

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/6738 –

Bedeutung und Förderung des Fußverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

Fußverkehr ist eine wesentliche Säule nachhaltiger Mobilität. Er ist klimafreundlich, gesundheitsfördernd, leise und für niemanden zu teuer. Fußgängerinnen und Fußgänger beleben den öffentlichen Raum und tragen entscheidend zur Lebensqualität von Quartieren bei. In Deutschland hat der Fußverkehr in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Aktuell wird in deutschen Städten ungefähr jeder dritte Weg zu Fuß zurückgelegt. In der Hauptstadt Berlin, aber auch in Frankfurt am Main, Rostock und Halle sind sogar mehr Menschen zu Fuß unterwegs als mit dem Auto, ÖPNV oder dem Fahrrad (vgl. Mobilität in Städten – SRV 2013).

Dennoch ist der Fußverkehr ein in der Verkehrspolitik kaum beachtetes Thema. In der Stadtplanung und im Verkehrsrecht dominiert vielerorts nach wie vor das Leitbild der autogerechten Stadt. Deshalb haben Fußgängerinnen und Fußgänger im Vergleich zum motorisierten Verkehr in der Regel das Nachsehen; im Straßenverkehr sind Fußgänger besonders stark gefährdet. Die Gefahr bei einem Unfall schwer oder sogar tödlich verletzt zu werden ist für Fußgängerinnen und Fußgänger unverhältnismäßig hoch (vgl. VCD Städtecheck 2014). Im Jahr 2014 starben im deutschen Verkehr mehr als 500 zu Fuß gehende Menschen (vgl. Süddeutsche Zeitung vom 5. September 2015).

Um die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern und die Lebensqualität in Städten zu verbessern, ist eine aktive Fußverkehrspolitik notwendig. Fußverkehr muss als eigenständige Verkehrsart verstanden und die spezifischen Belange bei Planungen und Baumaßnahmen stärker berücksichtigt werden. Anpassungen der rechtlichen Rahmenbedingungen sind an verschiedenen Stellen nötig. Die Qualität von Gehwegen muss erhöht und die aus Sicht der Fragesteller nicht mehr zeitgemäßen Regeln zur Fahrbahnüberquerung sollten angepasst werden. Das immer mehr ausufernde Zuparken von Geh- und Radwegen muss reduziert werden, damit sich auch Menschen mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrer ungehindert fortbewegen können. Bei der Errichtung und Kennzeichnung von Radverkehrsanlagen muss darauf geachtet werden, dass ausreichend Platz für den Fußverkehr verbleibt.

Ziele und Aktivitäten der Bundesregierung

1. Welche Strategie und welche konkreten Ziele verfolgt die Bundesregierung im Bereich des Fußverkehrs?

Dem Fußverkehr kommt nach Auffassung der Bundesregierung eine hohe Bedeutung für eine nachhaltige Mobilität zu. Nach dem Ergebnis der bundesweiten Mobilitätsuntersuchung „Mobilität in Deutschland“ von 2008 entfällt mit 24 Prozent ein hoher Anteil des Gesamtverkehrsaufkommens auf den Fußverkehr. Er leistet damit einen wichtigen Beitrag zu einer umwelt- und klimafreundlichen sowie der Gesundheit förderlichen Mobilität.

Grundsätzlich setzt die Bundesregierung auf eine integrierte Politik, die die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel und ihr Zusammenspiel optimiert sowie durch eine nachhaltige Stadtplanung unterstützt. Es geht dabei um die Förderung der jeweiligen Stärken und der intermodalen Verflechtung von Rad- und Fußverkehr, PKW, Bus, Regionalbahn, S-, U- und Straßenbahn.

Vor diesem Hintergrund wird der Fußverkehr grundsätzlich als zentrales Element eines integrierten Ansatzes berücksichtigt. Dies geschieht beispielsweise im Bereich der Städtebauförderung, der Herstellung einer barrierefreien Mobilität oder im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2011.

