

Antrag

der Abg. Egon Eigenthaler u. a. REP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Verstärkte Sicherheit für den Fahrradverkehr

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

I.

zu berichten,

1. wie sie sich, entgegen dem Bundestrend, die Zunahme der Zahl der Verkehrstoten in Baden-Württemberg im Jahr 1997 gegenüber dem Vorjahr erklärt, die vor allem bei den Fahrrad- und Motorradfahrern zu verzeichnen sind;
2. ob und mit welchen Maßnahmen die Landesregierung in Baden-Württemberg dieser Trendumkehr begegnen will, nachdem seit 1989 eine abnehmende Tendenz bei der Zahl der Verkehrstoten und Verletzten zu verzeichnen war;
3. wie die Landesregierung die Sicherheit der vorhandenen Radwege beurteilt, insbesondere vor dem Hintergrund der gestiegenen Zahl tödlich verunglückter Radfahrer;
4. welche unterschiedlichen Gestaltungsmöglichkeiten zur optischen Wahrnehmung von Fahrradwegen es derzeit in Baden-Württemberg gibt;
5. ob ein Radweg nur dann als rechtlich abgesicherter Radweg gilt, wenn dieser mit dem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet ist und ob bzw. welche weiteren spezifischen Eigenschaften so ein Radweg aufweisen muß;
6. wie sich bei einem Schadensfall die rechtliche Situation für Fahrradfahrer darstellt, wenn

- a) ein Fahrradweg vorhanden ist, aber vom Fahrradfahrer nicht benutzt wird;
- b) der Fahrradweg zum Beispiel von parkenden Autos blockiert wird und deshalb nicht nutzbar ist;

II.

1. dafür Sorge zu tragen, daß Radwege eine einheitliche Kennzeichnung erhalten, die diese auch unverkennbar als Radwege ausweisen;
2. dafür zu sorgen, daß zumindest im innerörtlichen Verkehr flankierende Maßnahmen wie Fahrradstreifen auf der Straße, verkehrsberuhigte Zonen sowie spezielle Problemlösungen für Fahrradfahrer und andere Fortbewegungsgeräte, die ähnliche Geschwindigkeiten erreichen, zunehmend realisiert und Gefahrenquellen insbesondere an Kreuzungspunkten entschärft werden.

05. 03. 98

Eigenthaler, Dagenbach, Deuschle,
Hauser, Huchler REP

Begründung

Obwohl das Fahrrad eine wichtige Rolle bei der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs spielen kann, gibt es bislang nur wenige Radwege, auf denen Radfahrer sicher, angstfrei und zügig zu ihrer Arbeitsstätte oder zur Ausbildungsstätte fahren können.

Die Gefahr für Radfahrer geht häufig nicht von fehlenden Radwegen aus, sondern die bestehenden Radwege sind meist das Problem. Häufig sind Radwege nicht eindeutig als solche erkennbar und werden deshalb von anderen Verkehrsteilnehmern mißbraucht. Bei Einmündungen und Kreuzungen droht eine hohe Unfallgefahr.

Auch durch die Zunahme von weiteren Fortbewegungsmitteln wie Inline-Skater und dergleichen werden hohe Sicherheitsanforderungen an die als Radwege gekennzeichneten Fahrwege gestellt.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. April 1998 Nr. 34–3850.1–/363 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu I. 1.:

Obwohl eine eingehende Auswertung der endgültigen Jahresunfallstatistik noch nicht möglich ist, da diese noch nicht vorliegt, ist gegenwärtig bereits folgendes zu erkennen:

Die Zunahme der im Jahr 1997 im Straßenverkehr getöteten Personen (+ 40) ist im wesentlichen auf den besonders starken Anstieg der getöteten Motorrad- und Radfahrer (+ 42) zurückzuführen. Die Anzahl der Verkehrsunfälle bei den Zweiradfahrern steht in engem Zusammenhang mit den Fahrleistungen des Zweiradverkehrs. Letztere sind insbesondere in einem Ferienland wie Baden-Württemberg eindeutig vom Wetter abhängig.

Nach Auskunft des Deutschen Wetterdienstes in Stuttgart haben sich die für den Zweiradverkehr günstigen Witterungsverhältnisse in Baden-Württemberg im Jahr 1997 besonders häufig eingestellt. Gegenüber 1996 mit nur 85 sonnenreichen Tagen gab es 1997 104 sonnenreiche Tage, das sind 22 % mehr. Damit korrespondiert eine höhere Fahrleistung des Zweiradverkehrs. Entsprechend ist eine Zunahme der getöteten Zweiradfahrer um 27 % und der Verunglückten um 17 % zu verzeichnen. Der Zusammenhang zwischen dem schönen Wetter und den Zweiradunfällen kann auch monatlich nachgewiesen werden, insbesondere für den an Feiertagen reichen Monat Mai und die Ferienmonate August und September. Daß in Baden-Württemberg eine der insgesamt positiv verlaufenen Entwicklung der letzten Jahre gegenläufige Tendenz erkennbar sein soll, kann daher aufgrund der vorliegenden Informationen nicht gesagt werden.

