

Arbeitsgruppe "Straßenentwurf"  
Arbeitsausschuss "Fußverkehr"  
2.14

## **Stellungnahme des Arbeitsausschuss Fußverkehr**

zum

### **Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

Aktenzeichen: StV 12/7332.5/6-2 vom 26.09.2019

#### **1. Vorbemerkung**

Grundsätzlich wird der Referentenentwurf mit der Intention, das Carsharing und den Radverkehr zu fördern, begrüßt. Allerdings werden die Belange des Fußverkehrs nicht ausreichend berücksichtigt, vor allen Dingen, da der Fußverkehr mit einem Anteil von 22% an allen Wegen (gegenüber 11% mit dem Fahrrad; MiD 2017) eine hervorragende Rolle in täglichen Verkehrsgeschehen spielt und ein wesentlicher Baustein zukünftiger Mobilität sein sollte.

Die Stellungnahme ist in zwei Teile gegliedert:

- Anmerkungen zum Entwurf des XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
- Was fehlt: hier ist, allerdings nicht abschließend, der Änderungsbedarf an der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) aus Sicht des Fußverkehrs dargestellt. Für die Verwirklichung eines modernen Mobilitätskonzepts und zur Umsetzung der Verkehrswende ist es unabdingbar, die Belange des Fußverkehrs in der StVO adäquat zu berücksichtigen. Hier sei auch auf den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 09./10.10.2019 in Frankfurt / Main hingewiesen, in dem die Bundesregierung aufgefordert wird, u.a. den Rechtsrahmen im Hinblick auf die Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs zu überarbeiten.

## **2. Anmerkungen zum Entwurf der XX. Verordnung**

### **2.1. Überholabstand**

In Artikel 1 Nr. 2 heißt es:

*„Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m. An Kreuzungen und Einmündungen kommt Satz 3 nicht zur Anwendung, soweit Rad Fahrende die Kraftfahrzeuge rechts überholen oder neben ihnen zum Stillstand kommen.“*

Ein wesentliches Problem für den Fußverkehrs ist bei von Fuß- und Radverkehr Flächen gemeinsam genutzt werden (z.B. in für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerbereichen oder Gehwegen oder Z 240 StVO) der geringe Überholabstand der Radfahrenden.

Da von hinten kommender Radverkehr von blinden und stark sehbehinderten Menschen nicht bzw. erst sehr spät gehört und nicht gesehen werden kann, führt dies subjektiv zu Schreck- und Angstgefühlen und somit ggf. zur Meidung dieser Räume sowie objektiv zu ggf. unkontrollierten Ausweichbewegungen und realen Gefahren.

Die Geschwindigkeitsdifferenzen können hierbei sehr beachtlich sind. Bei einer Geschwindigkeit einer älteren Person mit Rollator von 0,5 m/s (1,8 km/h) und einem normalen, sich nicht an Schrittgeschwindigkeit haltenden Radfahrenden mit 18 km/h ist das schon die 10fache Geschwindigkeit.

Von daher ist ein ausreichender Überholabstand auch von Radfahrenden zu Fußgängern einzuhalten.

Lösung könnte sein, dass im o.g. Absatz die Formulierung „Überholen mit Kraftfahrzeugen“ in „Überholen mit Fahrzeugen“ geändert wird oder, wenn ein geringer Abstand zwischen Radfahrenden ausreicht, ein eigener Satz zum Fußverkehr eingefügt wird:

„Radfahrende haben beim Überholen oder Begegnen von zu Fuß gehenden einen Abstand von mindestens 1,5 m einzuhalten.“

### **2.2. Schrittgeschwindigkeit**

In § 9 StVO soll ein Absatz 6 eingefügt werden:

*„(6) Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts fährt, darf beim Rechtsabbiegen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“*

Dies wird ausdrücklich begrüßt. Allerdings muss die Schrittgeschwindigkeit definiert und kann nicht gerichtlichen Interpretationen überlassen werden, wobei dies in der Vergangenheit bis zu 15 km/h ausgelegt wurde.

Auf der Internetseite des BMVI zur Ankündigung dieser StVO-Novelle ist noch zu lesen: „Für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t soll aus Gründen der Verkehrssicherheit innerorts Schrittgeschwindigkeit (7 bis 11 km/h) vorgeschrieben werden. Verstöße können künftig mit einem Bußgeld in Höhe von 70 Euro sanktioniert werden. Zudem wird ein Punkt im Fahreignungsregister eingetragen.“<sup>1</sup>

Die dort genannte Schrittgeschwindigkeit ist aber deutlich zu hoch. Tatsächlich sind die Geschwindigkeiten von Fußgängern niedriger:

	Geschwindigkeit in m/s	Geschwindigkeit im km/h
Langsamer Fußgänger,	0,5 bis 0,8 m/s	1,8 bis 2,9 km/h
Normal gehender Fußgänger	1,0 bis 1,2 m/s	3,6 bis 4,3 km/h
Schnell gehender Fußgänger	1,5 bis 1,8 m/s	5,4 bis 6,5 km/h

Auch der Bundesrat hat in mehrfacher Begründung die Zulassung von auf 12 km/h gedrosselten E-Scootern auf Gehwegen abgelehnt und die Schrittgeschwindigkeit deutlich geringer gesehen: „Es ist nicht davon auszugehen, dass die bis zu 12 km/h schnellen Fahrzeuge nur mit Schrittgeschwindigkeit auf den Gehwegen und in den Fußgängerzonen bewegt werden.“<sup>2</sup>

Auch der ADFC hat in seiner Stellungnahme<sup>3</sup> zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bundestag zur StVO-Novellierung am 25.09.2019 festgehalten, dass eine Definition notwendig ist:

*"Die (falsche) Ansicht des BMVI, die Schrittgeschwindigkeit reiche bis 11km/h, findet sich in Entwurf oder der Begründung nicht wieder. Es ist darauf zu achten, dass in der künftigen Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 3 StVO die Schrittgeschwindigkeit wie von der Rechtsprechung definiert mit 4-7 km/h angegeben wird."*<sup>4</sup>

Dem kann man sich vollinhaltlich anschließen, wobei das nichts in der VwV zu suchen hat, sondern in § 3 StVO. Beispielsweise könnte dort in Absatz 3 eine Nr. 1a eingefügt werden: „bei angeordneter Schrittgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 7 km/h“

<sup>1</sup> <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/stvo-novelle.html> [Abruf 12.10.19]

<sup>2</sup> Beschluss des Bundesrates: Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, BR-DRS 158/19, S. 3

<sup>3</sup> ADFC; Stellungnahme für die Öffentliche Anhörung am 25. September 2019 zum Antrag "Das Straßenverkehrsrecht reformieren - Straßenverkehrs-Ordnung fahrad- und fußverkehrsfreundlich anpassen" (19/8980) und zur Novellierung der StVO. Berlin 23.09.2019

<sup>4</sup> Ebenda, S. 3

Da im Übrigen das Hauptproblem der abbiegende Pkw ist, sollte die Regelung für alle Fahrzeuge gelten.

