

Änderungen der StVO

Aktuelle Forderungen von "schöne Städte" (schoene-staedte.org)

Grundlagen

*“Ob eine Stadt zivilisiert ist,
hängt nicht von der Zahl ihrer Autobahnen und Schnellstraßen ab,
sondern davon, ob ein Kind auf dem Dreirad
unbeschwert und sicher überall hinkommt.”*

Enrique Peñalosa (Bürgermeister von Bogotá)

Die Anpassungen der StVO, und notwendigerweise auch der VwV, müssen die Auswirkungen auf folgende Aspekte berücksichtigen und in jedem Fall zu deutlichen Verbesserungen führen:

- Vision Zero = keine Verkehrstote, weder durch Unfälle noch als Folge von Lärm- und Abgasemissionen, -belastungen
- sichere aktive Mobilität, insbesondere auch für Kinder und ältere Menschen
- Betrachtung des Gemeinwohls, unserer Natur und Weltklimas
- Schaffung von lebenswerten Stadt- und Landräumen

Einhaltung der ratifizierten Klimaziele

Die Bundesregierung hat alle wichtigen Abkommen zum Klimaschutz unterzeichnet. Trotzdem steigen die Abgasemissionen im Straßenverkehr weiter an. Daher müssen auch über die StVO alle Möglichkeiten zum Klimaschutz ausgeschöpft werden.

Erfüllung der WHO Empfehlungen

Die Mindestanforderungen der WHO in Bezug auf:

- Luftschadstoffe,
- Lärm, und
- Gesundheitsschutz

sind zu erfüllen. Sehr gern darf es auch noch viel besser werden, als nur diese Mindestvorgaben zu erfüllen.

Wichtigste Forderungen an die StVO

Geschwindigkeitsanpassungen

Die wichtigste Maßnahme für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen, für den Gesundheitsschutz der Menschen, als auch für unsere Natur und Klima, ist eine Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr dringendst geboten. Diese Maßnahme ist schnell und nur mit geringen Kosten umzusetzen.

Tempo	Ort
20	in Wohngebieten als Fahrradzonen (alte Tempo 30 Zonen sind entsprechend umzuwandeln)
30	Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften
50	Durchfahrtsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften nur in begründeten Ausnahmen möglich
80	außerhalb geschlossener Ortschaften / Autobahnen innerhalb geschlossener Ortschaften
100	Schnellstraßen mit baulicher Trennung der Fahrbahnen
120	Autobahnen

Die Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten ermöglicht effektiv die Reduktion sämtlicher Emissionen (CO₂, NO_x, Feinstaub, Lärm). Gerade im Verkehrssektor haben wir in den letzten Jahren eine Zunahme der Emissionen, sodass hier eine effektive Maßnahme notwendig ist, um die Klimaziele zu erreichen, was bisher verfehlt wurde.

Neben dem offensichtlichen Reduktionspotential durch ein Limit auf Autobahnen, spielt die Reduktion der **Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h** eine ganz entscheidende Rolle. Der Verkehr wird fließender und gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit deutlich gesteigert. Die Niederländische Statistik weist 95 % aller tödlichen Unfälle und derer die einen Krankenhausaufenthalt notwendig machten an Kreuzungen aus, wo 50 km/h gefahren werden durfte (an Stelle weniger).¹ Durch die geringeren Geschwindigkeitsunterschiede steigt zusätzlich die subjektive Sicherheit für Radfahrende erheblich, was den Umstieg auf das Fahrrad erleichtert und ein weiteres entscheidendes Reduktionspotential für Unfälle und Emissionen bedeutet, die

¹ CROW S. 131

volkswirtschaftliche Kosten senkt sowie eine Stärkung der Volksgesundheit darstellt.

