

Antrag

der Abg. Egon Eigenthaler u. a. REP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Radwegförderung in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

I. zu berichten,

1. inwieweit ihr Probleme bekannt sind, die seit Inkrafttreten der Neuregelung der Straßenverkehrsordnung (Fahrradnovelle) durch erforderliche Um- und Ausbaumaßnahmen von benutzungspflichtigen Radwegen bei den zuständigen Kommunen entstanden sind,

ob und in welcher Form sie Informationen über Schwierigkeiten und Konsequenzen nachgefragt bzw. eingeholt hat, die sich durch die neuen Vorschriften bezüglich Mindestbreiten ergeben haben, und

- wenn ja, welche Erkenntnisse sich daraus ergeben;
- wenn nein, ob sie für den Vollzug der Fahrradnovelle und die damit verbundenen Probleme nicht zuständig ist;
- ob ihr Fälle bekannt sind, bei denen kommunale Verkehrsträger mangels Finanzmittel die verbindlichen Verkehrsschilder abmontiert haben;
- ob ihr bekannt ist, wie viel Prozent der bisher als benutzungspflichtig ausgewiesenen Radwege nach Inkrafttreten der neuen Bestimmungen
 - unverändert als benutzungspflichtig gelten und alle Vorschriften erfüllen;

- die Vorschriften nicht in vollem Umfang erfüllen, aber trotzdem als benutzungspflichtig beschildert bleiben;
 - durch abmontieren der Beschilderung nicht mehr als benutzungspflichtig gelten, jedoch durch sonstige Markierungen dem Radfahrer einen für ihn reservierten und sicheren Radweg suggerieren bzw. vermitteln;
2. welche bundesweit verbindliche Kennzeichnung und Mindestbreite letztendlich für benutzungspflichtige Radwege gelten, wenn
- der Radweg in beide Richtungen benutzt werden darf und ausschließlich Radfahrern zur Verfügung steht (bisheriges Zeichen 237);
 - der Radweg in beiden Richtungen benutzt werden darf und als kombinierter Rad- und Fußweg ausgewiesen ist;
 - der Radweg nur in einer Richtung benutzt werden darf und ausschließlich Radfahrern zur Verfügung steht;
 - der Radweg nur in einer Richtung benutzt werden darf und als kombinierter Rad- und Fußweg ausgewiesen ist;
3. ob es für die beiden letzten und Ziff. 2 aufgeführten Varianten rechtsverbindliche Verkehrszeichen gibt, und wenn ja, welche;
4. wie die Rechtslage bei etwaigen Unfällen aussieht, wenn
- ein Radweg trotz amtlichem Verkehrszeichen nicht die vorgeschriebene Mindestbreite aufweist;
 - ein Radweg trotz amtlichem Verkehrszeichen nicht den verkehrstechnischen Anforderungen entspricht;
 - ein Radweg kein amtliches Verkehrszeichen aufweist, jedoch durch anderweitige Markierung als Radweg gestaltet und als solcher kenntlich gemacht ist;
5. ob ihr Informationen darüber vorliegen, dass vielerorts durch die vom Verkehrsministerium herausgegebenen Vorschriften bezüglich der Erfüllung von Mindestkriterien bei Radwegen von unteren Naturschutzbehörden zusätzliche Ausgleichsflächen gefordert wurden und ob Prüfungen von diesen, der Polizei und den zuständigen Straßenverkehrsbehörden vorgenommen wurden, aus denen Einsprüche und Auflagen resultierten und zu welchen Ergebnissen diese führten;
- II. sich dafür einzusetzen,
1. dass für Radwege, die im Rahmen der Fahrradnovelle erweitert bzw. neugestaltet werden
- keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen erbracht werden müssen,
 - naturschutzrechtliche Auflagen ausgesetzt werden,
 - bestehende entsprechende Ausnahmegewilligungen beschleunigt erteilt werden, insbesondere dann, wenn die Radwege mit einem wasserdurchlässigen Straßenbelag ausgestattet werden;