### **2.3. Parkverbot in Einmündungsbereichen**

Als § 12 Abs. 3 Nr. 1a StVO soll folgender Text eingefügt werden:

*„1a. vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten oder bis zu je 5 m vom Beginn der Eckausrundung, soweit in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, der als solcher entweder mit Zeichen 237, 240 oder 241 benutzungspflichtig angeordnet oder mit dem Sinnbild „Radverkehr“ gekennzeichnet ist.“*

Grundsätzlich ist es richtig, die Sichtverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen zu verbessern. Diese Formulierung erscheint aber kompliziert und nicht praktikabel zu sein, da die genannten Zeichen schon an der vorigen Einmündung stehen. Im Übrigen sollten auch für Fußgänger die Sichtverhältnisse verbessert werden. Sinnvoller wäre es, den § 12 Abs. 3 Nr. 1 wie folgt zu formulieren: „vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m vom Beginn und vom Ende der Eckausrundung, mindestens aber 10 m vom Schnittpunkt der Fahrbahnkanten“. Im Bußgeld-Katalog würde ein Verstoß mit 10 € geahndet, eine Erhöhung scheint nicht vorgesehen.

### **2.4. Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen**

§ 12 StVO soll um folgenden Absatz ergänzt werden:

*„Fahrräder sind außerhalb von Seitenstreifen und Fahrbahnen abzustellen.“*

Dies ist eine Verschlechterung für den Fußverkehr, da hiernach Fahrräder immer auf Gehwegen oder „übrigen Verkehrsflächen“ (was das auch sein mag?), aber nicht mehr auf Seitenstreifen (z.B. sogenannte Parkbuchten) abgestellt werden dürfen.

Die in der Begründung auf Seite 91 genannte Parkraumknappheit (gemeint dürfte die für den Kfz-Verkehr sein) dürfte nicht kompatibel sein mit den eingangs genannten Zielen wie Verkehrswende und modernen Verkehrskonzepten.

Im Hinblick auf Lastenräder, Fahrradanhängern und zukünftig vielleicht Rikschas ist diese Änderung der StVO sehr problematisch für den Fußverkehr und engt dessen Bewegungsraum zukünftig deutlich ein. Die in den Regelwerken der FGSV, z.B. den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA genannten notwendigen Gehwegbreiten sind effektiv dann nicht vorhanden, wenn diese mit Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen zugestellt sind. In der Elektro-

kleinstfahrzeuge-Verordnung wurde ausdrücklich festgehalten, dass diese, obwohl Kraftfahrzeuge, wie Fahrräder nur abgestellt, also auf Gehwegen, und nicht wie Kraftfahrzeuge geparkt werden.

Entgegen den Aussagen der Bundesregierung, z.B. in der Bundestags-Drucksache 19/6561<sup>5</sup>, die Attraktivität des Fußverkehrs zu erhöhen, geht dies genau in die entgegengesetzte Richtung. Die Gehwege verkommen zur Abstellfläche von Fahrzeugen.

Die Förderung des Radverkehrs darf nicht auf Kosten des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit gehen. Wenn die Anteile des Radverkehrs am Modal-Split erhöht werden sollen, muss dies zu Lasten des Kfz-Verkehrs und nicht des Fußverkehrs geschehen. Folglich sollten auch die Abstellflächen für den Radverkehr vom Kfz-Verkehr genommen werden.

Wir bitten darum, diesen Absatz zu streichen und in der späteren Verwaltungsvorschrift (VwV) folgenden Hinweis aufzunehmen: Die Straßenverkehrsbehörde soll bei den Straßenbaulasttragenden anregen, vermehrt Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf Pkw-Parkplätzen, anstatt auf Flächen für den Fußverkehr, anzubieten.

## **2.5. Grünpfeil für Radverkehr**

Eine vergleichbare Regelung gibt es schon für alle Fahrzeuge in § 37 Absatz 2 Nr. 1 StVO. Diese Regelung hat die Verkehrssicherheit verringert und führt zu erheblichen Beeinträchtigungen für den Fußverkehr. Blinde und Sehbehinderte Menschen können nicht mehr auf das akustische Signal an der LSA vertrauen.

Eine Sonderregelung für den Radverkehr wird abgelehnt. Es ist zu befürchten, dass durch die Sonderregelung nur für den Radverkehr die Einschränkungen in der VwV<sup>6</sup> nicht mehr eingehalten werden. Sonst macht diese Sonderregelung auch keinen Sinn.

Schon heute ist die Missachtung des Rotlichts bei rechtsabbiegenden Radfahrern erschreckend hoch. Es ist nicht zu erwarten, dass bei Einführung dieses Grünpfeils der Radfahrende tatsächlich entsprechend der StVO anhält. Vielmehr erscheint es dringend geboten, obwohl außerhalb dieses Referentenentwurfs und Länderaufgabe, Strategien zur Erhöhung der Regelkonformität bei Radfahrenden zu entwickeln.

---

<sup>5</sup> „Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird eine Strategie für den Fußverkehr entwickelt, die schwerpunktmäßig sowohl auf die Sicherheit als auch auf die Attraktivität des Fußverkehrs ausgerichtet sein soll.“ BT-Drs. 19/6561, S. 2

<sup>6</sup> Zu § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlicht und Grünpfeil, Zu den Nummern 1 und 2, XI. Grünpfeil

Außerdem wird empfohlen, dass zurzeit laufende Forschungsprojekt der bast (Pilotversuch des Rechtsabbiegens von Rad Fahrenden bei Rot / FE 82.0690/2017) abzuwarten. Hier wird natürlich spannend sein, inwiefern die Regelkonformität bei der Anhaltspflicht eingehalten wird.

## **2.6. Freigabe Bussonderfahrstreifen**

Zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs soll die Freigabe des Bussonderfahrstreifens für Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens drei Personen besetzt sind, möglich werden.

Abgesehen davon, dass dies dem Beschleunigungsgedanken für den ÖPNV widerspricht, kann es durch zusätzliche Fahrzeuge auf dem Fahrstreifen zu mehr plötzlichen Bremsvorgängen kommen, die eine Gefährdung der Fahrgäste mit sich bringen. Eine Überprüfung, ob mind. 3 Personen im Fahrzeug sitzen, ist in der Praxis schwer umzusetzen. Es ist davon auszugehen, dass mehr Pkw den Streifen nutzen werden.