Innerhalb geschlossener Ortschaften kommt eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 50 km/h dabei grundsätzlich nur auf Vorfahrtstraßen in Betracht, auf denen geschützte Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Mit der höheren Geschwindigkeit verbundene zusätzliche Gefährdungen, Luftschadstoff- und Lärmemissionen müssen ausgeschlossen und ein Nutzen durch einen erheblichen Zeitvorteil nachgewiesen werden.

Um den Bedürfnissen der Menschen in den Wohngebieten und Fußgängern*innen, und Radfahrenden besser gerecht zu werden sind die bisherigen Tempo-30-Zonen in Fahrradzonen umzuwandeln. Eine Nichtumwandlung einer Tempo-30-Zone in eine Fahrradzone muss einer Begründung bedürfen. Die Tempo-30-Regelungen sind auf die zukünftigen Fahrradzonen zu übertragen und gleichzeitig in diesen eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h für Kraftfahrzeuge festzulegen. Fahrradzonen sind zum Schutz der Anwohner vor Durchgangsverkehr grundsätzlich mit zusätzlichen Maßnahmen, die die Erreichbarkeit der Anwohner weiterhin sicherstellen (z.B. modalen Filtern o.ä.), auszustatten. Dadurch bleibt eine Hierarchisierung des Straßennetzes weiterhin erhalten, zudem werden Lärmemissionen weiter verringert und die Lebensqualität der Anwohner verbessert. Mindestens die Wohngebiete sind in entsprechend ausgestaltete Fahrradzonen umzuwandeln.

Parkraum

Innerstädtisch sollte ein generelles Parkverbot eingeführt werden außer auf öffentlichen, gekennzeichneten Flächen und auf Privatgrund, wenn dies in der Baugenehmigung so erlaubt wurde.

sichere Radverkehrsanlagen

*"Radfahren muss massentauglich sein,
muss für Kinder wie Alte,
für unsportliche und unsichere Nutzer
funktionieren."*

Steffen de Rudder (Architekt, Gastprofessor Dessau)

In Tempo 30 Straßen sind Radverkehrsanlagen zu errichten, wenn diese mehrspurige Kfz-Fahrspuren haben, eine hohe Kfz-Verkehrsdichte und oder einen hohen Anteil an Schwerlast- und Busverkehr.

In Straßen, in denen schneller als 30 km/h gefahren wird, müssen geschützte Radwege gebaut werden. Umgekehrt ist in allen Straßen, die keine Radverkehrsanlagen besitzen, Tempo 30 anzuordnen.

geschützte Radwege

Geschützte Radverkehrsanlagen sind Radwege, die mittels einer möglichst breiten, offensichtlichen und physischen Barriere den Radverkehr vor dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr schützen und ein Halten von Kraftfahrzeugen auf diesen Radwegen zuverlässig verhindern.

Um langfristig ausreichend Platz für eine kontinuierlich steigende Zahl an Radfahrenden zu schaffen, auch mit Kinderanhängern oder Transport- und Lastenfahrrädern², und um auch ein Überholen innerhalb eines geschützten Radweges möglich zu machen, sind geschützte Radwege mindestens 3 m breit auszuführen. Eine Mindestbreite von 2,50 m darf nur verwendet werden, wenn sonst kein geschützter Radweg errichtet werden kann.

Mindestforderungen für sichere Kreuzungen

Um Einmündungen und Kreuzungen grundsätzlich sicher zu machen, ist vor allem die Sichtbarkeit im Kreuzungsbereich durch ein Halteverbot von Kraftfahrzeugen 15 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 bei Tempo 30 und 75 ° bei Tempo 50.

Um deutlich verbesserte Sichtbeziehungen sicherzustellen sollten Radwege grundsätzlich 5 m von der Fahrbahn getrennt sein, damit Radfahrende bei Missachtung ihrer Vorfahrt eine Chance haben zu reagieren und zu bremsen. Von der Fahrbahn abgerückte Radwege sind in den Knotenpunkten im Sinne fehlerverzeihender Infrastruktur eine überlebenswichtige Voraussetzung bei drohenden Lkw-Abbiegeunfällen. Das Abrücken des Radwegs von der Fahrbahn schafft zudem einen Wartebereich für das abbiegende Fahrzeug. Die Tatsache, den nachfolgenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn nicht mehr vermeintlich zu behindern stellt für die Menschen im Kfz eine deutliche Entlastung von Stress dar und kann hektikbedingte Unfallzahlen massiv senken.

