

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fahrradfreundliche Reform der Straßenverkehrs-Ordnung

Der Radverkehr in Deutschland hat sich in den letzten Jahren grundlegend verändert. Insbesondere in Großstädten nutzen immer mehr Menschen das schnelle, umweltfreundliche und „gesunde“ Verkehrsmittel (vgl. Ergebnisse des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten – SrV 2013“). Der Umsatz von Fahrrädern stieg im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um 9,6 Prozent und damit mehr als fünfmal so stark wie der Einzelhandel allgemein (vgl. www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_2015_18.03.2015_Fahrradmarkt.pdf). Zudem nimmt die Verbreitung von Pedelecs und Lastenrädern kontinuierlich zu, was den Radverkehr sowohl schneller als auch platzbedürftiger macht.

Die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen wurden in den letzten Jahren jedoch nicht im gleichen Maße weiterentwickelt. Nach wie vor ist die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in vielerlei Hinsicht am Konzept der autogerechten Stadt der 1960er-Jahre ausgerichtet. Bei der letzten Änderung der StVO, die am 1. April 2013 in Kraft trat, wurden die radverkehrlichen Bestimmungen nur geringfügig verändert. Wäre dies im Jahr 2013 bereits notwendig gewesen, ist eine Reform der StVO heute umso dringlicher. Die StVO muss den Veränderungen des Radverkehrs Rechnung tragen und radfahrer- und fußgängerfreundlicher werden.

Hierfür spricht auch, dass im Gegensatz zum Autoverkehr, bei dem die Zahl der Unfälle mit Personenschäden insbesondere durch den Einsatz neuer Technologien in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist, die Zahl der Unfallopfer im Radverkehr leider nicht spürbar reduziert werden konnte. Im Jahr 2014 stieg die Zahl der Fahrradunfälle nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sogar um knapp 10 Prozent. Im innerörtlichen Straßenverkehr ist jede vierte verunglückte Person ein Radfahrer (Forschung Radverkehr – Analysen – A6/2012). Ein Teil dieser Unfälle könnte durch Veränderungen der verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen verhindert werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Gesetzgebungsverfahren und Novellen der StVO, der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) zur Förderung der Radverkehrsentwicklung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr plant die Bundesregierung für den weiteren Verlauf der 18. Wahlperiode?

2. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass die Radwegebenutzungspflicht seit der StVO-Novelle aus dem Jahr 1998 eigentlich nur noch in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden sollte, die Benutzungspflicht in der Praxis aber nach wie vor die Regel ist (vgl. mobilogisch!, 2/2015)?
3. Inwieweit hält die Bundesregierung die Bestimmungen zur Benutzungspflicht von Radwegen nach § 2 Absatz 4 StVO noch für notwendig, und inwieweit plant die Bundesregierung eine Überarbeitung dieser Regelungen?
4. Wann wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den angekündigten Leitfaden mit Kriterien für die Anordnung der Benutzungspflicht von Radwegen veröffentlichen?
5. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass dem Radverkehr in Deutschland im Allgemeinen sehr viel weniger Fläche eingeräumt wird, als es seinem Verkehrsanteil entspricht (z. B. in Berlin nur ca. 3 Prozent der Verkehrsfläche bei 15 Prozent Verkehrsanteil; vgl. www.clevere-staedte.de/sites/default/files/2014-08-05_Flaechen-Gerechtigkeits-Report.pdf)?
6. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem zunehmenden Radverkehr sowie der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs und Lastenrädern in Bezug auf die gesetzlichen Vorschriften zur Dimensionierung von Radverkehrsanlagen, und inwieweit plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen zur Überarbeitung dieser Vorschriften?

Halten von Pkw auf Radverkehrsanlagen

7. Welche Auswirkungen hat das Halten von Pkw auf Schutzstreifen und vor Auf- und Abfahrten von Radverkehrsanlagen nach Auffassung der Bundesregierung auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer?
8. Welche Konsequenzen hätte ein Halteverbot für Pkw auf Schutzstreifen und vor Auf- und Abfahrten von Radverkehrsanlagen nach Auffassung der Bundesregierung auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit?
9. Weshalb ist das Halten von Pkw auf Schutzstreifen und vor Auf- und Abfahrten von Radverkehrsanlagen erlaubt, während das Parken auf Schutzstreifen und vor Auf- und Abfahrten von Radverkehrsanlagen verboten ist, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dieser Tatsache?

Mindestabstand bei Überholvorgängen

10. Welche Gründe sprechen nach Auffassung der Bundesregierung für bzw. gegen die Festlegung eines Mindestabstands für das Überholen von Radfahrerinnen und Radfahrern durch Pkw?
11. Inwieweit könnte nach Auffassung der Bundesregierung ein in der StVO festgelegter Mindestabstand für Pkw beim Überholen von Radfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgängern (z. B. 1,5 m bei bis zu 50 km/h, sonst 2 m) die allgemeine Verkehrssicherheit erhöhen?

Gemeinsames Radfahren von Kindern und Aufsichtspersonen

12. Dürfen unter der derzeitigen Rechtslage ein Kind bis zum vollendeten achten Lebensjahr und dessen Aufsichtsperson entweder gemeinsam auf dem Gehweg oder gemeinsam auf einer vom Gehweg getrennten Radverkehrsanlage Fahrrad fahren?
Falls nein, weshalb ist dies nicht erlaubt?