## **2.7. Erhöhung bzw. Nichterhöhung der Bußgelder**

Auch für Tatbestände im Zusammenhang mit den Fußverkehr sind die Bußgelder richtigerweise erhöht worden, hinsichtlich einer Harmonisierung mit dem europäischen Ausland und einer Durchsetzung von Regelkonformität sind diese Werte allerdings optimierungsfähig. Die Formulierung des Tatbestands bezüglich Gehwege z.B. bei lfd. Nr. 144 ist geändert worden:

*„Entgegen Zeichen 239 auf einem Gehweg, Zeichen 240 auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg, Zeichen 241 auf einem Gehweg des getrennten Geh- und Radwegs, Zeichen 242.1 der StVO im Bereich einer Fußgängerzone oder entgegen Zeichen 250, 251, 253, 254, 255, 260 der StVO trotz eines Verkehrsverbots geparkt (§ 12 Absatz 2 StVO)“*

Nur ein geringer Teil der Gehwege ist mit Z 239 StVO ausgeschildert. Hier sollte bei aller Erwähnung des Z 239 klargestellt werden, dass alle Gehwege gemeint sind.

Nicht erhöht wurden allerdings die Bußgelder für die Tatbestände Fahren auf Gehwegen oder in Fußgängerbereichen (lfd. Nr. 141 ff). Hier wurden die alten Regelsätze beibehalten, z.B. bei illegalem Befahren von Gehwegen mit dem Fahrrad bei 15 €.

Vor dem Hintergrund, dass das illegale Befahren von Gehwegen und Fußgängerbereichen mit Fahrrädern und mittlerweile E-Scootern erschreckend zugenommen hat und ein Hauptkonflikt-punkt zwischen Fuß- und Radverkehr ist, sollte hier dringend nachgebessert werden. Da die Ahnungswahrscheinlich, auch wegen schwieriger Identifizierung bei Fahrrädern, gering ist, sollten

auch hier die Bußgelder deutlich erhöht werden und sich, im Angleich an andere Regelsätze, bei 55 € und mehr orientieren.

Auch die Lfd.-Nr. 54 ff, z.B. Parken im 5m-Einmündungsbereich oder vor einer Bordsteinabsenkung wird bei 10 € bzw. mit Behinderung bei 15 € belassen. Eine Förderung der Barrierefreiheit ist das nicht.

Bei viele Tatbestände im Zusammenhang mit dem Fußverkehr wurden die Bußgelder nicht erhöht, wie z.B.

- Lfd.-Nr. 52: unzulässiges Parken vor Zebrastreifen (15 €)
- Lfd.-Nr. 54 ff.: Unzulässig geparkt (§ 12 Absatz 2 StVO) in den in § 12 Absatz 3 Nummer 1 bis 5 genannten Fällen oder in den Fällen der Zeichen 201, 224, 295, 296, 299, 306, 314 mit Zusatzzeichen und 315 StVO [z.B. Parken im 5m-Einmündungsbereich, vor Bordsteinabsenkungen) (10 €; mit Behinderung 15 €; länger als 3 Stunden 20 €; länger als 3 Stunden mit Behinderung 30€)
- Lfd.-Nr. 91 ff.: An einem Omnibus des Linienverkehrs, einer Straßenbahn oder einem gekennzeichneten Schulbus nicht mit Schrittgeschwindigkeit rechts vorbeigefahren, obwohl diese an einer Haltestelle (Zeichen 224) hielten und Fahrgäste ein- oder ausstiegen (soweit nicht von Nummer 11 erfasst) (15 €)
- Lfd.-Nr. 114: Bei stockendem Verkehr auf einen Fußgängerüberweg gefahren (5 €)
- Lfd.-Nr. 146: Bei zugelassenem Fahrzeugverkehr auf einem Gehweg (Zeichen 239) oder in einem Fußgängerbereich (Zeichen 242.1, 242.2) nicht mit Schrittgeschwindigkeit gefahren (soweit nicht von Nummer 11 erfasst) (15 €)
- Lfd.-Nr. 156: Sperrflächen zum Parken benutzt (25 €)
- Lfd.-Nr. 157 ff.: Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit in Verkehrsberuhigten Bereichen (15 €)

Das Halten auf Gehwegen taucht gar nicht als Tatbestand auf, wird aber immer problematischer und sollte in den Katalog aufgenommen werden. Die Bußgelder für die o.g. Tatbestände sollten erhöht werden. In allen oben genannten Fälle können Verstöße sicherheitsrelevant sein und / oder schränken die Barrierefreiheit ein. Auf einem Gehweg parken mit Behinderung soll künftig 70 € kosten, parken vor einer Bordsteinabsenkung mit Behinderung aber nur 15 €. Der Effekt ist für den Rollstuhlfahrer derselbe: der Gehweg ist nicht nutzbar und er muss auf die Fahrbahn aus-

weichen. Warum hier Unterscheidungen gemacht werden, ist nicht nachvollziehbar. Die Verhältnismäßigkeit der einzelnen Regeltatbestände untereinander ist nicht gewahrt.

### 3. Was fehlt: Hinweise für eine Fußverkehrs-Novellierung der StVO

Der jetzige Referentenentwurf orientiert sich an der Förderung des Radverkehrs, Belange des Fußverkehrs haben nur geringen Eingang in den Entwurf gefunden bzw. er richtet sich bei Grün-pfeil und Abstellen von Fahrrädern deutliche gegen die Anforderungen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit. Bei der Ankündigung, auch den Fußverkehr zukünftig zu berücksichtigen und attraktiver zu gestalten, ist eine „Fußverkehrs-Novellierung der StVO“ notwendig. Im Folgenden sind stichpunktartig, allerdings nicht abschließend, die Belange des Fußverkehrs aufgelistet, die in einer solchen Novellierung berücksichtigt werden sollen:

