

# Entwurf einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - Verbändeanhörung

## Stellungnahme FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

1. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge“ wird wie folgt geändert:

a) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 4 Satz 2“ wird wie folgt geändert:

aa) Die Nummer I wird wie folgt gefasst:

„I. Allgemeines

- 9 2. Benutzungspflichtige baulich angelegte Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies beispielsweise für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr oder für Straßen mit einer Geschwindigkeit von über 50 km/h gelten.“

Wir schlagen zwei Präzisierungen vor:

Unklar bleibt der allgemeine Begriff „Verkehrsablauf“. Es sollte daher präzisiert werden, dass dabei der Verkehrsablauf von *Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr* gemeint ist.

Präzisiert werden sollte auch der Begriff „ausreichende Flächen“. Wir bitten um konkretisierende Angaben wie z.B. „Begegnungsverkehr auch mit Hilfsmitteln zzgl. Sicherheitsabständen“. Formulierungsvorschlag: Im letzten Abs. den zweiten Halbsatz des ersten Satzes ersetzen durch :“wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (Übernahme aus VwV zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen, Rn 2).

Des Weiteren bitten wir um die Beibehaltung des Begriffs „insbesondere“ statt des neugewählten Begriffs „beispielsweise“, da die neue Wortwahl diesen Passus der VwV beliebiger macht.

**Zu § 2 Abs. 4 Satz 2 Nr. I Nr. 3.** (Rn 10) [S. 7 oben, zweitletzte Zeile von Rn 10]:

Bitte klarstellende Ergänzung von "fließender Verkehr" zu "fließender Kfz-Verkehr".

**Zu § 2 Abs. 4 Satz 2 Nr. I Nr. 5.** (Rn 12) [S. 7 unten, untere Hälfte von Rn 12]:

Gemäß Begründung zu Artikel 1 Nummer 1 (S. 66) dient die Änderung dazu, die

Anordnung von Schutzstreifen zu erleichtern. Das entlastet auch den Fußverkehr, z.B. durch die Anreize, dass der Radverkehr die Fahrbahn und nicht die Gehwege benutzt. Die Aussage sollte daher in positiver Formulierung abgefasst werden, z.B. wie folgt: "Befindet sich rechts vom Schutzstreifen ein Seitenstreifen bzw. Kfz-Halte- oder Parkstreifen, kommt ein Schutzstreifen nur in Betracht, wenn ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Kfz-Verkehr geschaffen wird".

Der Formulierungsvorschlag enthält auch notwendige Klarstellungen:

- Ergänzung von "ruhendem Verkehr" zu "ruhendem Kfz-Verkehr" und
- Einfügung des eigentlich gemeinten Sachverhalt der Pkw-Halte- oder Parkstreifen.

**Zu § 2 Abs. 4 Satz 2 Nr. I Nr. 5. (Rn 13) [S. 7 unten]:**

Auch die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) müssen i.d.R. bei der Ausführung von Radverkehrsanlagen beachtet werden und sind daher ebenfalls zu nennen.

**Zu § 2 Abs. 4 Satz 2 Nr. III Nr. 5. (Rn 13) [S. 8]:**

„III. Gemeinsame Rad- und Gehwege ohne Benutzungspflicht können durch Aufbringung der Sinnbilder des Zeichens 240 gekennzeichnet werden.“

Es sollte nicht der Interpretation der Radfahrer/innen überlassen werden, ob es sich bei dem Weg um Gemeinsame Rad- und Gehwege ohne Benutzungspflicht handelt. Auch den Fußgänger/innen muss klar sein, insbesondere hinsichtlich der Eindeutigkeit von Verkehrsregelungen, ob dort auch schneller Radverkehr zugelassen ist. Auf die Probleme der Wahrnehmung des Radverkehrs durch blinde Menschen und das Zwei-Sinne-Prinzip möchten wir hier hinweisen. Deswegen muss das Sinnbild auf *allen* gemeinsamen Rad- und Gehwegen gekennzeichnet werden.