2. dass für den Aus- und Neubau von benutzungspflichtigen Radwegen, die vorrangig als Schulwege dienen, ein Förderprogramm „Schutz für Kinder und Natur durch sichere umweltfreundliche Schul- und Radwege“ in den Doppelhaushalt 2000/2001 aufgenommen wird;
3. dass über eine Bundesratsinitiative die StVO dergestalt ergänzt wird, dass rechtsverbindliche Verkehrszeichen auch für minderbreite, nur einbahnig benutzbare Radwege eingeführt werden;

11. 08. 99

Eigenthaler, Deuschle,
König, Dagenbach, Huchler REP

Begründung

Die Umsetzung der ab 1. September 1998 gültigen Fahrradnovelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) wird nur zögerlich von den zuständigen Kommunen vollzogen. Sie bedeutet neben hohen Kosten für zusätzliche Verbreiterung und sonstige Bau- und Ausgleichsmaßnahmen auch einen erheblichen Verlust an benutzungspflichtigen Radwegen. Sie verursacht große Verunsicherung sowohl bei den Auto- wie bei den Radfahrern.

Die derzeit wieder beängstigend zunehmenden Unfälle mit Radfahrern veranlasst, nach einjähriger Gültigkeit der StVO-Fahrradnovelle erste Erfahrungswerte nachzufragen. Die kritische Meinung der Antragsteller zur Radweggestaltung und -beschilderung wurde bereits im Antrag 12/2583 „Verstärkte Sicherheit für den Fahrradverkehr“ und 12/3144 „Die Zukunft des Radwegenetzes in Baden-Württemberg“ zum Ausdruck gebracht.

Bei beiden Initiativen wurde eine einheitliche rechtsverbindliche Gestaltung und Kennzeichnung gefordert.

Nach Studium der „Empfehlung für Radverkehrsanlagen“ (ERA 95) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen von 1995 und des ADAC-Leitfadens Radverkehr, sehen wir allen Grund, mit weiteren Initiativen zur Förderung, Erweiterung und Erhaltung des Netzes sicherer und benutzungspflichtiger Radwege aktiv beizutragen.

Die aktuelle Problematik zeigt sich auch u.a. darin, dass an Schulen, wie z.B. an der Geschwister-Scholl Realschule in Nürtingen, Schüler und Lehrer in einer „Schulweg AG“ Gefahrenquellen, Gefahrenzonen und Gefahrenschwerpunkte bei Schul- und Radwegen analysiert und bewertet wurden.

In einer Stellungnahme, die der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC), der für 90.000 organisierte Radler spricht, herausgegeben hat, wird von einem 14.000 km langen Radwegenetz in der Bundesrepublik ausgegangen, das bis zum Jahr 2000 auf 15.000 km Gesamtlänge anwachsen soll. Eine zügige Umsetzung der Fahrradnovelle bedarf nicht nur einer landesweiten Bestandsaufnahme und Dokumentation als Zustandsbeschreibung, sondern auch der gesetzlichen und finanziellen Förderung durch das Land Baden-Württemberg.

Die Antragsteller sehen im Bau und der Erhaltung von Radwegen einen originären Beitrag zum Umwelt- und Naturschutz, sodass zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen als nicht erforderlich erscheinen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 6. September 1999 Nr. 34–3850.1/432 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu I.:

Die in Baden-Württemberg vorhandenen Radwege befinden sich in der Baulast von Bund, Land, Kreisen und Gemeinden. Sie werden nach bundeseinheitlichen Standards – Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, 1996 (RAS-Q), Empfehlungen für Anlage von Hauptverkehrsstraßen, 1993 (EAHV), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 1995 (ERA) – gebaut, die das Land für seinen Zuständigkeitsbereich eingeführt hat. Auch wenn für die Kreise und Gemeinden diese Standards nur empfehlenden Charakter haben, werden sie in der Regel angewandt.