1. **Sprachliche Vereinfachung:** z.B. statt „Wer ein Fahrzeug führt, darf den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern; wenn nötig, muss gewartet werden.“ besser „Der **Fußverkehr hat Vortritt**, der Fahrzeugverkehr muss dann warten.“
2. § 3 Abs. 2a sollte auf alle zu Fuß Gehenden ausgedehnt werden. Die hier beschriebenen **Vorsicht soll gegenüber allen Fußgängern** gelten.
3. **Definition der Schrittgeschwindigkeit:** z.B. in § 3 StVO, Absatz 3 eine Nr. 1a einfügen: „bei angeordneter Schrittgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 7 km/h“
4. **Radwege ohne Benutzungspflicht überdenken bzw. abschaffen:** Eine eindeutige Identifizierung, ob es sich um einen nicht benutzungspflichtigen Radweg, eine besondere (farbliche) Oberflächengestaltung von Gehwegen oder um Ausbesserungen nach Grabungsarbeiten an Leitungen handelt, ist in vielen Fällen nicht möglich. Diese Situationen können dazu führen, dass die mit dem Rad Fahrenden Flächen nutzen, die nicht für sie vorgesehen sind. Es kann aber nicht der subjektiven Interpretation, der mit dem Rad Fahrenden überlassen werden, ob es sich um einen nicht benutzungspflichtigen Radweg handelt.
5. In § 5 Abs. 1 StVO heißt es lapidar: „**Es ist links zu überholen.**“ Es ist nur eine Kleinigkeit, zeigt aber den Geist, der hinter der StVO steht: es wird nur in Sinne von Fahrzeugen gedacht. Die StVO richtet sich aber an alle Verkehrsteilnehmer. Es spricht nichts dagegen, wenn sich Fußgänger auch rechts überholen. Dann sollte das auch so in der StVO formuliert werden und die Zielgruppe einer Regelung genau benannt werden.
6. **Mindest-Überholabstand** auch **zwischen Fuß- und Radverkehr** in § 5 StVO definieren

7. **Das Abstellen von Fahrrädern / Elektrokleinstfahrzeugen** auf Fußverkehrsflächen muss überdacht werden. Die schon schmalen Gehwege können nicht noch weiter zugestellt werden. Die Barrierefreiheit wird häufig nicht eingehalten.
8. **Neuregelung des Vorrangs an Kreuzungen und Einmündungen:** Parallel (entlang) der bevorrechtigten Straße ist der Fußverkehr bevorrechtigt, bei rechts-vor-links-Regelung ist er über den ganzen Knoten bevorrechtigt. Derzeit ist er z.B. bei Kreisverkehr gegenüber ausfahrenden Fahrzeugen bevorrechtigt, nicht aber gegen einfahrende.
9. **Wartepflicht von Fahrzeugen an Haltestellen bei Fahrgastwechsel:** An Straßenbahnen oder Bussen, die zum Fahrgastwechsel an Haltestellen mit Zeichen 224 halten, darf rechts nicht vorbeigefahren werden, wenn die Fahrgäste direkt auf die Fahrbahn treten müssen. Dies gilt auch für Radverkehrsanlagen, die sich zwischen Wartebereich und Straßenbahn befinden.
10. **Benutzungspflicht von Gehwegen für Fußgänger in § 25 StVO:** Hier ist eine Beschreibung notwendig, was als Gehweg angesehen wird und wo dann eine Benutzungspflicht besteht. Bei Schrammborden, schmalen Gehwegen, wo ein Begegnen von Rollstühlen nicht möglich ist oder wo Bordsteinabsenkungen fehlen, sodass die Fahrbahn mitbenutzt werden, kann keine Gehwegbenutzungspflicht gefordert bzw. eingelöst werden.
11. Im § 25, Absatz 3 der StVO ist geregelt: "Wenn die Verkehrsdichte, Fahrgeschwindigkeit, Sichtverhältnisse oder der Verkehrsablauf es erfordern, ist eine Fahrbahn nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen, an Fußgängerquerungshilfen oder auf Fußgängerüberwegen (Zeichen 293) zu überschreiten." Die Formulierung ist etwas anachronistisch und postuliert das Primat des Kfz-Verkehrs. Ziel sollte eher die **Reduzierung der Trennwirkung von Fahrbahnen** sein.
12. In § 45 sollte in Abs. 1 ein zusätzlicher Punkt eingeführt werden: zur **Sicherung von Schulwegen mit zeitlicher Befristung**.
13. § 45: Aufnahme der Fußgängerüberwege in die Aufzählung der Anordnungen in Abs. 9, für die Satz 3 nicht gilt. Gerade hinsichtlich Barrierefreiheit ist es nicht hinnehmbar, dass für jeden Zebrastreifen an jedem Arm eines Kreisverkehrs die besondere Gefahrenlage nachgewiesen werden soll. **Zebrastreifen** sollen ein normales und **wichtiges Element städtischer Netzplanung** für den Fußverkehr werden.
14. Ebenso sollte eine leichtere Handhabung hinsichtlich der Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten (z.B. streckenbezogene Tempo 30-Regelung) möglich sein.

15. Einführung einer Zwischenstufe zwischen Verkehrsberuhigten Bereich und Tempo-30 Zone. Hier sollte das Beispiel aus der Schweiz mit einer **Begegnungszone** (Grundprinzip: Tempo-20 für Fahrverkehr, Vorrang für Fußverkehr) aufgegriffen werden.
16. Das **Haltverbot vor Fußgängerüberwegen** sollte auf **15 m** erweitert werden, um die für die Verkehrssicherheit wichtigen Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Vielleicht sollte diese Regelung anstatt bei Z 293 StVO „versteckt“ zu stehen auch in § 12 Abs. 1 StVO aufgenommen werden. Eventuell sollte dieses Haltverbot vergleichbar wie in Großbritannien mit Zickzacklinie verdeutlicht werden.
17. In der VwV (und der R-FGÜ) sind eine Vielzahl von Veränderungen notwendig, wenn der Fußverkehr attraktiver werden soll. Diese sind hier allerdings nicht aufgeführt.

  
Leiter Arbeitsausschuss Fußverkehr – AA 2.14

Kassel, 15. Oktober 2019

Guten Tag Herr [REDACTED],

[...] Zu Ihrer Anfrage zur StVO Novelle: mein Vorschlag wäre hinsichtlich der 1,50 m Regelungen zum Überholen von Radfahrern, dass es in der StVO zukünftig eine Klarstellung gibt, dass entweder das Vorbeifahren eines Kfz an einem Radler auf einem Radfahrstreifen kein überholen ist oder das textlich der Radfahrstreifen von diesen 1,50 m rausgenommen wird. Das zweite ist wahrscheinlich der schwierigere Schritt - daher würde ich denken, muss einfach das Vorbeifahren/Überholen auf einem Radfahrstreifen gesondert neu formuliert werden.

Schöne Grüße

[REDACTED]

[REDACTED]

Stadt Kassel  
Straßenverkehrs- und Tiefbauamt  
- Straßen- und Brückenbau -  
34112 Kassel

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] oder

[strasse-tiefbau@kassel.de](mailto:strasse-tiefbau@kassel.de)

Hallo Herr [REDACTED],

bei der ganz schnellen Durchsicht ist mir auf Seite 16 unter „bb)“ aufgefallen, dass bei der Aufzählung der baulich angelegte Radweg fehlt, der aufgrund seiner baulichen Gestaltung (z. B: Roteinfärbung) den gleichen Status besitzt, wie eine Fläche, die mit dem Sinnbild „Radverkehr“ ausgestattet ist. Ein Sinnbild ist ja nur dann erforderlich, wenn sich die Fläche aufgrund der baulichen Gestaltung dem Radverkehr nicht als Radweg erschließt. Ein Fehlen in der Aufzählung würde demnach einen Teil gleichberechtigter Radverkehrsflächen von dem Rechtsabbiagegebot für LKW ausschließen.