Allerdings bestehen die berechtigten Bedenken, dass dies von Radfahrer/innen als Benutzungspflicht interpretiert und daher vermehrt dort gefahren wird. Dies wäre aus Sicht des Fußverkehrs nachteilig. Deswegen sollte es solche gemeinsamen Rad- und Gehwege ohne Benutzungspflicht möglichst nicht geben. Folgende Verfahrensschritte in genannter Reihenfolge sollten daher in der VwV-StVO vorgegeben werden:

1. Der gemeinsame Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht wird aufgehoben
2. Er ist umzuwandeln in einen Gehweg mit „Radverkehr frei“ (Zeichen 239 in Verbindung mit Zusatzzeichen 1022-10)
3. Der gemeinsame Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht ist durch Aufbringung der Sinnbilder des Zeichens 240 zu kennzeichnen.
4. Es ist zu begründen, warum die beiden ersten Verfahrensschritte ausgeschieden sind.

Dies sollte auch für nichtbenutzungspflichtige Radwege sinngemäß gelten.

Ganz allgemein sollten die VwV bzgl. der Freigabe von Gehwegen und Fußgängerbereichen restriktiver und deutlicher formuliert werden. Es sollte generell klar werden, dass es sich bei der Freigabe um eine *Ausnahme* handelt und diese Ausnahme und das Nichtergreifen von alternativen Führungsmöglichkeiten begründet werden müssen. - Die in den Regelwerken EFA, ERA und RAS formulierten Kriterien für bzw. gegen eine Freigabe sollten zu diesem Zweck in die VwV-StVO übernommen werden.

#### **Zu § 2 Absatz 5 Satz 7:**

Zu der Anordnung der letzten StVO-Novelle, dass auf Gehwegen radfahrende Kinder und Begleitpersonen vor Straßenquerungen absteigen sollen, wurde von Ihnen keine VwV erlassen. Wir erachten das bei der StVO-Novelle neu vorgeschriebene Verhalten aus Sicht der Verkehrssicherheit für nötig, prognostizieren jedoch, dass sich kaum Begleitpersonen und damit auch nicht die Kinder daran halten werden. Vorschriften, die der Zielgruppe nicht direkt einsichtig sind und die nicht überwacht und sanktioniert werden, sind zum Scheitern verurteilt. - Das Ausbleiben einer erläuternden VwV veranschaulicht u.E. Ihre verständliche Ratlosigkeit bzgl. dieser zusätzlichen Art von Gehwegnutzung.

#### **Zu § 5 Absatz 4 Satz 3:**

Zu der Anordnung der letzten StVO-Novelle bzgl. des Sicherheitsabstands beim Überholen von Radfahrer/innen oder Fußgänger/innen durch Kfz wurde von Ihnen keine Erläuterungen im vorliegenden Entwurf der VwV formuliert. Wir vertreten weiterhin die Ansicht, dass eine praktische, nachvollziehbare Angabe für Kfz-Fahrer/innen nötig ist. Diese müssen nun weiter abschätzen, ob es anderthalb Meter Abstand sind, die zwischen Lenker und Außenspiegel liegen. Klarer wäre es für alle, wenn formuliert werden würde, dass zur Einhaltung der Vorschrift in der Regel ein Fahrspurwechsel (auf die Gegenfahrbahn) nötig ist. - Solange diese Unklarheit nicht in der StVO selbst geheilt wird, sollte es zumindest in der VwV entsprechend erläutert werden.

#### **Zu § 12 Halten und Parken**

3. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 12 Halten und Parken“ wird die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 3 Nr. 1“ wie folgt gefasst:

„Wo an einer Kreuzung oder Einmündung die Parkverbotsstrecke von 5 bzw. 8 Metern keine ausreichende Sicht in die andere Straße schafft oder das Abbiegen erschwert, ist diese z. B. durch die Grenzmarkierung (Zeichen 299) angemessen zu verlängern. Wo es erforderlich ist, kann auch die Parkverbotsstrecke von 5 bzw. 8 Metern zur Unterstreichung des Verbots entsprechend gekennzeichnet werden.“

Die Vergrößerung des freien Bereichs macht das Rad fahren und Queren für den

Fußverkehr an den vorgesehenen Stellen sicherer und ist zu begrüßen.