Für die Sicherheit ist dringend erforderlich, dass sowohl Fußgänger*innen und Radfahrende vor dem Kraftfahrzeugverkehr gemeinsam grün bekommen, damit die Wahrscheinlichkeit von Abbiegeunfällen deutlich verringert wird.

Immer dort, wo Radfahrende an Lichtzeichenanlagen entgegen dem MIV sinnvollerweise unter Beachtung der Vorfahrtsregeln weiterfahren können, sind die [Verkehrszeichenregelungen und -zeichen für Radfahrende aus Frankreich](#) (die hoffentlich bald EU-weit eingeführt werden) zu verwenden.

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

Kommunale Regelungen

Kommunen sollen abweichend von den nationalen Regelungen weitergehende Festlegungen treffen können die dem Klimaschutz dienen, der Stadtentwicklung oder dem Städtebau dienen, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden (insbesondere von besonders schutzwürdigen Menschen wie z.B. Kindern und älteren Menschen) erhöhen und/oder den Schutz der Menschen vor Lärm und schädlichen Abgasen erhöhen.

Fußgängerverkehr stärken

Für das Gelingen der Mobilitätswende muss der Fußverkehr als wichtigste, natürlichste und gesündeste Form der Bewegung wieder wesentlich stärker in den Fokus von Politik und Verkehrsplanung rücken.

Was häufig als "Schutz der Fußgänger" bezeichnet wird, stellt sich bei näherem Hinsehen jedoch in den meisten Fällen als Instrument zur Priorisierung des Kfz-Verkehr heraus. Drängelgitter, und treffenderweise als "Bettelampeln" bezeichnete Bedarfs-Lichtsignalanlagen mit "verkehrsabhängiger Steuerung"

In Zukunft muss der Fußverkehr nicht nur in der Stadtplanung wieder stärkere Berücksichtigung finden, auch aus heutiger Sicht sind die Bedingungen für attraktives Zu-Fuß-Gehen alles andere als gegeben. Obwohl die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) den Schutz der Fußgänger als "eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei" bezeichnet, werden Ursache und Wirkung vollkommen verdreht. Wird beispielsweise der Kfz-Verkehr durch die ausführende Behörde als zu stark für sicheres Überschreiten angesehen, werden anstelle von Verkehrsberuhigungen lieber Zäune vorgeschrieben. Durch eine Wechselwirkung mit anderen Paragraphen dann am besten gleich gemeinsam mit einer Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 70 km/h innerorts. Das hat mit Verkehrssicherheit nur wenig zu tun.

Neben der reinen Sicherung des Fußgängerverkehrs fehlt in den Überlegungen der Gedanke an attraktiven Fußverkehr vollständig, Aspekte der sogenannten "Walkability" bleiben in StVG, StVO und VwV-StVO komplett unberücksichtigt. Dabei sind alle Menschen Fußgänger - egal ob zum Einkaufen, zur Schule oder auch nur zur Haltestelle oder dem eigenen Auto. Wie stark eine hohe Walkability den Fußverkehr und damit verbunden auch den öffentlichen Nahverkehr stärken kann, zeigen Städte wie Oslo, Stockholm, Barcelona oder auch Grenoble.