Beste Grüße

[REDACTED]

Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Betriebssitz Gelsenkirchen  
- Verkehrsicherheit / Barrierefreiheit –  
[REDACTED]

[www.strassen.nrw.de](http://www.strassen.nrw.de)

-----  
Straßen.NRW sucht Möglichmacher!  
Jetzt bewerben: [www.nrw-verbinden.de](http://www.nrw-verbinden.de)

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Düsseldorf ist das Verkehrszeichen für "Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens drei Personen besetzt sind" in ähnlicher Form per Ausnahmegenehmigung gemäß §46 Absatz 2 StVO und VwV-StVO §§39 bis 43 Rn 46 durch das Ministerium für Verkehr des Landes NRW testweise in Benutzung.

In diesem Zusammenhang wurden die folgenden Fragen sehr häufig an die Stadtverwaltung Düsseldorf gerichtet.

- 1.) Sind mit "mindestens drei Personen" Personen über 18 Jahre oder mit solche mit einem Führerschein gemeint?
- 2.) Werden kleinere umweltfreundliche Fahrzeuge, die weniger als 3 Sitzplätze haben, aber in denen alle Plätze besetzt sind auch von dieser Regelung umfasst?

Möglicherweise ist es zielführend diese Hinweise / Nachfragen in der weiteren Beratung zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Landeshauptstadt Düsseldorf  
Amt für Verkehrsmanagement  
66/6.1 Planung verkehrstechnischer Anlagen  
Sachgebietsleiter  
Auf'm Hennekamp 45  
40225 Düsseldorf

[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]

www: <http://www.duesseldorf.de>

Lieber Herr [REDACTED],

[...].

Als Ausschussleiter AA 2.3 beschäftigt mich selbstverständlich am meisten die Einführung des Abstandes von 1,50m in die StVO. Das Rechtsgutachten hat bereits zu nachhaltigen Konsequenzen in der Entwurfsplanung von Stadtstraßen geführt. Straßenverkehrsbehörden blockieren sinnvolle Radverkehrsplanungen mit Bezug auf das Rechtsgutachten bzw. die weitreichenden und meines Erachtens nicht Ziel führenden Interpretationen/Schlussfolgerungen der UDV.

Das Urteil stammt aus dem Jahr 1992 und betraf einen Fall außerorts. Die einfache Übertragbarkeit auf Innerortsverhältnisse ist meines Erachtens nicht sachgerecht. Die Forschungsergebnisse stützen m.E. auch nicht vollständig die Schlussfolgerungen. Wenn eine Verhaltensregel in dieser Starrheit als Planungsgröße verstanden wird, sehe ich in Zukunft keine Möglichkeiten mehr, für zweistreifige Fahrbahnen überhaupt noch Schutzstreifen oder Radfahrstreifen anzuordnen. Ein absolutes Haltverbot auf Schutzstreifen ist ebenfalls unrealistisch, da dann eine Anordnung in sämtlichen Straßen mit Bedarf an Liefern und Laden nicht mehr in Frage käme.

Von unserem Ausschussmitglied [REDACTED] (Stadt Erlangen) gibt es folgenden Hinweis, den er an den Städtetag versandt hat:

"Bei der Stadt Erlangen ist es seit langem Praxis, Fahrradabstellanlagen auf der Fahrbahn errichten. Dies soll auch künftig in verstärktem Maße im Bereich von Kfz-Stellplätzen mit Fahrradabwehrbügeln erfolgen. Die Änderungen gemäß vorliegender StVO-Novelle in Zusammenhang mit § 12 Absatz 4, wonach Fahrräder außerhalb von Fahrbahnen abzustellen sind, wird demzufolge abgelehnt. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit der vorgesehenen Änderung der StVO eine erhöhte Beeinträchtigung des Fußgängerverkehrs durch auf Gehwegen abgestellte Fahrräder zu erwarten ist. Dies wird vor allem in städtischen Bereichen, in denen keine adäquaten Fußverkehrsanlagen vorhanden sind, in erhöhter Form der Fall sein."

Außerdem hat mir Herr [REDACTED] folgende Ausführungen zugesandt, die ich weiterleite, ohne dass dies von mir oder dem Ausschuss AA 2.3 geprüft bzw. diskutiert wurde:

1. Benutzungspflicht Gehwege für radelnde Kinder < 8 Jahren: hier sollte ergänzt werden: "wenn der Gehweg sicher befahrbar ist (Breite mind. 2,10 m, Bordhöhe max. 3 cm, ...)"  
Begründung: ein schmaler "Gehweg" (Schrammbord") mit geringer Breite und ggf. Hochbord ist gefährlich (Sturzgefahr). Herleitung: Kinderrad = 0,80 m zzgl. Sicherheitsraum 0,50 m zur Fahrbahn + Fußverkehr 0,80 m)
2. Benutzungspflicht Gehwege Fußverkehr: auch hier ist eine eindeutige Regelung notwendig, wann der Fußverkehr Gehwege nutzen muss bzw. die Fahrbahn nutzen darf (z. B. bei unbenutzbaren Gehwegen - Breite < 1,60 m; nicht abgesenkte Borde, die eine Weiterfahrt mit Rollstuhl verhindern etc) und einem (neuen) Verkehrszeichen, welches diese Nutzung anzeigt. Dort anzuwenden, wo keine baulichen Maßnahmen absehbar sind. (die Möglichkeit, "weiche" Trennungen StVO konform zu realisieren, wurde ja bereits mehrfach eingereicht)

