

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

Frankfurt a. M., den 18.10.2019
[REDACTED]

Az.: StV 12/7332.5/6-2; Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrter Herr [REDACTED],

der Automobilclub von Deutschland e. V. (AvD) bedankt sich für die von Ihnen in Ihrem Schreiben vom 26. September 2019 eingeräumte Möglichkeit, zu dem XX. Änderungsentwurf betreffend straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften Stellung zu nehmen.

Der AvD äußert sich zum vorliegenden Entwurf wie folgt:

Art. 1 Nr. 1 a)

Der AvD hält die aktuelle Formulierung für ausreichend verständlich. Den Radfahrern wird im Sinne der Verkehrssicherheit eine klare Verhaltensanweisung gegeben.

Art. 1 Nr. 1 b)

Die Neuformulierung ist geeignet, die Unklarheit zu beseitigen, der AvD stimmt deshalb zu.

Art. 1 Nr. 2

Der AvD gibt zu bedenken, dass seitliche Mindestabstände im Alltag nach der jeweiligen Verkehrssituation von Kraftfahrzeugen gewählt werden. Die in den neuen § 5 Absatz 4 Satz 2 StVO hineingeschriebenen seitlichen Mindestabstände werden jetzt schon von der Rechtsprechung bei entsprechenden Entscheidungen als Maßstab herangezogen. Zudem ist die Beweissituation sowohl in Bußgeld- und Strafverfahren als auch in solchen des Zivilrechts weiterhin schwierig.

Art. 1 Nr. 3; Art. 3 Nr. II Nr. 6; Art. 4 Nr. 3 d)

Der AvD stimmt der Änderung zu. Die geforderte Verminderung der Geschwindigkeit beim Abbiegen erhöht die Sicherheit von Radfahrern und anderen motorisierten Zweiradfahrern. Die Kraftfahrer sind aufgefordert, den Abbiegevorgang immer rechtzeitig durch Blinkzeichen anzukündigen. Die Zweiradfahrer sollten sich ebenfalls vorsichtig verhalten und z. B. in Anhaltesituationen vor Ampeln sich nicht rechts neben Lastkraftwagen stellen.



Automobilclub
von Deutschland

Der AvD tritt auch für den verpflichtenden Einbau von Abbiege-Assistenzsystemen in Nutzfahrzeuge mit automatischer Abstoppfunktion ein. Neuere Untersuchungen zeigen, dass etwa 40 Prozent der Unfälle zwischen nach rechts abbiegenden Lastkraftwagen und geradeaus fahrenden Radfahrern durch den Einsatz eines derartigen Systems ganz vermieden oder zumindest die Folgen erheblich reduziert werden könnten. Verfügbare Systeme mit Warnfunktion sind auch für eine Nachrüstung, besonders für LKW im Stadtverkehr, geeignet.

Art. 1 Nr. 4 a) aa) und bb) sowie b); Art. 3 Nr. II Nr. 2

Der AvD gibt zu bedenken, dass die Pflicht, bestimmte Mindestabstände zu den Einmündungen einzuhalten, um die notwendigen Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen zu verbessern, nur unzureichend von den Ordnungsbehörden überwacht werden kann. In Innenstädten und in Vierteln in der Nähe der Zentren ist die Nachfrage nach Parkplätzen hoch. Zudem entsteht zusätzlicher Parksuchverkehr. Die Kraftfahrer sind aufgerufen, beim Abbiegen ihrer Blinkpflicht nachzukommen und auf querende Zweiradfahrzeuge besonders zu achten.

Die vorgesehene Sanktionsandrohung im Grundtatbestand hält der AvD für nicht verhältnismäßig. Gerechtfertigt ist aus Sicht des Clubs bei einem Verhalten, welches nicht zur Gefährdung des Radfahrers führt, ein Verwarngeld in Höhe von 55 Euro.

Der AvD begrüßt die Vorschrift, dass leichte und bewegliche Räder außerhalb des Straßenraumes abgestellt werden müssen. Die Städte und Kommunen sind aufgerufen, ausreichend Fahrradständer zum Diebstahlschutz bereitzustellen.

Art. 1 Nr. 5

Der AvD merkt an, dass die Bevorrechtigung von Carsharing-Kraftfahrzeugen beim Parken weitere Sonderrechte für bestimmte Fahrzeugkategorien innerhalb der StVO schafft. Dabei ist es bisher überhaupt nicht geklärt, ob Carsharing zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung führt, vor allem innerhalb von Städten. Neuere Untersuchungen, z. B. von ATKearney („The Demystification of Car Sharing“, Oktober 2019), lassen das Gegenteil befürchten. Bevor positive Effekte nicht feststehen, besteht aus Sicht des AvD kein Grund, Privilegien zu gewähren.

Art. 1 Nr. 6

Der AvD begrüßt die Klarstellung im Sinne der Verkehrssicherheit.

Art. 1 Nr. 8 a)

Aus Sicht des AvD liegt in der Anzeige von Standorten der Messanlagen durch handelsübliche Navigationsgeräte keine Störung oder Minderung der Verkehrssicherheit. Da die behördlichen Vorgaben Messungen vor allem an Unfallschwerpunkten anordnen, ist die Anzeige der an solchen Stellen einzuhaltenden Höchstgeschwindigkeit eher fördernd für die Verkehrssicherheit. Im Übrigen kann ein solches Verbot nur unzureichend überwacht werden. Die wenigen Gerichtsentscheidungen zu dem Verbot in der jetzigen Fassung hält der AvD für überzeugend.

Art. 1 Nr. 8 b); Art. 3 Nr. II Nr. 26; Art. 4 Nr. 3 g)

Der AvD begrüßt die Verhaltensvorschrift, die verbietet, Notbremsassistenten bei Geschwindigkeiten über 30 km/h abzuschalten. Der AvD befürwortet auch die automatische Reaktivierung frühestens nach Neustart des Motors. Zudem muss die Bremswirkung des aktivierten Systems so stark sein, dass die Verzögerung mit maximaler Wirkung zum Stillstand führt. Gekoppelt werden müssen solche Systeme mit dauernd wirkenden Abstandsreglern.



**Automobilclub
von Deutschland**

Diese Sicherheitsarchitektur ist durch aktive Spurhalteassistenten zu ergänzen. Die Sanktionsandrohung ist wegen des gegebenen Gefährdungspotentials angemessen.

Art. 1 Nr. 11

Die Grünpfeilregelung für Fahrräder ergänzt in sinnvoller Weise die existierende Vorschrift. Die Radfahrer sind aufgerufen, Vorsicht walten lassen und vor allem die Fußgänger beachten.

Art. 1 Nr. 12 b) bb)

Der Sinn der Freigabe der Bussonderstreifen für mit mehreren Personen besetzte Kraftfahrzeuge erschließt sich dem AvD nicht. Ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ist auch für den AvD unabdingbar, um die individuelle Mobilität in den Städten und Ballungsräumen zu gewährleisten. Es ist sogar zu befürchten, dass die Nutzung von Busspuren durch andere Fahrzeuge zu mehr Staus und Verkehrsstörungen führen. Eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs erwartet der AvD jedenfalls nicht.

Art. 1 Nr. 12 d)

Siehe Anmerkung zu Art. 1 Nr. 5.

Art. 1 Nr. 14 a)

Die Beteiligung der Gemeinden, um den besonderen Bedingungen vor Ort Rechnung zu tragen, ist aus Sicht des AvD sinnvoll.

Art. 1 Nr. 14 b)

Siehe Anmerkung zu Art. 1 Nr. 5.

Art. 1 Nr. 14 c)

Die Absicht, im innerstädtischen Bereich Radfahrer zu schützen, setzt aus Sicht des AvD voraus, dass flankierend bauliche Maßnahmen ergriffen werden, wie farbig abgesetzter Straßenbelag, deutliche Markierungen und Ähnliches. Radverkehr auf Hauptverkehrsstraßen muss auf Schutzstreifen oder Radwegen geführt werden, die Anordnung einer Fahrradzone verbietet sich hier.

