

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht über die „Förderung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr“

Der Deutsche Bundestag hat die Bundesregierung aufgefordert, zu seinem Beschluß vom 20. März 1986 (Plenarprotokoll 10/207 in Verbindung mit Drucksache 10/4538) über die Förderung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr einen Bericht vorzulegen

zu III. und IV.

über den Realisierungsstand der genannten Maßnahmen und

zu V.

über das Ergebnis der Prüfaufträge.

Nachfolgend wird hierzu Stellung genommen.

III. Zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrer fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

1. durch Änderung der StVZO zu gewährleisten, daß für die Fahrradbeleuchtung zusätzlich zur Lichtmaschine eine Batterie mit einer Nennspannung von 6 Volt zulässig ist;

Es ist beabsichtigt, im Rahmen einer Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) § 67 Abs. 1 dahin gehend zu ergänzen, daß für den Betrieb von Scheinwerfern und Schlußleuchten zusätzlich zur Lichtmaschine eine Batterie mit einer Nennspannung von 6 V verwendet werden darf.

Hierdurch kann erreicht werden, daß Fahrräder im Stand bzw. bei niedriger Geschwindigkeit besser von den anderen Verkehrsteilnehmern zu erkennen sind.

Die beabsichtigte Neufassung von § 67 Abs. 1 StVZO ist in eine größere Änderungsverordnung eingebunden, die zunächst den Ländern, einigen Ressorts sowie den betroffenen Verbänden zur Stellungnahme zugeleitet werden soll.

2. durch Verhandlungen mit der Fahrradindustrie zu erreichen, daß die Regelungen der DIN 79100 — insbesondere die Verbesserung der Bremsen und Beleuchtungseinrichtungen — möglichst weitgehend auf freiwilliger Basis umgesetzt werden.

Der Bundesminister für Verkehr hat sich nach einem entsprechenden Beschluß des Bund-Länder-Fachausschusses „Technisches Kraftfahrwesen“ bereits vor einem Jahr an die maßgeblichen Zweiradverbände mit der Bitte gewandt, über ihre Mitglieder darauf hinzuwirken, daß alle neuen Fahrräder nach der DIN 79100 geprüft und entsprechend gekennzeichnet werden.

Industrie und Handel haben inzwischen Bereitschaft signalisiert, möglichst nur noch solche Fahrräder in den Handel zu bringen, die der DIN 79100 entsprechen und die DIN-Plakette tragen.

Der Bundesminister für Verkehr wird seine Bemühungen nach einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fahrräder fortsetzen.

IV. Der Deutsche Bundestag regt gegenüber der Bundesregierung an,

1. für sogenannte Fahrradstraßen (Veloroutes) ein neues Verkehrsschild einzuführen, das die zulässige Fortbewegung in diesen Bereichen klar darstellt.

Um sog. Fahrradstraßen einzurichten, bedarf es nicht eines neuen Verkehrszeichens. Wird der Beginn einer Straße mit dem Zeichen 237 StVO („Radfahrer“) versehen, dürfen dort nur Radfahrer verkehren; will man zusätzlich Fußgänger zulassen, kann dies durch das Zeichen 241 StVO („Fußgänger“) geschehen (Kombination beider Zeichen ist möglich). Soll auch Kfz-Verkehr zugelassen werden, geschieht dies durch eine Zusatztafel.

In einer so gekennzeichneten Straße

- müssen Radfahrer auf die Fußgänger Rücksicht nehmen,
- darf der Kfz-Verkehr nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren (§ 41 Abs. 2 Nr. 5 Buchstaben c und e StVO).

In Fällen, wo der Fahrradstraße Vorfahrt eingeräumt werden soll, kann dies durch entsprechende Vorfahrtbeschilderung — z. B. Zeichen 205 oder 206 StVO — erreicht werden.

2. den Kommunen die Möglichkeit zu verschaffen, Fahrradverkehr auf Sonderspuren im Einzelfall bei ausreichender Breite der Fahrbahn zuzulassen.

Die StVO gibt den örtlichen Straßenverkehrsbehörden die rechtliche Möglichkeit, Sonderwege für Radfahrer vorzusehen (Zeichen 237 StVO). In der Regel wird allerdings ein baulich von der Fahrbahn abgesetzter Radweg als sicherer angesehen (II. VwV zu Zeichen 237 StVO).

- V. Der Deutsche Bundestag bittet die Bundesregierung zu prüfen,
1. ob die Aufstellung von verbindlichen einheitlichen Mindestvoraussetzungen für Radwege praktikabel und zweckmäßig ist;

Allgemeinverbindliche, einheitliche Mindestvoraussetzungen für Radwege erscheinen schon deshalb als wenig sinnvoll, weil sie dem Baulastträger Minimallösungen anbieten. Ziel ist es vielmehr, eine den jeweiligen Erfordernissen angepaßte Bauweise und Wegeführung zu verwirklichen. Ein Radweg muß an einer Hauptverkehrsstraße anders abgesichert sein als an einer wenig befahrenen Randstraße. Überdies könnten bestimmte einzuhaltende Vorgaben dazu führen, daß auf die Anlage eines Radweges aus räumlichen oder anderen Gründen verzichtet wird.