Die vorgesehene Regelung ist allerdings für die Praxis zu kompliziert und sollte sich daher auf alle Kreuzungen beziehen, an denen Geh- und bzw. oder Radwege angelegt sind. Dies wäre auch wesentlich besser allen Verkehrsteilnehmer/innen vermittelbar.

Ausreichende Sichtfelder sind selbstverständlich auch für querungswillige Fußgänger\*innen eminent wichtig, angesichts der starken Zunahme von großen, hohen Pkw und Lieferfahrzeuge insbesondere für kleine Menschen, Kinder, Rollstuhlfahrende und Sehbehinderte.

Die „ausreichende Sicht“ (Ende Satz 1) muss genauer definiert werden: Formulierungsvorschlag für neuen Satz 2:

Die freizuhaltende Sichtstrecke muss so groß sein, dass ein mit der örtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit fahrendes Fahrzeug bis zum Erreichen der Kreuzung anhalten kann.

Technischer Hinweis: Nach der gängigen Formel für den Anhalteweg bei Gefahr „Reaktionsweg((Geschwindigkeit in km/h : 10) x 3 + Bremsweg (Geschwindigkeit in km/h : 10) x (Geschwindigkeit in km/h : 10)\*0,5“ ist bei zulässigen 50 km/h ein freier Sichtraum von 27,5 m vorzusehen, bei zulässigen 30 km/h ein freier Sichtraum von 13,5 m.

## **Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung**

7. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung“ wird wie folgt geändert:

- a) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1“ wird wie folgt geändert:
- bb) Dem Wortlaut der Nummer I wird folgender Satz vorangestellt: „Rennen mit Kraftfahrzeugen sind grundsätzlich verboten.“

Diese Änderung wird von FUSS e.V. begrüßt.

- cc) Nummer III wird gestrichen und die Wörter „Randnummer 3 aufgehoben“ ergänzt.

Diese Änderung wird von FUSS e.V. begrüßt.

## **Verwaltungsvorschrift „Zu § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil“**

- cc) Folgende Nummer XII wird angefügt:

„XII. Grünpfeil für den Radverkehr“

FUSS e.V. fordert, vor der Anordnung von Grünpfeilen für den Radverkehr, die entsprechende BASt-Studie auszuwerten und zu veröffentlichen. Danach kann entschieden werden, welche Regelung in StVO und VwV sinnvoll ist. Diese Herangehensweise entspricht auch eher dem verantwortungsvollen Umgang mit

Steuergeldern.

Aufgrund unserer Erfahrungen mit Grünpfeil für Radfahrer/innen aus Fußgänger/innen-Sicht äußern wir Bedenken, auch wegen der „Rotmoral“ von Radfahrer/innen. Wir möchten darauf hinweisen, dass das Aufweichen des Rotgebots für Kfz und Rad auch mehr Fußgänger/innen zum Rotgehen verleiten wird.

Die Einsatzbedingungen in VwV-§ 37 StVO XI. Nr. 1. - Nr. 3. entsprechen nicht dem empirischen und wissenschaftlichen Erkenntnisstand: Es fehlen (nach Abzug des zur Anfügung vorgesehenen Buchstabens „h“) weitere 18 Einsatzkriterien (s. unsere Studie „Die Einsatzbedingungen der Grünpfeil-Regelung in Deutschland seit 1978“. Die Studie liegt Ihnen vor, ansonsten ist hier der Download möglich).

Konstruktionsfehler und Grundübel beim allgemeinen sowie dem Fahrrad-Grünpfeil sind jeweils die Farbgebung und die Ähnlichkeit mit Lichtsignalen, die eine völlig andere Bedeutung haben. Ersatzweise möchten wir auf die Möglichkeit eines Gelbpfeils für Radfahrer/innen hinweisen. Dieses Schild ist in Belgien, Frankreich und der Schweiz bereits eingeführt. - Zu dem Thema finden Sie hier weitere Hinweise.

