

VCD e.V. | Wallstraße 58 | 10179 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Leiter des Referats StV 12

Ordnung des Straßenverkehrs (Verhaltensrecht)

Per E-Mail: [REDACTED]

18.10.2019

## **Stellungnahme des VCD zum Entwurf Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

**Aktenzeichen StV 12/7332.5/6-2 - Datum: 26.09.2019**

Sehr geehrter Herr [REDACTED], sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 26.09.2019 und die Möglichkeit, zu dem im Betreff genannten Entwurf Stellung nehmen zu können.

Grundsätzlich befürwortet der ökologische Verkehrsclub VCD die Bemühungen für eine StVO-Novelle, die die Straßen sicherer, klimafreundlicher und gerechter machen soll. Allerdings fehlt beispielsweise die wichtigste Maßnahme zur Förderung des Fuß- und Radverkehr und zur Steigerung der Verkehrssicherheit: Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit mit Ausnahmemöglichkeiten für Tempo 50 auf bestimmten Hauptverkehrsstraßen. Diese Ausnahmen wären im Einzelfall nachzuweisen, es geht also um eine Umkehr der aktuellen Praxis. Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h macht nicht nur den Rad-, sondern den gesamten Verkehr in den Städten sicherer, leiser und attraktiver. Tempo 30 reduziert nachweislich die Zahl sowie die Schwere von Unfällen, verringert den Verkehrslärm deutlich, verringert den Schadstoffausstoß und ermöglicht einen flüssigeren und entspannteren Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmende. Ein begrüßenswerter Nebeneffekt ist, dass die Zahl der spezifischen Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die entweder durch Zonengebote oder durch wiederholte oder fallweise aufgehobene und wieder in Kraft gesetzte Streckengebote erfolgen müssen, sich deutlich verringert, so dass der "Schilderwald" gelichtet und die Regelbefolgung erleichtert wird.

Der VCD begrüßt eine Anhebung der Geldbußen, denn falsches Parken und Halten gefährdet oder behindert andere Menschen und verhindert die Verkehrswende. Jedoch reichen die vorgeschlagenen Sätze nicht aus bzw. sind sie nicht konsequent erhöht, sondern nur punktuell. Der VCD fordert gemeinsam mit elf weiteren Verkehrs-, Umwelt- und Behindertenverbänden eine grundsätzliche Erhöhung auf mindestens 100 Euro plus einen Punkt in Flensburg. Diese Anordnung muss gelten egal ob auf Schutzstreifen, baulichen Rad- oder Gehwegen, Busspuren, Carsharing-Parkplätzen, innerhalb der 5- (bzw., siehe unten, 10-) Meter Parkverbotszone an Straßenecken oder vor Ampeln und Zebrastreifen falsch geparkt wird. Zudem sollten mit der Konkretisierung der Seitenabstände beim Überholen (Artikel 1 Nr.

2) die Bußgelder für Verstöße in lfd. Nrn. 23 und 23.1 des Bußgeldkatalogs angehoben werden. Sonst ist zu befürchten, dass die Konkretisierung der StVO auf dem Papier stehen bleibt, weil Verstöße weiterhin nicht verfolgt werden.

Durch den Entwurf sollen zudem zahlreiche neue Verkehrszeichen eingeführt werden. Dies widerspricht den Bemühungen früherer Jahre zur Reduktion von Verkehrszeichen auf das Wesentliche und würde den "Schilderwald" noch vergrößern. Auch ein sinnvolles Verkehrszeichen wie die Begegnungszone (nach Beispiel der Nachbarländer Schweiz, Belgien, Frankreich und Österreich), dessen Anordnung die Planungspraxis für geeignete Straßenräume auch in Deutschland vereinfachen würde, waren bisher mit dem Schilderwald-Argument abgelehnt worden.

