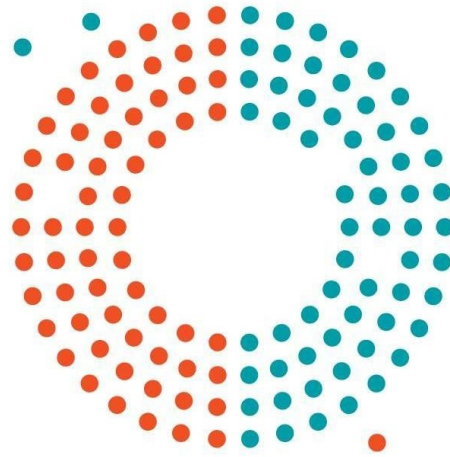


Stellungnahme zur StVO-Novelle



changing cities

Grundlagen

In der Neufassung der StVO liegt eine gute Chance, Verkehr zeitgemäß zu lenken und zu regeln, in dem auf aktuelle Herausforderungen eingegangen wird: die Klimakrise sowie eine mangelnde Lebensqualität durch extreme Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur strebt aktuell eine Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften an. Bei den Anpassungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und notwendigerweise auch der darauf Bezug nehmenden Verwaltungsvorschrift (VwV) müssen daher folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Sichere Mobilität muss für alle Menschen ermöglicht werden, auch für Kinder und ältere Menschen
- Vision Zero = keine Verkehrstoten, weder durch Unfälle noch als Folge von Lärm oder Luftverschmutzung
- Die WHO-Empfehlungen in Bezug auf Luftschadstoffe, Lärm und Gesundheitsschutz sind zu erfüllen
- Vorrang des Gemeinwohls, unserer Natur und des Weltklimas
- Schaffung von lebenswerten städtischen und ländlichen Räumen
- Gleichberechtigung der Verkehrsarten des Umweltverbundes

Das Straßenverkehrsrecht muss grundlegend geändert werden. Seine Grundpfeiler sind bislang die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kraftverkehrs, Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie die Gefahrenabwehr. In der Neuordnung muss die Gleichstellung der Verkehrsarten des Umweltverbundes einen hohen Stellenwert haben.

Die Bundesregierung hat alle wichtigen Abkommen zum Klimaschutz unterzeichnet. Trotzdem steigen die Verkehrsemissionen durch den Straßenverkehr seit 2009 weiter an. Daher müssen, auch über die StVO, alle Möglichkeiten zum Klimaschutz ausgeschöpft werden. Die Leichtigkeit und Flüssigkeit aller Verkehrsarten, nicht nur des motorisierten Verkehrs, sondern besonders des Umweltverbundes sind in der Präambel der StVO festzuschreiben. Die Privilegien des motorisierten Individualverkehrs sind aus sozialen und ökologischen Gründen nicht mehr zu rechtfertigen und müssen sukzessive abgebaut werden. Der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr ist konsequent umzusetzen.

Die Verkehrsdichte in Innenstädten hat stetig zugenommen: Die Anzahl der vorgehaltenen Kfz durch ihre Abmaße und durch ein wachsendes Bedürfnis nach Mobilität. Der verfügbare Verkehrsraum hingegen lässt sich nicht mehr erweitern. Als Lösung bleibt deshalb nur die Umverteilung von Straßenraum zugunsten effizienter Verkehrsarten im

Sinne des Verhältnisses von Personenbeförderungskapazitäten und Flächenverbrauch. Nur so lässt sich innerstädtischer Verkehr wieder flüssiger gestalten.

Bisher wurde versucht, dieses Dilemma technisch zu lösen. Der beschränkte Verkehrsraum und die Nutzungsvorgaben wurden immer weiter optimiert: Nutzbare Spurbreiten wurden verändert, Schaltzeiten von Lichtsignalanlagen geändert usw.

Die wichtigsten Forderungen an StVO und VwV-StVO

Grundregeln, § 1 StVO: Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen

Der Benachteiligung ungeschützter Verkehrsteilnehmer*innen durch das vorherrschende Verhalten motorisierter Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenverkehr ist durch Klarstellung – schwarz auf weiß – in der StVO und anderen Regelwerken zu begegnen. Es müssen grundsätzlich gelten:

- Sicherheit vor Leichtigkeit
- Schutz der Schwächeren
- Gleichberechtigung der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen

Der Staat ist in der Pflicht gegenzusteuern.

§ 1 I StVO: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht, *insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern.*“

§ 1 I a StVO (neu): „*Fuß-, Fahrrad- und motorisierter Verkehr sind gleichberechtigt.*“

§ 1 II StVO: „Wer am Verkehr teilnimmt hat sich *stets* so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

VwV-StVO zu § 1 (neu): „IV. Ziel allen staatlichen Handelns ist, dass sich keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Diese „Vision Zero“ ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit.“

Besonders der Fahrradverkehr ist einer Vielzahl an Regelungen unterworfen, die letztlich der Leichtigkeit des Kraftverkehrs dienen, jedoch mit der Sicherheit der Radfahrenden begründet wurden. Im Ergebnis haben diese die Bevorrechtigung des Kraftverkehrs zementiert. Für Radfahrende bedeuten diese Regelungen eine Verdrängung, die in der Folge die Akzeptanz und Regelbefolgung der StVO insgesamt vermindert. Für einen zumutbaren städtischen Verkehr gilt es, diese Regelungen zurückzunehmen¹.

¹ Vgl. Manssen 2009 (Fn. 3), S. 517: „Der zweite Konzeptionsfehler der Straßenverkehrs-Ordnung besteht darin, dass sie fast vollständig auf den Kraftfahrzeugverkehr bezogen ist. Andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer sind normativ ‘Beiwerk’ der Kraftfahrzeugführer-Verhaltensregeln.“

1. Kommunale Regelungen

Kommunen sollen abweichend von den nationalen Regelungen weitergehende Festlegungen treffen können. Auch „ohne Not“ (z. B. Sicherheitsgefahren) und ohne Bedarfsnachweis sollen Innovationen und Versuche im Verkehrsbereich ermöglicht werden. Hierzu ist eine Innovationsklausel erforderlich. Changing Cities begrüßt die Erweiterung der Erprobungsklausel, die Modellversuche unabhängig von der Gefahrenlage ermöglicht und die stadtplanerische Handlungsfähigkeit der Kommunen stärkt. Jedoch ist dafür eine echte Innovationsklausel, also eine Anpassung des Straßenverkehrsrechts, nötig.

2. Geschwindigkeitsanpassungen

Die wichtigste Maßnahme für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen, für den Gesundheitsschutz der Menschen, unserer Natur und des Klimas ist eine Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr. Diese Maßnahme ist schnell und nur mit geringen Kosten umzusetzen.

Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Straßen
20	In Wohngebieten als Fahrradzonen (ehemalige Tempo-30-Zonen sind entsprechend umzuwandeln)
30	Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften
50	Durchfahrtsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften nur in begründeten Ausnahmen
80	Außerhalb geschlossener Ortschaften/Autobahnen innerhalb geschlossener Ortschaften
100	Schnellstraßen mit baulicher Trennung der Fahrbahnen
120	Autobahnen

Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten ermöglicht effektiv die Reduktion sämtlicher Emissionen (CO₂, NO_x, Feinstaub, Lärm).

Neben dem offensichtlichen Reduktionspotential durch ein Tempolimit auf Autobahnen spielt die **Senkung der Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h** eine ganz entscheidende Rolle. Der Verkehr fließt besser, gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit deutlich gesteigert. Laut niederländischer Statistik ereigneten sich 95 % aller Unfälle mit Todesfolge oder Schwerverletzung an Kreuzungen, die mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h passiert werden durften.²

Durch die Angleichung der Geschwindigkeiten unterschiedlicher Verkehrsarten steigt zusätzlich das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden erheblich. Die wird vor allem unter den Vertreter*innen der größten Bevölkerungsgruppe der am Radfahren „interessierten, aber besorgten“ den Umstieg auf das Fahrrad erleichtern.³

Innerhalb geschlossener Ortschaften kommt eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 50 km/h dabei grundsätzlich nur auf Vorfahrtstraßen in Betracht, auf denen geschützte Rad- und Fußverkehrsanlagen vorhanden sind (vgl. § 45 VIII StVO). Laut VwV-StVO zu § 45 Abs. 8 (neu): II. „Eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit kommt nur in Betracht, wenn für den nicht-motorisierten Verkehr sichere, gleichwertige Verkehrswege zu Verfügung stehen. Mit der höheren Geschwindigkeit verbundene zusätzliche Gefährdungen, Luftschadstoff- und Lärmemissionen müssen ausgeschlossen werden.“

3. Radverkehrsanlagen

In Tempo-30-Straßen sind Radverkehrsanlagen zu errichten, wenn diese mehrere Kfz-Fahrspuren je Fahrtrichtung, eine hohe Kfz-Verkehrsdichte und/oder einen hohen Anteil an Schwerlast- und Busverkehr aufweisen.

Geschützte Radwege

In Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h müssen geschützte Radverkehrsanlagen gebaut werden. Diese schützen mittels einer möglichst breiten, offensichtlichen und physischen Barriere den Radverkehr vor dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr und verhindern ein Halten von Kraftfahrzeugen auf diesen Radwegen zuverlässig.

Um langfristig ausreichend Platz für eine kontinuierlich steigende Zahl an Radfahrenden zu schaffen, der sowohl das Befahren mit Kinderanhängern oder Transport- und Lastenfahrrädern⁴, als auch ein Überholen innerhalb eines geschützten Radweges ermöglicht, müssen diese mit einer Regelbreite von 3 m angelegt werden. Eine

² CROW S. 131

³ vgl. Dill, Jennifer und Nathan McNeil 2016: Revisiting the Four Types of Cyclists. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board 2587: 90-99.

⁴ Die gemäß DIN 79010 bis zu 2 m breit sein dürfen

Mindestbreite von 2,50 m darf nur verwendet werden, wenn andernfalls keinen geschützten Radweg errichtet werden kann.

Sichere Kreuzungen

An Knotenpunkten geht Sicherheit grundsätzlich vor Leistungsfähigkeit. Wenn Leistungsfähigkeit betrachtet wird, dann wird der Leistungsfähigkeit des Umweltverbunds Vorrang gewährt.

Um Einmündungen und Kreuzungen grundsätzlich sicher zu machen, ist vor allem die Sichtbarkeit im Kreuzungsbereich durch ein Halteverbot von Kraftfahrzeugen 10 m vor bzw. nach einer Kreuzung (Beginn/Ende der Eckenausrundungen der Knotenpunktarme) zu verbessern. In jedem Fall ist mindestens ein freier Blickwinkel von 45° zu gewährleisten.

Elemente des niederländischen Kreuzungsdesigns, der sogenannten 'protected intersections', sind umzusetzen: v. a. von der Fahrbahn abgerückte Radwege, die mehr Abstand (und damit Reaktionszeit bei Konflikten) zu abbiegenden Kfz gewährleisten. Durch bauliche Elemente (z.B. „Schutzlinsen“) wird sowohl die Kfz-Abbiegegeschwindigkeit auf ein erforderliches Maß reduziert, als auch eine geschützte Aufstellfläche für indirekt linksabbiegende Radfahrende geschaffen. Wo baulich möglich, sind durch getrennte Ampelschaltungen die Konfliktpunkte der Verkehrsströme zu beseitigen, was die Wahrscheinlichkeit von Abbiegeunfällen erheblich reduzieren wird.

Ziel der Umgestaltungen muss eine fehlerverzeihende Infrastruktur an Kreuzungen sein, die ideale Sichtbeziehungen und eine leicht verständliche Verkehrsführung herstellt, sowie Maßnahmen ergreift, um die Abbiegegeschwindigkeiten zu reduzieren.

4. Fußverkehr

Einen bislang unterschätzten Beitrag zur Verkehrswende leistet der Fußverkehr. Eine Erhöhung der urbanen Aufenthaltsqualität ist entscheidend für die Förderung des Fußverkehrs. Vorrang für zu Fuß Gehende mittels deutlicher Regelungen (z. B. durch Zebrastreifen an Ampeln, verkehrsberuhigte Zonen oder durch die erleichterte Einrichtung von Querungsstellen) sowie die Einrichtung von Begegnungszonen für Mischverkehr (Rad-, Fußverkehr und notwendiger Kfz-Erschließungsverkehr) sind wichtige Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs. Auch lebenswerte Quartiere oder Zonen, die verdeutlichen, dass Kfz hier allenfalls zu Gast sind, sind einzurichten.

5. Parken

Der öffentliche Raum ist zu bepreisen. Das Ziel ist die Verringerung des Parkraums. Grundsätzlich soll das Abstellen von Privat-Kfz im öffentlichen Raum als Sondernutzung verstanden und entsprechend bepreist werden.

Die Gesetzeslage muss grundsätzlich umgekehrt werden: Parken innerorts im öffentlichen Raum ist nicht generell, sondern nur in Ausnahmefällen gestattet.

Eine Parkraumbewirtschaftung muss unabhängig von einer konkreten verkehrlichen Begründung möglich sein.

In Bezug auf Gebühren für das sog. Anwohnerparken muss die GebOSt, die einen Gebührenrahmen zwischen 10,20 Euro und höchstens 30,70 Euro pro Jahr vorsieht, geändert werden. Die Regelung und Bepreisung des ruhenden Verkehrs soll den Kommunen zugesprochen werden.

Die StVO muss die Umwidmung von Parkflächen für andere Nutzungen durch den Abbau bürokratischer Hürden erleichtern.

Das Fahrradparken auf Kfz-Stellplätzen soll erlaubt werden.

6. Bußgelder

Regelverstöße sollen konsequenter geahndet werden, damit die Bußgelder überhaupt ihre Wirkung entfalten können.

Halten in der zweiten Reihe sowie Parken auf Fuß- und Radwegen muss geahndet und die entsprechenden Bußgelder erhöht werden.

Gefährdung von Fuß- und Radverkehr soll in den Mittelpunkt rücken, anstatt den Fluss des motorisierten Verkehrs in den Vordergrund zu stellen.

Desweiteren ist eine niedrighschwellige Abwicklung über ein smartes E-Government-Verfahren einzurichten.

Position zu den geplanten StVO-Änderungen

Changing Cities bezieht im Folgenden Stellung zu dem durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgesehenen Entwurf einer 20. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

Zu Artikel 1: Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

1.	a)	„Nebeneinanderfahren“: Die Klarstellung wird begrüßt .
	b)	„Gehwegnutzung“: Die Regelung wird abgelehnt , da sie die Möglichkeit von Eltern beeinträchtigt, sich mit ihren Kindern frei auf dem Fahrrad zu bewegen. Im Übrigen widerspricht die Neufassung den Forderungen der Ad-hoc AG Radverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz.
2.		„Überholen“: Die Neufassung wird sehr begrüßt . Im Straßenverkehr sind wenige Situationen für Radfahrer so gefährlich und so häufig, wie das Überholtwerden durch Kfz mit mangelndem Abstand. Ohne Zweifel ist ein ausreichender Abstand beim Überholtwerden unverzichtbar für die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern, für ein geordnetes Miteinander im Straßenverkehr, letztlich auch für die Akzeptanz des Fahrrads als Verkehrsmittel. Die Rechtsprechung zum Überholabstand ist älter als die StVO, schon das Reichsgericht hat sich damit befasst. Der Bundesgerichtshof, in der damals jungen Bundesrepublik, urteilte zum Überholabstand bereits in den ersten Monaten seines Bestehens. Dabei ging es immer um Haftungsfragen oder Strafsachen; entsprechend sind die Fälle, die vor Gericht kamen, Schadensfälle mit schweren Verletzungen oder tödlichem Ausgang. Ungezählt sind die Fälle, die weniger gravierende, sondern nur leichte Verletzungen zur Folge hatten. Trotz der guten Absicht des Ordnungsgebers: Die Unsitte der Kraftfahrer, Fußgänger und Radfahrer ohne ausreichenden Abstand zu überholen, besteht nach wie vor. Dabei schützt die Rechtslage nur im Nachhinein. Die ausdrückliche Normierung des einzuhaltenden Seitenabstands (auch wenn sich die Rechtslage dadurch vorerst nicht ändert) dient aber der Klarstellung und Unterrichtung der Kraftfahrer im Vorhinein und kann präventiv die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer verbessern. Vor diesem Hintergrund sind folgende Punkte weiterhin zu beachten: <ul style="list-style-type: none">• unmissverständlichere Formulierung• Bewehrung durch Bußgeld• Fahrstreifenwechsel obligatorisch• Abstand zwischen Außenpunkten• ad. unmissverständlichere Formulierung Die beabsichtigte Formulierung des § 5 IV Satz 2 und 3 ist zwar juristisch schlüssig, wie in der Begründung im Entwurf, S. 88, dargelegt. Die Formulierung des Satzes 3

		<p>kann aber missverstanden werden. Wenn ein positiv formulierter Mindestabstand ausreichend ist, könnte auch eine Unterschreitung immer noch als ausreichend ausgelegt werden.</p> <p>Um der Divergenz von Verkehrsrecht und Verkehrswirklichkeit entgegenzuwirken, ist eine unmissverständlichere Formulierung anzustreben. Bspw. ex negativo: „Nicht ausreichend ist ein Abstand von weniger als ...“, oder, ähnl. der Formulierung zur Höchstgeschwindigkeit in § 3 III StVO: „Der Mindestabstand beträgt auch unter günstigsten Umständen ...“</p> <p>ad. Bewehrung durch Bußgeld</p> <p>Ebenso, um die besondere Bedeutung des Mindestüberholabstands für die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern zu unterstreichen und die Akzeptanz der Norm zu gewährleisten, ist eine ausdrückliche Bußgeldbewehrung notwendig. Das erfordert weitere die Differenzierung des Tatbestands lfd. Nr. 23 BKat.</p> <p>ad. Fahrstreifenwechsel obligatorisch</p> <p>Bei zwei oder mehr Fahrstreifen ist das Überholen unter Einhaltung des Mindestabstands zumeist nur möglich mit Wechsel des Fahrstreifens. Für diese Fälle sollte ein Fahrstreifenwechsel obligatorisch werden.</p> <p>ad. Abstand zwischen Außenpunkten</p> <p>Weiterhin sollte Erwähnung und Klarstellung finden, ggf. in der VwV-StVO, dass der seitliche Abstand der Fahrzeuge zueinander gemessen wird zwischen ihren jeweils äußersten Punkten.</p> <p>Unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte verspricht die ausdrückliche Normierung des einzuhaltenden Seitenabstands zur Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer beizutragen und ist deshalb zu begrüßen.</p>
3.		<p>„<i>Rechtsabbiegen</i>“: Die Änderung wird begrüßt.</p>
4.	a)	<p>„<i>Sichtbeziehungen</i>“: Die Neufassung wird grundsätzlich begrüßt, jedoch für dringend korrekturbedürftig erachtet. Die bisherige Regelung von 5m ab Schnittpunkt der Fahrbahnkanten ist undurchsichtig, aber wenigstens eindeutig. Die geplante Zerstückelung der Regelungen in Einzelfälle dient nicht der Klarheit der Verkehrssituation. Häufige Regelüberschreitungen – wissentlich und unwissentlich – sind absehbar. Gleichzeitig werden hier die Ansprüche des Fußverkehrs an freie Sichtbeziehungen komplett vernachlässigt. Der Versuch des BMVI, hier Parkplätze zu „retten“ mag ehrenwert sein, sorgt jedoch als fauler Kompromiss nur für immenses Konfliktpotential, undurchsichtige Verkomplizierung und Probleme bei der Durchsetzung der Verkehrsregeln. Dies gilt insbesondere, da die Regelungen wie weit das Verbot in der jeweiligen Situation gelten soll, an Beschilderungen gekoppelt wird, die am <u>vorherigen</u> Knotenpunkt erfolgen! Vor diesem Hintergrund wird die Neuregelung als Verschlimmbesserung betrachtet und das BMVI zu einer einheitlichen und eindeutigen Neuregelung aufgefordert.</p> <p>Im Übrigen widerspricht die Neufassung den Forderungen der Ad-hoc AG Radverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz.</p>

