

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Joachim Hacker, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/3252 –**

Begegnungszonen

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Schweiz und in Frankreich sind jeweils besondere Verkehrszeichen „Begegnungszone“ eingeführt worden, die sich im Erscheinungsbild erkennbar vom deutschen Zeichen 325/325.1 (Verkehrsberuhigter Bereich) sowie der Verkehrszeichengruppe „Wohngebiet“ nach dem Übereinkommen über den Straßenverkehr (Wiener Straßenverkehrskonvention) unterscheiden. Wie das deutsche Zeichen „Verkehrsberuhigter Bereich“ gewähren sie dem Fußverkehr erstens Vorrang, wenn es zu Begegnungen mit Fahrzeugen kommt, und zweitens freizügige Betretungsrechte für die gesamte Verkehrsfläche.

Auffällig bei den genannten Verkehrszeichen der Nachbarstaaten ist die integrierte Darstellung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Der Informationsgehalt des Verkehrszeichens wird damit erhöht. Die beiden genannten Verkehrszeichen unserer Nachbarländer gewähren keine Spielerlaubnis. Zum anderen gelten Tempo 20 statt Schrittgeschwindigkeit und ein Verzicht auf eine vorrangregelnde Bedeutung des Endzeichens (bei Aufstellung vor einer Querstraße). Diese Abweichungen hinsichtlich der Verkehrsregeln bewegen sich im international vereinbarten Rahmen der Wiener straßenverkehrsrechtlichen Vereinbarungen für die europäische Verkehrszeichengruppe E17 „Verkehrsberuhigter Wohnbereich“ gemäß Artikel 27^{bis} des Europäischen Zusatzübereinkommens.

Fachverbände aus den Bereichen Verkehrswesen und Städtebau fordern mittlerweile die Einführung der Begegnungszone in Deutschland, in der Regel als Ergänzung.

1. Liegen der Bundesregierung Informationen dazu vor, welche Erfahrungen aus der Sicht der Verkehrssicherheit mit der Einführung der Verkehrszeichen „Begegnungszone“ in Frankreich und in der Schweiz gesammelt wurden?

Nach Angaben der Bundesbehörde in der Schweiz laufen zurzeit Forschungsaktivitäten zu „best-practices“ mit Begegnungszonen insbesondere in Bezug

auf die infrastrukturellen Fragen. Dabei werden auch Verkehrssicherheitsfragen betrachtet. Ergebnisse dazu liegen noch nicht vor. Aus Frankreich liegen keine Informationen vor.

2. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob nach Einrichtung erster Modelle solcher Begegnungszonen im Ausland die Begegnungszonen in der Folge ausgeweitet wurden?

Begegnungszonen sind in der Schweiz bereits in der Signalisationsverordnung und einer begleitenden spezifischen Verordnung geregelt, also geltendes Recht, so dass diese im Rahmen der rechtlichen Vorgaben angeordnet werden können und nach Auskunft der schweizerischen Behörden bereits im Straßenraum anzutreffen sind.

3. Welche Bedingungen müssen erfüllt sein, um eine solche Regelung (einschließlich der entsprechenden Beschilderung mit Geschwindigkeitsangabe) in Deutschland zu erproben?
4. Welche Bedingungen müssen erfüllt sein, um eine solche Regelung (einschließlich der entsprechenden Beschilderung mit Geschwindigkeitsangabe) in Deutschland einzuführen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich ist es gemäß § 45 Absatz 1 Nummer 6 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) möglich, einen Versuch durchzuführen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hält aber weder die versuchsweise Einrichtung einer „Begegnungszone“ etwa nach Schweizer Vorbild noch die Einstellung einer solchen Zone in die StVO für angezeigt. Die StVO beinhaltet bereits mit der Möglichkeit der Einrichtung von Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen, Spielstraßen, Fahrradstraßen und Fußgängerzonen verschiedene Optionen zur Geschwindigkeitsdämpfung durch streckenbezogene Anordnungen von Höchstgeschwindigkeiten und damit ausreichende Alternativen zur Verkehrsberuhigung.

Weiterhin würde die Einrichtung von Begegnungszonen auf Verkehrssicherheitsbedenken stoßen. Ein „Vortritt-Recht für Fußgänger“ und die in der Schweiz vorgesehene 20-km/h-Höchstgeschwindigkeitsregelung lässt sich nach hiesiger Einschätzung nur schwer vereinbaren; dies war u. a. auch der Grund, warum in Fußgängerzonen zugelassener Fahrzeugverkehr nur Schrittgeschwindigkeit fahren darf (nach Rechtsprechung 4 bis 7 km/h). Außerdem müssten widmungsrechtliche Fragen geklärt werden.