Mit der Einführung von neuen Verkehrszeichen ist auch die Pflicht verbunden, die Verkehrsteilnehmer hinreichend über deren Bedeutung aufzuklären. Das ist zum Beispiel bei Zeichen 244.1 (Fahrradstraße) nicht erfolgt. Denn immer wieder erreichen den VCD Anfragen, in denen beschrieben wird, dass die Mehrzahl der Fahrzeugführer in Fahrradstraßen das Durchfahrtsverbot missachtet oder zu schnell fährt, mit der Bitte für Hinweise auf mögliche Nachbesserungen. Vor diesem Hintergrund erscheint es gewagt, weitere Varianten wie eine Fahrradzone einzuführen und damit die Flut der Verkehrsschilder im Straßenverkehr voranzutreiben. Sinnvoller wäre es, den identischen Regelungsgehalt durch bekannte und verständliche Zeichen wie 274.1 (Tempo-30-Zone) verbunden mit entsprechenden Verkehrsverboten (Zeichen 251ff wie Verbote für Kraftwagen und -fahrzeuge über 3,5 t) umzusetzen. Aus gleichen Gründen ist ein neues Zeichen für Radschnellwege entbehrlich, weil Zeichen 237 (Radweg) oder 241 (getrennter Rad- und Gehweg) mit gleichem Regelungsgehalt zur Verfügung stehen. Um Radfahrern das Rechtsabbiegen bei Rot zu erlauben, was in der Sache sinnvoll ist und sich in vielen Fällen bewährt hat, würde es auch genügen in den entsprechenden Fällen das bestehende Zeichen "Grünpfeil" durch ein Zusatzzeichen "nur Radverkehr" zu ergänzen.

Einige der beabsichtigten Regelungen enthalten keine Verhaltensvorschrift für die Verkehrsteilnehmer. Teilweise richten sie sich an die Straßenverkehrsbehörden und sollten daher besser in die VwV-StVO ausgelagert werden. Damit würde die Verständlichkeit der Verkehrsregeln wesentlich verbessert werden. Es sind dies im Einzelnen: Artikel 1 Nr. 5 (die Möglichkeit, durch Zusatzzeichen Ausnahmen zu bestimmen, ist bereits in § 41. Abs. 2 Satz 3 erfasst), Nr. 6 (kann gestrichen werden, da nicht davon auszugehen ist, dass jemand akustische Fahrzeugwarnsysteme als Schallzeichen in Notfällen einschaltet, sofern sie überhaupt schaltbar sind), Nr. 12 Buchst. c, Nr. 12 Buchst. d ab "Zur Unterstützung ..." (letztere: Verlagerung in die VwV-StVO).

Darüber hinaus nehmen wir zu folgenden Details des Verordnungsentwurfs Stellung:

### **zu Artikel 1 Nr. 1 – Nebeneinander Fahren mit Fahrrädern**

Der VCD begrüßt ausdrücklich diese Klarstellung der bestehenden Regel. Damit werden aber auch die Sätze "Das nebeneinander Fahren mit Fahrrädern ist erlaubt." in der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nr. 23 (Fahrradstraße) Nr. 3 sowie in der beabsichtigten lfd. Nr. 24.1 (Fahrradzone) Nr. 3 überflüssig und können zur Vereinfachung gestrichen werden. Denn die Erlaubnis nebeneinander zu fahren ist bereits in § 2 Absatz 4 Satz 1 erteilt und sie steht auch

in Fahrradstraßen und Fahrradzonen unter dem Vorbehalt des § 1 Absatz 2, keinen anderen übermäßig zu behindern.

### **zu Artikel 1 Nr. 2 – Überholabstand**

Auch die Konkretisierung der Abstandsregel ist sehr positiv zu bewerten, da ein ausreichender Überholabstand wichtig ist, damit Radfahrer sich sicher fühlen und gerne Rad fahren. Letzteres ist unerlässlich, damit mehr Menschen aufs Rad umsteigen.

Die Formulierung selbst erscheint uns allerdings in wichtigen Details nicht gelungen. In der Begründung wird zwar geäußert, dass nach "Sinn und Zweck" damit auch das Vorbeifahren an Radfahrenden auf Radfahrstreifen geregelt werden sollte, doch angesichts der Einordnung dieses Vorgangs als "Vorbeifahren auf einem anderen Straßenteil" durch die geltende Rechtsprechung erscheint diese Begründung als nicht schlüssig. Bewährte Regelungen zur Mitbenutzung von Busspuren würden in der kommunalen Praxis angesichts der möglichen Breiten stark eingeschränkt und Radverkehr wieder links vom Busverkehr in den Kfz-Verkehr gezwungen

Um auch Radfahrende auf Radfahrstreifen zu schützen, müsste daher dieser Vorgang ausdrücklich in der Regel erwähnt werden. Das Anfahren von Kraftfahrzeugen, die nach § 5 Absatz 8 gerade rechts überholt werden, wird bereits durch § 5 Absatz 6 Satz 1 verboten und muss nicht erneut geregelt und sollte nicht erlaubt werden. Letztlich fehlt die Möglichkeit einer kontrollierten Ausnahme. Radfahrenden sollte erlaubt werden, bewusst andere Fahrzeuge passieren zu lassen (Vorbeiwinken), dann auch bei Unterschreitung eines Seitenabstands von 1,50 Meter. Das entspricht ebenfalls der gängigen Rechtsprechung zu diesem Vorgang. Wir schlagen daher folgende Formulierung für § 5 Absatz 4 Sätze 2ff vor, die all diesen Aspekten Rechnung trägt:

*"Beim Überholen und beim Vorbeifahren auf anderen Straßenteilen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Dabei beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,50 Meter und außerorts mindestens 2,00 Meter, wenn Kraftfahrzeuge zu Fuß gehende, Rad Fahrende oder Elektrokleinstfahrzeuge Führende überholen oder an ihnen vorbeifahren. Satz 3 kommt nicht zur Anwendung, soweit Radverkehr Busspuren mit benutzt oder Rad Fahrende rechts neben Kraftfahrzeugen zum Stillstand kommen oder signalisieren, dass ein Überholen erwünscht ist."*

### **zu Artikel 1 Nr. 3 – Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen**

Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen schützt nicht vor Abbiegeunfällen mit Lkw. Auch die Fahrer langsam abbiegender Lkw können dabei Radfahrer und Fußgänger übersehen und erfassen. Stattdessen könnten laut Unfallforschung der Versicherer Abbiege-Assistenten 60 Prozent der Lkw-Fahrradunfälle beim Rechtsabbiegen von Lkw verhindern. Da die entsprechenden EU-Vorgaben für verpflichtende Abbiegeassistenten erst 2024 in Kraft treten und dann auch nur für neue Lkw gelten, müssen Kommunen die Möglichkeit erhalten, Lkw ohne entsprechende Sicherheitstechnik die Durchfahrt zu verbieten. Der Bund muss schnell die entsprechende Gesetzesgrundlage beschließen.

Die meisten Abbiegeunfälle mit Radfahrern werden jedoch nicht von den Fahrern von Kfz über 3,5 Tonnen zul. Gesamtgewicht verursacht, sondern durch Pkw und leichtere Lkw. Auch für diese muss nach einer Lösung zur Verringerung dieser häufigen Unfälle gesucht werden. Denkbar wäre daher auch, für alle Fahrzeuge Abbiege-Assistenten und Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen über markierte Furten vorzuschreiben.

#### **zu Artikel 1 Nr. 4 Buchst. a – Parken im Kreuzungsbereich**

Ein wichtiger Schritt, um die Sichtbeziehungen zwischen motorisierten Verkehrsteilnehmern und Radfahrenden zu verbessern und essentiell wichtig, um gefährliche Abbiegeunfälle zu vermeiden. Dies gilt auch die Sicherheit von Fußgängern und für Rad fahrenden Kindern auf dem Gehweg.