Aus diesen Gründen fordern wir einen umfassenden Perspektivwechsel in der StVO, weg vom Kraftfahrzeug hin zum schwächsten und umwegempfindlichsten Verkehrsteilnehmer. Anstelle von Aufzählungen, was alles gegen Fußgängerüberwege spricht, sollten Anforderungen gestellt werden, an welchen neuralgischen Punkten Fußgängerüberwege verpflichtend angeordnet werden müssen (Stichwort Wunschliniennetz). Parken auf Gehwegen darf nur noch die absolute Ausnahme darstellen, so wie es auch verboten ist, seinen Kinderwagen auf der Fahrbahn abzustellen. "Intelligente" Ampelschaltungen verwehren Fußgängern das Überschreiten der Fahrbahn solange, bis keine Kraftfahrzeuge und damit auch keine Gefahr mehr vorhanden sind. Um eine leere Fahrbahn zu queren benötigt man jedoch keine Ampel. Wenn Bedarfsampeln ernst gemeint sind, dann müssen diese zukünftig innerhalb weniger Sekunden den Fußgängern das Überqueren ermöglichen oder besser direkt gegen Fußgängerüberwege getauscht werden. Beispiele dieser Art ließen sich viele weitere anführen.

Stadtverträglicher Lieferverkehr

In den letzten Jahren ist das Lieferverkehrsaufkommen enorm angestiegen. Zusammen mit dem steigenden Parkdruck durch immer mehr Pkw in den Städten ergeben sich für die Wirtschaft deutliche Probleme bei der pünktlichen Belieferung von Geschäften. Aufgrund fehlender Alternativen wird der Lieferverkehr in die zweite Reihe gedrängt, wo er Radfahrende und Zufußgehende gefährdet und den Kfz-Verkehr zumindest behindert.

Ausgesprochen sinnvoll ist daher die Einführung eines neuen, an den Taxistand angelehnten und einheitlichen Verkehrszeichens zur eindeutigen Erkennbarmachung von Lieferzonen. Die bisherigen Beschilderungen variieren stark und werden im Gegensatz zu Taxiständen nur wenig beachtet.

Position zu den geplanten StVO-Änderungen

Wir beziehen im Folgenden Stellung zu dem durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgesehenen Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

Zu Artikel 1: Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

1.	a)	<p><i>“Nebeneinanderfahren“:</i> Die Klarstellung wird begrüßt.</p>
	b)	<p><i>“Gehwegnutzung“:</i> Die Regelung wird abgelehnt, da sie die Möglichkeit von Eltern beeinträchtigt, sich mit ihren Kindern frei auf dem Fahrrad zu bewegen.</p> <p>Im Übrigen widerspricht die Neufassung den Forderungen der Ad-hoc AG Radverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz.</p>
2.		<p><i>“Überholen“:</i> Die Neufassung wird sehr begrüßt.</p> <p>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.</p> <p>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 Verordnungsgebers: Die Unsitte der Kraftfahrer, Fußgänger und Radfahrer ohne ausreichenden Abstand zu überholen, besteht nach wie vor. Dabei schützt die Rechtslage nur im</p>

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:

- unmissverständlichere Formulierung
- Bewehrung durch Bußgeld
- Fahrstreifenwechsel obligatorisch
- Abstand zwischen Außenpunkten

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 kann aber missverstanden werden. Wenn ein positiv formulierter Mindestabstand ausreichend ist, könnte auch eine Unterschreitung immer noch als ausreichend ausgelegt werden.

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 ...“

ad. Bewehrung durch Bußgeld

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 die weitere Differenzierung des Tatbestands lfd. Nr. 23 BKat.

ad. Fahrstreifenwechsel obligatorisch

Bei zwei oder mehr Fahrstreifen ist das Überholen unter Einhaltung des Mindestabstands zumeist nur möglich durch Wechsel des Fahrstreifens. Für diese Fälle sollte ein Fahrstreifenwechsel obligatorisch werden.

