

ADFC e.V. | Bundesgeschäftsstelle | Mohrenstr. 69 | 10117 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat StV 12
Herrn [REDACTED]
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Per E-Mail an: [REDACTED]

● **Stellungnahme des ADFC zum Gesetzentwurf des Bundesministeriums für
Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften, StV12/7332.5/6-2**

[REDACTED]
18. Oktober 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den geplanten Änderungen für den Fahrradverkehr im Gesetzentwurf des BMVI nimmt der ADFC wie folgt Stellung:

1. Zusammenfassende Bewertung des Verordnungsentwurfs

Der ADFC begrüßt grundsätzlich das Anliegen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), durch eine fahrradfreundliche Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs in Deutschland zu verbessern.

Der ADFC teilt die Auffassung des BMVI, dass der „Radverkehr (...) für die Verwirklichung eines modernen Mobilitätskonzepts und zur Umsetzung der Verkehrswende unabdingbar“ ist. Für diese Neuausrichtung des Mobilitätssystems stellen die Vorschläge im „Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ einen gut Anfang dar. Sie reichen aber noch nicht aus, um dem Anspruch von Bundesverkehrsminister Scheuer gerecht zu werden, „die größte Radreform seit 20 Jahren“ auf den Weg zu bringen.

Positiv bewertet der ADFC die große Bandbreite an Reformvorschlägen sowie die Ankündigung, auch das übergeordnete Straßenverkehrsgesetz ab 2020 entsprechend zu reformieren. Beides geht deutlich über die Vereinbarungen im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien hinaus.

Der ADFC kritisiert jedoch, dass im Gesetzentwurf zur Überarbeitung der StVO für eine fahrradfreundliche Straßenverkehrsrechtsreform folgende zentrale Aspekte fehlen:

Der Verordnungsentwurf enthält keine Ausrichtung an der „Vision Zero“ als Leitgedanke eines Systems ohne Verkehrstote und Schwerverletzte, wie sie im Koalitionsvertrag der Bundesregierung angekündigt

wird. Diese gehört nach Ansicht des ADFC in den § 1 der StVO und als Grundsatzvorschrift ins übergeordnete StVG.

Ferner fehlen größere Handlungsmöglichkeiten für Kommunen, um dem Radverkehr mehr Platz im Straßenraum einzuräumen sowie eine deutliche Ausweitung der Ermächtigungsgrundlagen für Behörden zur Verkehrslenkung, insbesondere § 45 StVO zur Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs und zur Umsetzung nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne (SUMP: Sustainable Urban Mobility Plans).

Konkret sind dies:

- die grundsätzliche Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer*innen und ihrer Interessen im Verkehrsraum,
- die Gleichstellung der Verkehrsarten des Umweltverbundes und die Schaffung der Möglichkeit, umweltfreundliche Verkehrsarten wie bspw. die Möglichkeit, den Radverkehr im Rahmen nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne gezielt zu fördern,
- die Abschaffung des Begründungszwangs für alle Typen von Radverkehrsanlagen (bisher nur bei: „besonderer örtlicher Gefahrenlage“ möglich) und die vollständige Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht innerorts,
- eine ausdrückliche Ermächtigung zur flächenhaften Parkraumbewirtschaftung, ohne Vorliegen spezieller Voraussetzungen sowie Vorrang für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen vor Kfz-Parkplätzen,
- Verkehrsbeschränkungen zur nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, z.B. zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität,
- Verkehrsbeschränkungen zugunsten von Klima-, Umwelt- und Gesundheitszielen, z.B. hohen Belastungen durch CO₂, Verkehrslärm oder Stickoxide,
- die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts und Tempo 70 außerorts, mindestens aber auf Strecken, die vom Radverkehr stark genutzt werden (analog zum VMK-Vorschlag),
- eine Verpflichtung zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen an allen Straßen über Tempo 30 und
- die Möglichkeit zur erleichterten Einführung von Fahrradstraßen, analog zu den geplanten Fahrradzonen.