13. Wie ist es Aufsichtspersonen nach derzeitiger Rechtslage möglich, gemeinsam mit einem Kind bis zum vollendeten achten Lebensjahr auf der gleichen Straßenspur (also beide auf dem Gehweg oder beide auf der Radverkehrsanlage) Fahrrad zu fahren und der Aufsichtspflicht nachzukommen?
14. Welche konkreten Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um das gemeinsame Radfahren von Kindern bis zum vollendeten achten Lebensjahr und deren Aufsichtspersonen zu vereinfachen und das Dilemma zwischen der Verletzung von Aufsichtspflichten oder StVO-Regeln aufzulösen (vgl. z. B. Urteil des Amtsgerichts Traunstein, Az.: 311 C 734/04)?

Nebeneinanderfahrverbot

15. Weshalb ist das Nebeneinanderfahren von Radfahrerinnen und Radfahrern laut StVO grundsätzlich verboten (§ 2 Absatz 4), obwohl sie bei ihrem Überholen in der Regel ohnehin auf den linken Fahrstreifen ausweichen müssen (§ 5 Absatz 2 Satz 2) und eine generelle Vermeidung von Verkehrsbehinderungen bereits in den §§ 1 und 5 StVO festgelegt ist?
16. Inwieweit verfügt die Bundesregierung über Nachweise, dass das in § 2 Absatz 4 StVO verankerte ausdrückliche Nebeneinanderfahrverbot für Radfahrerinnen und Radfahrer die Verkehrssicherheit erhöht?
17. Mit welchen Konsequenzen rechnet die Bundesregierung bei einer Aufhebung des generellen Nebeneinanderfahrverbots von Radfahrerinnen und Radfahrern?

Geschwindigkeitsbegrenzungen

18. Über welche Kenntnisse verfügt die Bundesregierung bezüglich der Auswirkungen von innerstädtischen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen?
19. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Vorschlag, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften von 50 km/h nur dann zu erlauben, wenn es sich um eine Vorfahrtsstraße handelt und getrennte Radverkehrsanlagen und Gehwege vorhanden sind?

Pedelecs und E-Bikes

20. Inwieweit sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund der stark zunehmenden Verbreitung von Pedelecs (tretabhängiges Fahrrad mit E-Unterstützung) und E-Bikes (tretunabhängiges Fahrrad mit E-Antrieb) und deren höherer Geschwindigkeit und breiterer Kurvenradien politischen Handlungsbedarf bei den Vorgaben zur Dimensionierung von Radwegen (vgl. www.udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/pedelec-naturalistic-cycling-study)?
21. Inwieweit hält die Bundesregierung das Verbot, beim Radfahren die Füße von den Pedalen zu nehmen (§ 23 Absatz 3 StVO), vor dem Hintergrund der technischen Entwicklungen (v. a. E-Bikes) noch für zeitgemäß?
22. Inwieweit genügt die ca. 20 Jahre alte Fahrradhelmnorm DIN EN 1078 nach Auffassung der Bundesregierung den heutigen Ansprüchen an die Schutzwirkung (v. a. für Nutzerinnen und Nutzer von Pedelecs und E-Bikes)?
23. Inwieweit sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf bei der rechtlichen Stellung von S-Pedelecs in der StVO und in der StVZO vor dem Hintergrund der zunehmenden Verbreitung dieses Verkehrsmittels (vgl. www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_2015_18.03.2015_E-Bikes.pdf)?

24. Was ist für Pedelecs unter der „bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit“ (§ 30 StVZO) zu verstehen (nur mit Motorkraft erreichte Höchstgeschwindigkeit, durch Mitretten erreichte Höchstgeschwindigkeit oder andere Definition), und welche Konsequenzen hat dies nach Kenntnis der Bundesregierung für die Benutzung von Radwegen und das Tragen von Fahrradhelmen?
25. Sollten Kommunen aus Sicht der Bundesregierung die Möglichkeit erhalten, inner- oder außerorts Radverkehrswege für S-Pedelecs zu öffnen?
Falls nein, warum nicht?

Lastenräder

26. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass Lastenräder zunehmend verbreitet sind, auf herkömmlichen Radverkehrsanlagen aufgrund ihrer Breite in der Regel jedoch nicht fahren können (vgl. z. B. „Arbeitspferd für das 21. Jahrhundert“, Frankfurter Rundschau, 19. Januar 2014), und inwieweit plant die Bundesregierung Änderungen bei der Regelung, dass die Führer von mehrspurigen Lastenrädern und Rädern mit Anhängern nicht beanstandet werden sollen, wenn sie einen Radweg nicht benutzen, weil die Benutzung nach den Umständen des Einzelfalls unzumutbar ist (§ 2 Absatz 4 VwV-StVO)?
27. Inwieweit sieht die Bundesregierung Änderungsbedarf bei den Regeln zur elektrischen Unterstützung von Lastenrädern (derzeit elektrische Tretkraftunterstützung bis 25 km/h mit einer Nenndauerleistung von maximal 250 Watt)?
28. Würde aus Sicht der Bundesregierung bei den Vorschriften zur elektrischen Unterstützung von Lastenrädern eine Geschwindigkeitsbegrenzung für elektrisch unterstützte Lastenräder ausreichen, und könnte auf die Begrenzung der Nenndauerleistung verzichtet werden?
Falls nein, warum nicht?
29. Weshalb dürfen Radfahrerinnen und Radfahrer in einem Anhänger grundsätzlich nicht mehr als zwei Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr transportieren (§ 21 Absatz 3 StVO), und inwieweit hält die Bundesregierung eine Änderung der Vorschriften zum Transport von Kindern in Anhängern für sinnvoll?

Berlin, den 9. Juni 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion