

Antrag

der Abgeordneten Müller (Düsseldorf), Dr. Hauff, Roth, Antretter, Daubertshäuser, Duve, Müntefering, Amling, Bachmaier, Bamberg, Frau Blunck, Catenhusen, Conradi, Haar, Hettling, Frau Dr. Hartenstein, Ibrügger, Bernrath, Dr. Klejdzinski, Lennartz, Lohmann (Witten), Frau Dr. Martiny-Glotz, Meininghaus, Müller (Schweinfurt), Pauli, Reschke, Reuter, Sielaff, Schäfer (Offenburg), Dr. Schmude, Stahl (Kempen), Vosen, Waltemathe und der Fraktion der SPD

Förderung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Seit den zwanziger Jahren ist die Infrastruktur für den Fahrradverkehr zugunsten des Kfz-Verkehrs erheblich vernachlässigt worden. Dadurch ist für ein heute – vor allem von Kindern und Jugendlichen – viel genutztes Verkehrsmittel, das Fahrrad, ein erheblicher Nachholbedarf entstanden, den Bund, Länder und Gemeinden entsprechend ihren unterschiedlichen verkehrspolitischen Aufgaben bewältigen müssen.

Seit Mitte der 70er Jahre gewinnt das Fahrradfahren neue Bedeutung. Die Auswirkungen der Energiekrise und die Zerstörung der Umwelt brachten neue Einsichten.

Zusammen mit der Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs wird in der Förderung des Fahrrads ein wichtiger Beitrag für eine umweltgerechte Verkehrspolitik gesehen. Aber nicht nur verkehrspolitisch ist das Fahrrad heute wieder wichtig, denn mit der stärkeren Berücksichtigung des nicht-motorisierten Verkehrs ergeben sich Chancen für die Verbesserung der Stadtökologie. Die Zurückdrängung der überzogenen Nutzungsansprüche des motorisierten Individualverkehrs bringt mehr Wohn- und Lebensqualität und ermöglicht einen schonenden Umgang mit den Umweltgütern. Beispiele auch in der Bundesrepublik Deutschland zeigen, daß der Rückbau des Straßenraums zugunsten des Fahrrads und der Fußgänger nicht zu einem Zusammenbruch des Verkehrssystems geführt hat. Stattdessen wurde der Lebensraum verbessert. Mit der Zunahme sozialer Probleme sind heute verstärkt auch wirtschaftliche Gründe für die Benutzung des Fahrrads ausschlaggebend.

In den innerstädtischen Ballungsgebieten schafft die Pkw-Benutzung oft keine zusätzliche Mobilität mehr. Fast 60 % aller in der Bundesrepublik Deutschland zurückgelegten Wege haben eine Distanz unter 3 km. 39 % aller Autofahrten liegen in diesem Entfernungsbereich. Das Fahrrad ist aber gerade im Nahbereich bis 15 km ein geeignetes Verkehrsmittel, dies gilt insbesondere bei einer Distanz bis zu 6 km.

Bei einer konsequenten Förderung in Abstimmung mit dem öffentlichen Personennahverkehr eröffnen sich große Reserven für ein Umsteigen auf das Fahrrad im Nahbereich.

Trotz verstärkter Förderung des Radwegebaus in den letzten Jahren und den Änderungen in der Straßenverkehrs-Ordnung von 1980 sind die Voraussetzungen für eine sichere und umfassende Benutzung nicht gegeben. Dies gilt erst recht für den Bedarf des möglichen Radverkehrs, der besonders im innerstädtischen Bereich erhöht werden kann. Radfahrer werden immer noch unzureichend in der Verkehrspolitik berücksichtigt. Besonders das Auto genießt gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern große Vorrechte. Deshalb ist die Kehrseite des Radler-Booms die seit Mitte der 70er Jahre alarmierend wachsende Unfallzahl, wobei besonders die schwächsten Verkehrsteilnehmer – Kinder und ältere Menschen – betroffen sind. 1983 wurden rd. 68 000 Unfälle mit einem Sachschaden von mehr als 1 000 DM registriert, an denen Fahrradfahrer beteiligt waren. Damit hat sich die Unfallzahl seit 1980 um 50 % erhöht, wobei 80 % dieser Unfälle im innerstädtischen Bereich passieren. Traurig ist die Unfallbilanz bei Kindern und Jugendlichen zwischen 5 und 15 Jahren: Nach dem Unfallverhütungsbericht 1983 nimmt bei dieser Altersgruppe die Bundesrepublik Deutschland zusammen mit Belgien im europäischen Vergleich den schlechtesten Platz ein. Schon aus diesem Grund sind Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur dringend erforderlich.