	b)	<p>„<i>Fahrräder abstellen</i>“: Die Regelung wird abgelehnt. Erstens wird hier der Kfz-Verkehr vollständig zulasten des schwächsten Verkehrsteilnehmers Fußgänger gestärkt. Zweitens werden durch diese Neuregelung sämtliche durch Kommunen am Rand der Fahrbahn errichteten Fahrradbügel pauschal für illegal erklärt. Dies liegt weder im Interesse der Zu-Fuß-Gehenden, noch der Radfahrenden noch der Kommunen. Dies gilt insbesondere angesichts der Bestrebungen, Abstellflächen für Bikesharing zunehmend auf die Fahrbahn zu verlagern, damit diese nicht mehr zu Lasten des Fußverkehrs gehen.</p>
11.	a)	<p>„<i>Grünpfeil</i>“: Die Neuregelung wird ausdrücklich begrüßt. Wünschenswert wäre allerdings ein vollständig neues, kleines Verkehrszeichen, das analog den bestehenden Beschilderungen in Frankreich und den Benelux-Staaten vereinheitlicht wird. Gerade bei der Neueinführung von Verkehrszeichen sind nationalstaatliche Alleingänge nicht sinnvoll.</p>
	b)	<p>„<i>Grünpfeil</i>“: Die Neuregelung wird ausdrücklich begrüßt.</p>
12.	b, bb)	<p>„<i>Mehrfach besetzte Personenkraftwagen</i>“: Die Neuregelung wird in der geplanten Form für die Freigabe von Bussonderfahrstreifen explizit abgelehnt. Die Busspuren sind existenziell wichtig für die Zuverlässigkeit des öffentlichen Nahverkehrs, die Beschleunigung dient nicht hauptsächlich der Privilegierung gegenüber dem MIV sondern der Harmonisierung der ÖV-Takte und dem Nachteilsausgleich gegenüber dem Kfz-Verkehr durch das Überspringen von Kfz-Schlangen. Hinzu kommen organisatorische und technische Probleme, oftmals können Haltestellen nicht mehr angefahren werden. Der Sinn der Busspur, dem ÖV ein störungsfreies Vorankommen zu ermöglichen, wird komplett ausgeschaltet, wenn mindestens ein weiterer LSA-Umlauf nötig wird, um durch Kfz blockierte Haltestellen erreichen zu können. Zudem kann der Busverkehr in den Städten oft kein Sondersignal mehr anfordern, wenn er nicht direkt vor der LSA steht. Es kann darüber hinaus niemand kontrollieren, wie viele Leute tatsächlich in diesem Wagen sitzen. Dem Missbrauch der Busspuren wird durch die Neuregelung Tür und Tor geöffnet, da es zum Nachahmen einlädt. Die bisherige Regelung ist klar und eindeutig und muss in ihrer aktuellen Form beibehalten werden.</p>

14.		<p>„§45“: Die Öffnung des extrem restriktiven §45 wird begrüßt, auch wenn weitergehende Rechte für die Kommunen essentiell wichtig wären. Straßenverkehrliche und städtebauliche Situationen können von Natur aus ausschließlich lokal beurteilt und nicht pauschal geregelt werden. Doch genau dies tut das bisherige deutsche Straßenverkehrsrecht. Damit untergräbt das Verkehrsrecht nicht nur das grundgesetzlich verbriefte Subsidiaritätsprinzip, sondern auch absolut grundlegende Voraussetzungen für die nachhaltige Verkehrsplanung. Changing Cities fordert daher die vollständige Streichung des §45 (1) Satz 2 Nummern 1 bis 6 sowie des kompletten §45 (1a). Der §45 (1) Satz 1 ist entsprechend redaktionell anzupassen. Als absolute Mindestvoraussetzung wäre in §45 (1) nach Satz 2 Nummer 6 eine neue Nummer 7 „zur Durchsetzung städtebaulicher und von Zielen der Stadtentwicklung“ zu ergänzen!</p>
19.	b)	<p>„Zeichen 244.3“: Die Fahrradzone als neues und unkonventionelles Mittel zur Förderung des Radverkehrs wird seitens Changing Cities begrüßt. Gleichwohl wird die Anordnung durch die Voraussetzungen des §45 (9) nur sehr selten erfolgen können. Eine Anpassung des Paragraphen ist erforderlich, Fahrradstraßen und -zonen dürfen zukünftig nicht mehr abhängig sein von vorherrschenden Verkehrsstärken (Henne-Ei-Problem!). Vielmehr muss eine Anordnung auch basierend auf einem Radverkehrsnetz möglich sein, um den Radverkehr sicher und attraktiv gestalten zu können. Dazu sei die Anmerkung gestattet, dass auch das heutige Hauptverkehrsstraßennetz nicht aufgrund dominierender Verkehrsarten errichtet wurde, sondern ausschließlich auf Basis eines Zielnetzes! Im Übrigen widerspricht die Neufassung den Forderungen der Ad-hoc AG Radverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz. Diese forderte ebenfalls die Neufassung der zugrundeliegenden Anordnungsvorschriften für Fahrradstraßen zugunsten einer Anordnung mittels Radverkehrsplan und nicht die Einführung von Fahrradzonen. Darüber hinaus ist nicht nachvollziehbar, weshalb S-Pedelecs im Gegensatz zu Elektro-Kleinstfahrzeugen einer expliziten Sonderzulassung bedürfen. Zusätzlich sei angemerkt, dass die Einführung der Fahrradzone potentiell die Signalwirkung der Fahrradstraße konterkarieren könnte. Alternativ zur Neueinführung von Fahrradzonen sollte daher darüber nachgedacht werden, die geplanten Regelungen zur Fahrradzone standardmäßig auf die Tempo-30-, Tempo-20- und Tempo-10-Zonen zu übertragen. Dies würde nicht nur den Verwaltungsaufwand massiv reduzieren, sondern auch Beschilderungskosten für die Kommunen senken und massiv zur Akzeptanz beitragen.</p>