Aktuell stehen im Rahmen der nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrspolitik der Bundesregierung die Verbesserung des Verkehrsklimas zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern, die Verringerung der Konflikte zwischen diesen Verkehrsteilnehmern sowie die Stärkung des Umweltverbundes im Vordergrund.

2. Welche Gesetzgebungsverfahren und Novellen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) plant die Bundesregierung für den weiteren Verlauf der 18. Wahlperiode, um die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs zu erhöhen?
13. Inwieweit ist aus Sicht der Bundesregierung die generelle Anweisung in § 25 Absatz 3 der StVO, dass Fußgängerinnen und Fußgänger die Fahrbahnen „zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung“ zu überschreiten haben „und zwar, wenn die Verkehrslage es erfordert, nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen [...] oder auf Fußgängerüberwegen“ aus Sicht der Bundesregierung vor dem Hintergrund der zunehmenden Anordnung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen und Tempo-30-Zonen noch eine zeitgemäße und erforderliche Einschränkung des Fußverkehrs?

Falls die Bundesregierung die Regelung als nicht mehr zeitgemäß betrachtet, welche Änderungen strebt sie an?

Die Fragen 2 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereitet derzeit eine Änderung der StVO vor, mit der im unmittelbaren Umfeld u. a. von Kindertagesstätten, Kindergärten und Seniorenheimen auch auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen die Anordnung von Tempo 30 km/h erleichtert werden soll. Dies wird auch den Fußgängern in diesen Bereichen zugutekommen. Darüber hinaus erfordert die Verkehrslage in Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen infolge der abgesenkten Geschwindigkeit bereits heute nicht, dass Fußgänger nur an Kreuzungen, Einmündungen und Fußgänger-

überwegen die Fahrbahn überqueren dürfen. Insoweit erlaubt bereits § 45 Absatz 1c StVO für Tempo 30-Zonen keine Lichtzeichen geregelten Kreuzungen und Einmündungen. Dies muss dann umso mehr für verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche mit niedrigerer Geschwindigkeit gelten.

3. Welche Studien zum Fußverkehr hat die Bundesregierung in den letzten fünf Jahren zum Thema Fußverkehr in Auftrag gegeben, und welche Erkenntnisse haben diese Studien der Bundesregierung gebracht?

Zum Thema Fußverkehr wurden und werden in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) seit 2010 mehrere nationale und internationale Forschungsprojekte durchgeführt bzw. extern bearbeitet. Dabei muss angemerkt werden, dass bei sämtlichen Forschungsprojekten, die Verkehrs- und Mobilitätsthemen berühren, eine ganzheitliche Betrachtung aller Verkehrsteilnehmer unumgänglich ist und durchgeführt wird. Deshalb gibt es eine Vielzahl weiterer Forschungsprojekte bei denen das Thema „Fußverkehr“ ebenfalls berücksichtigt wurde, welche jedoch nicht im Einzelnen aufgelistet werden können.

Die Erkenntnisse bzw. Berichte der BASt stehen zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BASt-Archiv ELBA (<http://bast.opus.hbz-nrw.de/benutzung.php?la=de>) zur Verfügung oder befinden sich unter den gesondert aufgeführten Internetlinks.

4. Wie hoch waren in den Jahren 2013 bis 2015 die Ausgaben des Bundes für den Fußverkehr (bitte pro Jahr und unterteilt nach Haushaltstiteln darstellen)?

Die Länder erhalten vom Bund jährlich Kompensationszahlungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden von rund 1,336 Mrd. Euro nach dem Entflechtungsgesetz. Die Aufteilung des Mittelvolumens aus dem Entflechtungsgesetz zwischen öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und kommunalem Straßenbau obliegt den Ländern. Der Bund hat darauf keinen Einfluss.

