

## **Stellungnahme der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. zur XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

Wir begrüßen grundsätzlich den Entwurf, da er sinnvolle neue und auch gute Präzisierungen bestehender Regelungen beinhaltet. Wir bitten allerdings zu überlegen, ob die Einführung diverser neuer Verkehrszeichen, Sinnbilder, Piktogramme und einer neuen Plakette einen Beitrag zur schon 2009 versprochenen Lichtung des Schilderwaldes darstellt. Des Weiteren merken wir zu den nachfolgenden Paragraphen und anderen Regelungen folgendes an:

### **§ 2 Abs. 5 StVO**

Die Neuregelung, dass Kinder vor dem Überqueren einer Fahrbahn nur noch dann absteigen müssen, wenn vorher ein Gehweg benutzt wird, halten wir für gefährlich. Es wäre für andere Verkehrsteilnehmer kaum rechtzeitig erkennbar, wenn Kinder, die einen Radweg benutzen, unvermittelt radelnd die Straße überqueren dürften.

### **§ 5 Abs. 4 StVO**

Der vorgeschriebene Seitenabstand zu Radfahrern (1,5 m) kommt an Kreuzungen nur dann nicht zum Tragen, wenn innerhalb geschlossener Ortschaften der Radfahrer rechts überholt. Da wartende Fahrzeuge überholt werden, darf aber ein Autofahrer bei mehreren markierten Fahrstreifen einen Radfahrer, der mittig auf einem Abbiegestreifen wartet nicht überholen, wenn der Seitenabstand nicht gewährleistet ist. Das bedeutet eine Übermaßregelung.

### **§ 9 Abs. 6**

Aus unserer Sicht ist diese Formulierung problematisch. Enge Radien werden meist sowieso mit nahezu Schrittgeschwindigkeit gefahren. Was passiert aber mit Radien die eine höhere Geschwindigkeit zulassen oder bei Ampelanlagen mit Grünpfeil? Um dann noch einen halbwegs flüssigen Verkehrsablauf zu gewährleisten müssten in Deutschland eine Vielzahl von Ampelanlagen umprogrammiert oder baulich verändert werden. Das trifft zum einen die längere Abbiegephasen des Fahrverkehrs und zum anderen die nicht zu früh einsetzenden Phasen für den Fußgänger- und Radverkehr. Des Weiteren werden Kfz mit einer zGM von mehr als 3,5 t angesprochen. Ist daran gedacht, auch Züge (PKW mit Anhänger) in diese Regelung einzubeziehen? Die Vorschrift ist unseres Erachtens zu pauschal und stellt z.B. in Situationen mit großen Abbiegeradien ohne Radverkehr eine völlig unnötige Behinderung sowohl des Abbiegenden als auch Nachfolgender dar. Um die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern im Kreuzungs- und Einmündungsbereich zu erhöhen, müssen schnellstmöglich Abbiegeassistenzen vorgeschrieben werden und bauliche Maßnahmen überlegt werden.

### **§12 Abs.3**

Diese Regelung mit drei Maßen (2 Meter, 5 Meter, und 8 Meter) sind kompliziert und bewirken bei den Fahrzeugführer keine Akzeptanz. Die Problematik sollte baulich gelöst werden.

### **§ 23 Abs.**

Wir bitten zu bedenken, dass eine Reihe von Systemen im LKW und Bus-Bereich sehr sensibel arbeiten. Im dichten Stadtverkehr können Fahrgäste und Ladung eher Schaden nehmen, als das sie geschützt werden. Besser wäre eine Regelung die verbieten würde, den Notbremsassistenten außerhalb geschlossener Ortschaften und auf Autobahnen abzuschalten.

## § 37

Da Radfahrende häufig rote Lichtzeichen nicht beachten, halten wir die Einführung der Grünpfeilregelung für Radfahrer für extrem gefährlich. Radfahrer werden ja geradezu dazu animiert bei "rot" einfach weiterzufahren. Zu erwarten, dass sie bei einem Grünpfeilschild zunächst anhalten, halten wir für realitätsfern. Um den Radverkehr zu beschleunigen, sind unserer Ansicht nach andere Maßnahmen einzuführen.

## § 39 Abs. 7

Wir halten es grundsätzlich nicht für zielführend, Sonderfahrstreifen für Linienbusse und Taxen auch für weitere Verkehrsteilnehmer (z.B. für mindestens drei Personen besetzte PKW, Elektrokleinstfahrzeuge, Radfahrende) zu öffnen. Das wird dazu führen, dass der ÖPNV seine Fahrpläne nicht mehr einhalten kann, und deswegen seine Attraktivität gegenüber anderen Verkehrsmitteln einbüßen wird. Des Weiteren sollte bedacht werden, dass es in Sonderfahrstreifen für Linienbusse oft besondere Lichtzeichenanlagen aufgestellt sind, die Vorrangregelungen für Linienbusse erzeugen. Gilt diese Vorrangregelung dann auch für die vorgenannten Fahrzeuge?