Fazit: Insgesamt bewertet der ADFC den Verordnungsentwurf zur fahrradfreundlichen Überarbeitung der StVO als deutlich ausbaufähig. Insbesondere um die Gleichstellung aller Verkehrsarten mit dem Ziel der Vision Zero, also eines Verkehrssystems ohne Tote und Schwerverletzte, festzuschreiben, muss zudem auch das übergeordnete Straßenverkehrsrecht überarbeitet werden. Daher hat der ADFC im Mai 2019 mit dem Gute-Straßen-für-alle-Gesetz eigene Vorschläge für die Überarbeitung der StVO und des StVG vorgelegt, die weit über eine fahrradfreundliche Überarbeitung der StVO hinausgehen. Diese Vorschläge hat der ADFC dem Bundesverkehrsminister am Rande des Nationalen Radverkehrskongresses in Dresden überreicht und darüber hinaus auch allen Landesverkehrsminister*innen und zahlreichen Fachleuten in Ländern und Kommunen zur Verfügung gestellt.

2. ADFC-Gesetzentwurf für eine grundlegende Überarbeitung des Straßenverkehrsrechts

Der ADFC hat Anfang Mai 2019 mit dem „Gute-Straßen-für-alle-Gesetz“ eigene Vorschläge für eine grundlegende Änderung des Straßenverkehrsrechts in Deutschland vorgelegt.

Ziel der ADFC-Vorschläge ist eine gerechtere Gesetzgebung für alle Verkehrsteilnehmer*innen, die insbesondere die Bedürfnisse der ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen deutlich stärker berücksichtigt und eine wirkliche Gleichbehandlung herbeiführt. Daher enthält der Gesetzentwurf des ADFC neben Vorschlägen für eine fahrradfreundliche Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auch Änderungs- und Ergänzungsvorschläge für eine Überarbeitung des übergeordneten Straßenverkehrsgesetzes (StVG).

Aktuell ist die Straßenverkehrsgesetzgebung autozentriert und verhindert Sicherheit und Wachstum beim Rad- und Fußverkehr und bei anderen Formen der neuen Mobilität. Der ADFC will, dass der Vorrang des motorisierten Individualverkehrs in der Gesetzgebung ein Ende hat. Zentrales Anliegen ist es, Kommunen die Einrichtung durchgängiger, komfortabler Radverkehrsnetze und ein fahrradfreundliches Verkehrsklima zu ermöglichen. Der ADFC setzt sich mit seinem Gesetzentwurf für gesetzliche Regelungen ein, die die Mobilitätsinteressen und die Verkehrssicherheit aller, insbesondere aber die von ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen berücksichtigen.

In dem 56 Seiten starken Gutachten der **Anwaltskanzlei Becker Büttner Held** im Auftrag des ADFC betonen die Juristen, dass ein modernes Straßenverkehrsgesetz nicht allein der Gefahrenabwehr dienen dürfe, sondern ebenso den aktuellen gesellschaftlichen Zielsetzungen und Ansprüchen nach lebenswerten Städten, sauberer Luft und attraktiven Alternativen zum Auto Rechnung tragen müsse.

Die Änderungsvorschläge betreffen insbesondere:

- **Vision Zero**, als oberste Zielsetzung eines Verkehrssystems ohne Verkehrstote und Schwerverletzte, das menschliche Fehler ausgleicht und ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen aktiv schützt.
- **Gleichstellung aller Verkehrsarten**: Bisher hatte der Autoverkehr oberste Priorität, künftig sollen Bus, Bahn und Rad- und Fußverkehr besonders berücksichtigt werden.
- **Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzziele**: Bisher waren nur die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs und die Gefahrenabwehr Gesetzesziele.
- **Nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung als Ziel**: Damit sollen Kommunen die Möglichkeit bekommen, Maßnahmen zur Vermeidung von Autoverkehr zu ergreifen und Anreize für umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel zu setzen.
- **Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung**: Wird das freie Parken eingeschränkt, lässt sich Platz für Fuß- und Radverkehr gewinnen.

Der Gesetzentwurf des ADFC steht auf der Homepage des ADFC Bundesverbands zum kostenlosen Download zur Verfügung: www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz

3. ADFC-Bewertung des Verordnungsentwurfs im Detail

Zu den einzelnen Änderungsvorschlägen des Verordnungsentwurfs des BMVI nimmt der ADFC in Reihenfolge der Paragraphen der StVO wie folgt Stellung:

Absteigen vor der Fahrbahnquerung

Besser als die Klarstellung, dass nur den Gehweg benutzende Kinder und ihre Begleitpersonen vor der Fahrbahnquerung vom Rad steigen müssen, wäre es, diese Pflicht ganz zu streichen. Sie ist nahezu unbekannt, wird in der Praxis kaum beachtet und kann deshalb die beabsichtigte Sicherheitswirkung nicht erreichen. Bei einem Unfall kann die Pflicht zum Absteigen dazu führen, dass Schadensersatzansprüche des verletzten Kindes gekürzt werden, weil die Begleitung ihre Aufsichtspflicht verletzt hat.