### **Verwaltungsvorschrift „Zu § 39 Verkehrszeichen“**

11. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 39 Verkehrszeichen“ wird wie folgt geändert:

b) Folgende Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 10“ wird angefügt:

„Zu Absatz 10

6 Insbesondere an Orten mit hohem Parkdruck oder an Orten, an denen eine erhöhte Anzahl von Falschparkern zu erwarten ist, soll zur Unterstützung einer Parkflächenvorhaltung für elektrisch betriebene Fahrzeuge von der zusätzlichen Aufbringung des Sinnbildes auf der Parkfläche Gebrauch gemacht werden.“

Ergänzend sollte hinzugefügt werden: Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge dürfen nicht angeordnet werden, wo Ladeneinrichtungen auf Gehwegen die Sicherheit und Flüssigkeit des Fußverkehr (=Einengung der Gehbahn) beeinträchtigen.

### **Fahrradzonen**

Zu Absatz 1i Fahrradzonen

- 45i I. Für die Anordnung von Fahrradzonen gilt Nummer XI der Verwaltungsvorschrift zu Absatz 1 bis 1e mit Ausnahme der Nummer 3 entsprechend.
- 45j II. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte im Sinne des § 45 Absatz 1i setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs müssen jedoch ausreichend berücksichtigt werden (Freigabe insbesondere für Anliegerverkehr).“

Bitte hier ergänzen: „Bei hohem Radverkehrsaufkommen sind ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten, bei Bedarf mit Fußverkehrsvorrang, auch für Zufußgehende mit körperlichen und kognitiven Einschränkungen zu schaffen.“

Begründung: Dichter Radverkehr ist kontinuierlich ohne große Lücken insbesondere für den genannten Personenkreis schwer einzuschätzen. Nach internationalen Erfahrungen (z.B. Niederlande, Dänemark) führt dies zu oft zu Wartezeiten von mehreren Minuten im Fußverkehr. Dessen Nichtberücksichtigung hebt den mit Fahrradzonen angestrebten Effekt auf, dass umweltschonende, aktive Verkehrsarten berücksichtigt werden sollen. Eine Fahrradzone ist sinnlos, wenn eine der beiden Verkehrsarten mehr verliert als die andere gewinnt.

### „Zeichen 1024“

- kk) In der Zeile des Zeichens 1024 wird der Angabe „Zeichen 1024“ folgende Fußnote angefügt: „1) Die Sinnbilder können auch doppelt nach dem Vorbild von Zeichen 1022-14 bzw. 1022-15 angeordnet werden.“ und nach Zeichen 1042-20 wird folgende bildliche Darstellung des Zeichens 1024-21 mit der entsprechenden Angabe „-21“ angefügt:

Zeichen 1024.21 ist auf gefährdende Weise missverständlich: Die Figuren werden von Unkundigen – also dem größten Teil der Bevölkerung – nicht als Carsharing-Nutzer, sondern als Fußgänger gelesen. Das Zeichen suggeriert also irgendeine Beziehung zwischen Fußgänger und Autofahrern: Vielleicht darf man hier mit dem Auto durch Menschengruppen fahren. Vielleicht darf man auf der Fahrbahn um Autos gehen. Vielleicht ist hier ein Weg für Autos und Fußgänger frei, aber sonst für kein Verkehrsmittel. Alle genannten Interpretationen sind möglich und können zu gefährlichem Fehlverhalten führen – erst recht, wenn z.B. Fahrer und Fußgänger das Schild unterschiedlich verstehen. Solange es überarbeitet ist, empfehlen wir für die VwV die Formulierung: Dieses Zeichen darf nicht in Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Zonen, stark genutzten Fahrbahnquerungen und anderen Bereichen angebracht werden, in denen mit starkem Fußgängerverkehr zu rechnen ist.