Die mit der Fahrradnovelle in die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) aufgenommenen Breitenmaße für Radwege gehen nicht über diese Standards hinaus, haben aber als Bestandteil des Straßenverkehrsrechts, für dessen Vollzug das Ministerium für Umwelt und Verkehr zuständig ist, allgemeine Gültigkeit. Da für Bund und Länder die Standards bisher schon verbindlich waren, ergibt sich, dass in aller Regel bei Radwegen in der Baulast des Bundes oder Landes und zudem bei Radwegen in der Baulast von Landkreisen, für die die technische Verwaltung den Straßenbauämtern obliegt, überwiegend keine Konflikte aufgrund der Neuregelungen im Straßenverkehrsrecht auftreten. Bei Radwegen in der Baulast von Gemeinden kann dies dagegen nicht ausgeschlossen werden. Insbesondere im Innerortsbereich dürfte wegen der vielfach beengten Verhältnisse ein Abweichen von den Standardbreiten eher vorgekommen sein.

Die im Erlass des Ministeriums für Umwelt und Verkehr vom 16. September 1997, Az.: 34–3850.2/49, geforderte Überprüfung der bestehenden Radwege im Hinblick auf ihre Übereinstimmung mit den Vorgaben der VwV-StVO ist zwischenzeitlich durchgeführt worden. Problemfälle (z. B. mit der Mindestbreite) sind dem Ministerium jedoch nur in vernachlässigbar geringer Zahl (2–3) bekannt geworden. Da der oben genannte Erlass keine Meldepflichten enthält und auf eine aktuelle Erhebung wegen des unverhältnismäßig hohen Verwaltungs- und Zeitaufwandes verzichtet wurde, sind Aussagen über Anpassungsprobleme und über Veränderungen im Radwegenetz in der gewünschten Detailliertheit leider nicht möglich.

Zu I. 2. und I. 3.:

Ein benutzungspflichtiger Einrichtungs-Radweg wird durch ein in Fahrtrichtung angebrachtes Zeichen 237 StVO („Radfahrer“) gekennzeichnet. Das Mindestmaß für die lichte Breite, also die befestigte Breite zusätzlich eines hindernisfreien Sicherheitsraumes links und rechts von 0,25 m Breite, beträgt 1,50 m (Ziffer II. 2. VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2). Bei Benutzungspflicht in beiden Richtungen wird auch in der Gegenrichtung das Zeichen 237 StVO angebracht. Das Mindestmaß für die lichte Breite beträgt dann 2,00 m (Ziffer II. 3. VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 3).

Ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Einrichtungs-Fuß- und Radweg wird durch ein in Fahrtrichtung angebrachtes Zeichen 240 StVO („gemeinsamer Fuß- und Radweg“) gekennzeichnet. Das Mindestmaß für die lichte Breite beträgt innerorts 2,50 m und außerorts 2,00 m (Ziffer II. 2. VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2). Bei Benutzungspflicht in beiden Richtungen wird auch in der Gegenrichtung das Zeichen 240 StVO angebracht. Die Mindestmaße sind

nicht ausdrücklich geregelt; es werden die gleichen Maße zu Grunde gelegt wie beim Einrichtungsverkehr.

Zu I. 4.:

Die Straßenverkehrsbehörde hat unter Abwägung aller relevanter Gesichtspunkte zu entscheiden, ob ein Radweg durch Verkehrszeichen als Benutzungspflichtig ausgewiesen wird, auch wenn die baulichen Voraussetzungen nach der VwV-StVO nicht in vollem Umfang erfüllt sind. Eine Entscheidung für die Benutzungspflicht ist insbesondere dann gerechtfertigt, wenn das Rad fahren auf der Fahrbahn offensichtlich gefährlicher ist.

Ungeachtet der Frage des Vorliegens der Mindestbreite oder der technischen Voraussetzungen lässt sich die Rechtslage bei Unfällen nur nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalls beurteilen. Das gilt auch, wenn ein Radweg kein amtliches Verkehrszeichen aufweist, jedoch durch anderweitige Markierung als Radweg gestaltet und als solcher kenntlich gemacht ist.

Grundsätzlich gilt auch für die Benutzung von Radwegen § 3 StVO, wonach „der Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen hat“.

