

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katrin Vogel (CDU)

vom 09. Oktober 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Oktober 2015) und **Antwort**

Mehr Sicherheit für Fahrradfahrer im Straßenverkehr

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Hat der Senat, vor dem Hintergrund des stetig wachsenden Fahrradverkehrs in Berlin, ein Konzept, wie die Vermittlung entsprechender Straßenverkehrlicher Vorschriften für die genannten Nutzer verbindlich vermittelt werden können?

Antwort zu 1: Der Senat verfolgt verschiedene Strategien und Kommunikationswege. So wurde in der 2013 durch den Senat beschlossenen Radverkehrsstrategie darauf verwiesen, dass nur gegenseitige Rücksichtnahme und ein regelkonformes Verhalten zu einem guten Verkehrsklima beitragen kann. Viele Unfälle könnten bei größerer Rücksichtnahme zwischen Autofahrenden, Radfahrenden und zu Fuß gehenden vermieden werden. Bei allen Verkehrsteilnehmenden müssen daher korrekte Verhaltensnormen immer wieder kommuniziert werden. Aus diesem Grund führt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Zusammenarbeit mit anderen Akteurinnen und Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit auch seit mehreren Jahren die Kampagne „Berlin nimmt Rücksicht“, in der auf das Regelwerk der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) hingewiesen und zur gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen Autofahrenden und Radfahrenden, aber auch zwischen Radfahrenden und zu Fuß gehenden aufgerufen wird. Die ebenfalls seit vielen Jahren laufende „Aktion toter Winkel“ der Aktionsgemeinschaft Verkehrssicherheit für Schulkinder, der auch die Polizei angehört, wird unter Federführung der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft mit dem Schwerpunkt der Sensibilisierung der Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer für den parallelen Rad- und Fußverkehr fortgesetzt. Außerdem wird über einzelne Regeln via Verkehrsinformationstafeln (z.B. zum Mindestabstand zu Fahrradfahrenden) informiert.

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert von jeder/jedem Einzelnen die Kenntnis über die geltenden Verkehrsregeln, insofern besteht nicht nur durch den Verordnungsgeber, in diesem Fall also den Bund, sondern auch von Seiten der Bürgerinnen und Bürger eine individuelle Informationspflicht.

Frage 2: Wie bewertet der Senat die Einführung einer Kennzeichen-Pflicht für Fahrradfahrer, um insbesondere Haftungsrechtliche Belange konkret regeln zu können?

Antwort zu 2: Die Einführung einer Kennzeichenpflicht für Fahrräder ist in der Vergangenheit wiederholt gefordert worden. Dem Senat ist bewusst, dass dieser Wunsch von vielen Bürgerinnen und Bürgern geteilt wird. Er hat sich aus diesem Grund in den vergangenen Jahren bereits eingehend mit dieser Thematik befasst. Bei Abwägung aller Argumente ist die Einführung einer Kennzeichenpflicht für Fahrräder nach wie vor jedoch nicht vertretbar.

Nach der repräsentativen Erhebung 2008 durch „Mobilität in Deutschland“ (MiD) gab es insgesamt 78,36 Mio. Fahrräder (mit steigender Tendenz). Wollte man alle Fahrräder der Kennzeichenpflicht unterwerfen, würde dies einen erheblichen Verwaltungsaufwand mit entsprechend hohen Kosten nach sich ziehen. Hinzu kämen die zeitliche und finanzielle Belastung der Fahrradhaltenden. Zwingend mit einer Kennzeichenpflicht verbunden wäre eine Registrierungspflicht (Zulassung). Dieser Verwaltungsaufwand und die Belastung der Fahrradhaltenden stünden in keinem angemessenen Verhältnis zum angestrebten Nutzen.

Zur Regelung haftungsrechtlicher Belange wäre zudem die Einführung einer Versicherungspflicht für Fahrräder erforderlich. Auch der daraus resultierende verhältnismäßige Aufwand und die Belastung der Haltenden von Fahrrädern wären unverhältnismäßig.

Im Übrigen wäre mit der Identifizierung der/des entsprechenden Halterin/Halters des Fahrrades über das Kennzeichen nicht ohne Weiteres die Ermittlung der/des betreffenden FahrerIn/Fahrers sichergestellt.

Zu berücksichtigen ist auch, dass der Senat keine erfolgversprechende Möglichkeit besitzt, sich für eine Kennzeichnungspflicht für Fahrräder einzusetzen, denn die Zulassung von Straßenfahrzeugen ist ausschließlich bundesrechtlich geregelt. Auch in den anderen Bundesländern und beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist die Kennzeichnung von Fahrrädern hinreichend erörtert und stets abgelehnt worden.

Frage 3: Teilt der Senat die Auffassung, dass eine Kennzeichen-Pflicht für Fahrräder auch die gegenwärtig hohe Diebstahlquote senken und die Aufklärungsquote erhöhen könnte, wenn nein warum nicht?

Antwort zu 3: Gesicherte Erkenntnisse zu den Auswirkungen einer verpflichtenden Kennzeichnung von Fahrrädern auf die Diebstahls- und die Aufklärungsquote (AQ) liegen dem Senat nicht vor.

Es ist jedoch zu vermuten, dass -unabhängig von einer Realisierbarkeit- mit einer verpflichtenden Kennzeichnung grundsätzlich positive Effekte, wie die Senkung der Diebstahlquote oder die Erhöhung der AQ, erzielt werden könnten. Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

Frage 4: Welche Überlegungen bzw. konkrete Ansätze verfolgt der Senat um auch den Fahrradverkehr stärker zu strukturieren, und damit im Allgemeinen für alle Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr mehr Sicherheit zu erreichen?

Antwort zu 4: Der Senat strebt bereits seit vielen Jahren an, in möglichst vielen Hauptverkehrsstraßen getrennte Radverkehrsanlagen in Form von Schutzstreifen für den Radverkehr, Radfahrstreifen oder Radwegen anzulegen. Näheres dazu regeln die Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege, aktuell in der Fassung vom 16.05.2013) und die in Berlin eingeführten Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Ergänzend wird nach und nach ein berlinweites Fahrradrouthenetz hergestellt, durch das wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs miteinander verknüpft werden. Der Ausbau dieses teilweise über Haupt- und teilweise über Nebenstraßen verlaufenden Radverkehrsnetzes kann allerdings wegen der dafür erforderlichen baulichen Maßnahmen nur allmählich erfolgen. Er hat jedoch an vielen Stellen bereits für alle Verkehrsteilnehmenden Verbesserungen bezüglich der Verkehrssicherheit gebracht und wird, wenn die Realisierung dieses Netzes in den kommenden Jahren weitergeführt wird, weitere diesbezügliche Fortschritte ermöglichen.

Berlin, den 22. Oktober 2015

In Vertretung

R. Lüscher

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Okt. 2015)