

**Kleine Anfrage****Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 31.01.2020****Regelungen für Lastenfahrräder****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Der Verkehr mit Fahrrädern nimmt vor allem in Ballungsräumen zu. Im Zuge dieser Entwicklung ist auch eine deutliche Zunahme von Lasten- bzw. Transportfahrrädern zu beobachten, d.h. mit Fahrrädern, die mit verschiedenen An- und Aufbauten zum Transport von Personen bzw. Gegenständen versehen sind. Durch die deutlich größeren Abmessungen dieser Fahrzeuge im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern treten im Straßenverkehr zunehmend Probleme auf, die in der Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht berücksichtigt bzw. geregelt sind.

Dies betrifft u.a. die Regelung des § 53 Abs. 2 S. 3 StVO, die die Benutzung von Einbahnstraßen durch Fahrräder auch in der Gegenrichtung erlauben, soweit dies durch ein entsprechendes Schild (Zusatzzeichen 220) gekennzeichnet ist. In den betreffenden Straßen kommt es regelmäßig zu gefährlichen Situationen, wenn die Straßenbreite für ein sicheres Vorbeifahren von Kraftfahrzeug und Lastenfahrrad nicht ausreichend ist. In der StVO ist das Verhalten in dieser Situation nicht explizit geregelt, wenn man von der allgemeinen Regelung nach § 1 StVO absieht.

Hinzu kommt, dass die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) für Fahrräder – im Gegensatz zu Kraftfahrzeugen – keine Größenbegrenzungen vorsieht. § 63 a StVZO beschreibt in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 08.11.1968 (BGBl. 1977 II S. 809) ein Fahrrad als „ein Fahrzeug mit mindestens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird“. Eine Angabe zu den maximal zulässigen Abmessungen fehlt. Hinweise hierzu finden sich nur in § 67 Abs. 2 StVZO, der u.a. die vorgeschriebenen Lichteinrichtungen für Fahrräder regelt, die breiter als 1.800 mm sind. Daraus ergibt sich jedenfalls, dass Fahrräder auch dann am Straßenverkehr teilnehmen können, wenn diese Breite überschritten wird und dass für diese Fahrzeuge sinngemäß dieselben Regeln gelten wie für konventionelle Fahrräder.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26.01.2001 i.d.F. vom 22.05.2017 (BANZ AT 29.05.2017 B8) bestimmt unter der Rn 23, dass sich die vorgegebenen Maße für die lichte Breite von Fahrradwegen auf ein einspuriges Fahrrad beziehen. Andere Fahrräder – wie etwa mehrspurige Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger – werden davon nicht erfasst. Die Führer anderer Fahrräder sollen in der Regel dann, wenn die Benutzung des Radweges nach den Umständen des Einzelfalles unzumutbar ist, nicht beanstandet werden, wenn sie den Radweg nicht benutzen. Insoweit differenziert der Verordnungsgeber bei der Benutzung von Radwegen zwischen einspurigen (konventionellen) Fahrrädern und solchen, die mehrspurig sind bzw. eine größere Breite aufweisen als diese. Diese Differenzierung fehlt jedoch bislang bei der Sonderregelung nach § 53 Abs. 2 S. 3 StVO.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Sieht die Landesregierung aufgrund der geschilderten Problematik einen Regelungsbedarf, z.B. in Form einer Änderung bzw. Ergänzung der StVO, der StVZO oder einer anderen Vorschrift, z.B. der VwV-StVO?
- Frage 2. Falls 1. zutreffend: Welche??
- Frage 3. Falls 1. zutreffend: Plant die Landesregierung im Bundesrat – ggf. in Zusammenarbeit mit anderen Bundesländern – eine Initiative, um die genannte Regelungslücke zu schließen?
- Frage 4. Falls 3. zutreffend: wie ist der aktuelle Stand?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Um Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen, sind nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) verschiedene Voraussetzungen einzuhalten. Neben einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h muss – ausgenommen an kurzen Engstellen – eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden sowie die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich sein. Zudem ist für

den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum anzulegen.

Sind diese Grundvoraussetzungen eingehalten, muss die Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr im Einzelfall geprüft werden. Dabei fließen u. a. die Straßenbreiten, die Parksituation, die Verkehrsmengen, der Schwerverkehrsanteil, der Radverkehrsanteil, die Bedeutung einer Radverbindung, die Übersichtlichkeit der Strecke, die Oberflächenbeschaffenheit und potenzielle Ausweichflächen in die Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörden mit ein. Den zuständigen Straßenverkehrsbehörden ist dabei bewusst, dass die Straße auch von breiteren Fahrrädern oder Fahrrädern mit Anhängern in der Gegenrichtung genutzt werden können.

Für angeordnete Verkehrszeichen gibt es keinen Bestandsschutz. Sollte sich eine Verkehrsregelung als nicht praktikabel oder nicht (mehr) zweckmäßig erweisen (weil beispielsweise aufgrund eines steigenden Anteils an Schwerverkehr oder Fahrrädern mit breiten Anhängern die Verkehrsqualität in der Einbahnstraße leidet), ist es Aufgabe der Straßenverkehrsbehörden, mit einer geeigneten Beschilderung auf die festgestellte Gefahrensituation zu reagieren.

Bisherige Untersuchungen zu diesem Thema haben jedoch ergeben, dass sich im Allgemeinen die Verkehrssicherheit durch die Legalisierung des Radfahrens gegen die Einbahnstraßenrichtung grundsätzlich verbessert, da die Verkehrsteilnehmer stärker aufeinander Rücksicht nehmen. Die Geschwindigkeiten nehmen im Begegnungsfall ab. In den meisten Fällen ist dadurch das Passieren auch in schmalen Straßen gefahrlos möglich. Daher wird derzeit nicht davon ausgegangen, dass die mögliche Zunahme von Lastenfahrrädern zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit in für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen führen wird.

Ergänzend ist anzumerken, dass die Thematik mehrspuriger Fahrräder in für den Gegenverkehr geöffneten Einbahnstraßen der am 14.02.2020 im Bundesrat beschlossenen StVO-Novelle, welche insbesondere die Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs zum Ziel hatte, weder vom Bund noch von den anderen Ländern aufgegriffen wurde. Auch ist festzustellen, dass einspurige Lastenfahrräder in der Regel nicht breiter als 100 cm und damit nur unwesentlich breiter als konventionelle Fahrräder sind.

Aus den vorgenannten Gründen wird kein Regelungsbedarf in Form einer Ergänzung der StVO, der Straßenverkehrszulassungs-Verordnung (StVZO) oder einer anderen Vorschrift gesehen.

Wiesbaden, 13. März 2020

Tarek Al-Wazir