ad. Abstand zwischen Außenpunkten

		<p>Weiterhin sollte Erwähnung und Klarstellung finden, ggf. in der VwV-StVO, dass der seitliche Abstand der Fahrzeuge zueinander gemessen wird, und zwar 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 nur für immenses Konfliktpotential, unnötige 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 Verschlechterung 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 zu Lasten 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</p>

		auf die Fahrbahn zu verlagern, damit diese nicht mehr zu Lasten des Fußverkehrs gehen.
11.	a)	<p><i>“Grünpfeil”:</i> Die Neuregelung wird ausdrücklich begrüßt. Wünschenswert wäre allerdings ein vollständig neues, kleines Verkehrszeichen, das analog zu 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 er 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 verbrieft Subsidiaritätsprinzip, sondern auch absolut grundlegende Voraussetzungen für die nachhaltige Verkehrsplanung.</p> <p>Wir fordern 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 von Zielen, die Städtebau und Stadtentwicklung betreffen“ zu ergänzen!</p>
19.	b)	<p>“Zeichen 244.3”: Die Fahrradzone als neues und unkonventionelles Mittel zur Förderung des Radverkehrs wird 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!</p> <p>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.</p> <p>Darüber hinaus ist nicht nachvollziehbar, weshalb S-Pedelecs im Gegensatz zu Elektro-Kleinstfahrzeugen einer expliziten Sonderzulassung bedürfen.</p>

		<p>Zusätzlich sei angemerkt, dass die Einführung der Fahrradzone potentiell die Signalwirkung der Fahrradstraße konterkarieren könnte.</p> <p>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><i>“Zeichen 277.1”:</i> Der Inhalt der Verkehrszeichen 277.1 und 281.1 wird grundsätzlich begrüßt.</p>
20.	d, bb)	<p><i>“Zeichen 451”:</i> Grundsätzliche Begrüßung, jedoch ist nicht nachvollziehbar, weshalb S-Pedelecs im Gegensatz zu Elektro-Kleinstfahrzeugen einer expliziten Sonderzulassung bedürfen.</p> <p>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><i>“Fahrradschutzstreifen”:</i></p> <p>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 ist es, neben dem sicheren Führen des Radverkehrs gleichzeitig eine gewisse Verkehrsberuhigung (insbesondere die Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten) zu erreichen. Dies wird durch die Regelung komplett konterkariert. Wir lehnen diese eigentlich als Klarstellung vorgesehene Neuregelung in der geplanten Form daher ab. Klarstellungen bezüglich Begegnungen von Lkw und Bussen sind jedoch grundsätzlich zu begrüßen.</p>
f)	<p><i>“Zeichen 342”:</i></p> <p>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 sollen. Relevant sind sie beispielsweise auch bei der Verdeutlichung der Wartepflicht des Kfz-Verkehrs in Kreisverkehren.</p>

Zu Artikel 3: Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

alle	<p><i>“BKatV”:</i></p> <p>Die Anhebung der Bußgelder in vielerlei Bereichen wird von uns sehr begrüßt. Der Schritt war absolut überfällig, obgleich die deutschen Bußgelder im internationalen Vergleich nach wie vor sehr niedrig sind und gefährdendes Verhalten damit bagatellisieren.</p> <p>Wir bedauern, dass die Anhebung der Bußgelder für Halte- und Parkverstöße auf lediglich 55 Euro beziffert werden</p>
------	---

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.

Wir verweisen 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. falsch geparkten Wagens persönlich bekannt sein, sonst gilt weiterhin die reine Kostentragungspflicht des Fahrzeughalters 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. Übergangsweise würde es sich anbieten, die Kosten auf einen Betrag anzuheben, der deutlich oberhalb des bisherigen Bußgeldes liegt.

Es ist zudem ausgesprochen wünschenswert, wenn die **Erhöhungen der Bußgelder** auch für das unrechtmäßige Halten und Parken auf Bussonderfahrstreifen oder dem Wirtschaftsverkehr vorbehaltenen Ladebuchten gelten würde.

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.