Weitere Ausgaben des Bundes für den Fußverkehr sind in der Förderung verkehrsträgerübergreifender Projekte enthalten, die den Fußverkehr berühren und mit Bundesmitteln finanziert werden.

5. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befassten sich Anfang des Jahres 2013 und befassten sich aktuell mit dem Bereich Fußverkehr
 - a) im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,

Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sind im Bereich des nicht motorisierten Verkehrs insgesamt fünf (sechs Anfang 2013) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind im Rahmen übergreifender Themen auch mit dem Bereich Fußverkehr befasst.

- b) in der Bundesanstalt für Straßenwesen,

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat mitgeteilt, dass sich über die ganze Aufgabenbreite der BASt hinweg fünf Mitarbeiter mit Fragestellungen des Fußverkehrs befassen. Gegenüber dem Jahr 2013 hat es keine Änderung gegeben.

c) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung,

Das Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) behandelt den Fußverkehr als integrierten Bestandteil von Nahmobilität und Stadtverkehr. Im Bereich Nahmobilität und Stadtverkehr ist eine Person tätig. Gegenüber dem Jahr 2013 hat es keine Änderung gegeben.

d) im Umweltbundesamt,

Im Umweltbundesamt gibt es eine Mitarbeiterin, die neben anderen Aufgaben auch die Ansprechpartnerin für den Fußverkehr ist. Darüber hinaus befassen sich weitere fünf Personen mit städtischer Mobilität, d. h. mit Themen, die u. a. die Mobilität zu Fuß beinhalten. Gegenüber dem Jahr 2013 hat es keine Änderung gegeben.

e) in weiteren Bundesbehörden?

Im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) ist der nicht motorisierte Verkehr – und somit auch der Fußverkehr – Teil der Aufgaben eines Mitarbeiters. Gegenüber dem Jahr 2013 hat es keine Änderung gegeben.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales ist querschnittsübergreifend auch mit Fragen der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr und Mobilität befasst. Hierfür ist in der Regel ein/e Mitarbeiter/in zuständig.

Im Arbeitsstab der Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen befasst sich eine Mitarbeiterin mit dem Thema „Barrierefreiheit“. Darunter fällt auch der Bereich „Mobilität/Verkehr“. Gegenüber dem Jahr 2013 hat es keine Änderung gegeben.

6. Welche Auswirkungen hat die demographische Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland nach Einschätzung der Bundesregierung auf die Sicherheit des Fußverkehrs?

Eine der Herausforderungen für die Verkehrspolitik ist der demografische Wandel. Dieser verlangt, die Mobilität und die gesellschaftliche Teilhabe einer zunehmenden Zahl älterer Verkehrsteilnehmer zu erhalten und die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern. Im Hinblick auf die älteren und mobilitätseingeschränkten Bürgerinnen und Bürger ist es der Bundesregierung ein Anliegen, dass für eine möglichst barrierefreie Mobilität im öffentlichen Raum gesorgt wird.

7. Wie wirkt sich ein innerstädtisches Tempolimit von 30 km/h (im Vergleich zu 50 km/h) nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Anzahl und die Schwere der Unfälle im Stadtverkehr aus?
8. Könnte ein innerstädtisches Geschwindigkeitslimit von 30 km/h die Anzahl tödlich verunglückter Fußgänger nach Kenntnis der Bundesregierung reduzieren?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

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

Der Gesetzgeber hat sich für eine innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h entschieden. Von dieser Regelgeschwindigkeit können die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden durch die Anordnung von Verkehrszeichen bei Bedarf in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht abweichen. Da die örtlich zuständigen Behörden in unterschiedlichem Maß je nach den konkreten örtlichen Verhältnissen und Bedürfnissen von diesen Möglichkeiten Gebrauch machen, verfügt die Bundesregierung über keine derartigen Erkenntnisse.

Mit dem Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 hat die Bundesregierung ferner beschlossen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die Entscheidungskompetenz der Kommunen hinsichtlich der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen weiter zu stärken.