Mindestüberholabstand für Kfz und Erhöhung der Bußgelder

Ein gesetzlich vorgegebener Überholabstand von 1,5 m innerorts und 2 m außerorts entspricht einer Forderung des ADFC. Dies ist ein überfälliger Schritt.

Dieser Abstand muss aber auch für Radfahrstreifen gelten, nicht nur auf Schutzstreifen. Wünschenswert wäre daher eine Klarstellung, dass dieser Abstand auch gegenüber Radfahrenden auf markierten Radverkehrsführungen einzuhalten ist (vgl. Rechtsgutachten zu markierten Radverkehrsführungen von Prof. Dr. jur. Dieter Müller für die Unfallforschung der Versicherer). Zudem fehlt eine zusätzliche Pflicht zum Spurwechsel des Überholenden, wie sie sich in Spanien bewährt hat und vom ADFC vorgeschlagen wird. Sie wäre leichter zu überwachen als der Abstand in Metern.

Der ADFC vermisst ferner eine angemessene Erhöhung der Bußgelder für das Überholen von Radfahrenden ohne den gebotenen Abstand. Das Verwarnungsgeld für den Vorwurf „Beim Überholen ausreichenden Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern nicht eingehalten“ beträgt nur 30 Euro, bei einem Unfall (Sachbeschädigung) sind es 35 Euro. Angesichts der erheblichen Gefährdung durch Unterschreiten des vorgeschriebenen Überholabstands ist bereits im Grundtatbestand eine Erhöhung auf mehr als 55 Euro in Verbindung mit einem Punkt im Fahreignungsregister geboten. Nach Entwicklung geeigneter standardisierter Messverfahren sind differenzierte, der Gefährdung angepasste Bußgelder ähnlich wie beim Nichteinhalten des erforderlichen Abstands zu vorausfahrenden Fahrzeugen anzustreben.

Schrittgeschwindigkeit für rechts abbiegende Lkw innerorts

Von dieser wichtigen Änderung (§ 9 Abs. 6) erwartet der ADFC eine deutliche Reduzierung der schweren Abbiegeunfälle, wenn die Einhaltung einer echten Schrittgeschwindigkeit – konsequent überwacht und mit dem vorgesehenen Bußgeld von 70 Euro und einem Punkt im Fahreignungsregister sanktioniert wird. Für die Anwendung sollte in der künftigen Verwaltungsvorschrift zu § 9 StVO die Schrittgeschwindigkeit in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung mit 4 – 7 km/h definiert werden.

Die zu erwartende Wirksamkeit der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkung beruht nicht nur auf der zusätzlichen Zeit, die der Lkw-Fahrer für die Beobachtung der Verkehrssituation gewinnt. Die eingehaltene Schrittgeschwindigkeit schafft einen Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem abbiegenden Lkw und langsamen Radfahrenden, die dadurch nicht im toten Winkel bleiben, sondern durch das Blickfeld der Lkw-Rückspiegel fahren. Mehr dazu finden Sie in den Anmerkungen unter 4.

Erweiterung des Parkverbots an Kreuzungen und Einmündungen

Bei der Erweiterung des Parkverbotes an Kreuzungen und Einmündungen besteht aus Sicht des ADFC Nachbesserungsbedarf. Kreuzungen sollten mit einem Abstand von 10 Metern (statt 5 Metern) von parkenden Fahrzeugen frei gehalten werden, um freie Sicht zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu ermöglichen, wie es in den Niederlanden bereits die Regel ist.

Die Erweiterung des Parkverbots an Kreuzungen und Einmündungen gemessen von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten auf 8 m oder auf 5 m ab Beginn der Eckausrundung ist aus Sicht der ADFC unzureichend. Besser wäre eine Erweiterung auf 10 Meter, weil dadurch eine gute Sicht auf querende Radfahrende gewährleistet ist (die Messung ab den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten lässt Radwege außer Betracht).