5. Beabsichtigt die Bundesregierung inzwischen die Erprobung oder reguläre Einführung der Regelung, die ein großes Stadtentwicklungspotential beinhaltet und die umweltfreundliche nichtmotorisierte Mobilität fördert?

Nein. Zur Begründung wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

6. Welche anderen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung zur Förderung eines sicheren Fußverkehrs umsetzen, und bis wann ist eine Umsetzung geplant?

Die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist eine gesamtgesellschaftliche Daueraufgabe. Hierzu gehört auch der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer, zu denen auch Fußgänger zählen. Die Bundesregierung finanziert Zielgruppenprogramme für Kinder und Senioren, die auch das richtige Verhalten als Fußgänger im Straßenverkehr fördern. Darüber hinaus wird gerade im Herbst und Winter regelmäßig auf die Sichtbarkeit von Fußgängern im Straßenverkehr hingewiesen. Eine gute Sichtbarkeit beispielsweise durch helle Kleidung erleichtert anderen Verkehrsteilnehmern das frühzeitige Erkennen von Fußgängern.

Als weitere Maßnahme, die den Schutz von Fußgängern im Straßenverkehr erhöht, ist auch der Bau von Ortsumfahrungen beispielhaft anzuführen. Ortsumfahrungen dienen dabei nicht nur der Sicherheit der Fußgänger, sondern reduzieren durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs Schadstoff- und Lärmemissionen.

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit ein nationales Verkehrssicherheitsprogramm für den Straßenverkehr (VSP), das das bisherige Programm aus dem Jahre 2001 ablösen und den in den vergangenen Jahren geänderten Rahmenbedingungen im Straßenverkehr Rechnung tragen wird. Schwerpunkt wird dabei auch der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger sein.

Seit 2003 wurden die EU-Rechtsvorschriften verschärft, um das Verletzungsrisiko schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger zu verringern, indem z. B. energieabsorbierende Frontpartien bei Pkw oder Weitwinkelspiegel zur Vermeidung des toten Winkels vorgeschrieben wurden. Weitere Maßnahmen werden derzeit geprüft.

Schließlich können die Behörden vor Ort durch das in der StVO enthaltene Instrumentarium (z. B. verkehrsberuhigter Bereich) zu einer fußgängerfreundlichen Gestaltung des Verkehr beitragen.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, im Rahmen der Förderprogramme „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau Ost und West“, die Einrichtung von Begegnungszonen zu unterstützen?
8. Welche weiteren Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, mit den in Frage 7 genannten Förderprogrammen einen sicheren Fußverkehr zu unterstützen?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ungeachtet der oben aufgezeigten ablehnenden Position zu Begegnungszonen gilt generell Folgendes:

Bundesfinanzhilfen für die Programme der Städtebauförderung – unter anderem für die Programme Soziale Stadt und Stadtumbau – werden den Ländern entsprechend Artikel 104b des Grundgesetzes in einer Bund-Länder-Verwaltungsvereinbarung nach einem allgemeinen Verteilungsschlüssel pauschal zugewiesen. Nach der Verwaltungsvereinbarung (VV) Städtebauförderung 2010 können die Finanzhilfen des Bundes gemäß Artikel 5 (Förderung von Maßnahmen der Sozialen Stadt) u. a. auch für Investitionen zur „Mobilität“, somit grundsätzlich auch zur Förderung eines sicheren Fußverkehrs, eingesetzt werden. Im Stadtumbau können die Bundesfinanzhilfen nach Artikel 7 u. a. für die Verbesserung des öffentlichen Raumes und damit ebenfalls für einen sicheren

Fußverkehr eingesetzt werden. Bei beiden Programmen ist eine Förderung nur im Rahmen einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme und eines integrierten Stadtentwicklungskonzepts möglich. Das heißt, das konkrete Projekt muss zu den Zielen des jeweiligen Städtebauförderprogramms beitragen.

Über die Förderung von städtebaulichen Gesamtmaßnahmen entscheiden die Länder auf der Grundlage von Anträgen der Gemeinden. Der Bund hat keine Kompetenz zur Umsetzung dieser Maßnahmen.