Qualität von Gehwegen

9. Über welche aktuellen Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung bezüglich der Qualität von Gehwegen, und welcher Sanierungsbedarf ist der Bundesregierung bekannt?
10. Welche Möglichkeiten sind der Bundesregierung bekannt, um Wege mit Kopfsteinpflaster für Menschen, die auf Rollatoren oder Rollstühle angewiesen sind, besser nutzbar zu machen, und welche dieser Möglichkeiten hält die Bundesregierung für empfehlenswert?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gehwege fallen in die Baulast der jeweiligen Gemeinde (siehe zu den Bundesfernstraßen § 5 Absatz 2 und 3 Bundesfernstraßengesetz). Deshalb verfügt die Bundesregierung nicht über aktuelle Erkenntnisse bezüglich der Qualität von Gehwegen und des diesbezüglichen Sanierungsbedarfs. Im Hinblick auf die Anforderungen an die Oberflächengestaltung von Gehwegen verweist die Bundesregierung auf die Vorgaben in den Normen und technischen Regelwerken, die von Fachgremien regelmäßig aktualisiert werden. Sie hält diese Vorgaben für angemessen, um Wege mit Kopfsteinpflaster für Menschen, die auf Rollatoren oder Rollstühle angewiesen sind, besser nutzbar zu machen.

11. Inwieweit werden aus Sicht der Bundesregierung die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO zu Zeichen 315 (Parken auf Gehwegen) hinsichtlich abgestellter Fahrräder und dem Platzen von Gegenständen auf den Gehwegen im Rahmen der Sondernutzungen in der Praxis der Kommunen vor Ort ausreichend berücksichtigt?

Die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für das Verbringen von Gegenständen auf den Gehwegen sowie die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Rahmen der Erteilung dieser Sondernutzungserlaubnisse fällt in die Zuständigkeit der Kommunen. Die Bundesregierung kann insoweit zur konkreten Praxis vor Ort keine Stellungnahme abgeben.

Fahrbahnüberquerungen

12. Wie gedenkt die Bundesregierung, das hohe Unfallrisiko von Fußgängern beim Überqueren von Fahrbahnen zu reduzieren?

In der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Oktober 2015 veröffentlichten Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020 sind eine Reihe von Maßnahmen enthalten, die der Verbesserung der Fußgängersicherheit dienen.

14. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die derzeitige Regelung in § 9 der StVO hinsichtlich des Abbiegens des Kfz-Verkehrs und der erforderlichen Rücksichtnahme gegenüber dem Fußverkehr von den Autofahrerinnen und Autofahrern in der Hälfte der Fälle missachtet wird (vgl. GDV Forschungsbericht Nr. 21, 07/2013)?

Der genannte GDV-Forschungsbericht erging zu „Abbiegeunfällen Pkw/Lkw und Fahrrad“.

Die Überwachung des Straßenverkehrs fällt im Übrigen in die alleinige Zuständigkeit der Länder. Diese können bei Bedarf auch einen Verkehrsunterricht nach § 48 StVO anordnen.

Dessen ungeachtet fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 eine Kampagne zum Thema „Rücksicht im Straßenverkehr“. Des Weiteren wurde u. a. das Projekt „Leitfaden zur Umsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung von Abbiegeunfällen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gefördert (verfügbar unter www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/sicherheit/fahrrad_abbiegen/download/leitfaden_sicher_geradeaus.pdf).

15. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Vorschlägen des Arbeitskreises „Fußgängerverkehr“ der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV zur Anpassung von § 9 StVO (vgl. Mobilogisch 2/15)?

Die FGSV hat bislang keinen abgestimmten Vorschlag zur Anpassung der Vorschrift vorgelegt.

16. Plant die Bundesregierung, den Städten und Gemeinden bei der Programmierung von Lichtsignalanlagen an Fußgängerfurten mehr Entscheidungskompetenzen zuzubilligen, so dass Gemeinden die Wartezeiten für zu Fuß gehende Personen auch dann verkürzen können, wenn es sich um Bundesstraßen handelt?