Zu I. 2.:

Ob und welche besonderen Verkehrssicherheitsmaßnahmen gegen Zweiradunfälle notwendig sind und gegebenenfalls ergriffen werden müssen, hängt von der Analyse der detaillierten Jahresunfallstatistik ab, die jedoch noch nicht vorliegt.

Zu I. 3.:

Aufgrund der Änderung der Straßenverkehrsordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift zum 1. September 1997 muß das bestehende Radwegenetz überprüft und bis zum 1. September 1998 den Vorgaben der StVO entsprechend angepaßt werden. Entsprechende Standards haben in Baden-Württemberg auch bisher schon Anwendung gefunden, um eine gute Qualität der Radwege zu erreichen. Im übrigen ist ein Zusammenhang zwischen der Qualität des Radwegenetzes und der Anzahl der Radfahrunfälle nicht nachweisbar, da die Unfallstatistik nicht danach differenziert, ob vorhandene Radwege benutzt worden sind oder nicht.

Zu I. 4.:

Radwege sind in Baden-Württemberg in aller Regel durch Beschilderung mit den Zeichen 237, 240 oder 241 StVO gekennzeichnet. Zusätzlich kann die Radwegfläche selbst mit diesem Zeichen oder mit dem Radfahrersymbol markiert sein. An besonderen Gefahrenstellen kann der Radweg flächenhaft farbig angelegt sein. Die durch Zeichen 237 StVO gekennzeichneten Radwege können entweder durch eine durchgezogene Linie gemäß Zeichen 295 StVO auf der Fahrbahn abmarkiert (Radfahrstreifen) oder aber durch Bordstein oder Grünstreifen baulich von dieser getrennt sein.

Zu I. 5.:

Spätestens zum 1. September 1998 müssen Radwege, die mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sind, den in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung genannten Qualitätsanforderungen entsprechen. Das bedeutet im wesentlichen, daß

- eine im einzelnen definierte Mindestbreite vorhanden ist,
- die Verkehrsfläche in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügenden Zustand gebaut ist und unterhalten wird,
- die Linienführung und die Radwegeführung in Knotenpunkten eindeutig erkennbar, stetig und sicher gestaltet ist.

So gekennzeichnete Radwege sind für Radfahrer benutzungspflichtig. Die StVO kennt auch sogenannte andere Radwege, die nicht gekennzeichnet sind, weil sie in der Regel den obengenannten Anforderungen nicht genügen. Für diese anderen Radwege besteht keine Benutzungspflicht.

Zu I. 6.:

Radwege sollen den Radfahrer von der Fahrbahn fernhalten. Sie dienen damit der Entflechtung des Verkehrs und der Unfallverhütung. Radfahrer, die entgegen dem Gebot, einen Radweg zu benutzen, auf der Fahrbahn fahren, haften bei einem Unfall mit.

Ist ein vorschriftsgerechtes Verhalten nicht möglich, etwa weil der Radweg mit Fahrzeugen zugeparkt ist, darf der Radfahrer die Fahrbahn benutzen. Von ihm wird dann eine besondere Vorsicht erwartet. Die Beurteilung des Fehlverhaltens bzw. der Haftungsfrage kann dann jedoch nur unter Berücksichtigung der Verhältnisse des jeweiligen Einzelfalls geklärt werden.

Zu II. 1.:

In Baden-Württemberg sind nach der bisherigen Praxis alle Radwege mit dem Zeichen 237, 240 oder 241 StVO gekennzeichnet. Sollte sich bei der Überprüfung zeigen, daß Radwege nicht den neuen Vorgaben der Verwaltungsvorschrift entsprechen, wird angestrebt, die baulichen Voraussetzungen innerhalb einer Übergangsfrist zu schaffen.

Zu II. 2.:

Durch die Neuregelungen in der Straßenverkehrsordnung zum 1. September 1997 stehen deutlich erweiterte Möglichkeiten der Radverkehrsführung zur Verfügung. Im Rahmen eines Einführungserlasses sowie durch Fortbildungsveranstaltungen und Dienstbesprechungen und die Tätigkeit der mobilen Verkehrssicherheitskommission unterstützt die Landesregierung die sachgerechte Anwendung dieses neuen Instrumentariums.

Schaufler

Minister für Umwelt und Verkehr