



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Trutz Graf Kerksenbrock (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Radfahrer als Gefahr für ältere Menschen

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr im Hinblick auf Radfahrer, deren Geschwindigkeit überhöht ist oder die sich auf andere Weise nicht verkehrsregelgemäß verhalten?

Nach § 1 der Straßenverkehrs-Ordnung erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Das teilweise regelwidrige Verhalten auch von Radfahrerinnen und Radfahrern im Straßenverkehr kann für alle Fußgängerinnen und Fußgänger eine nicht unerhebliche Gefährdung und Behinderung darstellen. Ältere Menschen und Kinder sind hiervon besonders betroffen, da sie als schwächere Verkehrsteilnehmer in weitest stärkerem Maße auf die Rücksichtnahme auch der nicht motorisierten Fahrzeugführer angewiesen sind. Dies gilt vor allem auf den gemeinsam zu nutzenden oder zu überquerenden Verkehrsflächen.

2. Hat die Landesregierung bisher Veranlassung gesehen, insbesondere in Städten an Örtlichkeiten, wo ältere Menschen als Fußgänger zahlreich am Straßenverkehr teilnehmen, besondere polizeiliche Überwachungsmaßnahmen durchzuführen?

Wenn nein, beabsichtigt sie dieses und warum hat sie dieses bisher nicht für nötig befunden?

Polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen werden schwerpunktmäßig dort durchgeführt, wo besondere Gefahrenstellen festgestellt wurden (u.a. an Kindertagesstätten, Schulen, Seniorenheimen). Diese Überwachung erfolgt durch den Einsatz von Geschwindigkeitsmessgeräten (Radar, Lichtschranke oder Geschwindigkeitshandmessgeräte). Es wird statistisch nicht festgehalten, wie viele Überwachungsmaßnahmen im Bereich solcher Einrichtungen durchgeführt wurden.

Neben Geschwindigkeitskontrollen werden Radfahrerinnen und Radfahrer bei verkehrswidrigem Verhalten durch die Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten des Funkstreifendienstes kontrolliert.

In den Jahren 2002 und 2003 wurden unter dem Motto „Radfahrer - Aufgepasst“ bzw. „Zweiradfahrer - Aufgepasst“ spezielle Präventionsaktionen der Landespolizei durchgeführt. Diese Jahresaktionen enthielten jeweils sowohl präventive als auch repressive Elemente. Durch solche Aktionen soll der Partnerschaftsgedanke als Maxime des Handelns im Straßenverkehr vermittelt werden.

3. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass die Flexibilisierung bestimmter Verkehrsregeln für Radfahrer – Erlaubnis zum Befahren für Einbahnstraßen in entgegengesetzter Richtung, Fahren auf Radwegen auf der linken Straßenseite – eine nicht unerhebliche Unfallgefahr für besonders ältere Menschen darstellt, die mit überraschenden Verkehrssituationen nicht so leicht umgehen können, wie jüngere Menschen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Freigabe von Einbahnstraßen für das Radfahren in Gegenrichtung kommt nach der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 220 StVO nur in Betracht, wenn die Anordnung der Einbahnstraße unter Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs nicht aufgehoben oder durch andere Maßnahmen (z. B. „unechte“ Einbahnstraße mit Zeichen 267 StVO oder Einrichtung eines entlang der Einbahnstraße abgetrennten Radweges) ersetzt werden kann.

Mit der Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr soll eine unter verkehrlichen Aspekten unnötige Reglementierung vermieden und gleichzeitig eine Förderung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels erreicht werden. Die dadurch bewirkte Entlastung der Städte und Gemeinden vom motorisierten Fahrzeugverkehr ist auch ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit.

Auf innerörtlichen Straßen ist grundsätzlich zunächst mit Fahrzeugverkehr in beiden Fahrtrichtungen zu rechnen. Ein außergewöhnlicher Gefährdungstatbestand ist dadurch auch für Fußgängerinnen und Fußgänger nicht gegeben.

Sofern es sich lediglich um die Zulassung von gegenläufigem Radverkehr in Einbahnstraßen handelt, wird dies außerdem durch eine Zusatzbeschilderung am Beginn und am Ende der Straße deutlich gekennzeichnet.

Die Zulassung von Radverkehr auf linksseitig verlaufenden Radwegen kommt nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung nur in besonderen Ausnahmefällen in Betracht.

Die Straßenverkehrsbehörde hat somit in jedem Einzelfall sorgfältig zu erwägen, ob eine solche Anordnung angesichts der damit möglicherweise verbundenen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer aus Gründen der Sicherheit des Radverkehrs dringend geboten ist. Bei dieser Entscheidung sind auch die Belange des Fußgängerverkehrs und des motorisierten Fahrzeugverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

4. Wenn Frage 3 bejaht wird, sieht die Landesregierung für sich selbst oder durch die Kommunen außerhalb bundesrechtlicher Veränderungen Möglichkeiten einer Erhöhung der Sicherheit für ältere Menschen im Straßenverkehr?
Wenn ja, welche?

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern kann in erster Linie durch straßenplanerische Maßnahmen der zuständigen Baulastträger, insbesondere die Ausweisung spezieller Fußgängerverkehrsflächen, erreicht werden. Dies stößt jedoch oft auf räumliche und finanzielle Grenzen.

An Punkten mit erhöhtem Gefährdungspotenzial kann auch die Einrichtung baulicher und straßenverkehrsrechtlicher Querungshilfen (Fahrbahnverengungen, Mittelinseln, Ampeln, Zebrastreifen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere von älteren Menschen beitragen. Eine Gefährdung durch das regelwidrige Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer ist allerdings auch dadurch nicht auszuschließen.