Wenn nein, weshalb lehnt es die Bundesregierung ab, den Kommunen diese Entscheidung zu überlassen?

Die Planung von Lichtsignalanlagen und der Signalprogramme erfolgt in Abstimmung zwischen den jeweils örtlich zuständigen Straßenbaulastträgern und Verkehrsbehörden nach den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), die durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erstellt wurden. Die RiLSA unterscheiden nicht nach straßenrechtlicher Einstufung einer Straße. Lichtzeichenanlagen sind Verkehrseinrichtungen nach § 43 Absatz 1 StVO. Sie werden von den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder angeordnet. Gemäß Artikel 84 Absatz 1 Satz 7 Grundgesetz dürfen Gemeinden und Gemeindeverbänden durch Bundesgesetz Aufgaben nicht übertragen werden.

17. Inwieweit hält die Bundesregierung, auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, die Vorgaben zu Grünphasen und Räumzeiten für Fußgänger noch für angemessen?
18. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um mobilitäteeingeschränkten Menschen ein objektiv und subjektiv sicheres Überqueren von Straßen zu ermöglichen?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus Sicht der Bundesregierung ist die Herstellung von möglichst weitreichender Barrierefreiheit in allen Bereichen des öffentlichen Lebens ein wichtiges Ziel, das auch durch die demografische Entwicklung zusätzliche Bedeutung erhält.

Die Bundesregierung hält die Vorgaben in den Normen und technischen Regelwerken, die von Fachgremien regelmäßig aktualisiert werden, für angemessen, um ein sicheres Überqueren von Straßen zu ermöglichen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 13 verwiesen.

Kreisverkehre

19. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Forderung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. (DVR) vom Oktober 2012, Fußgängerüberwege aus „Gründen der Einheitlichkeit, Erkennbarkeit und Begeifbarkeit der Querungssituation sowohl für Fußgänger als auch für Kraftfahrer in allen Zu- und Ausfahrten von kleinen Kreisverkehren“ zu errichten?

Bei Kreisverkehren handelt es sich in rechtlicher Hinsicht um eine Aneinanderreihung von Einmündungen, die in der Folge auch rechtlich einheitlich behandelt werden müssen. Sind keine Verkehrszeichenanordnungen getroffen worden, so gilt an allen Einmündungen die Vorfahrtregel rechts vor links. Beim Abbiegen von der Straße in eine andere Straße nach rechts gilt, dass stets nach § 9 Absatz 3 Satz 3 StVO auf zu Fuß Gehende besondere Rücksicht zu nehmen ist, nötigenfalls ist zu warten. Bereits der Bundesgerichtshof hat wiederholt entschieden, dass eine Fahrbahn in erster Linie dem Fahrzeugverkehr dient, der in der Konsequenz in ihrem Verlauf einen gewissen Vorrang zum Fußgängerquerungsverkehr genießt.

Dem Fußgängerverkehr wiederum sind ebenfalls grundsätzlich eigene Verkehrsflächen zugewiesen.

20. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Empfehlungen im „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ (FGSV, 2006) bzgl. einer Anpassung der VwV-StVO zu § 26 (III.6.)?

Die derzeit gültige VwV-StVO zu § 26 weist diese Nummer nicht auf; es wird daher unterstellt, dass nach einer etwaigen Erweiterung der VwV-StVO zu § 26 gefragt wird. Das genannte Merkblatt wurde im Jahr 2006 veröffentlicht. Im Jahr 2013 wurde die Straßenverkehrs-Ordnung neu erlassen. In diesem Zusammenhang erfolgte eine vollständige Überarbeitung der StVO mit dem Ziel „Weniger Verkehrszeichen, bessere Beschilderung“. Insbesondere wurde in diesem Zusammenhang die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer mit der Maßgabe der Beachtung der allgemeinen Verkehrsregeln der StVO gestärkt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