II. *Allgemeine verkehrspolitische Zielsetzung zur Förderung des Fahrradfahrens*

Die Bundesregierung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Ländern und Gemeinden die Voraussetzung für eine sichere Benutzung des Fahrrads nachhaltig zu verbessern. Dazu ist von folgenden Zielvorstellungen auszugehen:

- Der Förderung des Fahrradverkehrs muß generell im Rahmen einer umweltgerechten Verkehrspolitik größere Bedeutung zukommen.
- Vorrangig sollte überall ein ausreichendes und leistungsfähiges Angebot für den Fahrradverkehr im Nahbereich verwirklicht werden, das sinnvoll mit dem Netz des öffentlichen Personennahverkehrs abgestimmt ist.
- Zu einem umfassenden Radwegenetz gehört nicht nur der Bau neuer Radwege, sondern insgesamt sichere und für

den Radverkehr geeignete Routenführungen. Dazu sind auch bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen zu Lasten des motorisierten Verkehrs notwendig, um den Bewegungsraum und die Sicherheit für Fahrradfahrer zu erhöhen.

- Nur in Ausnahmefällen dürfen neue Fahrradwege zu Lasten des Fußgängers eingerichtet werden, damit es nicht zu einer Konfliktverlagerung von dem schwachen Verkehrsteilnehmer Fahrradfahrer zu dem noch schwächeren Verkehrsteilnehmer Fußgänger kommt.
- Besondere Dringlichkeit hat die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Steigende Unfallzahlen und eine hohe Zahl von Verletzten und Getöteten besonders bei Kindern und Jugendlichen machen dringend verkehrstechnische und -rechtliche Verbesserungen und erhöhte Sicherheitsanforderungen an das Fahrrad notwendig.
- Planung und Ausbau des Radverkehrsnetzes müssen weitgehend ortsnahe erfolgen, um die konkreten Gegebenheiten und Möglichkeiten vor Ort sinnvoll berücksichtigen zu können. Gesetzgebung, Verwaltungsvorschriften und Finanzierungsregelungen müssen darauf abgestellt werden.
- Der Ausbau des Radwegenetzes ist nach Möglichkeit in Wohnbereichen mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu verbinden, damit die Straße wieder stärker zum Lebensraum und die Verkehrssicherheit erhöht wird, Umweltaspekte besser berücksichtigt sowie historische Bindungen gestärkt werden.
- Zur Förderung des Fahrradfahrens gehört die Verbesserung des Fahrradkomforts, um zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrads anzuregen. Dazu gehören neben baulichen Veränderungen z.B. mehr Abstellplätze, wettergeschützte Unterstelleneinrichtungen und Verbesserungen im Orientierungssystem.

III. *Bund-Länder-Dringlichkeitsprogramm zur Verbesserung und Sicherheit des Fahrradverkehrs*

Die Bundesregierung wird aufgefordert,

1. bis Ende 1985 in Abstimmung mit den Bundesländern dem Deutschen Bundestag ein Dringlichkeitsprogramm für die Erstellung von Fahrradverkehrsplänen vorzulegen, um in jeder Gemeinde und gemeindeübergreifend für wichtige Streckenverbindungen die Einrichtung sicherer und ausreichender Radverkehrsanlagen zu erreichen. Dadurch sind innerhalb der nächsten zehn Jahre wichtige Radwegstrecken durchgängig zu führen und sicher zu machen. Dafür sind entsprechende Finanzmittel bereitzustellen;
2. durch eine Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung und der entsprechenden Verwaltungsvorschriften die Voraus-

setzungen für einen sicheren Fahrradverkehr schnellstmöglich zu verbessern;