	i, j)	<p>„Zeichen 277.1“: Die Neueinführung der Verkehrszeichen 277.1 und 281.1 wird grundsätzlich begrüßt, die Sinnhaftigkeit jedoch angezweifelt. Darüber hinaus wird auf mögliche Risiken bezüglich der Einhaltung des nun explizit festgeschriebenen Mindestüberholabstandes verwiesen. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass das geplante Piktogramm für einspurigen Verkehr alles andere als intuitiv erfassbar ist.</p>
20.	d, bb)	<p>„Zeichen 451“: Grundsätzliche Begrüßung, jedoch ist nicht nachvollziehbar, weshalb S-Pedelecs im Gegensatz zu Elektro-Kleinstfahrzeugen einer expliziten Sonderzulassung bedürfen. Zudem wirft die Begründung Fragen auf, insbesondere bezüglich der Formulierung „[das Zeichen 451] soll eine generelle Kennzeichnung von Radschnellwegen unabhängig von der Fahrbahnbeschaffenheit, z.B. bei sandigem Untergrund, ermöglichen“, da eine solche Fahrbahnbeschaffenheit im Widerspruch zu den Anforderungen an Radschnellwege steht und sich diese eben genau durch selbsterklärende Infrastruktur auszeichnen sollen und nicht durch Beschilderung. Übertragen auf einen innerstädtischen Radschnellweg, der auch in Form von breiten Radverkehrsanlagen entlang von großen Hauptverkehrsstraßen oder durch Fahrradstraßen mit häufigen Knotenpunkten verlaufen kann, ergeben sich zudem weitere Ungereimtheiten bezüglich der Beschilderung.</p>
	e, aa)	<p>„Fahrradschutzstreifen“: Es wird darauf hingewiesen, dass eine solche Regelung irreführend sein kann. Zwar fällt das Ausweichen unter „bei Bedarf“, jedoch werden an Fahrradschutzstreifen die Anforderung gestellt, dass die verbleibende Fahrgasse so breit ist, dass ein Begegnen zweier Pkw möglich ist. Das Befahren der Schutzstreifen stellt damit eben <u>keinen</u> Bedarf dar, solange es sich nicht um die Begegnung von Fahrzeugen über 3,5 Tonnen handelt. Wenn der Gesetzgeber diese Regelung wirklich so plant, ist sie ausgesprochen fragwürdig, da der Schutzraum für Radfahrende trotz fehlender Notwendigkeit damit nun auch explizit für das regelmäßige Befahren durch Pkw freigegeben wird. Der häufige Zweck von Schutzstreifen, neben dem sicheren Führen des Radverkehrs gleichzeitig eine gewisse Verkehrsberuhigung (insbesondere die Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten) zu erreichen, wird komplett konterkariert. Changing Cities lehnt diese eigentlich als Klarstellung vorgesehene Neuregelung in der geplanten Form daher ab. Klarstellungen bezüglich Begegnungen von Lkw und Bussen sind jedoch grundsätzlich in Ordnung.</p>
	f)	<p>„Zeichen 342“: Die Neueinführung der in vielen Staaten bewährten Haifischzähne wird begrüßt. Die geplanten Einsatzmöglichkeiten sollten jedoch deutlich erweitert werden, es ist nicht ersichtlich, wieso sie sich ausschließlich auf wenige Fälle im Verlauf von Radschnellwegen sowie die Verdeutlichung von Rechts-vor-Links-Regelungen abseits von Hauptstraßen beziehen dürfen sollen. Relevant wären sie beispielsweise auch bei der Verdeutlichung der Wartepflicht des Kfz-Verkehrs in Kreisverkehren.</p>

Zu Artikel 3: Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

alle	<p>„BKatV“:</p> <p>Die Anhebung der Bußgelder in vielerlei Bereichen wird von Changing Cities sehr begrüßt. Der Schritt war absolut überfällig, obgleich die deutschen Bußgelder im internationalen Vergleich nach wie vor lachhaft niedrig sind und gefährdendes Verhalten bagatellisieren.</p> <p>Changing Cities bedauert, dass die Anhebung der Bußgelder für Halte- und Parkverstöße sich auf lediglich 55 Euro beziffern sollen, um einem Punkt in Flensburg zu entgehen. Damit wird Falschparken weiterhin als Kavaliersdelikt behandelt. Die großspurigen Versprechen von „bis zu 100 Euro Bußgeld“ sind damit zwar erfüllt, werden jedoch faktisch nie zur Anwendung kommen, da dies unzulässiges Parken mit Sachbeschädigung voraussetzen würde. Der Regelfall sieht grade mal etwas mehr als die Hälfte der von Gesellschaft, Städtetag, Verkehrsministerkonferenz und fast jedem anderen europäischen Staat geforderten dreistelligen Beträge vor.</p> <p>Changing Cities verweist zudem auf die weiterhin bestehende Problematik der fehlenden Halterhaftung. Der Ansatz, die Bußgelder auf einen Satz anzuheben, bei dem Punkte in das Fahreignungsregister eingetragen werden, gleicht die viel zu niedrigen Bußgeldsätze aus. Gleichwohl muss dafür der oder die Fahrer*in des z.B. falschgeparkten Wagens persönlich bekannt sein, sonst gilt weiterhin die reine Kostentragungspflicht des Fahrzeughaltenden von pauschal € 23,50. Eine echte Halterhaftung existiert in Deutschland im Unterschied zu anderen Staaten weiterhin leider nicht, bis dahin sind die neu gefassten Regelungen ein reiner Papiertiger, der zudem die Gefahr häufiger Einsprüche steigern dürfte. Der Gesetzgeber wird daher aufgefordert, schnellstmöglich entsprechende Regelungen zu erlassen.</p> <p>Übergangsweise würde es sich anbieten, die Kosten auf einen Betrag anzuheben, der deutlich oberhalb des Bußgeldes liegt.</p> <p>Es ist zudem ausgesprochen wünschenswert, wenn die Erhöhungen der Bußgelder zudem auch für das unrechtmäßige Halten und Parken auf Bussonderfahrstreifen oder in dem Wirtschaftsverkehr vorbehaltenen Ladebuchten gelten würde.</p> <p>Die Anhebung der Bußgelder für die unberechtigte Mitbenutzung oder Blockade von Rettungsgassen sind ebenfalls sehr sinnvoll, jedoch werden 300 Euro nicht nur im internationalen Vergleich als absolut unzureichend angesehen.</p> <p>Es wird des Weiteren darauf hingewiesen, dass das Unterschreiten von seitlichen Sicherheitsabständen scheinbar auch zukünftig nicht mit einem Bußgeld versehen werden soll. Diese Herangehensweise wird entschieden abgelehnt – eine Festschreibung von Mindestabständen wie sie auch in Nummer 149 BKatV für vorausfahrende Kraftfahrzeuge gilt, muss zwingend getroffen werden!</p> <p>Darüber hinaus fordert Changing Cities die Abschaffung von Bußgeldern für Rotlichtverstöße von Fußgängern ohne Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer (im Sinne einer nicht-bußgeldbewährten Ordnungswidrigkeit). Schweden zeigt, dass eine solche Regelung sich nicht generell negativ auf die Verkehrsunfallzahlen auswirkt, aber die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens deutlich steigert.</p>
------	--