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

	<p>sie auch in Nummer 149 BKatV für vorausfahrende Kraftfahrzeuge gilt, muss zwingend getroffen werden!</p> <p>Darüber hinaus fordern wir 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. <i>Besondere Vorsicht hat dabei bei Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen zu walten.</i>
(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 rechtsgültige? 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 <i>Kraftfahrzeug</i> 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)	<i>neu</i>	<i>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.</i>

§ 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, <i>solange Rad- und Fußverkehr nicht gefährdet werden</i> . Wer die Vorfahrt hat, darf auch beim Abbiegen in die andere Straße nicht wesentlich durch den Wartepflichtigen behindert werden.
(3)	<i>neu</i>	<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 <i>ohne Behinderung des Radverkehrs einzuordnen</i> , 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. <i>Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen dürfen verlassen werden, wenn sie nicht in die gewünschte Richtung führen (z.B. zum direkten Linksabbiegen).</i>
(6)	neu	<i>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.</i>

§ 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>50m ab 30 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit der übergeordneten Straße,</i>
	b)	<i>100m ab 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit der übergeordneten Straße,</i>
	c)	<i>200m 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 <i>sind gekennzeichnete Parkplätze und ist der rechte Seitenstreifen, dazu gehören auch entlang der Fahrbahn angelegte</i> Parkstreifen zu benutzen, wenn er dazu 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.
(4a)		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.
(6)		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>

§ 14 Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen

(1)		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 Türabgewandten Hand zu öffnen, um so durch nochmaliges Umdrehen den rückwärtigen Verkehr zu überprüfen.</i>
-----	--	--

§ 17 Beleuchtung

(3)		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 Krafrädern ohne Beiwagen braucht nur der Nebelscheinwerfer benutzt zu werden. Nebelschlussleuchten dürfen nur dann benutzt werden, wenn durch Nebel <i>oder Starkregen</i> die Sichtweite weniger als 50 m beträgt.
-----	--	---

§ 23 Sonstige Pflichten von Fahrzeugführenden

(2)		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 Krafräder und Fahrräder dann geschoben werden.
(3)		Wer ein Fahrrad oder ein Krafrad 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.

§ 24 Besondere Fortbewegungsmittel

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

§ 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 und 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 Abgasbelastungen 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 Grünpeil

(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 <i>dürfen sie die Fahrbahn vollständig queren. Der Querverkehr hat gegebenenfalls zu warten.</i>
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 Radfahrertfurt an eine Fußgängerfurt grenzt.

§ 39 Verkehrszeichen

(1a)	Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30 <i>20</i> -Zonen (Zeichen 274.1) <i>und Fahrradzonen (Zeichen 244.1)</i> 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) <i>sowie Radverkehrsinfrastruktur sowie Infrastruktur für den öffentlichen Nahverkehr</i> 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)	<i>neu</i>	<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)		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. <i>Sie können unter bestimmten Umständen jedoch auch permanent zur baulichen Unterstützung von häufig missachteten Leitlinien eingesetzt werden.</i> Verkehrseinrichtungen sind außerdem Absperrgeländer, Parkuhren,
-----	--	---

		Parkscheinautomaten, Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen sowie Verkehrsbeeinflussungsanlagen. § 39 Absatz 1 gilt entsprechend.
--	--	--

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1)		Die Straßenverkehrsbehörden können haben das Recht , die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs zu beschränken oder zu verbieten und den Verkehr um zu leiten. Das gleiche Recht haben sie
	1-6	<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>
(1a)		<i>Vollständig streichen!</i>
(1b)		Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen
	2a.	im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,
(1c)		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.
(1d)		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.
(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 <i>mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden</i> 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 e 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)

	<i>neu</i>	<p><i>Ladezone</i></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 <i>angepasster Geschwindigkeit</i> 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 Fahrrädern und mit Krankentransportfahrzeugen 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 Kraftfahrzeugen 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.	<i>Wer ein Fahrrad oder einen Krankenfahrstuhl führt, muss mit angepasster Geschwindigkeit fahren.</i>