Gerade im Interesse einer höchstmöglichen Sicherheit des Fahrradverkehrs sollte der für den Baulastträger maßgebliche Entscheidungsraum nicht zu sehr eingeengt werden.

Die bestehenden Richtlinien und Empfehlungen haben sich als praktikabel und zweckmäßig erwiesen.

2. ob eine Öffnung von Einbahnstraßen für den Fahrradgegenverkehr unter folgenden kumulativen Voraussetzungen möglich erscheint:
 - klare bauliche Trennung oder Anlage eines Schutzstreifens zwischen Fahrbahn und Radweg,
 - Beschilderung, die den Autofahrer unmißverständlich auf den Gegenverkehr hinweist;

Aus Sicherheitsgründen sollten Radwege für den Fahrradgegenverkehr in Einbahnstraßen von der Fahrbahn getrennt sein. Dies kann — je nach den örtlichen Gegebenheiten — dadurch geschehen, daß der Radweg erhöht angeordnet, durch einen baulichen Schutzstreifen getrennt oder ausnahmsweise durch einen ausreichend breiten Sicherheitsstreifen von der Fahrbahn abgesetzt wird.

Bei klarer baulicher Trennung zwischen Fahrbahn und Radweg bestehen gegen den Fahrradgegenverkehr in Einbahnstraßen mithin keine Bedenken; eine entsprechende Beschilderung sollte die Sicherheitsvorkehrungen für den Radfahrer ergänzen.

3. ob eine Novellierung der StVZO im Hinblick auf eine Verbesserung der lichttechnischen Einrichtungen und der Bremsen am Fahrrad notwendig erscheint;

Zur Verbesserung der lichttechnischen Einrichtungen an Fahrrädern sind Änderungen von § 67 StVZO vorgesehen.

Neben der unter III. 1. genannten Batterie-Dauerbeleuchtung ist noch die Einführung eines Großflächen-Rückstrahlers beabsichtigt. Für Renn- und Sporträder unterhalb bestimmter Gewichtsklassen können Ausnahmeregelungen gelten.

Im Rahmen einer Überarbeitung von DIN 79100 sollen auch Bestimmungen über die Wirkungen von Fahrradbremsen in trockenem und nassem Zustand aufgenommen werden. Über die festzulegenden Bremswege und Bremsverzögerungen wird derzeit noch diskutiert. Es ist nach Mitteilung des Deutschen Instituts für Normung (DIN) beabsichtigt, diese Änderungsvorlage als Norm-Entwurf bis zur IFMA 1986 im September zu veröffentlichen.

Wenn es sich durchsetzt, daß zunehmend Fahrräder nach DIN 79100 gebaut, geprüft und gekennzeichnet werden, kann sich eine Änderung der Vorschrift in § 65 StVZO unter Umständen erübrigen.

4. ob der zunehmenden Bedeutung des Fahrradverkehrs im Steuerrecht durch die Einführung einer allgemeinen Entfernungspauschale Rechnung getragen werden kann;

Die Einführung einer allgemeinen Entfernungspauschale wird für nicht vertretbar gehalten. Ungeachtet steuerrechtlicher Probleme sollte nicht außer acht bleiben, daß eine allgemeine Entfernungspauschale zu Steuermindereinnahmen von ca. 800 Mio. DM/Jahr führen würde. Die angespannte Finanzlage des Bundes und die dringend notwendige Haushaltskonsolidierung lassen eine solche Regelung nicht zu.

5. wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz so flexibilisiert werden kann, daß zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur auch Maßnahmen deutlich unterhalb eines Betrages von 200 000 DM gefördert werden können;

Die in den Bundesrichtlinien von 1967 enthaltene Grenze von 500 000 DM ist mit Inkrafttreten des GVFG seinerzeit auf 200 000 DM gesenkt worden. Eine weitere Absenkung wäre problematisch im Hinblick auf Artikel 104 a Abs. 4 GG, wonach nur „besonders bedeutsame Investitionen“ gefördert werden können.

Durch die Kostensteigerung seit 1972 ist der Umfang der förderungsfähigen Vorhaben bereits erheblich erweitert worden. Außer der GVFG-Förderung trägt die Bundesregierung zu ei-

ner weiteren Verbesserung der Fahrradinfrastruktur insbesondere noch bei durch

- die für 1986 und 1987 erhöhten Bundesfinanzhilfen zu Sanierungsmaßnahmen nach dem Städtebauförderungsgesetz, die z. B. auch für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zur Verfügung stehen sowie
- die im Rahmen des Arbeitsförderungsgesetzes geschaffenen Möglichkeiten.

6. ob die Benutzung der Radwege durch Mofas nur noch in Ausnahmefällen bei entsprechender Zusatzbeschilderung zugelassen werden sollte.

Nach geltendem Recht müssen auch Mofas die Radwege benutzen; sie können jedoch durch Zusatzschild „Keine Mofas“ von der Benutzung ausgeschlossen werden.

Die Bundesregierung hält es nicht für vertretbar, die Mofas generell auf die Fahrbahn zu verweisen. Dadurch würde ein unnötiges Sicherheitsrisiko für die nur max. 25 km/h fahrenden Fahrzeuge heraufbeschworen — ohne daß die Sicherheit der Radfahrer auf den Radwegen erhöht würde.