Notwendige Änderungen der StVO

§ 3 Geschwindigkeit

(2a)		Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen , insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser sämtlicher Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Besondere Vorsicht hat dabei bei Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen zu walten.
(3)		Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen
	1.	innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 30 km/h,
	2.	außerhalb geschlossener Ortschaften
	c)	für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t 100 80 km/h.
		Diese Geschwindigkeitsbeschränkung gilt nicht auf Autobahnen (Zeichen 330.1) sowie auf anderen Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind. Sie gilt ferner nicht auf Straßen, die mindestens zwei durch Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) oder durch Leitlinien (Zeichen 340) markierte Fahrstreifen für jede Richtung haben. Auf diesen Straßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h für Personenkraftwagen. Für alle weiteren Kraftfahrzeuge gelten die Bestimmungen nach den Absätzen (3) 2. a) und b).

§5 Überholen

(2)		Überholen darf nur, wer übersehen kann, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Überholen darf ferner nur, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt, <i>ohne dabei die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten.</i>
(3)	1.	unklare Verkehrslage <i>Was bedeutet unklare Verkehrslage? Hier braucht es eine Definition.</i>
	3.	Für Lkw innerhalb von geschlossenen Ortschaften und auf Autobahnen.* * innerhalb geschlossener Ortschaften ist es viel zu gefährlich und in beiden Fällen kaum unter Berücksichtigung der verpflichtenden Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit möglich.
(3a)		Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t führt, darf unbeschadet sonstiger Überholverbote nicht überholen, wenn die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m beträgt.

(6)		Wer überholt wird, darf seine Geschwindigkeit nicht erhöhen. Wer ein langsames Fahrzeug Kraftfahrzeug führt, muss die Geschwindigkeit an geeigneter Stelle ermäßigen, notfalls warten, wenn nur so mehreren unmittelbar folgenden Fahrzeugen das Überholen möglich ist. Hierzu können auch geeignete Seitenstreifen in Anspruch genommen werden; das gilt nicht auf Autobahnen.
(9)	neu	Nutzende von Radfahrstreifen dürfen sich ungeachtet der Benutzungspflicht des Sonderweges und des Zeichens 295 (Fahrbahnbegrenzungslinie; Breitstrich) unter Beachtung des nachfolgenden Verkehrs gegenseitig über die Fahrbahn überholen.

§ 8 Vorfahrt

(2)		Wer die Vorfahrt zu beachten hat, muss rechtzeitig durch sein Fahrverhalten, insbesondere durch mäßige Geschwindigkeit, erkennen lassen, dass gewartet wird. Es darf nur weitergefahren werden, wenn übersehen werden kann, dass wer die Vorfahrt hat, weder gefährdet noch wesentlich behindert wird. Kann das nicht übersehen werden, weil die Straßenstelle unübersichtlich ist, so darf sich vorsichtig in die Kreuzung oder Einmündung hineingetastet werden, bis die Übersicht gegeben ist, solange der Rad- und Fußverkehr nicht gefährdet werden . Wer die Vorfahrt hat, darf auch beim Abbiegen in die andere Straße nicht wesentlich durch den Wartepflichtigen behindert werden.
(3)	neu	<i>Hat ein Fahrzeug gegenüber anderen Fahrzeugen Vorfahrt zu gewähren, so hat es auch Fußgängern auf der übergeordneten Straße Vorrang zu gewähren.</i>

§ 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

(1)		Wer abbiegen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Wer nach rechts abbiegen will, hat sein Fahrzeug möglichst weit rechts, wer nach links abbiegen will, bis zur Mitte, auf Fahrbahnen für eine Richtung möglichst weit links, einzuordnen, und zwar rechtzeitig. Wer nach links abbiegen will, darf sich auf längs verlegten Schienen nur einordnen, wenn kein Schienenfahrzeug behindert wird. Vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen ist auf den nachfolgenden Verkehr zu achten; vor dem Abbiegen ist es dann nicht nötig, wenn eine Gefährdung nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist.
(2)		Wer mit dem Fahrrad nach links abbiegen will, braucht sich nicht einzuordnen, wenn die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überquert werden soll. Beim Überqueren ist der Fahrzeugverkehr aus beiden Richtungen zu beachten. Wer über eine Radverkehrsführung abbiegt, muss dieser im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich folgen. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen dürfen verlassen werden, wenn sie nicht in die gewünschte Richtung führen (z.B. zum direkten Linksabbiegen).
(6)	neu	Das Zurücksetzen mit Kraftfahrzeugen ohne direkte Sicht nach hinten (z.B. durch das Rückfenster, aber auch durch eine Rückfahrkamera) ist ohne Sicherungsposten unzulässig. Eine Einparkhilfe ohne visuelle Übertragung ist nicht ausreichend.

§ 12 Halten und Parken

(1)		Das Halten ist unzulässig
	1.	an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen,
	2.	im Bereich von scharfen Kurven,
	3.	auf Einfädelungs- und auf Ausfädelungstreifen,
	4.	auf Bahnübergängen,
	5.	<i>auf Radverkehrsanlagen und Gehwegen,</i>
	6.	<i>innerhalb von Sichtachsen zwischen den Verkehrsteilnehmenden, konkret</i>
	a)	<i>50 m ab 30 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit der übergeordneten Straße,</i>
	b)	<i>100 m ab 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit der übergeordneten Straße,</i>
	c)	<i>200 m ab 70 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit der übergeordneten Straße,</i>
	7.	vor und in amtlich gekennzeichneten <i>Flächen für die Feuerwehr und</i> Feuerwehrezufahrten
(3)		Das Parken ist unzulässig
	1.	vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten,
	2.	wenn es die Benutzung gekennzeichnete Parkflächen verhindert,
	3.	vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber,
	4.	über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen, wo durch Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung (Anlage 2 Nummer 74) das Parken auf Gehwegen erlaubt ist,
	5.	vor Bordsteinabsenkungen.
(3a)		Mit Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t sowie mit Kraftfahrzeuganhängern über 2 t zulässiger Gesamtmasse ist innerhalb geschlossener Ortschaften
	1.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten,
	2.	in Sondergebieten, die der Erholung dienen,
	3.	in Kurgebieten und
	4.	in Klinikgebieten
		das regelmäßige Parken in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen unzulässig. Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen sowie für das Parken von Linienomnibussen an Endhaltestellen.
(4)		Zum Parken sind gekennzeichnete Parkplätze und ist der rechte Seitenstreifen, dazu gehören auch entlang der Fahrbahn angelegte Parkstreifen zu benutzen, wenn er dazu