3. angesichts der hohen Zahl an Verkehrsunfällen, an denen Fahrradfahrer beteiligt sind, die technischen Normen für das Fahrrad und die Ausrüstungsvorschriften zur Erhöhung der Verkehrssicherheit neu zu fassen und entsprechend dies in der Straßenverkehrs-Ordnung und im Gerätesicherheitsgesetz neu zu regeln;
4. für ein verkehrspolitisches Klima, das den Fahrradverkehr günstig beeinflusst, Maßnahmen zu ergreifen und Einrichtungen zu fördern bzw. neu zu schaffen;
5. eine entsprechende Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Verkehrsfinanzierungsgesetzes vorzulegen;
6. eine Umschichtung der Mittel für den Radwegebau im Verkehrsetat des Bundes vorzusehen, um die Finanzausstattung der örtlichen Träger für Investitionen zugunsten des Radverkehrs zu verbessern. Dabei muß sichergestellt werden, daß ein wesentlich größerer Teil der verfügbaren Mittel für Maßnahmen zugunsten von Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung gestellt werden. Ebenso sind Zuwendungen an die Gemeinden bei Maßnahmen, die überwiegend dem Radverkehr zugute kommen, anzuhoben;
7. zu prüfen, mit welchen steuerrechtlichen Möglichkeiten ein größerer Anreiz zur Benutzung von Fahrrädern im Berufsverkehr geschaffen werden könnte.

IV. Die Bundesregierung wird aufgefordert, folgende Empfehlungen und Gesichtspunkte bei der Durchführung der einzelnen geforderten Maßnahmen zu berücksichtigen:

1. Fahrradverkehrspläne müssen folgenden Grundsätzen genügen:
 - Ein weitgehend geschlossenes Netz von Verkehrswegen für Radfahrer,
 - sichere und möglichst störungsfreie Verkehrswege, die für den Radverkehr besonders geeignet sind,
 - sichere Überfahrung von Gefahrenstellen (Kreuzungen, Einmündungen etc.),
 - schnelle und direkte Erreichbarkeit zentraler Arbeitsstätten, Verwaltungen, Einkaufszentren, Kulturinstitutionen und Bildungseinrichtungen,
 - verkehrslenkende und verkehrsberuhigende Maßnahmen zugunsten von Fußgängern und Fahrradfahrern,
 - Vorrang für Fahrradfahrer auf den Haupttrouten des Radverkehrs,

- Abstellplätze, wettergeschützte Unterstellplätze, Verbesserungen im Orientierungssystem und Beleuchtung (besonders an Gefahrenpunkten),
- Abstimmung mit den Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Das Dringlichkeitsprogramm zur Förderung des Fahrradverkehrs muß verbindlich festlegen

- Umbau, Ausbau und Zubau von Radwegen und -straßen (z.B. Schließung von Radwegnetzlücken, fahrradgerechte Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen, Abrampung von Fahrradwegen,
 - eine größere Verkehrssicherheit für Radfahrer (z.B. durch Signalsteuerungen, verbesserte Markierungen),
 - zügige Planungen und baldige Realisierung sowie
 - die Finanzierung der erforderlichen Maßnahmen.
2. Durch eine Veränderung der Straßenverkehrs-Ordnung sind folgende Hauptproblembereiche für eine sichere Benutzung des Fahrrads zu regeln:
- a) Grundsätzliche Freigabe von Radwegen in beiden Fahrtrichtungen bei einem Verbot der Benutzung in Gegenrichtung unter bestimmten Voraussetzungen (Breite, Verkehrsdichte etc.).
 - b) Benutzung linksliegender Radwege
Nach § 2 Abs. 4 der Straßenverkehrs-Ordnung dürfen Radfahrer nur linksliegende Radwege benutzen, wenn diese durch ein entsprechendes Zeichen für die Gegenrichtung freigegeben sind. Dies ist wirklichkeitsfern, so daß unabhängig von dem Grundsatz, möglichst beidseitig Radwege zu führen, der Radweg generell in beide Richtungen bei Verbot in bestimmten Fällen (Verkehrsdichte, ungenügende Breite etc.) freigegeben wird.
 - c) Benutzungspflicht von Seitenstreifen
Die Benutzungspflicht auf Seitenstreifen für den Fahrradfahrer ist unter dem Gesichtspunkt zu lockern, daß Seitenstreifen auch durch andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere durch parkende Kraftfahrzeuge, benutzt werden. Eine Benutzungspflicht für Radfahrer ist aus Verkehrssicherheitsgründen nur dann vertretbar, wenn diese Seitenstreifen über längere Strecken durchgängig befahren werden können, da sonst ein ständiges Ein- und Ausscheren von Fahrradfahrern mit erheblichen Risiken verbunden ist.
 - d) Benutzungspflicht von Gehwegen für Kinder
Kinder unter neun Jahren sollen künftig auf Radwegen fahren können, wenn Erwachsene mitfahren und der Radweg ausreichend breit ist. Die geltende Fassung in