Die Beschränkung des erweiterten Parkverbots auf Kreuzungen und Einmündungen mit Radwegen rechts neben der Fahrbahn reduziert den möglichen Sicherheitsgewinn, denn auch Fußgängern kommt das verbesserte Sichtfeld zugute, wenn sie im Verlauf des Gehwegs eine Fahrbahn queren und dabei gegenüber abbiegenden Fahrzeugen Vorrang haben. Unberücksichtigt bleiben auch Gehwege mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ sowie auf dem Gehweg fahrende Kinder und ihre Begleitung. Der mit „soweit“ beginnende Halbsatz sollte deshalb gestrichen werden, so dass der neue Absatz lautet: „1a. vor

Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 10 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten oder bis zu je 5 m vom Beginn der Eckausrundung.“

§ 12 Abs. 4, neuer Satz 2:

„Fahrräder sind außerhalb von Seitenstreifen und Fahrbahnen abzustellen.“

Der ADFC lehnt diese Ergänzung des § 12 Abs. 4 entschieden ab, da der Radverkehr dadurch beim Parken schlechter gestellt wird.

Mit dieser Ergänzung wird dem Fahrrad im Unterschied zu anderen Fahrzeugen das Parken am Fahrbahnrand verwehrt. Es handelt sich um ein neues Verbot und nicht – wie in der Begründung des Gesetzentwurfs auf Seite 91 behauptet wird – um eine Klarstellung, denn bisher nimmt die StVO Fahrräder nicht pauschal vom Fahrbahnparken aus. Fahrer*innen gewöhnlicher Fahrräder machen von ihrem Recht zum Fahrbahnparken zwar kaum Gebrauch, vor allem, weil am Fahrbahnrand Möglichkeiten zum Anlehnen oder Anschließen des Fahrrads fehlen. Dagegen sind Nutzer*innen von Lastenrädern, von Dreirädern und von Fahrrädern mit Anhänger auf die Möglichkeit zum Parken auf der Fahrbahn angewiesen, wenn der Gehweg zu schmal ist und dort abgestellte Räder den Fußverkehr behindern würden. Ein Fahrbahnparkverbot würde insbesondere diese Fahrräder mit größeren Abmessungen betreffen und Komfort und Sicherheit von Fußgänger*innen auf Gehwegen beeinträchtigen.

Die Schlechterstellung von Fahrrädern beim Parken passt auch nicht zur neuen Beschilderung spezieller Ladezonen und Parkflächen für Lastenfahrräder. Dem Argument der Parkraumknappheit, die durch Fahrradparken am Fahrbahnrand verschärft würde, lässt sich durch das bestehende Gebot zum Platz sparenden Parken begegnen (§ 12 Abs. 6), ohne diskriminierende Sonderregeln für Fahrräder zu schaffen. Es ist zu befürchten, dass der neue § 12 Abs. 4 S. 2 auch die Anlage von Parkflächen für Fahrräder auf der Fahrbahn verhindern wird. Geboten wäre aber angesichts des zunehmenden Radverkehrs und neuer Fahrradtypen das Gegenteil: Die Einrichtung von Fahrradparkplätzen am Fahrbahnrand sollte leichter möglich sein, z. B. im Bereich des Parkverbots an Kreuzungen und Einmündungen.

Generelles Halteverbot auf Schutzstreifen:

Die Einführung eines generellen Halteverbotes auf Schutzstreifen begrüßt der ADFC ausdrücklich, da damit eine Forderung des ADFC sowie der Verkehrsministerkonferenz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Radfahrender umgesetzt wird. Dieser Schritt ist überfällig.

Hervorhebung einer Wartepflicht durch „Haifischzähne“

Das neue Zeichen 342 „hebt eine Wartepflicht infolge einer bestehenden Rechts-vor-links-Regelung abseits der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie weiterer Hauptverkehrsstraßen und eine durch Zeichen 205 oder 206 angeordnete Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radschnellwegen hervor“. In der Begründung werden dagegen auf Seite 110 des Gesetzentwurfs Radschnellwege nur als ein Beispiel genannt. Die Markierung ist auch an Kreuzungen mit Radwegen sinnvoll, die keine Radschnellwege sind. Es sollte deshalb in der Erläuterung zu Zeichen 342 heißen „im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radwegen“ und „entlang der Fahrbahnkanten des Radweges“. Die Begründung weist darauf hin, dass einige Länder die Markierung „Haifischzähne“ bereits praktizieren. Eine gesetzliche Beschränkung der Anwendung auf Radschnellwege hätte das Entfernen bestehender Markierungen zur Folge.

