

(A) Fragen 48 und 49

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Fragen des Abgeordneten **Stefan Gelbhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Plant die Bundesregierung eine bundesweite Erhebung, um zu ermitteln, wie hoch der Anteil an Autofahrerinnen und Autofahrern ist, die an Radfahrenden beim Überholen mit zu geringem Seitenabstand, also mit weniger als 1,5 m Abstand, vorbeifahren (ähnlich dem Projekt in „Der Tagesspiegel“: www.tagesspiegel.de/berlin/projekt-radmesser-so-gefaehrlich-werden-radfahrer-in-berlin-ueberholt/23702706.html), und zu wie vielen Unfällen kommt es nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich durch zu engen Seitenabstand beim Überholvorgang?

Welche weiteren Erkenntnisse (neben den Unfallzahlen) hat die Bundesregierung über das Sicherheitsproblem eines zu geringen Seitenabstands beim Überholen von Radfahrenden durch Autofahrende, und welche Vorschläge bzw. Pläne hat die Bundesregierung, um die Sicherheit von Radfahrenden zu erhöhen, wenn Vorschriften wie das Überholen mit angemessenem Sicherheitsabstand von über der Hälfte der Autofahrenden (www.tagesspiegel.de/berlin/projekt-radmesser-so-gefaehrlich-werden-radfahrer-in-berlin-ueberholt/23702706.html) unabhängig von Schutzmaßnahmen, die Radfahrende selbst treffen, nicht eingehalten werden?

Die Fragen 48 und 49 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus dem Förderprogramm zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans fördert das BMVI das Projekt „Sicher überholt! – Untersuchung des Überholvorgangs zwischen Auto Fahrenden und Rad Fahrenden“. Im Rahmen des Projekts werden Sensoren entwickelt, mit denen sich die Abstände und Geschwindigkeiten überholender Fahrzeuge messen lassen. Mithilfe von entsprechenden Probanden werden Daten erhoben und ausgewertet. Als Ergebnis werden Hinweise zur Gestaltung von Radverkehrsinfrastruktur sowie für Radfahrer formuliert.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat sich mit dem Forschungsprojekt „Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen“ im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr mit der Thematik auseinandergesetzt. Der Bericht wurde im Jahr 2015 veröffentlicht (BASt-Bericht V257). Im Rahmen des Projekts wurden an 40 Messstellen 1 036 Überholvorgänge zwischen Rad- und Kfz-Verkehr nach verschiedenen Kriterien (mit/ohne Schutzstreifen, mit/ohne Gegenverkehr usw.) dokumentiert und ausgewertet. Aus den Betrachtungen lässt sich ableiten, dass die teilweise in der Rechtsprechung geforderten 1,50 Meter Abstand zwischen überholenden Kfz und Radfahrern bei weitem nicht eingehalten werden – selbst wenn der Platz auf der Fahrbahn dafür ausreicht. Die Anzahl der Unfälle, die aufgrund von zu engem Seitenabstand beim Überholvorgang entstanden sind, ist in der Unfallstatistik nicht eindeutig abgebildet.

Auf Basis der Auswertungen wurden Empfehlungen für die technischen Regelwerke abgeleitet, wie zum Beispiel die Überprüfung der Verkehrsstärken bei Radverkehrsführungen im Mischverkehr. Weiterhin wurde ein Nachfolgeprojekt „Akzeptanz und Verkehrssicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen

auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen“ initiiert, um weitere Erkenntnisse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Akzeptanz und damit des Verhaltens zu erlangen. **(C)**

Frage 50

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage des Abgeordneten **Dr. Christian Jung** (FDP):

Sieht die Bundesregierung die von den EU-Verkehrsmministern vorgeschlagene Maßnahme der Heimkehrpflicht als ausreichend an, um gegen den Alkoholkonsum im Güterkraftverkehr vorzugehen (www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article_archiv.htm&news=3326&year=2019), oder sind aus ihrer Sicht weitere Schritte auf europäischer Ebene notwendig?

Die Bundesregierung begrüßt die Heimkehrpflicht und sieht sie als geeignet an, um ein ganzes Bündel an negativen Auswirkungen von langen Abwesenheiten von Lkw-Fahrern fern der Heimat abzumildern. Sie ist aber im Rahmen des Mobility Package I nicht ausdrücklich wegen eines möglichen Alkoholmissbrauchs aufgenommen worden. Die soziale Geborgenheit der Heimat im Gegensatz zum monatelangen Nomadentum ist eine wichtige Maßnahme, damit ungesunde Lebensverhältnisse bis hin zu Alkoholmissbrauch vermieden werden. Das Thema des Alkoholmissbrauchs hat bei den Verhandlungen auf europäischer Ebene aber nie eine konkrete Rolle gespielt.

Frage 51

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage des Abgeordneten **Oliver Luksic** (FDP): **(D)**

Wie bewertet die Bundesregierung den Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes in Bezug auf das Recht auf informationelle Selbstbestimmung des Fahrers und weiterer Fahrzeuginsassen?

Der Entwurf des Neunten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes unter Berücksichtigung der Präzisierungen, die die Bundesregierung in ihrer Gegenüberlegung (Bundestagsdrucksache 19/6926, Seite 2 f.) empfiehlt, trägt den datenschutzrechtlichen Anforderungen und dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung auch in Bezug auf weitere Fahrzeuginsassen Rechnung.

Frage 52

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage des Abgeordneten **Torsten Herbst** (FDP):

Waren Elbanlieger sowie Fischerei- und Wassersportverbände der Elberegion an der Erarbeitung des Gesamtkonzept Elbe durch die Bundesregierung beteiligt, und, falls ja, wie war diese Beteiligung konkret ausgestaltet?

Im Beteiligungsprozess wurden die Interessenvertretungen der Wirtschaft und der Umwelt auf Arbeitsebene eingebunden. Im Rahmen der Regionalkonferenzen in Magdeburg 2016 und 2017 haben Vertreter der Elbanlieger sowie Fischerei- und Wassersportverbände der Elberegion teilgenommen.