

Herrn
Jörg Mitzlaff
Greifswalder Str. 4
10405 Berlin

Berlin, 5. Oktober 2020
Bezug: Ihre Eingabe vom
22. Juni 2020; Pet 1-19-12-9210-
035012
Anlagen: 1

Marian Wendt, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-35257
Fax: +49 30 227-36027
vorzimmer.peta@bundestag.de

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

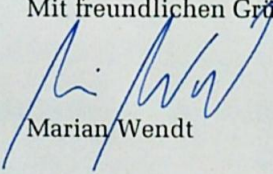
der Deutsche Bundestag hat Ihre Petition beraten und am
1. Oktober 2020 beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Er folgt damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses
(BT-Drucksache 19/22621), dessen Begründung beigelegt ist.

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das
Petitionsverfahren beendet.

Mit freundlichen Grüßen



Marian Wendt



Pet 1-19-12-9210

Zulassung zum Straßenverkehr

Beschlussempfehlung

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Begründung

Mit der Petition wird eine Haftpflichtversicherung für Radfahrer bzw. Fahrräder sowie eine Versicherungskennzeichnungspflicht für Fahrräder gefordert.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 74 Mitzeichnungen und 16 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass Fahrradfahrer immer mehr Verkehrsunfälle verursachen und sich unerlaubt vom Unfallort entfernen würden. Die begangenen Verkehrsordnungswidrigkeiten seien für andere Verkehrsteilnehmer und die Behörden nicht verfolgbare, da keine Kennzeichnung bestehe. Zudem solle im Falle der Möglichkeit der Fahrradwegnutzung hierzu auch eine Nutzplicht bestehen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss stellt zunächst fest, dass in Bezug auf die Haftpflichtversicherung und Versicherungskennzeichenpflicht, das Fahrrad heute weltweit mit zu den am stärksten genutzten Verkehrsmitteln gehört, das vielen Haushalten zur Verfügung steht. Laut Angaben des Statistischen Bundesamtes waren in Deutschland rund 81 % der privaten Haushalte 2016 mit mindestens einem Fahrrad ausgestattet. 1,3 Millionen Fahrräder wurden in Deutschland im Jahr 2016 produziert. Deutschland hat im gleichen Jahr 2,7 Millionen Fahrräder und 554.000 Pedelecs importiert sowie rund 965.000 Fahrräder und 235.000 Pedelecs exportiert.



noch Pet 1-19-12-9210

Derzeit befinden sich in Deutschland rund 72 Millionen Fahrräder im Verkehr.

Die Einführung einer Kennzeichnungspflicht für Fahrräder ist in den vergangenen Jahren wiederholt gefordert worden. Bei Abwägung aller Gesichtspunkte erscheint es jedoch nach wie vor nicht vertretbar, Radfahrern die Kennzeichnungspflicht ihrer Fahrräder und eine entsprechende Haftpflichtversicherung aufzuerlegen.

Gleichzeitig stünde der Verwaltungsaufwand nicht im sachgerechten Verhältnis zum Nutzen. Würde man alle rund 72 Millionen im Verkehr befindlichen Fahrräder der Kennzeichenpflicht unterwerfen, würde dies zu einer erheblichen zeitlichen und finanziellen Belastung sowohl der öffentlichen Verwaltung als auch der Bürger bzw. der Fahrradhalter führen. Denn die Kennzeichenpflicht würde nicht nur die Registrierung neu gekaufter, sondern auch die nachträgliche Registrierung aller schon jetzt im Verkehr befindlichen, rund 72 Millionen Fahrräder, bedeuten. Der Verwaltungsaufwand und die Belastung der Fahrradhalter stünden somit in keinem angemessenen Verhältnis zum angestrebten Nutzen.

Zudem ist die Kennzeichnungspflicht für die angestrebte Zielerreichung nicht das geeignete Mittel. Angestrebtes Ziel einer Kennzeichenpflicht ist laut der Anfrage die Möglichkeit der Identifizierung von Fahrradfahrern, die sich verkehrswidrig verhalten. Da an einem Fahrrad lediglich relativ kleine Kennzeichentafeln angebracht werden könnten, dürfte eine rasche Lesbarkeit und optimale Identifizierbarkeit der Kennzeichen bei einem schneller fahrenden Fahrrad nicht immer gegeben sein.

Im Übrigen könnte über das Kennzeichen nur der Halter des betreffenden Fahrrads ermittelt werden, nicht aber der tatsächliche Fahrer. Eine Identifizierung von Fahrradfahrern, die sich verkehrswidrig verhalten oder Unfallflucht begehen, ist dadurch jedenfalls nicht oder sehr schwer zu gewährleisten. Dieses muss aber verlangt werden, weil nur derjenige zur Verantwortung gezogen werden darf, der die Rechtsverletzung auch tatsächlich begangen hat.

Somit wäre eine Kennzeichenpflicht nur sehr eingeschränkt geeignet zur angestrebten Zielerreichung.

Auch die Einführung einer Pflichtversicherung für Radfahrer wäre nur dann zu rechtfertigen, wenn nachgewiesen wäre, dass durch Radfahrer im Verkehr außergewöhnliche Gefahren für Dritte entstehen, und zwar außergewöhnlich zu anderen nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern, die ebenfalls nicht haftpflichtversichert sein müssen, wie z. B. Fußgänger. Die gegenwärtig



noch Pet 1-19-12-9210

bekannten Unfallstatistiken belegen keine außergewöhnlichen, von Radfahrern verursachten Risiken für andere Verkehrsteilnehmer. Die Frage der Einführung einer Pflichtversicherung für Fahrräder stellt sich nur dann, wenn die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Radfahrern als Haftpflichtige besonders häufig zur Schadensregulierung nicht ausreichen würde. Dies ist bisher nicht belegt.

Zuletzt wurde die generelle Pflicht zur Benutzung eines baulich angelegten Radweges vor Jahren aufgegeben, weil wissenschaftliche Studien belegt hatten, dass vielerorts eine derartige Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich nicht sicher genug ist. Die Radfahrer befanden sich infrastrukturbedingt nicht mehr im Blickfeld der Kraftfahrzeugführer, so dass es in der Folge zu einer Vielzahl von Abbiegeunfällen kam. Damit vermochte der Ordnungsgeber den generellen Sicherheitsvorteil eines Fahrbahnbenutzungsverbotes für Radfahrer bei Vorhandensein eines baulich angelegten Radweges damals nicht zu bestätigen. Es war daher angezeigt, den Straßenverkehrsbehörden die Beurteilung der sichersten Verkehrsführung für jeden Einzelfall zu ermöglichen. Den Straßenverkehrsbehörden steht daher aus gutem Grund heute eine Vielzahl an Möglichkeiten zur Verfügung, um in Abhängigkeit der jeweiligen Örtlichkeit die sicherste Verkehrsführung für den Radverkehr mit Blick auf ein geordnetes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Die Entscheidung kann daher nur mit Blick auf die Vielzahl der zu beurteilenden Parameter (Geschwindigkeit, Verkehrsstärke, Infrastruktur, Bedeutung der Straße etc.) getroffen werden. Diese Möglichkeit sollte beibehalten werden.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss im Ergebnis keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Ausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.