Nicht benutzungspflichtige Radwege

21. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass bei der Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht von den zuständigen Behörden nach den den Fragestellern vorliegenden Informationen in vielen Fällen eine nicht benutzungspflichtige Führung auch dann belassen wird, wenn weder für den Rad- noch für den Fußverkehr ein anforderungsgerechtes Angebot verbleibt (beispielsweise zu gering nutzbare Gehweg- oder Radwegbreite)?
22. Inwieweit sieht die Bundesregierung durch die weitere Nutzung des nicht benutzungspflichtigen Seitenraumes vieler Radfahrer auch nach einer Aufhebung der Benutzungspflicht aus Gründen der subjektiven Sicherheit unter unzulänglichen Bedingungen eine Behinderung und Gefährdung des Fußverkehrs?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine pauschale Beantwortung der Fragen ist nicht möglich. Die Auswirkungen sind von Fall zu Fall entsprechend der jeweiligen konkreten Örtlichkeit zu beurteilen. Die StVO enthält bereits eine Vielzahl von Möglichkeiten, um im Einzelfall eine sichere und geordnete Verkehrsführung sowohl des Rad- als auch des Fußverkehrs zu gewährleisten. Für die Durchführung der StVO sind nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83 und 84 GG) die Länder in eigener Angelegenheit zuständig.

Gemeinsame Radwege

23. Inwieweit hat sich aus Sicht der Bundesregierung der Wegfall der Aussage in den Anmerkungen zu Zeichen 240, dass alle fahrenden Verkehrsteilnehmer auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen haben, durch die StVO-Novelle von 2009 bewährt?

Satz 2 der Nummer 3 der Spalte 3 der laufenden Nummer 19 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 der StVO enthält nach wie vor die Aussage, dass der Fahrverkehr erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen muss.

Zuparken von Fußverkehrsflächen und Bußgelder

24. Inwieweit ist die Bundesregierung der Ansicht, dass dem Fußverkehr in deutschen Großstädten ausreichend Verkehrsfläche eingeräumt wird?

Die Bundesregierung ist grundsätzlich der Ansicht, dass dem Fußverkehr in deutschen Großstädten zumindest quantitativ ausreichend Verkehrsfläche eingeräumt wird. In den Innenstädten herrscht jedoch bezüglich des öffentlichen (Straßen-)Raums häufig eine große Nutzungskonkurrenz. In diesen Fällen müssen Stadt- und Verkehrsplanung Kompromisslösungen finden, um vor Ort eine sachgerechte Aufteilung der Flächen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu gewährleisten. Insofern handelt es sich um eine kommunale Planungsaufgabe, die sich dem Einfluss der Bundesregierung entzieht.

25. Inwieweit ist es aus Sicht der Bundesregierung ein Problem, dass Gehwege für Fußgänger häufig nicht nutzbar sind, weil sie von Autos zugeparkt werden?
26. Inwieweit ist es aus Sicht der Bundesregierung ein Problem, dass barrierefreie Zugänge zu Fahrbahnüberquerungen für Fußgänger häufig nicht nutzbar sind, weil sie von Autos zugeparkt werden?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Bundesregierung ist es nicht akzeptabel, dass Gehwege sowie barrierefreie Zugänge zu Fahrbahnüberquerungen für Fußgänger häufig nicht nutzbar sind, weil sie von Autos zugeparkt werden.

27. Welche Lösungsansätze sind der Bundesregierung bekannt, und welche empfiehlt sie, um das Zuparken von Geh- und Radwegen durch Kraftfahrzeuge zu reduzieren?

