

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Siegfried Scheffler, Heide Mattischeck, Robert Antretter, Hans Gottfried Bernrath, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Klaus Daubertshäuser, Carl Ewen, Elke Ferner, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Volkmar Kretkowski, Horst Kubatschka, Dr. Dietmar Matterne, Albrecht Müller (Pleisweiler), Dr. Rolf Niese, Dr. Peter Struck, Dr. Margrit Wetzel, Berthold Wittich, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

Sicherheit von Fahrrädern im nächtlichen Straßenverkehr

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat im Rahmen des Forschungsauftrages FP 1.8803 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr 1991 die Studie „Kenntlichmachung von Fahrrädern im nächtlichen Straßenverkehr – Systemvergleich –“ veröffentlicht.

Die Studie befaßt sich mit der Wahrnehmbarkeit von Fahrrädern und deren Lichttechnik bei Dunkelheit. Dabei wurde die Wirksamkeit von aktiven und passiven Kennzeichen untersucht.

Zur Kennzeichnung der Seite eignet sich der Studie zufolge am besten „eine geschlossene oder segmentierte Konturmarkierung der Reifen“, da diese die sofortige Zuordnung zu einem Fahrrad erlauben.

Bei im Straßenverkehr durchgeföhrten Untersuchungen kam die Studie zu dem Ergebnis, daß der Ausrüstungszustand mit Katzenaugen bei weitem nicht dem heute geforderten Maß entspricht.

Von 500 untersuchten Fahrrädern waren nur ca. 25 % komplett nach der StVZO ausgerüstet, wobei die lichttechnischen Einrichtungen nur auf ihr bloßes Vorhandensein, jedoch nicht auf ihre Funktionsfähigkeit hin untersucht wurden. Nur 40 % der Fahrräder waren mit den vorgeschriebenen passiven lichttechnischen Einrichtungen komplett ausgerüstet. Bei 34 % waren Katzenaugen teilweise vorhanden, 26 % waren ohne jede seitliche Reflexion. Auf der Eurobike in Friedrichshafen und auf der Inter-cycle in Köln wurde als Weltneuheit ein reflektierender Fahrradlack vorgestellt, der nun diese Reflexion zur Seite in voller Größe des Rahmens ergibt.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Plant die Bundesregierung die Fortschreibung oben genannter Studie?

Wenn ja, wann ist mit einer Veröffentlichung zu rechnen?

2. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung bisher aus der 1991 veröffentlichten Studie gezogen?

3. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die Tatsache, daß nach der verbindlichen Einführung der passiven Kenntlichmachung durch Rückstrahler (vorne und hinten) zum 1. Januar 1990 in der Studie von 1991 nochmals in aufwendigen Labor- und dynamischen Fahrversuchen die Wirksamkeit dieser Strahler untersucht und logischerweise bestätigt wurde?

4. Ist es geplant, reflektierende Konturmarkierungen der Reifen, die der Studie zufolge für die Kenntlichmachung der Seite am besten geeignet sind, verbindlich einzuführen?

Welche Vorteile verspricht sich die Bundesregierung von einer solchen Maßnahme, und welche Nachteile sieht sie?

5. Plant die Bundesregierung für den Fall, daß derartige Reifenmarkierungen nicht verbindlich eingeführt werden sollen, noch näher zu bestimmende Förderungsmaßnahmen?

6. Teilt die Bundesregierung unsere Einschätzung, daß eine passive Kenntlichmachung zur Seite mittels eines reflektierenden Rahmens weit mehr Sicherheitsvorteile als eine bloße Kenntlichmachung der Reifen bietet?

7. Hat sich die Bundesregierung bereits mit dem reflektierenden Sicherheitslacksystem befaßt?

8. Gehen von derartigen reflektierenden Lacksystemen eventuell gesundheitliche Gefahren aus?

9. Entstehen bei Herstellung, Gebrauch und Recycling solcher Lackierungen größere Schäden für die Umwelt als bei den derzeit für Fahrräder in Gebrauch befindlichen?

10. Gibt es Untersuchungen über die Haltbarkeit derartiger Lackierungen?

11. Teilt die Bundesregierung unsere Einschätzung, daß eine passive Kenntlichmachung durch den Lack selbst sowohl nach vorne als auch nach hinten eine größere Reflektierfläche bieten würde, als durch die seit 1990 vorgeschriebenen Rückstrahler?

12. Teilt die Bundesregierung des weiteren unsere Einschätzung, daß angesichts der geringen Prozentzahlen von Fahrrädern, die im vorgeschriebenen Umfang mit Rückstrahlern ausgestattet sind, eine Reflektion durch den Rahmen selbst, die nicht vergessen, entfernt oder beschädigt werden kann, die beste Möglichkeit zur passiven Kenntlichmachung darstellt?

13. Plant die Bundesregierung, die oben beschriebenen reflektierenden Lackierungen verbindlich vorzuschreiben?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, was spricht dagegen?

14. Plant die Bundesregierung für den Fall, daß reflektierende Lackierungen nicht verbindlich eingeführt werden sollen, anderweitige Förderungsmaßnahmen zur Propagierung dieser Lackierungen bzw. zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrrädern im nächtlichen Straßenverkehr?

Bonn, den 14. Dezember 1993

Siegfried Scheffler

Heide Mattischeck

Robert Antretter

Hans Gottfried Bernrath

Dr. Ulrich Böhme (Unna)

Klaus Daubertshäuser

Carl Ewen

Elke Ferner

Klaus Hasenfratz

Reinhold Hiller (Lübeck)

Lothar Ibrügger

Volkmar Kretkowski

Horst Kubatschka

Dr. Dietmar Matterne

Albrecht Müller (Pleisweiler)

Dr. Rolf Niese

Dr. Peter Struck

Dr. Margrit Wetzel

Berthold Wittich

Hans-Ulrich Klose und Fraktion