3. Überholabstand und Einscherabstand nach Überholvorgang eines Rades durch Lkw mit Anhänger / Sattelzug festlegen
4. Radweg-Benutzungspflicht: Aufhebung und völlige Neuausrichtung:  
„blau“ zukünftig bedeutet 'Radweg' ("hier darf man Rad fahren" - gleich ob innerstädtisch, außerorts, im Grünzug, ...) - ohne Benutzungspflicht sollte diese tatsächlich notwendig sein, wird diese wird durch (neues) Zz und / oder verbot auf Kfz-Straße erzeugt.  
=> ganz einfach und verständlich, vor allem für die Nutzer  
Begründung: die derzeitige Regelung mit zahlreichen Abstufungen (Radweg, sonstiger Radweg, ...) ist selbst für Fachleute kaum verständlich und wird durch für kommunale Behörden häufiger falsch als richtig umgesetzt. Für BürgerInnen, also den Radverkehr selbst und Kfz-FahrerInnen, ist die Regelung ohnehin völlig unverständlich, selbst mit Kfz-Führerschein.  
Hinzu kommt: es gibt kein Schild, Radwege z.B. in Grünzügen richtig zu beschildern. VZ 237 / 240 / 241 erzeugt eine Benutzungspflicht (die ja aber mangels Fahrbahn nicht vorhanden sein kann). Das ersatzweise angeordnete VZ 250 / 260 (Wirtschaftsweg) verdeutlicht nicht, dass es ein öffentlich gewidmeter (Rad)weg mit entsprechender Verkehrssicherungspflicht ist.
5. und nicht zuletzt ist es mit einer Änderung der StVO nicht getan. Zu ändern wäre z. B. auch das Fernstraßengesetz, damit der Verursacher auch die Kosten zu tragen hat. So müsste die Kostenaufteilung fairerweise die Borde, Sicherheitsräume zur Fahrbahn und ggf. auch die Teile der Querungshilfen 'hinter den Borden' dem Baulastträger der Fahrbahn als Verursacher (=Kfz-Aufkommen) anlasten.  
(die derzeitige Kostenaufteilung führt dazu, dass in Ortsdurchfahrten schmale Gehwege gebaut werden, auf die dann oft auch noch - StVO - widrig! der Radverkehr mit VZ 240 draufgequetscht wird."

Freundliche Grüße



## **Stellungnahme AG 2 / AA 2.2 der FGSV zum Referentenentwurf XX. Verordnung zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften**

In Bezug auf die Markierung von Landstraßen möchten wir die nachfolgenden Anmerkungen geben.

**Zu Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1), Abschnitt 9 Markierungen, Erläuterungen unter 1.**

Im Einführungsschreiben des BMVI (ARS 08/2013) zu den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) heißt es unter 16.:

„Der Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung/Ordnungswidrigkeiten hat in seiner Sitzung am 21./22.9.2011 den Entwurf der RAL zustimmend zur Kenntnis genommen und festgestellt, dass bei der künftigen Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die Markierungen der Entwurfsklassen 2 und 4 geregelt werden sollen. Bis zur Aufnahme in die StVO bitte ich, projektspezifisch Einzelfallregelungen zu treffen. Dies kann auf der Grundlage von § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden erfolgen.“

In der vorliegenden Novelle der StVO finden sich keine verbindlichen Regelungen zu doppelten Leitlinien für Straßen der Entwurfsklasse (EKL) 2 in den zweistreifigen Abschnitten.

Ebenso erfolgt keine Regelung zur Leitlinie als Fahrstreifenbegrenzung bei Straßen der EKL 4.

Es besteht damit weiterhin keine Rechtssicherheit für die Straßenverkehrsbehörden bei der Anordnung der entsprechenden Markierungen für die jeweilige Entwurfsklasse. Ohne eine entsprechende Regelung in der StVO kann die vom *BMVI angestrebte netzweite Markierung auf Landstraßen für die Entwurfsklassen gemäß den RAL (anstelle von Einzelfallregelungen) auch zukünftig nicht erfolgen.*

Vor dem Einführungsschreiben ARS 08/2013 hat sich am 21./22.09.2011 in Saarlouis der BLFA-StVO/OWi III/2011 zum Entwurf der RAL positioniert und abschließend einvernehmlich (unser Bezug auf o.g. ARS) Folgendes festgelegt:

„Bei der künftigen Überarbeitung der StVO sollen die Markierungen

- doppelte Leitlinie und

- unterbrochene Randmarkierung

geregelt werden. Der BLFA-StVO/OWi erkennt an, dass die überarbeitete Fassung der RAL die Ermessensspielräume der Straßenverkehrsbehörden nicht übermäßig einschränkt und die Ergebnisse auch aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht mitgetragen werden können. Die abgestimmte Fassung der RAL soll von der FGSV an das BMVBS zwecks deren Veröffentlichung im Wege eines Allgemeinen Rundschreibens (ARS) durch das BMVBS übergeben werden.“ Dies ist gem. o. ARS 08/2013 erfolgt.

Der AA 2.2 Landstraßen und die AG 2 Straßenentwurf vermissen entsprechende Regelungen in der StVO-Novelle.

  
Leiter AA 2.2

[REDACTED]

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen  
per E-Mail an [gremien@fgsv.de](mailto:gremien@fgsv.de)

**Betreff:**

**Stellungnahme zum Thema „Freigabe des Bussonderfahrstreifens für  
Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens  
drei Personen besetzt sind“ gemäß Entwurf zur StVO-Novelle 2019**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Herr [REDACTED] als Leiter des Arbeitsausschusses 3.3 „Verkehrsbeeinflussung innerorts“ der FGSV hat per E-Mail vom 11. Oktober 2019 den Ausschussmitgliedern Gelegenheit gegeben, zum im Betreff genannten Thema Stellung zu nehmen.

Als langjähriges Mitglied des Arbeitsausschusses 3.3 und mit langjähriger Erfahrung während meiner 34-jährigen Tätigkeit als Verkehrsplaner bei der Landeshauptstadt Saarbrücken nehme ich zum o. a. Thema wie folgt Stellung:

- Die Freigabe des Bussonderfahrstreifens, wie im Betreff genannt, widerspricht dem Ziel der Busbevorrechtigung in städtischen Straßen. Mit diesem Ziel soll der Bus durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen auf der Strecke zwischen den Kreuzungen und insbesondere an Lichtsignalanlagen Reisezeitverluste vermeiden und ihm so im Vergleich zum Individualverkehr hinsichtlich der Reisezeit Vorteile verschaffen.
- In aller Regel werden dazu an den Lichtsignalanlagen besondere Signale für den Busverkehr verwendet, und über Anmelde-Techniken meldet sich der Bus bei seiner Annäherung an die Lichtsignalanlage an. Bei seiner Ankunft an der Lichtsignalanlage schaltet diese dann auf „Freie Fahrt“ für den Bus; nach dem Passieren der Haltlinie meldet sich der Bus wieder ab und minimiert somit die Eingriffe in den Individualverkehr.
- Das Anmelden und Abmelden des Busses erfolgt nach derzeitigem Stand der Technik entweder über Induktivschleifen, die in der Fahrbahn liegen, oder mittels Funksystemen unterschiedlichster Art. Die Stellen, an denen das Anmelden und das Abmelden des Busses erfolgen, müssen verkehrstechnisch-planerisch genau festgelegt werden. Mit dem Anmelden wird zugleich die Freischaltung der Bussignale in der gewünschten Fahrtrichtung initiiert.
- Würden die Bussonderfahrstreifen auch von Pkw benutzt, entstünden folgende Schwierigkeiten:
  - Im Bussonderfahrstreifen würden sich Fahrzeuge bewegen, die sich an die Lichtsignalanlage **nicht** anmelden und **nicht** abmelden können.
  - Die Anzahl der Pkw, die sich im Bussonderfahrstreifen auf die Lichtsignalanlage zu bewegen würden, wäre in jedem Umlauf verschieden, also nicht vorhersehbar.