Die StVO enthält neben allgemeinen Vorgaben zum Parken auch die Möglichkeit der Anordnung von beschränkenden Verkehrszeichen, von Vorgaben zum Aufstellen von Kraftfahrzeugen durch Markierungen oder zur Anordnung von Verkehrseinrichtungen (z. B. Sperrpfosten). Darüber hinaus kann eine ausreichende Verkehrsüberwachung der Länder die Befolgung von Verkehrsregeln stärken. Auch das Abschleppen von Kraftfahrzeugen kann im Einzelfall in Betracht kommen, richtet sich aber ausschließlich nach jeweiligem Landesrecht.

28. Inwieweit ist das für das Zuparken eines Geh- oder Radwegs veranschlagte Bußgeld von 20 Euro (bei Behinderung 30 Euro) aus Sicht der Bundesregierung angemessen, und inwieweit entfaltet es aus Sicht der Bundesregierung einen ausreichenden verhaltenswirksamen Effekt?
29. Inwieweit plant die Bundesregierung in der 18. Wahlperiode Änderungen beim Bußgeldkatalog?

Die Fragen 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung sowie die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 und 3 der Kleinen Anfrage „Angemessenheit des Bußgeldkatalogs“ (Bundestagsdrucksache 18/5561) wird verwiesen.

Neue Mobilitätsformen

30. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Entwicklung der Unfallzahlen bei Segways sowie über die Entwicklung der dabei verletzten Segway-Nutzerinnen und Segway-Nutzer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger?

Unfälle mit Segways werden in der amtlichen Statistik nicht ausgewiesen. Auch anderweitige Erhebungen hierzu sind nicht bekannt. Insofern hat die Bundesregierung diesbezüglich keine Erkenntnisse.

31. Auf welche Art und Weise dürfen E-Wheels (Elektroeinrad) und E-Skateboards unter derzeitiger Rechtslage auf Fußverkehrsflächen genutzt werden, und sind diese Nutzungsmöglichkeiten aus Sicht der Bundesregierung angemessen?
32. Welche Chancen und Risiken sieht die Bundesregierung durch die Verbreitung von E-Wheels und E-Skateboards?
33. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass E-Wheels und E-Skateboards im Straßenverkehr rechtssicher genutzt werden können ohne Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer unverhältnismäßig zu behindern oder zu gefährden?

Die Fragen 31 bis 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Beurteilung, wo die Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr fahren dürfen, ist davon abhängig, ob die Fahrzeuge als Kraftfahrzeug zugelassen sind oder nicht.

Stehend gefahrene und selbstbalancierende Kleinstelektrofahrzeuge können derzeit nach der Rahmenrichtlinie 2002/24/EG (Typgenehmigungsvorschrift für Krafträder/Kategorie L-Fahrzeuge) genehmigt werden. Die dort genannten Anforderungen werden durch die Kleinstelektrofahrzeuge zum großen Teil jedoch nicht erfüllt. Die Typgenehmigungsvorschriften bieten jedoch den Gestaltungsspielraum für eine besondere, nationale Regelung, den der Gesetzgeber in Deutschland mit der Mobilitätshilfen-Verordnung (MobHV) genutzt hat. Unter diese Verordnung fallen die beiden o. g. Fahrzeuge nicht.

Um bei diesen Fahrzeugen national über eine Genehmigungsfähigkeit und letztlich Zulassungsfähigkeit entscheiden zu können, wird eine Einschätzung zur Verkehrssicherheit solcher Fahrzeuge benötigt. Zum anderen müssen aus fahrdynamischen Versuchen Erkenntnisse gewonnen werden, um diese Fahrzeuge klassifizieren zu können und um jeweils Anforderungen festlegen zu können. Vor diesem Hintergrund wurde die BASt beauftragt, sich einen Marktüberblick über die in Betracht kommenden Elektrokleinstfahrzeuge zu verschaffen und zu prüfen, ob diese Elektrokleinstfahrzeuge kategorisiert werden können, die dann ggf. unter bestimmten technischen und verhaltensrechtlichen Voraussetzungen im öffentlichen Straßenverkehr bewegt werden können.

