 cm;
6. sich dafür einzusetzen, dass sinnlose Normierungen, wie z. B. der § 67 StVZO abgeschafft werden;
7. dafür zu sorgen, dass Behinderungen des Radverkehrs, z. B. durch falsch geparkte Autos konsequent sanktioniert werden;

8. sich innerorts für die Aufhebung der Radwegenutzungspflicht einzusetzen um Gefahrensituationen weitestgehend zu vermeiden.

04. 10. 2007

Vogt, Haller  
und Fraktion

#### Begründung

Radfahren ist nicht nur gesund, sondern schont auch die Umwelt. Grund genug, dass die Landesregierung endlich damit beginnt, für ein gut ausgebautes und flächendeckendes Radwegenetz zu sorgen. Denn nur so ist es möglich, die Bürger zu mehr Radfahren zu bewegen, ohne sie unnötigen Sicherheitsrisiken auszusetzen.

Bei der Qualität und bei der Länge seines Radwegenetzes liegt Baden-Württemberg im Bundesländervergleich aber allenfalls im Mittelfeld. Nach wie vor fehlt ein durchgängiges, einheitliches Radwegegrundnetz, obwohl es – zumindest auf dem Papier – seit über zehn Jahren ein gemeinsam mit Städten und Gemeinden entwickeltes Konzept dafür gibt.

Die Landesregierung plant, baut und finanziert Radwege nach wie vor, wenn überhaupt, an Bundes- und Landesstraßen, statt ein autonomes Radwegenetz auf den Weg zu bringen.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 25. Oktober 2007 Nr. 62–3932/162–27 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*1. für den Bau von Radwegen, auch aus Sicherheitsgründen, in Zukunft einen eigenen Mitteltopf (z. B. aus GVFG-Mitteln) mit angemessener finanzieller Ausstattung bereitzustellen;*

Zu 1.:

Die Planung, der Bau, die Erhaltung und Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur ist eine Aufgabe des Bundes, des Landes, der Landkreise, Städte und Gemeinden. Die Finanzierung der Infrastruktur der Radverkehrsnetze in Baden-Württemberg erfolgt nach dem im Bundesfernstraßengesetz und im Straßengesetz festgelegten Baulastprinzip. Danach trägt der jeweilige Baulastträger der Straßen und Wege die Kosten für die Planung, den Bau, die Erhaltung und Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur.

Der Bund finanziert Radwege als Teil der Bundesstraßen aufgrund seiner Straßenbaulast. Im Jahr 2002 wurde erstmals ein eigener Haushaltstitel für den Bau einschließlich der Erhaltung von Radwegen in der Baulast des Bundes vorgesehen. Die dem Land hieraus zur Verfügung stehenden zweckgebundenen Mittel werden für den Radwegebau an Bundesstraßen eingesetzt.

Das Land finanziert Radwege als Teil der Landesstraßen gemeinsam mit dem Aus- und Neubau von Landesstraßen oder als Einzelprojekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Gesamtmobilität aus dem Landeshaushalt.

Nachträglich angebaute Radwege an bereits ausgebauten Landesstraßen werden ebenfalls aus Landesmitteln finanziert. Die jährlichen Investitionen betragen in den zurückliegenden Jahren durchschnittlich rund 7,5 Mio. Euro pro Jahr.

Radwege in der Straßenbaulast der Kreise und Gemeinden werden von diesen finanziert. Soweit Radverkehrsanlagen entlang von förderfähigen Kreis- oder Gemeindestraßen verlaufen, wurden diese durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bzw. werden nach der VwV-Entflechtungsgesetz gefördert. In den Jahren 2000 bis 2006 betrug das jährliche Fördervolumen durchschnittlich rund 13 Mio. Euro.

*2. auf ein lückenloses, flächendeckendes Radwegenetz abseits von Bundes- und Landesstraßen hinzuwirken;*

Zu 2.:

Die Aufstellung und Fortschreibung der Landesradverkehrsnetzkonzeption erfolgt im Rahmen der Fortschreibung des Generalverkehrsplans des Landes. Landesweit bedeutsame Hauptrouten sollen sich dabei an den Entwicklungsachsen des Landesentwicklungsplanes mit seinen Siedlungsschwerpunkten orientieren. Sie sollen zusammen mit den touristisch ausgerichteten Landesradfernwegen, dem europäischen und dem nationalen Netz das Landesradverkehrsnetz bilden. Diese Radrouten in der Landesradverkehrsnetzplanung sind Teil der Radverkehrsnetze der Land- und Stadtkreise.

Landesweit werden in Flurneuordnungen jährlich durchschnittlich rund 350 Kilometer befestigte ländliche Wege geschaffen. Sie erhöhen zusätzlich das Radwegeangebot des Landes, da grundsätzlich alle Feld- und Waldwege nicht nur von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sondern auch von Radfahrern benutzt werden können.