Bußgelderhöhung für das Parken auf Radwegen, Radfahrstreifen und in zweiter Reihe

Der ADFC begrüßt die Erhöhung des Verwarnungsgelds und des Bußgelds von 55 bis 100 Euro, hält die vorgeschlagene Regelung aber nicht für ausreichend.

Die Verwarnungsgelder für das Parken auf Radwegen sind seit 1989 nicht erhöht worden (damals 30 bis 75 DM). Hier besteht ein erheblicher Nachholbedarf. Neben der deutlichen Anhebung der jetzigen Spanne von 15 bis 35 Euro auf 55 bis 100 Euro wird besonders die Einführung qualifizierter Verstöße mit einem Punkt im Fahreignungsregister für qualifizierte Verstöße dazu beitragen, dass diese Parkverbote besser beachtet werden. Fraglich ist aber, ob die Qualifikation „mit Gefährdung“ dafür geeignet ist. Die

Rechtsprechung hat die Anforderungen an eine konkrete Gefährdung als Qualifikationstatbestand im Laufe der Jahre immer mehr gesteigert. Nach dem eingegengten Gefahrbegriff des Bundesgerichtshofs ist stets ein „Beinahe-Unfall“ erforderlich, also ein Geschehen, bei dem ein unbeteiligter Beobachter zu der Einschätzung gelangt, dass „das noch einmal gut gegangen sei“. Weil eine Änderung der Rechtsprechung nicht zu erwarten ist, regen wir an, den Qualifikationstatbestand der Gefährdung dadurch zu ersetzen, dass die „Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt“ ist. Diese Qualifikation ist an verschiedenen Stellen bereits im Bußgeldkatalog enthalten (Nr. 108, 189.2, 214, 236 u. a.) und hat sich in der Praxis bewährt.

Grünpfel für den Radverkehr

Der ADFC begrüßt die Einführung der Grünpfeile für den Radverkehr als überfälligen Schritt, zumal freies Rechtsabbiegen für Radfahrende in den Niederlanden, Belgien und Frankreich bereits erfolgreich erprobt wurde.

Die beiden geplanten Neuregelungen umfassen einen speziellen Grünpfel für den Radverkehr und eine Ausweitung des Geltungsbereichs des bestehenden Grünpfeils, der künftig nicht nur die Fahrbahn und Schutzstreifen, sondern auch Radfahrstreifen und „straßenbegleitende, nicht abgesetzte, baulich angelegte Radwege“ erfassen soll.

Zu kritisieren ist dabei, dass das Anhaltegebot auch für Radfahrende gelten soll, obwohl dessen Einhaltung realistisch nicht erwarten ist und die Einhaltung des neuen Gebotes mit einem höheren Bußgeld bewehrt ist als bislang der einfache Rotlichtverstoß (70 Euro und ein Punkt).

Piktogramm für Lastenfahrräder

Der ADFC begrüßt die Einführung eines Piktogramms zur Kennzeichnung von ausreichend großen, sicheren Abstellflächen für die zunehmende Zahl an Spezialrädern.

Das neue Sinnbild „Lastenfahrrad“ verdeutlicht die zunehmende Bedeutung und das Verlagerungspotenzial von Cargobikes und Spezialrädern, insbesondere für Transport- und Lieferverkehre, aber auch im privaten Segment. Die Definition des neuen Sinnbilds in § 39 Abs. 7 sollte aber um Fahrräder für den Personentransport erweitert werden. Der ADFC schlägt dafür die Übernahme der Bezeichnung „*Fahrrad zum Transport von Personen oder beweglichen Gütern – Transport- und Lastenfahrrad*“ vor, in Anlehnung an den gleichlautenden Titel der neuen Sicherheitsnorm DIN 79010, die Ende 2019 erscheinen wird.