In der vorliegenden Form würde die Regel allerdings so kompliziert, dass sie so gut wie niemand mehr verstehen oder gar befolgen könnte. Es würden vier unterschiedliche Szenarien zu bewerten und mit unterschiedlichen Maßen zu befolgen sein. Mit der Unterscheidung von Rad- und Gehwegen, die dazu nötig wäre, sind erfahrungsgemäß nicht nur Verkehrsteilnehmer überfordert – selbst Politiker, Journalisten und sogar Polizisten nennen alles einen „Radweg“, was irgendwie danach aussieht. Letztlich haben auch Fußgänger Schutz beim Überqueren der Fahrbahn an Kreuzungen verdient, so dass eine Unterscheidung gar nicht sinnvoll ist. Die vorgeschlagenen freizuhaltenden Sichtfelder entsprechen in keiner Weise dem, was die Fachliteratur (ERA) für Radwege neben an Einmündungen und Kreuzungen als Mindestwerte empfiehlt.

Wir fordern daher: Eine einheitliche, verständliche Regel mit einem, den verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechenden Maß, zum Beispiel „10 Meter vom Beginn der Eckausrundung“.

#### **zu Artikel 1 Nr. 4 Buchst. b – Verbot des Parkens am Fahrbahnrand**

Das Fahrradparken gehört zum Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen. Bisher durfte man sein Fahrrad auf dem Gehweg abstellen, wenn Fußgängern oder Rollstuhlfahrern der Weg nicht versperrt wird, aber auch längs am rechten Fahrbahnrand parken. Letzteres ist gerade für breitere Fahrräder wie Lastenräder oder Fahrrädern mit Anhängern oder im Bereich des Bike-Sharing sehr wichtig, um Fußgänger oder Rollstuhlfahrern durch Gehwegparken nicht zu behindern. Wo Gehwege nicht vorhanden oder zu schmal sind, ist können (alle) Fahrräder nur auf der Fahrbahn abgestellt werden. Werden sie dennoch auf den Gehweg gestellt, geht dies zu Lasten der Fußgänger.

Die vorgeschlagene Änderung führte also zu einem faktischen, weit verbreiteten Parkverbot für die vorher genannten Fahrrad-Kategorien und - an zahlreichen Stellen - für alle Fahrräder. Die angeblich angestrebte Verlagerung des innerstädtischen Lieferverkehrs auf Fahrräder mit Anhänger und Lastenräder oder die Förderung von Multimodalität durch Fahrradverleihsystem wird dadurch erschwert statt, wie vom Bundesverkehrsministerium geplant, erleichtert. Gleichzeitig würden Fußgänger, besonders mobilitätseingeschränkte Menschen, noch stärker beengt und behindert. Der VCD lehnt daher diese Änderung entschieden ab.

#### **zu Artikel 1 Nr. 19 Buchst. c – Freigabe von Bussonderfahrstreifen**

Der VCD lehnt Freigaben von Bussonderfahrstreifen für (E)-Pkw, Krafträder und Krafträder mit Beiwagen, entschieden ab. Eine solche Ausweitung überlastet die an einigen Orten ohnehin schon starkfrequentierten Busspuren, sodass Sie ihren eigentlichen Zweck verfehlen, nämlich die Beschleunigung und Bevorrechtigung.

Auch die Freigabe für Fahrzeuge mit mehreren Insassen hält der VCD nicht für Zielführend. Durch Mehrfachbesetzung wird bereits die Fahrbahn entlastet, weil auf ihr weniger Fahrzeuge unterwegs sind. Es ist nicht nötig, diese Fahrzeuge zusätzlich auf

Sonderfahrstreifen zu verweisen, wo sie stattdessen den öffentlichen Verkehr belasten. Anreize für die Mehrfachbesetzung von Kfz können über steuerrechtliche und ordnungsrechtliche (Parkraumbewirtschaftung) Maßnahmen gegeben werden.

Daneben müssen Bussonderfahrstreifen bzw. Umweltspuren allgemein vermehrt realisiert werden, um die Pünktlichkeit und damit die Attraktivität des ÖPNV zu stärken.

Alleine eine Freigabemöglichkeit (analog zu Fahrrädern) für Elektrokleinstfahrzeuge würde der VCD begrüßen, da diese dem Verhalten und Bedürfnissen dem Fahrradverkehr ähneln.