*3. für eine einheitliche und durchgängige Beschilderung im gesamten Radwegenetz zu sorgen;*

Zu 3.:

Um vor allem die Fahrradtouristen auf den nationalen und den Landesradfernwegen sicher und zielgerichtet lenken und leiten zu können, sind die für die Radwegbeschilderung zuständigen unteren Verwaltungsbehörden derzeit dabei (bzw. haben dies zum Teil schon abgeschlossen), die Fernradwege nach dem nationalen Standard der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen (FGSV) auszuschildern. Dafür erhalten sie Zuschüsse vom Wirtschaftsministerium. Da die landeseinheitliche Beschilderung der Fernradwege nach dem FGSV-Standard erhebliche Finanzmittel erfordert, wird diese Maßnahme noch einige Jahre andauern.

*4. für eine bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV zu sorgen;*

Zu 4.:

Das Land schenkt dem Thema bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV unter dem Begriff Bike+Ride große Aufmerksamkeit. So wurde im Jahre 2001 ein Sonderprogramm zur Förderung des Ausbaus von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs mit überdachten Fahrradabstellplätzen aufgelegt, um die Förderung des sehr hohen Bedarfs an Bike+Ride-Plätzen zu ermöglichen. Dieses Programm ist Ende 2006 ausgelaufen. Bereits in den Jahren 1994 bis 1996 lief im Land ein derartiges Programm. Dafür waren jährlich 10 Mio. DM Zuschüsse zur Verfügung gestellt

worden. Mit diesen Mitteln konnten über 20.000 Bike+Ride-Stellplätze errichtet werden.

Ein weiterer Aspekt zu diesem Thema ist die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln. Grundsätzlich besteht im Schienenpersonennahverkehr sowie im Stadtbahnverkehr in Baden-Württemberg eine Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern. Dies ist allerdings abhängig von den jeweiligen Kapazitäten in den Fahrzeugen. Darüber hinaus konnte die Landesregierung vielerorts Regelungen zur kostenlosen Mitnahme von Fahrrädern durchsetzen.

*5. sinnvolle Mindeststandards für Radwege einzuführen, wie angemessene Breite (Einrichtungsverkehr 1,50 m, Zweirichtungsverkehr mind. 2,50 m) und guter Belag sowie abgesenkte Wegkanten mit einer Höhe von max. 1 bis 2 cm;*

Zu 5.:

Grundlage für die Planung, den Entwurf und den Betrieb insbesondere von innerörtlichen Radverkehrsanlagen sind die am 14. Februar 1996 vom damaligen Bundesministerium für Verkehr eingeführten „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 1995“ (ERA 95). Diese detaillierte technische Vorschrift regelt auch die Mindestbreite eines Radweges, der nur in eine Richtung befahren werden darf. Diese beträgt bei nur geringem Radverkehrsaufkommen 1,60 Meter, bei hohem Radverkehrsaufkommen 2,00 Meter. Bei Radwegen, die in beiden Richtungen befahren werden dürfen und sich nur auf einer Straßenseite befinden, ist die Mindestbreite 2,50 bzw. 3,00 Meter. Sind entlang einer Straße auf beiden Seiten Radwege angelegt, die von den Radfahrern in beiden Richtungen befahren werden dürfen, beträgt die Mindestbreite jeweils 2,00 bzw. 2,50 Meter.

Verlaufen straßenbegleitende Radwege auf Gehwegniveau, sind überall dort Rampen erforderlich, an denen ein Anschluss an parallele bzw. zu überquerende Fahrbahflächen notwendig ist. An den Querungsstellen sind die Borde für Fußgänger auf 3 cm, für Radfahrer im Regelfall auf 1 bis 2 cm abzusenken.

*6. sich dafür einzusetzen, dass sinnlose Normierungen, wie z. B. der § 67 StVZO abgeschafft werden;*

Zu 6.:

Die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) beinhaltet schon seit vielen Jahrzehnten in den §§ 63 bis 67 auch Vorschriften für Fahrräder. Diese bestehen, historisch gewachsen, aus Beschaffenheits- und Wirkvorschriften, die in einigen Bereichen nicht mehr den modernen Stand der Technik wiedergeben. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beabsichtigte daher, mit einer „Fahrradverordnung“ diese Vorschriften (auch bez. der Beleuchtung von Fahrrädern) zu aktualisieren. Aufgrund der geplanten sehr detaillierten Regelungen wurde der Verordnungsentwurf (Bundesratsdrucksache 29/06) am 7. April 2006 vom Bundesrat wegen des zu besorgenden bürokratischen Aufwands abgelehnt.