§ 2 Abs. 5 der Straßenverkehrs-Ordnung verpflichtet Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr, in jedem Fall den Gehweg zu benutzen. Dadurch wird die Aufsicht der mitfahrenden Erziehungsberechtigten häufig erschwert, insbesondere wenn die Radwege abgesetzt geführt sind oder die Fahrbahn benutzt werden kann.

e) Rechtsüberholen von Kraftfahrzeugen

An Fahrzeugen, die langsam auf einen geregelten Knotenpunkt zufahren oder auf der Fahrbahn halten, sollen Fahrradfahrer mit mäßiger Geschwindigkeit rechts vorbeifahren können. An großen Knotenpunkten sind abgesetzte Haltelinien oder eigene Signalschaltungen für den Fahrradverkehr vorzusehen. Das Rechtsüberholen von Kraftfahrzeugen durch Fahrräder vor Signalanlagen bzw. bei einem Verkehrsstau wird ständig praktiziert. In § 5 der Straßenverkehrs-Ordnung ist zu verändern, daß Radfahrer unter festgelegten Voraussetzungen vor Knotenpunkten langsam fahrende oder haltende Fahrzeuge auf der Fahrbahn mit mäßiger Geschwindigkeit rechts überholen dürfen.

f) Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Zulassung des „indirekten Linksabbiegens“. Zweckmäßig ist eine Kennzeichnung dieser Knotenpunkte durch frühzeitige „Einordnungstafeln“.

Gemäß § 9 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung müssen Radfahrer, die abbiegen wollen, an der rechten Seite der in gleicher Richtung abbiegenden Kraftfahrzeuge bleiben. Diese Vorschrift läßt in bezug auf das Linksabbiegen nur das „direkte Abbiegen“ zu. Zur Verbesserung der Radverkehrsführung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist das „indirekte Linksabbiegen“ zuzulassen.

g) Fahrradstraße

Zulassung von Fahrradstraßen, die weitgehende Vorfahrtsrechte für den Fahrradfahrer auf Haupttrouten, die durch ein entsprechendes Verkehrszeichen gekennzeichnet werden, vorzusehen.

In die Straßenverkehrs-Ordnung ist ein neuer Paragraph einzufügen, der weitgehend vorfahrtsberechtigte Fahrradstraßen vorsieht. Dafür gilt ein neues Verkehrsschild. Diese Fahrradstraßen dürfen nur mit Fahrrädern benutzt werden.

h) Gesonderte Ampelschaltungen

An Gefahrenpunkten sind eigene Signalschaltung oder Einbeziehung in abweichende Ampelphasen des Öffentlichen Personennahverkehrs zulässig.

In § 37 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung ist zu prüfen, ob abweichende Ampelphasen, insbesondere bei

Sonderspuren des Öffentlichen Personennahverkehrs, auch für den Fahrradfahrer genutzt werden können. Darüber hinaus sind bei Bedarf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eigene Ampelschaltungen an Gefahrenpunkten vorzusehen.

i) Mofas auf Radwegen

Mofa-Fahrer sollen künftig Radwege nur dann benutzen können, wenn dies durch ein Zusatzschild angezeigt wird.

Bei einer entsprechenden Beschilderung können Radfahrer Sonderspuren mitbenutzen.

Gemäß § 41 Abs. 2 Nr. 5 Buchstabe a der Straßenverkehrs-Ordnung müssen Mofa-Fahrer Radwege benutzen. Nach neueren Unfallauswertungen und Verkehrsbeobachtungen ist dies aus Sicherheitsgründen problematisch. Deshalb ist zu prüfen, ob die Mofa-Fahrer Radwege nur dann benutzen müssen, wenn dies durch ein entsprechendes Zusatzschild vorgeschrieben ist.

j) Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer ist für Kraftfahrzeuge eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in reinen Wohngebieten vorzusehen.

k) Durch Überarbeitung der Verwaltungsvorschriften in der Straßenverkehrs-Ordnung sind

- die optische Wahrnehmbarkeit der Fahrradfahrer vor allem an Hauptverkehrsstraßen und an verkehrsreichen Kreuzungen,
- die Regelung und Markierung des Radverkehrs an Haltestellen, Kreuzungen, Knotenpunkten und Zufahrten sowie
- die Beschilderung von Radwegen zu verbessern.

l) Darüber hinaus ist in der Straßenverkehrs-Ordnung und in den Verwaltungsvorschriften vorzusehen, daß

- die Möglichkeit der Anlegung von Radwegen in Fußgängerbereichen rechtlich verankert wird,
- die Voraussetzungen für Durchfahrtsmöglichkeiten von Radfahrern in Einbahnstraßen in entgegengesetzter Richtung festgelegt werden,
- Orientierungshilfen an den Wegsystemen für Fahrradfahrer vorgesehen werden sowie
- land- und forstwirtschaftliche Wege grundsätzlich dem Fahrradverkehr zur Verfügung stehen.