## Anlage 2

### Zeichen 277/1

Dürfen hier Krafträder mehrspurige Kraftfahrzeuge überholen?

Dieses Verkehrszeichen soll laut Begründung vor allem in Engstellen zur Anwendung kommen. Die „Umkehr“ des Zeichens 276 macht aber unseres Erachtens keinen Sinn.

Warum sollte es bei geringem Platzangebot zulässig sein, ein mehrspuriges Fahrzeug zu überholen aber ein einspuriges nicht? Außerdem ist der Platzbedarf beim Überholen eines Zweirades durch einen PKW genauso groß wie umgekehrt. Das eine wäre zulässig, das andere nicht. Zum besonderen Schutz der Rad fahrenden halten wir die sinnvolle Ergänzung in § 5 für ausreichend.

### Zeichen 244.3

Wir bitten die Regelung zu überdenken. Den unter die Elektrokleinstfahrzeugen fallenden Fahrzeugen, sollte gestattet werden, in Fahrradzonen einzufahren. Denn mit der vergleichsweise geringen Fahrgeschwindigkeit von max. 20 km/h stellen diese kleinen E-Fahrzeuge wohl keine Gefährdung des Radfahrverkehrs dar, der zuweilen mit wesentlich höherer Fahrgeschwindigkeit als 20 km/h in den Fahrradzonen unterwegs sein könnte. Wenn diese kleinen E- Fahrzeuge dann einen anderen (illegalen) Weg nutzen müssten, würde sich die Gefahr für den übrigen Verkehrs unnötig erhöhen.

Die laufende Nummer 22 wird in Spalte 3 wie folgt geändert:

bb) Nummer 3 wie folgt gefasst:

**„Wer ein Kraftfahrzeug führt, darf auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr nicht halten. Satz 1 gilt nicht für Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV.“**

Diese Änderung halten wir für eine Übermaßregelung. Wenn keine Fahrzeuge auf dem Schutzstreifen fahren, spricht nichts gegen ein Halten dort. In diese Richtung sollte die Formulierung gehen: „...nicht halten, wenn dadurch Fahrzeuge auf dem Schutzstreifen behindert werden.“ Außerdem wäre ein Halten links neben dem Schutzstreifen die legale Alternative. Ob das eine Sinnvolle wäre, ist sehr fraglich, zumal ggf. die Beifahrertüren dann zum Schutzstreifen hin geöffnet würden. Auch die Behinderung des restlichen Verkehrs sollte bei diesen Überlegungen stärker berücksichtigt werden.

### **Artikel 3 -Änderung der BKatV**

Grundsätzlich begrüßen wir die vorgesehen Anhebung der Bußgelder. Wir erhoffen uns ein deutliches Signal an die Verkehrsteilnehmer, sich an die aufgestellten Regeln zu halten.

Einige angedachte Regelungen bitten wir in Bezug auf die Rechtssicherheit zu überdenken:

- Ziff. 45 Wir sind der Meinung, solange nicht klar gesagt werden kann, wie die Messung der Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegevorgang erfolgen soll, kann ein Bußgeld von 70 € nicht erhoben werden.
- Ziff. 109 Wir sind der Meinung, solange nicht klar geregelt ist, wie die Kontrolle eines Notbremsassistenten, eingeschaltet oder nicht, erfolgen soll, kann kein Bußgeld von 100 € erhoben werden.

### **Anmerkungen zu bestehenden bzw. fehlenden Regelungen der StVO:**

#### § 19 Bahnübergänge

(1)...

Wer ein Fahrzeug führt, darf an Bahnübergängen vom Zeichen 151, 156 an bis einschließlich des Kreuzungsbereichs von Schiene und Straße Kraftfahrzeuge nicht überholen. ...

Hier müssten die mehrspurigen Fahrbahnen in einer Richtung ausgenommen werden, weil die Regelung dort keinen Sinn macht! Im fließenden Verkehr wäre dort eigentlich ein Überholen gefahrlos möglich und beim Warten am Bahnübergang kann der vorhandene Verkehrsraum nicht ausgenutzt werden, weil die wartenden Fahrzeuge nicht überholt werden dürfen.

Besteht die Möglichkeit, das Aufstellen von Leitkegeln (welche Farbe auch immer...) mit aufzunehmen? Das ist zwingend erforderlich, um die aus anderen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen Grundfahraufgaben in Führerscheinausbildung und Prüfung auf verkehrsarmen Straßen oder öffentlichen Plätzen zu fahren.