Zu I. 5.:

Eine Ausgleichspflicht besteht nach §§ 10, 11 Landesnaturschutzgesetz nur für die im Außenbereich liegenden Vorhaben. Die bestehenden Radwege im Außenbereich weisen aber gemäß den Ausführungen in Ziffer I. 1. in aller Regel die nach der VwV-StVO geforderten Breitenmaße auf, sodass Anpassungen nur in wenigen Einzelfällen und auch dann nur in geringem Umfang zu erwarten sind. Informationen über solche Fälle liegen weder dem Ministerium für Umwelt und Verkehr noch dem Ministerium Ländlicher Raum vor.

Zu II. 1.:

Der zahlen- und flächenmäßige Umfang von Anpassungsmaßnahmen an bestehenden Radwegen aufgrund der Vorgaben der VwV-StVO wird wegen der in Ziffer I. 1. dargestellten Verhältnisse als so gering eingeschätzt, dass eine Änderung der bisherigen Verwaltungspraxis oder gar eine Änderung der gesetzlichen Grundlagen über Ausgleichsmaßnahmen nicht in Betracht kommt.

Zu II. 2.:

Das Land plant, den nachträglichen Anbau von Radwegen an bestehende Landesstraßen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten fortzusetzen. Zum Anbau von Radwegen an bestehende Bundesstraßen wird der Bund sein Programm zunächst bis zum Jahr 2000 weiterführen. Darüber hinaus prüft die Straßenbauverwaltung bei jeder Aus- und Neubaumaßnahme im Zuge von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, ob nicht auch ein Radweg zu bauen ist. Bei allen Maßnahmen werden die Belange des Schülerverkehrs beachtet.

Die Gemeinden erhalten seit 1. Januar 1994 zum Bau sowie zum Um- und Ausbau von Straßen, die sich in kommunaler Baulast befinden, pauschale Zuweisungen nach § 27 Abs. 1 des Finanzausgleichsgesetzes (FAG). Grundgedanke der Pauschalierung war u.a., die Selbstverwaltung der Kommunen zu stärken und es den Kommunen selbst zu überlassen, welche straßenbaulichen Maßnahmen sie mit den ihnen pauschal zur Verfügung stehenden Finanzhilfen zuerst verwirklichen wollen; dazu gehört auch der Bau von Radwegen. Dabei finden Belange des Schülerverkehrs besondere Beachtung.

Für die Anlage von Radwegen, die sich in der Baulast der Kommunen befinden, können in Ausnahmefällen Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt werden. Solche Fälle liegen dann vor, wenn innerörtliche Hauptverkehrsstraßen oder verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz in kommunaler Baulast durch den Bau von Radwegen vom Fahrradverkehr entlastet werden. Die Anlage eines Radweges kann auch dann förderfähig sein, wenn er zur Vermeidung von unzumutbaren Umwegen straßenfern geführt wird, jedoch zur Entlastung einer der o. g. Straßen beiträgt.

Der Bau von Radwegen muss dabei nicht unmittelbar mit einer Straßenbaumaßnahme zusammenhängen. Auch der nachträgliche Anbau eines Radweges an einer der o. g. Straßen ist möglich. Wichtig ist aber, dass ein enger funktionaler Zusammenhang mit einer förderfähigen Straße besteht, d. h. vom Radweg ein Teilverkehr dieser Straße übernommen wird. Auch hier ist der Schülerverkehr ein wichtiges Entscheidungsmerkmal.

Eine darüber hinaus gehende Förderung des Radwegebaues ist in Anbetracht der bestehenden Finanzierungsengpässe derzeit nicht möglich.

Zu II. 3.:

Die Möglichkeit, in begrenzten Einzelfällen auch Radwege, die den baulichen Anforderung der VwV-StVO nicht genügen, durch entsprechende Verkehrszeichen als benutzungspflichtig auszuweisen, ist heute schon gegeben (s. Ziffer I. 4.). Gegebenenfalls kann darüber hinaus das Ministerium für Umwelt und Verkehr als Oberste Straßenverkehrsbehörde Ausnahmen zulassen. Die Notwendigkeit einer Bundesratsinitiative besteht daher nicht.

Ulrich Müller
Minister für Umwelt und Verkehr