	<p>ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren. Das gilt in der Regel auch, wenn man nur halten will; jedenfalls muss man auch dazu auf der rechten Fahrbahnseite rechts bleiben. Taxen dürfen, nur wenn die Verkehrslage es zulässt, neben anderen Fahrzeugen, die auf dem Seitenstreifen oder am rechten Fahrbahnrand halten oder parken, Fahrgäste ein- oder aussteigen lassen. Soweit auf der rechten Seite Schienen liegen sowie in Einbahnstraßen (Zeichen 220) darf links gehalten und geparkt werden. Im Fahrraum von Schienenfahrzeugen darf nicht gehalten werden.</p>
(4a)	<p>Ist das Parken auf dem Gehweg erlaubt, ist hierzu nur der rechte Gehweg, in Einbahnstraßen der rechte oder linke Gehweg, zu benutzen. Das Parken auf dem Gehweg ist für Kraftfahrzeuge verboten.</p>
(6)	<p>Es ist platzsparend zu parken; das gilt in der Regel auch für das Halten. <i>Wer über die Parkplatzmarkierungen hinaus parkt, muss auf bewirtschafteten Parkplätzen für den zusätzlichen beanspruchten Parkraum ebenfalls bezahlen.</i></p>

§ 14 Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen

(1)	<p>Wer ein- oder aussteigt, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung anderer am Verkehr Teilnehmenden ausgeschlossen ist. <i>Hierzu ist die Tür mit der jeweils Tür abgewandten Hand zu öffnen, um so nochmaliges der rückwärtigen Verkehr zu überprüfen.</i></p>
-----	---

§ 17 Beleuchtung

(3)	<p>Behindert Nebel, Schneefall oder Regen die Sicht erheblich, dann ist auch am Tage mit Abblendlicht zu fahren. Nur bei solcher Witterung dürfen Nebelscheinwerfer eingeschaltet sein. Bei zwei Nebelscheinwerfern genügt statt des Abblendlichts die zusätzliche Benutzung der Begrenzungsleuchten. An Kraffrädern ohne Beiwagen braucht nur der Nebelscheinwerfer benutzt zu werden. Nebelschlussleuchten dürfen nur dann benutzt werden, wenn durch Nebel oder Starkregen die Sichtweite weniger als 50 m beträgt.</p>
-----	---

§ 23 Sonstige Pflichten von Fahrzeugführenden

(2)	<p>Wer ein Fahrzeug führt, muss das Fahrzeug, den Zug oder das Gespann auf dem kürzesten Weg aus dem Verkehr ziehen, falls unterwegs auftretende Mängel, welche die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigen, nicht alsbald umgehend beseitigt werden; dagegen dürfen Kraffräder und Fahrräder dann geschoben werden.</p>
(3)	<p>Wer ein Fahrrad oder ein Kraffrad fährt, darf sich nicht an Fahrzeuge anhängen. Die Füße dürfen nur dann von den Pedalen oder den Fußrasten genommen werden, wenn der Straßenzustand das erfordert. Es darf nicht freihändig gefahren werden.</p>

§ 24 Besondere Fortbewegungsmittel

(2)	<p>Mit Krankenfahrstühlen oder mit anderen als in Absatz 1 genannten Rollstühlen darf dort, wo Fußgängerverkehr zulässig ist, gefahren werden, jedoch nur mit Schrittgeschwindigkeit angepasster Geschwindigkeit.</p>
-----	--

§ 25 Fußgänger

(3)	Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten. 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. Wird die Fahrbahn an Kreuzungen oder Einmündungen überschritten, sind dort vorhandene Fußgängerüberwege oder Markierungen an Lichtzeichenanlagen stets zu benutzen.
-----	---

§ 26 Fußgänger- und Fahrradüberwege

(1)	An Fußgängerüberwegen <i>sowie kombinierten Fußgänger- und Fahrradüberwegen</i> haben Fahrzeuge mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen den zu Fuß Gehenden sowie Fahrenden von Krankenfahrstühlen, oder Rollstühlen, welche den Überweg erkennbar benutzen wollen, das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Dann dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranzufahren; wenn nötig, müssen sie warten.
(1a)	An <i>Fahrradüberwegen sowie kombinierten Fußgänger- und Fahrradüberwegen</i> haben Fahrzeuge mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen den <i>Radfahrenden</i> , welche den Überweg erkennbar benutzen wollen, das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Dann dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranzufahren; wenn nötig, müssen sie warten.

§ 30 Umweltschutz, Sonn- und Feiertagsfahrverbot

(1)	Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelastigungen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren <i>mit Kraftfahrzeugen</i> ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn Andere dadurch belästigt werden.
-----	--

§ 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

(2)	[...]
5.	Gelten die Lichtzeichen nur für zu Fuß Gehende oder nur für Rad Fahrende, wird das durch das Sinnbild „Fußgänger“ oder „Radverkehr“ angezeigt. Für zu Fuß Gehende ist die Farbfolge Grün-Rot-Grün; für Rad-Fahrende kann sie so sein. Wechselt Grün auf Rot, während zu Fuß Gehende die Fahrbahn überschreiten, haben sie ihren Weg zügig fortzusetzen dürfen sie die Fahrbahn vollständig queren. Der Querverkehr hat gegebenenfalls zu warten.
6.	Wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Davon abweichend sind auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für den Radverkehr zu beachten. An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Rad Fahrende müssen Rad Fahrende bis zum 31. Dezember 2016 weiterhin die Lichtzeichen für zu Fuß Gehende beachten, soweit eine Radfahrerfurt an eine Fußgängerfurt grenzt.

§ 39 Verkehrszeichen

(1a)		Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30 20 -Zonen (Zeichen 274.1) und Fahrradzonen (Zeichen 244.1) zu rechnen.
(5)		Auch Markierungen und Radverkehrsführungsmarkierungen sind Verkehrszeichen. Sie sind grundsätzlich weiß. Nur als vorübergehend gültige Markierungen sind sie gelb; dann heben sie die weißen Markierungen auf. Gelbe Markierungen können auch in Form von Markierungsknopfreihen, Markierungsleuchtknopfreihen oder als Leitschwellen oder Leitborde ausgeführt sein. Leuchtknopfreihen gelten nur, wenn sie eingeschaltet sind. Alle Linien können durch gleichmäßig dichte Markierungsknopfreihen ersetzt werden. In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (§ 45 Absatz 1d) sowie Radverkehrsinfrastruktur sowie Infrastruktur für den öffentlichen Nahverkehr können Fahrbahnbegrenzungen auch mit anderen Mitteln, insbesondere durch Pflasterlinien, ausgeführt sein. Schriftzeichen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn dienen dem Hinweis auf ein angebrachtes Verkehrszeichen.
(11)	neu	<i>Von den in der StVO angegebenen Markierungen darf unter städtebaulichen Aspekten abgewichen werden, sofern die Verkehrssicherheit durch sie nicht beeinträchtigt wird. Diese Markierungen sind keine Verkehrszeichen im Sinne dieser Verordnung und dürfen grundsätzlich nur im Zusammenhang mit rechtsgültigen Verkehrszeichen angeordnet werden.</i>