Die Landesregierung vertritt hierzu folgende Auffassung:

Auch bei relativ einfachen Fahrzeugen wie Fahrrädern ist zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, der Nutzersicherheit sowie vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen der Produzenten ein einheitlicher Vorschriften-Rahmen erforderlich. Dieser sollte aber auf das unabdingbare Maß begrenzt werden,

um unnötige Bürokratie zu vermeiden. Schon länger ist die Leitlinie zum Erlass neuer Vorschriften, keine Beschaffenheits-, sondern vorwiegend Wirkungsvorschriften zu erlassen. Damit haben die Hersteller und Betroffenen zur Erreichung des Vorschriftenziels weitestgehende Freiheit und der weiterentwickelte Stand der Technik kann in moderne Produkte einfließen, ohne Vorschriften ändern zu müssen.

Aktualisierte Rahmenvorschriften zur Fahrrad-Beleuchtungsanlage in § 67 der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung sind aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich. Vorzuschreiben ist aber nur das „Signalbild“ und zur Qualitätssicherung eine mögliche Bauartgenehmigung der Beleuchtungseinrichtungen. Die Wahl der Beleuchtungsanlage wird in der Praxis maßgeblich vom jeweiligen Käufer und Nutzer des Fahrrads abhängen. Die Prüfung der vorschriftsmäßigen Funktionsfähigkeit und Nutzung der Beleuchtungsanlage obliegt den Verkehrskontrollen. Detaillierte Beschaffenheitsvorschriften garantieren keinen Sicherheitsgewinn.

Die Landesregierung sieht aufgrund der erst jüngst gescheiterten Novellierung aktuell keine kurzfristige Ansatzmöglichkeit, für eine Änderung des Vorschriften-Rahmens der StVZO für Fahrräder.

*7. dafür zu sorgen, dass Behinderungen des Radverkehrs, z. B. durch falsch geparkte Autos konsequent sanktioniert werden;*

Zu 7.:

Die Überwachung von Verstößen im ruhenden Verkehr obliegt in erster Linie dem gemeindlichen Vollzugsdienst. Zur Verbesserung der Verkehrsmoral führt die Polizei aber bereits seit Jahren eine konsequente und niederschwellige Verkehrsüberwachung durch. Diese umfasst auch die Ahndung von Verstößen, wie z. B. dem behindernden Parken auf Fußgänger- oder Radwegen zum Schutz dieser besonders gefährdeten Zielgruppen. Auch in Zukunft wird dieses Aufgabenfeld im Fokus der polizeilichen Überwachungstätigkeit stehen.

*8. sich innerorts für die Aufhebung der Radwegenutzungspflicht einzusetzen um Gefahrensituationen weitestgehend zu vermeiden.*

Zu 8.:

Zahlreiche statistische Erhebungen und wissenschaftliche Untersuchungen weisen nach, dass die Unfallzahlen auf innerörtlichen Radwegen mit Radfahrerfurten deutlich höher sind als auf gemeinsam von allen Fahrzeugen genutzten Fahrbahnen. Auf Radwegen, die räumlich von der Fahrbahn getrennt sind, gibt es häufiger Unfälle in Verbindung mit abbiegenden und kreuzenden Fahrzeugen sowie mehr Alleinunfälle und Kollisionen zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die Unfallschwere ist dabei nicht geringer als bei Unfällen auf Fahrbahnen. So wurde unter anderem durch die Bundesanstalt für Straßenwesen nachgewiesen, dass die Führung von Radfahrern auf der Fahrbahn vor allem in Knotenpunktbereichen ein höheres Sicherheitsniveau erreicht als die Führung im Seitenraum auf Radwegen. Radfahrer sind dann am sichersten, wenn sie sich im Blickfeld der anderen Fahrzeugführer aufhalten. Bei innerörtlichen Radwegen müssen Radfahrer die komfortable bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr auf Streckenabschnitten an Kreuzungen und Einmündungen häufig mit einem deutlich erhöhten Unfallrisiko bezahlen.

Im Allgemeinen registriert die Polizei innerorts 50 bis 60 % aller Unfälle von Radfahrern an Knotenpunkten. Vor dem Hintergrund, dass an Straßen mit Radwegen der Anteil der Knotenpunktunfälle deutlich höher liegt als an Stra-

ßen ohne Radweg, ist der Führung von Radfahrern auf Schutzstreifen (unterbrochene Linie, Leitlinie Zeichen 340 StVO) bzw. auf Radfahrstreifen (durchgehende Linie, Fahrstreifen- und Fahrbahnbegrenzung Zeichen 295 StVO) in der Regel der Vorzug zu geben vor einer Führung auf baulich abgesetzten Radwegen mit Radfahrerfurten.

Das Innenministerium Baden-Württemberg hat die Verkehrsbehörden im Sommer diesen Jahres entsprechend unterrichtet. Baden-Württemberg wird sich auf Bund-Länder-Ebene dafür einsetzen, dass die in der Straßenverkehrsordnung vorgegebene Radwegbenutzungspflicht innerorts überprüft wird.

Rech  
Innenminister