3. Verbesserung der Ausrüstung

Grundsätzlich genügt das technische Konzept „Fahrrad“ den heutigen Ansprüchen an die Verkehrssicherheit nicht

in vollem Umfang. Dies gilt insbesondere für die jederzeitige Erkennbarkeit des Radfahrers für nachfolgende Fahrzeuge. Deshalb ist so schnell wie möglich eine unabhängige Beleuchtungsanlage vorzusehen. Generell sind Ausstattungs Vorschriften zur Erhöhung der Sicherheit, wie Abstandshalter, Reflektoren, Leuchtstreifen, Sicherheitslenker und Kettenschutz, verbindlicher zu fassen. Besonders für Kinder bis zum 15. Lebensjahr ist die Sicherheitsausrüstung zu verbessern. Dazu gehören Leuchtbekleidung und Reflektoren. Zu überprüfen und verbindlicher zu fassen sind ebenfalls die Vorschriften über die Anbringung von Gepäckkörben und die Zulassung von Kindersitzen und von Fahrradanhängern für die Kindermitnahme.

4. Fahrradfreundliches Klima

Verbesserung der Zugänglichkeit zu Bahnhöfen und Bahnsteigen sowie weitere Erleichterungen bei der Mitnahme im ÖPNV und bei der Deutschen Bundesbahn.

Förderung von Verleiheinrichtungen.

Der Gedanke einer „Stiftung Fahrrad“ sollte wieder aufgegriffen werden.

Verbesserte Zusammenarbeit mit den Radlerorganisationen und ihre finanzielle Förderung.

5. Änderung des Gemeindefinanzierungsgesetzes und des Bundesfernstraßengesetzes

- Zuwendungsfähigkeit selbständig geführter Radverkehrsnetze auch abseits bestehender Bundes- und Hauptverkehrsstraßen,
- Zuwendungsfähigkeit für den Um- und Rückbau von Straßenflächen für Radwege,
- Senkung der Bagatellgrenze auf 50 000 DM,
- Einbeziehung von ergänzenden Infrastruktureinrichtungen in die Finanzierungsregelungen (wie Fahrradabstellanlagen, Wegweisesysteme u. a.).

Durch die Vernachlässigung von Investitionen im Radverkehr gegenüber Investitionen für andere Verkehrsarten gibt es heute einen erheblichen Nachholbedarf. Die Finanzierungsbedingungen müssen zukünftig stärker auf die Förderung des Fahrradverkehrs ausgerichtet sein und die Mittel insgesamt erhöht werden. Die bisher einschränkenden Regelungen der geltenden Gesetze führen u. a. dazu, daß Radverkehrsmaßnahmen teuer angelegt werden, damit die Bagatellgrenze von 200 000 DM je Einzelmaßnahme überschritten wird und zahlreiche sinnvolle Radverkehrsverbindungen im örtlichen und überörtlichen Bereich nicht zuwendungsfähig sind, da Radwege nur entlang der Hauptverkehrs- und Bundesfernstraßen Zuwendung erhalten. Durch verstärkte Investitionen für Radverkehrs-

lagen ergeben sich zudem wichtige Beiträge zur Verbesserung der Beschäftigungssituation.

Bonn, den 20. Dezember 1984

Müller (Düsseldorf)
Dr. Hauff
Roth
Antretter
Daubertshäuser
Duve
Müntefering
Amling
Bachmaier
Bamberg
Frau Blunck
Catenhusen
Conradi
Haar
Hettling
Frau Dr. Hartenstein
Ibrügger
Bernrath
Dr. Klejdzinski
Lennartz
Lohmann (Witten)
Frau Dr. Martiny-Glotz
Meininghaus
Müller (Schweinfurt)
Pauli
Reschke
Reuter
Sielaff
Schäfer (Offenburg)
Dr. Schmude
Stahl (Kempen)
Vosen
Waltemathe
Dr. Vogel und Fraktion