Demgemäß läge für die Steuerungslogik der Lichtsignalanlage keine Information vor, wie lange die Freigabezeit für den Bussonderfahrstreifen sein muss, damit alle im Bussonderfahrstreifen befindlichen Fahrzeuge (Busse und Pkw) die Lichtsignalanlage passieren können.

- Eine weitere Erschwernis würde darin bestehen, dass im Bussonderfahrstreifen Pkw sowohl vor als auch hinter dem Bus fahren würden. Da sich dabei die Pkw nicht an die Lichtsignalanlage anmelden und auch nicht abmelden können, wäre der Bus „eingeklemt“ und seine Möglichkeiten, sich sekundengenau an der Lichtsignalanlage an- und abzumelden, könnten nicht genutzt werden.
- Seit den 1970er-Jahren sind in nahezu allen deutschen größeren Städten Bussonderfahrstreifen eingerichtet worden. In der Regel können Busse, die in diesen Fahrstreifen fahren, die vorausliegenden Lichtsignale beeinflussen und dort schnellstmöglich „Freie Fahrt“ erhalten. Somit gewinnen sie Reisezeitvorteile und verbessern die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs, fördern also innerstädtisch den gewünschten Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖPNV.

**Fazit:**

**Eine Zulassung von Pkw auf Bussonderfahrstreifen würde die in den Städten über Jahrzehnte mit viel Aufwand und mit erheblichen Finanzmitteln realisierten Bus-Bevorzugungsmaßnahmen zunichte machen. Aus der Sicht der Lichtsignaltechnik ist daher eine Freigabe der Bussonderfahrstreifen im Sinne des Entwurfs zur StVO-Novelle strikt abzulehnen.**

Mit freundlichen Grüßen



**1) Anmerkungen zum Änderungsvorschlag zu § 5 Absatz 4 Satz 2**

Die **Fixierung eines festen Maßes für den Überholabstand von Kfz gegenüber zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und e-Kleinstfahrzeugen** wird kritisch gesehen aus folgenden Gründen:

- Es bleibt unklar, wie die Kraftfahrer das Maß wirklich im konkreten Fall einschätzen und einhalten sollen, es gibt bislang keine technischen Hilfen dazu oder sonst eine Erkennbarkeit vor Ort.
- Das Maß ist zu undifferenziert, da es innerorts nicht nur Tempo-50-Straßen gibt, sondern u.a. auch Tempo 30, Tempo 20 und verkehrsberuhigte Bereiche.
- Es gibt bislang keinen empirischen Beweis, dass genau dieses Maß das Richtige ist und nicht ein anderes. Die benannten Maße sind aus der Interpretation von Einzelfällen durch Gerichte abgeleitet, nicht aus wissenschaftlichen Untersuchungen.
- Wenn, wie aus der Begründung hervorgeht, dieser Abstand auch für das Überholen von Radfahrenden auf Schutzstreifen und Radfahrstreifen gilt, hätte dies sehr große Auswirkungen einerseits auf bestehende Straßen (die z.B. bei Richtungsfahrbahnen mit Schutzstreifen u.U. nur noch im Radfahrtempo betrieben werden), aber auch auf den Entwurf neuer Straßen. Bei letzteren könnte dies dazu führen, dass sinnvolle Lösungen wie Radfahrstreifen verstärkt abgelehnt werden, da neben diesen dann noch eine erhebliche Fahrbahnbreite (z.B. bei Richtungsfahrbahnen) vorgesehen werden müsste, die in den Städten nicht zur Verfügung steht. Die Alternative, gleich Radfahrtempo anzuordnen, ist auf Hauptstraßen nach wie vor eingeschränkt. Es ist im Übrigen zu bezweifeln, dass neben ausreichend breiten Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ein Ausscheren und wieder Einscheren von Kfz beim Überholen von Radfahrenden sicherer ist als ein kontinuierliches Halten der Fahrlinie neben der Markierung. Beim Aus- und Einscheren können durch Kraftfahrer mehr Fehler gemacht werden, z.B. hinsichtlich der Einschätzung, ab wann die Fahrmanöver eingeleitet werden müssen. Sinnvoller wäre es, innerorts generell geringere Geschwindigkeiten zu ermöglichen oder als Standard vorzugeben.
- Wenn auf einem Radfahrstreifen Radfahrende ihre Fahrt vom Rand aus beginnen oder Einbiegen, müsste das Kfz leicht dahinter plötzlich und für die nachfolgenden Kfz überraschend abbremsen. Ob dies ein Sicherheitsgewinn ist, bleibt zu bezweifeln.
- Wenn diese Regelung auch in Knotenzu- und -abfahrten gilt, z.B. bei mit Regelmaßen markierten Radverkehrsführungen zwischen Kfz-Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen, würde dies dazu führen, dass der Knotenpunkt in vielen Fällen nur mit Radfahrtempo befahren werden kann, da hier Radfahrende weder rechts überholen noch zum Stillstand kommen. Bei getrennter Signalisierung von Kfz und Radverkehr

würden für die Kommunen u.U. Anpassungen der Signalprogramme nötig, da das Kfz dann ja hinter den Radfahrenden bleiben muss.

- Die bisherige Praxis, Bussonderfahrstreifen für den Radverkehr mit zu nutzen, wird stark eingeschränkt, da Bussonderfahrstreifen in der dann benötigten Breite (1,00 m Rad + 1,50 m Abstand + 2,50 m Bus = 5 m als Mindestmaß) nur sehr selten zur Verfügung stehen. Dies könnte zum Ausschluss des Radverkehrs auf Straßen mit Bussonderfahrstreifen führen.

2) **Anmerkungen zum Änderungsvorschlag zu § 9 Absatz 4 Satz 2**

Die geplante Regelung, wonach **Fahrräder außerhalb von Fahrbahnen und Seitenstreifen abzustellen** sind, wird kritisch gesehen. Sie engt die Möglichkeiten des Fahrradparkens unnötig ein, da es heute auf gering belasteten Fahrbahnen, z.B. in Stadtzentren, kein Problem darstellt, das Fahrrad am Fahrbahnrand abzustellen. Es empfiehlt sich, das Fahrradparken in der StVO entweder, wie heute, nicht zu regeln oder eine umfassende Regelung vorzubereiten, die der Praxis gerecht wird und keine unnötigen Verbote schafft. Zumindest sollte ausdrücklich erwähnt werden, dass markierte Abstellanlagen auf der Fahrbahn zulässig sind.