§ 41 Vorschriftzeichen

(2)		Vorschriftzeichen stehen vorbehaltlich des Satzes 2 dort, wo oder von wo an die Anordnung zu befolgen ist. Soweit die Zeichen aus Gründen der Leichtigkeit oder der Sicherheit des Verkehrs in einer bestimmten Entfernung zum Beginn der Befolgungspflicht stehen, ist die Entfernung zu dem maßgeblichen Ort auf einem Zusatzzeichen angegeben. Andere Zusatzzeichen enthalten nur allgemeine Beschränkungen der Gebote oder Verbote oder allgemeine Ausnahmen von ihnen. Die besonderen Zusatzzeichen zu den Zeichen 283, 286, 277, 290.1 und 290.2 können etwas anderes bestimmen, zum Beispiel den Geltungsbereich erweitern.
-----	--	---

§ 42 Richtzeichen

(3)		Richtzeichen stehen vorbehaltlich des Satzes 2 dort, wo oder von wo an die Anordnung zu befolgen ist. Soweit die Zeichen aus Gründen der Leichtigkeit oder der Sicherheit des Verkehrs in einer bestimmten Entfernung zum Beginn der Befolgungspflicht stehen, ist die Entfernung zu dem maßgeblichen Ort auf einem Zusatzzeichen angegeben.
-----	--	---

§ 43 Verkehrseinrichtungen

(1)	<p>Verkehrseinrichtungen sind Schranken, Sperrpfosten, Absperrgeräte sowie Leiteinrichtungen, die bis auf Leitpfosten, Leitschwellen und Leitborde rot-weiß gestreift sind. Leitschwellen und Leitborde haben die Funktion einer vorübergehend gültigen Markierung und sind gelb. Sie können unter bestimmten Umständen jedoch auch permanent zur baulichen Unterstützung von häufig missachteten Leitlinien eingesetzt werden.</p> <p>Verkehrseinrichtungen sind außerdem Absperrgeländer, Parkuhren, Parkscheinautomaten, Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen sowie Verkehrsbeeinflussungsanlagen. § 39 Absatz 1 gilt entsprechend.</p>
-----	--

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1)	<p>Die Straßenverkehrsbehörden aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs können haben das Recht, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zu beschränken oder zu verbieten und den Verkehr umzuleiten. Das gleiche Recht haben sie</p>
1- 6	<p><i>Vollständig streichen!</i> <i>Falls das Streichen nicht durchgeht, wäre es sehr wichtig, eine neue Nummer 7 „zur Durchsetzung städtebaulicher und von Zielen der Stadtentwicklung“ zu ergänzen!</i></p>
(1a)	<p><i>Vollständig streichen!</i></p>
(1b)	<p>Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen</p>
2a.	<p>im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,</p>
(1c)	<p>Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30 20-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links,“) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.</p>
(1d)	<p>In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) Es können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 20 km/h angeordnet werden.</p>

(7a)	Die Besetzung von Fahrzeugen, die im Pannenhilfsdienst, bei Bergungsarbeiten und bei der Vorbereitung von Abschleppmaßnahmen eingesetzt wird, darf bei Gefahr im Verzug zur Eigensicherung, zur Absicherung des havarierten Fahrzeugs und zur Sicherung des übrigen Verkehrs an der Pannestelle Leitkegel (Zeichen 610) aufstellen.
(8)	Die Straßenverkehrsbehörden können innerhalb geschlossener Ortschaften mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßen durch Zeichen 274 erhöhen. Außerhalb geschlossener Ortschaften können sie mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden die nach § 3 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe c zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Zeichen 274 auf 120 km/h anheben.
(9)	Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. [...]

Zeichen 230 (neu)

neu	<p>Ladezone</p> <p>Ge- oder Verbot <i>Wer ein Fahrzeug führt, darf in Ladezonen nicht halten, ausgenommen sind Lieferverkehre ausschließlich zum Be- und Entladen.</i></p> <p>Erläuterung <i>Die Länge der Ladezone wird durch die Angabe der Zahl der vorgesehenen Lieferfahrzeuge oder das am Anfang der Strecke aufgestellte Zeichen mit einem zur Fahrbahn weisenden waagerechten weißen Pfeil und durch ein am Ende aufgestelltes Zeichen mit einem solchen von der Fahrbahn wegweisenden Pfeil oder durch eine Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote (Zeichen 299) gekennzeichnet.</i></p> <p><i>Die anordnende Behörde darf Einschränkungen für den Nutzerkreis erlassen.</i></p>
-----	---

Zeichen 239

2.	Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Gehwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit angepasster Geschwindigkeit fahren.
----	--

Zeichen 245

1.	Anderer Fahrverkehr als Omnibusse des <i>kommunalen</i> Linienverkehrs sowie nach dem Personenbeförderungsrecht mit dem Schulbus-Schild zu kennzeichnende Fahrzeuge des Schüler- und Behindertenverkehrs dürfen Bussonderfahrstreifen nicht benutzen
2.	Mit Krankenfahrzeugen, Taxen, Fahrrädern und Bussen im Gelegenheitsverkehr darf der Sonderfahrstreifen nur benutzt werden, wenn dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. Mit <i>Fahrrädern und mit Krankentransportfahrzeugen</i> dürfen die Bussonderfahrstreifen benutzt werden.
3.	Taxen dürfen an Bushaltestellen (Zeichen 224) zum sofortigen Ein- und Aussteigen von Fahrgästen halten, <i>sofern der Busverkehr dadurch nicht behindert wird.</i>
4.	Mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen darf der Bussonderfahrstreifen nur benutzt werden, wenn dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist.

Zeichen 274

2.	Sind durch das Zeichen innerhalb geschlossener Ortschaften bestimmte Geschwindigkeiten über 50 30 km/h zugelassen, gilt das für Fahrzeuge aller Art.
----	--

Zeichen 274.1

	Wer ein Fahrzeug Kraftfahrzeug führt, darf innerhalb dieser Zone nicht schneller als mit der angegebenen Höchstgeschwindigkeit fahren.
--	--

Zeichen 325.1

1.	Wer ein Fahrzeug Kraftfahrzeug führt, muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren.
1a.	Wer ein Fahrrad oder einen Krankenfahrstuhl führt, muss mit angepasster Geschwindigkeit fahren.