

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB - Parlamentssekretariat -Platz der Republik 1 11011 Berlin

Datum: Berlin, 02.12.2015

Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend

"Bedeutung und Förderung des Fußverkehrs"

- Drucksache 18/06738

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete

Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Enak Ferlemann, MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44 10115 Berlin

POSTANSCHRIFT 11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250 FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de www.bmvi.de



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 betreffend "Bedeutung und Förderung des Fußverkehrs"

- Drucksache 18/06738

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

Antwort:

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 % ein hoher Anteil des Gesamtverkehrsaufkommens auf den Fußverkehr. Er leistet damit einen wichtigen Beitrag zu einer umweltund 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.

Frage 2:

Welche Gesetzgebungsverfahren und Novellen der Straßenverkehrsordnung (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?

Frage 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?

Antwort:

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 Fußgängerüberwegen 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.

Frage 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?

Antwort:

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.

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

Antwort:

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.

Frage 5:

Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befassten sich Anfang 2013 und befassen sich aktuell mit dem Bereich Fußverkehr

- a) im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur?
- b) in der Bundesanstalt für Straßenwesen?
- c) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung?
- d) im Umweltbundesamt?
- e) in weiteren Bundesbehörden?

Antwort:

- a) 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) 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) 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 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) 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.

Frage 6:

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

Antwort:

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.

Frage 7:

Wie wirkt sich ein innerstädtisches Tempolimit von 30 km/h (im Vergleich zu 50km/h) nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Anzahl und Schwere der Unfälle im Stadtverkehr aus?

Frage 8:

Könnte ein innerstädtisches Geschwindigkeitslimit von 30km/h die Anzahl tödlich verunglückter Fußgänger nach Kenntnis der Bundesregierung reduzieren? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Antwort:

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.

Frage 9:

Über welche aktuellen Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung bezüglich der Qualität von Gehwegen und welcher Sanierungsbedarf ist der Bundesregierung bekannt?

Frage 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?

Antwort:

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 Abs. 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.

<u>Frage 11:</u>

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

Antwort:

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.

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

Antwort:

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.

Frage 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 in der Hälfte der Fälle missachtet wird (vgl. GDV Forschungsbericht Nr. 21, 07/2013)?

Antwort:

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

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik planung/sicherheit/fahrrad abbiegen/download/leitfaden sicher geradeaus.pdf.).

Frage 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)?

Antwort:

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

Frage 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?

Antwort:

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.

Frage 17:

Inwieweit hält die Bundesregierung, auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, die Vorgaben zu Grünphasen und Räumzeiten für Fußgänger noch für angemessen?

Frage 18:

Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um mobilitätseingeschränkten Menschen ein objektiv und subjektiv sicheres Überqueren von Straßen zu ermöglichen?

Antwort:

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.

Frage 19:

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

Antwort:

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.

Frage 20:

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

Antwort:

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.

Frage 21:

Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass bei der Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht von den zuständigen Behörden nach 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 geringe nutzbare Gehweg- oder Radwegbreite)?

Frage 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?

Antwort:

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.

Frage 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?

Antwort:

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.

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

Antwort:

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.

Frage 25: Inwieweit ist es aus Sicht der Bundesregierung ein Problem, dass Gehwege für Fußgänger häufig nicht nutzbar sind, weil sie von Autos zugeparkt werden?

Frage 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?

Antwort:

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.

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

Antwort:

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.

Frage 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?

Frage 29: Inwieweit plant die Bundesregierung in der 18. Wahlperiode Änderungen beim Bußgeldkatalog?

Antwort:

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.

Frage 30: Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Entwicklung der Unfallzahlen bei Segways sowie über die Entwicklung der dabei verletzten Segway-NutzerInnen und FuβgängerInnen?

Antwort:

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

Frage 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?

Frage 32: Welche Chancen und Risiken sieht die Bundesregierung durch die Verbreitung von E-Wheels und E-Skateboards?

Frage 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?

Antwort:

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.