Art. 1 Nr. 14 d)

Die Einführung einer Innovationsklausel für Projekte der Bundesländer zur Steigerung der Verkehrssicherheit mit Mitteln der StVO begrüßt der AvD. Eine Erleichterung bei den Voraussetzungen zur Erprobung verkehrsregelnder oder verkehrssichernder Maßnahmen ist sinnvoll.

Art. 1 Nr. 14 e)

Siehe Anmerkung zu Art. 1 Nr. 5.

Art. 1 Nr. 19 a) und b)

Elektrokleinstfahrzeuge eine Einbahnstraße in Gegenrichtung und Fahrradzonen befahren zu lassen, muss zwingend von den örtlichen Verhältnissen abhängig gemacht werden. Der AvD beobachtet mit Sorge, dass viele E-Roller-Fahrer die Verkehrsregeln ignorieren und dabei sich und andere gefährden. In den VwV-StVO müssen den Verkehrsbehörden deshalb genaue Handlungsempfehlungen gegeben werden.

Art. 1 Nr. 19 c)

Siehe Anmerkung zu Art. 1 Nr. 12 b) bb).

Art. 1 Nr. 19 f) bis j)

Um die Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen, sollte aus Sicht des AvD ein Überholverbot nur an den genannten Gefahrstellen angeordnet werden. Die VwV-StVO sind entsprechend zu ergänzen. Ansonsten besteht auch die Gefahr, dass der Vorgabe von § 39 Absatz 1 StVO nicht entsprochen wird.

Art. 1 Nr. 20 a) bis c)

Siehe Anmerkung zu Art. 1 Nr. 5.

Art. 1 Nr. 20 e) aa) und bb); Art. 3 Nr. II Nr. 10, Nr. 18 bis, Nr. 22.

Der AvD weist darauf hin, dass die Blockierung des Schutzstreifens recht häufig durch Lieferfahrzeuge erfolgt. Gleichzeitig ist festzustellen, dass es kaum Anlieferungszone für Transporteure gibt. Die Folge ist, dass die Kraftfahrzeuge in zweiter Reihe halten und das zu Verkehrsstockungen und Staus führt. Insoweit hält der AvD es für sinnvoll, auch bei Behinderung ein Verwarngeld zu erheben und die Schwelle der Bußgeldahndung erst bei der Gefährdung zu überschreiten und dabei einen Satz von 60 Euro vorzusehen. Gleichzeitig tritt der AvD dafür ein, vermehrt Anlieferungs- und Haltezone in den Innenstädten einzurichten.

Art. 3 Nr. I Nr. 1 und Nr. 2; Art. 3 Nr. II Nr. 9; Art. 4 Nr. 3 c)

Rettungsgassen sind für eine schnelle Versorgung von Unfallopfern essentiell und ihr Vorhandensein kann im Extremfall über Leben und Tod entscheiden. Der AvD befürwortet deshalb die Verschärfung der Sanktionen bei Zuwiderhandlung gegen die Vorgaben aus § 11 StVO.

Art. 3 Nr. II Nr. 23

Der AvD stimmt der Erhöhung des Verwarngeldes zu. Die Freihaltung eines Behindertenparkplatzes ist aus Gründen der besonderen Schutzwürdigkeit dieser Personengruppe zu unterstützen. Der Personenkreis mit eingeschränkter Mobilität wird in den nächsten Jahren noch wachsen, die Begründung für die Erhöhung der Sanktion ist nachvollziehbar.

Art. 3 Nr. II Nr. 24

Die Freihaltung der öffentlichen Ladesäulen für Elektrofahrzeuge hält der AvD ebenfalls für geboten. Von der Bewertung des Verstoßes gegen die Pflicht, den Platz für ein Elektrofahrzeug freizuhalten, ist das zu sanktionierende Verhalten unterhalb der Blockierung eines Behindertenparkplatzes zu sehen. Der AvD hält daher 30 Euro Verwarngeld für angemessen.

Sehr geehrte [REDACTED] der AvD würde es begrüßen, wenn die vorgenannten Überlegungen im Rahmen der weiteren Diskussion um den Verordnungsentwurf gewürdigt und umgesetzt würden.

Mit freundlichen Grüßen