3) **Anmerkungen zum Änderungsvorschlag zu Anlage 2 zu §41 zu Zeichen 244.3**

Die Detailregelung, nach der in den künftigen **Fahrradzonen** grundsätzlich rechts-vor-links gelten soll, erschwert unnötig die Integration von Radschnellverbindungen in solchen Zonen. Es gibt gute Gründe, solche Haupttrouten des Radverkehrs auch innerhalb von Fahrradzonen zu bevorzugen, denn auch im Radverkehr gibt es Netzhierarchien. Durchgehender Radverkehr ist in der Regel unproblematisch und sollte nicht durch eine solche Regelung erschwert werden. Ebenso ist zu klären wie die Fahrradzonen im Grenzbereich zu Tempo 30-Zonen zu beschildern sind, damit hier Schilderwälder vermieden werden.

4) **Anmerkungen zum Änderungsvorschlag zu Anlage 2 , laufende Nummer 25**

Die **Zulassung von mehrfachbesetzten Personenkraftwagen** auf Bussonderfahrstreifen ist für den Radverkehr kritisch. Es ist eine Errungenschaft vergangener Novellen, dass Bussonderfahrstreifen entweder Radwege oder die Zulassung des Radverkehrs auf den Bussonderfahrstreifen erfordern. Dies würde durch die Zulassung von mehrfach besetzten Personenkraftwagen konterkariert, da der Radverkehr sich nun mit einer erheblich gestiegenen Anzahl von Kraftfahrzeugen auf der gleichen Fläche auseinandersetzen müsste, was zumindest einem Teil der Nutzer subjektiv sehr unsicher erscheint.

5) **Anmerkungen zum Änderungsvorschlag zu Anlage 2 zu §42 zu Zeichen 451**

Ein **Verkehrszeichen Radschnellweg** kann für die sich entwickelnde Praxis sinnvoll sein. Sein Regelungsinhalt ist bisher zwar gering (es wird im Wesentlichen anderer Fahrzeugverkehr nur mit Zusatzzeichen zugelassen und dieser muss langsam fahren), aber bei Bedarf kann bei späteren Novellen noch weiteres ergänzt werden. Heute absehbar sinnvoll wäre die Ergänzung, dass wie bei Fahrradstraßen mit dem Rad neben-

einander gefahren werden darf. Insbesondere muss die zulässige Höchstgeschwindigkeit (z.B. 30 km/h innerorts) geklärt sein, damit innerörtliche Führungen in Tempo 30-Bereichen möglich bleiben.

6) **Des Weiteren wird ausdrücklich begrüßt:**

Ausdrücklich begrüßt wird das **Überholverbot für einspurige Fahrzeuge**, die Einführung der **Haifischzahn-Markierung** (inklusive des sehr plastischen Begriffs), die **Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen für Fahrzeuge über 3,5 t**, die **erweiterte Freihaltung von Sichtfeldern** vom ruhenden Verkehr und der **Grünpfeil für den Radverkehr**.

§ 2 wird wie folgt geändert:

Absatz 5 Satz 7 wird wie folgt gefasst:

„Wird vor dem Überqueren einer Fahrbahn ein Gehweg benutzt, müssen die Kinder und die diese begleitende Aufsichtsperson absteigen.“

[Gilt dies auch, wenn der Gehweg durch Zusatzzeichen für den Radverkehr freigegeben ist? Diese Freigabe sollte zwar nur als Ultima Ratio eingesetzt werden. Aber wenn ein Gehweg für den Radverkehr freigegeben ist, sind auch Absenkungen und Furten zu markieren, so dass das Absteigen bei Begleitung durch eine Aufsichtsperson nicht erforderlich ist.](#)

---

§ 37 Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

Nach Satz 8 wird folgender Satz eingefügt:

„Durch das Zeichen



wird der Grünpfeil auf den Radverkehr beschränkt.“

Nach dem neuen Satz 10 wird folgender Satz eingefügt:

„Soweit der Radverkehr die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten hat, dürfen Rad Fahrende **auch** aus einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen oder aus straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radwegen abbiegen.“

[Bedeutet dies, dass nur aus diesen abschließend aufgezählten Anlagen bei ROT nach rechts abgebogen werden darf? Die Begründung führt dies auf Seite 66 so aus. In der detaillierten Begründung auf Seite 96 wird auch noch der Schutzstreifen genannt, der sich im Änderungstext der StVO nicht findet – möglicherweise, weil der Schutzstreifen Bestandteil der](#)

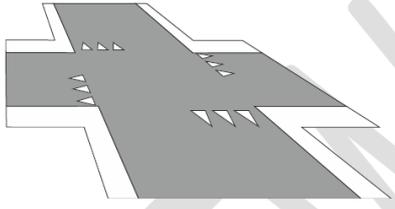
Fahrbahn ist? Und welche Regelung gilt, wenn keine besondere Anlage oder Führung für den Radverkehr vorhanden ist?

---

„21.1	<p data-bbox="459 454 619 488">Zeichen 451</p>  <p data-bbox="443 864 639 898">Radschnellweg</p>	<p data-bbox="775 454 999 488"><b>Ge- oder Verbot</b></p> <ol data-bbox="775 510 1382 1200" style="list-style-type: none"><li data-bbox="775 510 1382 600">1. Ab diesem Zeichen gelten die Regeln für den Verkehr auf Radschnellwegen.</li><li data-bbox="775 622 1382 824">2. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV dürfen den Radschnellweg nicht benutzen.</li><li data-bbox="775 846 1382 1200">3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Radschnellwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und der Fahrzeugverkehr muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen.</li></ol>
-------	---	---

zu 1. Welche Regeln sind das?

---

<p>„23.1</p>	<p style="text-align: center;">Zeichen 342</p>  <p style="text-align: center;">Haifischzähne</p>	<p><b>Erläuterung</b></p> <p>Die Markierung 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. Im Fall dieser Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs sind die Markierungen auf beiden Seiten entlang der Fahrbahnkanten des Radschnellweges mit den Spitzen in Richtung des wartepflichtigen Verkehrs anzuordnen.“</p>
--------------	---	--

Die Begründung auf Seite 110 korrespondiert nicht mit den Ausführungen des Novellentextes. In der Novelle wird auf Recht-vor-Links und eine Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Radschnellwegen abgestellt. In der Begründung wird auch auf die besondere Geeignetheit für Radwege im Zwei-Richtungsbetrieb hingewiesen. Das wäre eine Weiterfassung der Anwendungsfälle in der Begründung, die nicht dem StVO Text entsprechen würde.