Innovations- und Erprobungsklausel

Die Einführung einer Innovations- und Erprobungsklausel begrüßt der ADFC ausdrücklich, da sie Kommunen die Durchführung von Pilotprojekten erleichtert, beispielsweise um flächendeckend Tempo 30 oder Einfahrverbote für schwere Lkw zu erproben.

In der neuen Innovations- oder Erprobungsklausel (§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 und Abs. 9 S. 4 Nr. 7) ist besonders die Möglichkeit von Anordnungen unabhängig vom Nachweis einer besonderen örtlichen Gefahrenlage zu begrüßen. Dass im Rahmen einer bloßen StVO-Änderung nur Mittel der StVO zur Erprobung eingesetzt werden können, ist nachvollziehbar. Zusätzliche Möglichkeiten für Verkehrsversuche wird hoffentlich die für 2020 angekündigte Änderung des Straßenverkehrsgesetzes schaffen.

Einführung von Fahrradzonen

Der ADFC begrüßt diese Neuregelung als guten Schritt. Sie funktioniert allerdings nur, wenn gleichzeitig auch die Einführung von Fahrradstraßen erleichtert wird. Das ist bisher nicht vorgesehen.

Die neue Anordnungsmöglichkeit von Fahrradzonen (§ 45 Abs. 1i) ist vor allem ein Fortschritt im Hinblick auf die Formulierung „insbesondere in Gebieten mit hoher Radverkehrsdichte“, denn sie setzt anders als die bisherige Regelung für Fahrradstraßen nicht mehr voraus, dass der Radverkehr dort bereits die vorherrschende Verkehrsart ist. Es wird jedoch von der Konkretisierung in der VwV-StVO abhängen, wie weit sich Fahrradzonen in der Praxis verbreiten werden.

Für Fahrradstraßen bleibt es derzeit bei der Anforderung in der VwV-StVO, dass der Radverkehr dort die vorherrschende Verkehrsart ist oder dass dies alsbald zu erwarten ist. Dies kritisiert der ADFC ausdrücklich.

Für eine sinnvolle Umsetzung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen, als spezifische Führungsform des Radverkehrs, müssen sowohl die Anforderungen an eine flächenhafte Anordnung (Fahrradzone) als auch an eine linienhafte Anordnung (Fahrradstraßen) reduziert werden. Statt der Voraussetzung des Radverkehrs als vorherrschender Verkehrsart sollte die Anordnung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen prinzipiell auf „Hauptverbindungen des Radverkehrs“ zulässig sein sowie dort, wo dies zur Umsetzung von kommunalen Radverkehrsplänen nötig ist. Darüber hinaus sollte die Bevorrechtigung von Fahrradstraßen an Einmündungen erlaubt werden, analog der Regelung zur Bevorrechtigung des ÖPNV an Kreuzungen in Tempo 30-Zonen.

Freigabe von Bussonderfahrstreifen

Der ADFC spricht sich gegen die erweiterte Freigabemöglichkeit von Busspuren aus. Es ist davon auszugehen, dass Linienbusse daran gehindert werden, ihre Fahrpläne einzuhalten. Damit wird der Grund konterkariert, aus dem diese Fahrspuren für den ÖPNV eingerichtet wurden. Dagegen spricht zudem, dass die Freigabe für Pkw, die mit mindestens drei Personen besetzt sind, sich nicht mit vertretbarem Aufwand überwachen lassen wird, so dass weitere Pkw-Fahrer dazu animiert werden könnten, unzulässig die Busspuren zu benutzen.

Busspuren werden in der Regel für den Radverkehr auf Straßen freigegeben, an denen es keine Radverkehrsanlagen gibt. Schon heute werden Radfahrende dort von weiteren zugelassenen Nutzungsarten wie Taxis und – zu bestimmten Zeiten oder am Wochenende – von Kraftfahrzeugen aller Art bedrängt. Bussonderfahrstreifen werden so ihren Charakter als Fahrspur für den ÖPNV (unter Mitnutzung durch ungeschützte Verkehrsarten wie Fahrräder, Pedelecs und E-Kleinstfahrzeuge) einbüßen. Das sollten die Verkehrsbehörden bei ihrer Einzelfallentscheidung berücksichtigen.

Nebeneinander fahren für Radfahrende erleichtern

Diese Neuregelung ist aus Sicht des ADFC ein guter Schritt. Wichtig dabei ist allerdings, dass Kfz-Fahrer*innen diese Regelung auch kennen, da Radfahrende, die nebeneinander fahren, bisher auf der Fahrbahn häufig angehupt und durch Kfz bedrängt werden.

Verkehrszeichen für Radschnellwege

Der ADFC bewertet die Einführung eines spezifischen Verkehrszeichens für Radschnellwege als wichtige Maßnahme. Radschnellwege sollten als besondere Kategorie der Radverkehrsinfrastruktur durchgängig gut ausgeschildert sein, damit sie als Schnellverbindung z.B. für Pendler*innen gut funktionieren und eine hohe Akzeptanz erfahren. Wichtig wäre darüber hinaus auch eine einheitliche Kennzeichnung von Radschnellwegeverbindungen.

4. Anmerkungen

Die **Vision Zero** erscheint weder im Entwurf der StVO noch in der Begründung. Auf Seite 130 des Gesetzentwurfs des BMVI werden die gestiegenen Unfallzahlen des Jahres 2018 und als Ziel die Steigerung der Verkehrssicherheit genannt. Es fehlt jedoch ein klares Bekenntnis zur Vision Zero als Grundregel in § 1 der StVO. Auch die Verkehrsministerkonferenz der Länder hatte sich dafür ausgesprochen, die aktuelle Novelle mit einer Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit an der Vision Zero als oberster Prämisse zu begründen.

Eine **erleichterte Anordnung von 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit innerorts** (wenn Tempo 30 nicht zur Regelgeschwindigkeit wird) besonders auf Hauptstraßen ist nicht vorgesehen, obwohl die positiven Wirkungen einer solchen Geschwindigkeitsbegrenzung allgemein bekannt sind. Der Gesetzentwurf folgt auch nicht dem Vorschlag der Verkehrsministerkonferenz, dass die Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit erhalten sollten, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts von 30 km/h auf für den Radverkehr wichtigen Verbindungen mit einer Begründung im Einzelfall anzuordnen.

Zur **Schrittgeschwindigkeit für rechts abbiegende Lkw** innerorts hatte ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork auf dem Verkehrsgerichtstag 2017 vorgetragen: „Die Lkw-Abbiegeunfälle ereignen sich bei Abbiegegeschwindigkeiten von unter 20 km/h. Das ist auch ein typisches Tempo von Frauen als Radfahrenden. Ihre ungefähr gleiche Geschwindigkeit führt dazu, dass sie während des Abbiegens relativ zum Lkw nicht vorankommen und so keine Chance haben, in das Sichtfeld des Fahrers in den Seitenspiegeln hineinzufahren, wenn er sie darin noch nicht bemerkt hat. Männer im mittleren Alter fahren oft schneller als der abbiegende Lkw und werden deshalb leichter erkannt. Schrittgeschwindigkeit von höchstens 7 km/h macht die langsameren und dadurch besonders gefährdeten Radfahrenden besser wahrnehmbar.“ Unfallforschern in mehreren Ländern ist unabhängig voneinander aufgefallen, dass Radfahrerinnen signifikant häufiger an Lkw-Rechtsabbiegeunfällen beteiligt sind als an Fahrradunfällen allgemein. Bekannt ist, dass Frauen im Allgemeinen langsamer Rad fahren als Männer – ähnlich langsam wie der Lkw neben ihnen mit 20 oder 15 km/h. Während schnellere Radfahrende am Lkw vorbeiziehen, bleiben die langsameren länger im „Toten Winkel“. Diesen schwer einsehbaren Bereich gibt es praktisch immer noch, weil der Lkw-Fahrer nur nacheinander in die verschiedenen Außenspiegel blicken kann, die zusammen theoretisch das gesamte Umfeld zeigen können. Stefanie Ritter, Ingenieurin bei der Unfallforschung der DEKRA, hat 2014 festgestellt, dass die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Lkw und Radfahrenden in 75 Prozent der untersuchten Unfälle kleiner als 5 km/h war (Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 09/2014). Bei echter Schrittgeschwindigkeit im Abbiegevorgang kommen die besonders gefährdeten Radfahrerinnen relativ zum Lkw zügiger voran und sind so besser wahrnehmbar.

Mit freundlichen Grüßen

