

Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften – Ihr Aktenzeichen StV 12/7332.5/6-2

Stellungnahme FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Grundsätzlich begrüßt FUSS e.V. als Fachverband für Fußverkehr die vorgesehene Neuausrichtung der StVO sowie der nachfolgenden Umsetzungsbestimmungen zur Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität.

Damit regelt die StVO nunmehr weitreichend viele Aspekte, die das Carsharing wie den Radverkehr betreffen genauer oder nimmt Punkte neu auf. Der Fußverkehr wird allerdings nicht in gleicherweise entsprechend seiner Bedeutung als Säule des städtischen Verkehrs benannt und berücksichtigt.

Wir als Fachverband für Fußverkehr regen an, die Gelegenheit der StVO-Änderung, auch zu nutzen, die Rahmenbedingungen für ein sicheres zu Fuß gehen zu verbessern um so auch den Fußverkehr, wie den Radverkehr als gleichberechtigtes, klimafreundliches und gesundes Verkehrsmittel auch rechtlich sichtbar werden zu lassen.

Vorbemerkungen

Zu A. Problem und Ziel

Wir stimmen dem Ansatz, Carsharing-Fahrzeugen Parkbevorrechtigung einzuräumen sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs die StVO zu ergänzen bzw. in Punkten zu konkretisieren grundsätzlich zu.

Wir vermissen jedoch die konkrete Berücksichtigung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart. Durch die Ergänzung von Absatz 2 auf Seite 1 kann dem Rechnung getragen werden:

..Der Fußverkehr spielt eine herausragende Rolle bei der Umsetzung der Verkehrswende. 2017 wurden 22 % aller Wege in Deutschland zu Fuß zurück gelegt (MiD 2017), gleichzeitig starben 483 zu Fuß Gehende, 7.418 wurden schwer verletzt. Besondere Risiken birgt dabei das Queren, häufigste Unfallursache bei Fußverkehrsunfälle sind Fehler beim Abbiegen und nichtbeachten des Vorrangs des Fußverkehrs und auch die Behinderung und Gefährdung des Fußverkehrs durch unberechtigtes Parken auf Gehwegen und an Querungsstellen (Behinderung der Sicht)...

...Mit der vorliegenden Verordnung soll diesen Risiken durch Schaffung bestimmter Ge- und Verbote begegnet und so der **Fuß- und** Radverkehr sicherer gemacht werden. ...

Im Einzelnen unsere Anmerkungen zu den vorgesehenen Änderungen im Referentenentwurf

§ 2 Absatz 4 Satz 1: Nebeneinander fahren von Radfahrer/innen

Wir stimmen zu: Es erhöht dem Komfort von Radfahrenden und ist ein Anreiz mehr, nicht illegal auf Gehwegen zu fahren. Die Formulierung „..., wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird“ ist zum Einen unklar, da nicht definiert wird, was Behinderung meint. Zum Anderen sollte genauer bezeichnet werden, welcher „Verkehr“ gemeint ist (z.B.: Kfz-Verkehr).

§ 2 Absatz 5 Satz 7: Absteigen von Begleitperson und Kindern vor dem Queren

Wir stimmen zu: Es macht deutlich, dass der Gehweg kein Radweg und das Fahren von Kindern und ihren Begleitpersonen eine Ausnahme vom allgemeinen Fahrverbot ist. Gleichzeitig wird aber ersichtlich, dass die Erlaubnis zum Rad fahren auf Gehwegen für Begleitpersonen von Kindern zu verkomplizierenden Folgeregelungen führt. Die Befolgungsquote der neuen Regelung dürfte nicht sehr hoch sein.

§ 5 Absatz 4 Satz 2: Ausreichender Sicherheitsabstand beim Überholen

Wir begrüßen die neue Regelung im Prinzip, möchten jedoch darauf hinweisen, dass es statt einer Wiedergabe der Rechtsprechung für alle Bürger/innen deutlich nachvollziehbarer wäre, wenn die Regel für die Autofahrer/innen klar einen Fahrspurwechsel bzw. die Benutzung der Gegenfahrbahn vorschreiben würde.

Wir erachten den Begriff „ausreichend“ in § 5 allein als zu schwach in seiner Aussage, da ihm keine präventive Wirkung zugesprochen werden kann. Zudem verwenden Sie in der Begründung auf Seite 70 für die selbe Situation den Begriff „Mindestabstand“ und kritisieren selbst auf Seite 88 den Begriff „ausreichend“. Wir schlagen daher vor in § 5 den ergänzenden Satz folgend zu beginnen: „Beim Überholen muss *selbst unter günstigsten Bedingungen ein Mindestabstand* zu den anderen...“

Analog dazu sollte im BkatV Nr. 23 die Formulierung des Tatbestandes entsprechend angepasst und – da es sich um eine erhebliche Gefährdung des Überholten handelt – das Verwarnungsgeld in den Bereich des Bußgeldes angehoben werden.

Wir bitten zudem um einen neu einzufügenden Satz 3: „Rad Fahrende müssen beim Überholen und bei der Begegnung von zu Fuß Gehenden einen Seitenabstand einhalten, der ihnen bei spontaner Seitwärtsbewegung der Gehenden das Anhalten oder Ausweichen ermöglicht.“

Begründung: Der Seitenabstand ist bei solchen Überholmanövern oft zu gering. Die Angabe eines genauen Maßes für alle Situationen scheint uns aber nicht sinnvoll, da der sinnvolle Abstand stark von der Geschwindigkeit abhängt. Hilfsweise sollte ein Mindestabstand jedoch mit mindestens 1,0 Meter angegeben werden.

§ 9 Absatz 6 (neu)/ Lfd. Nr. 45 BKatV: Geschwindigkeit beim Rechtsabbiegen bei Kfz > 3,5 t

Ersatz des Textes im Referentenentwurf durch die Formulierung: „Wer ein Kraftfahrzeug innerorts fährt, darf beim Abbiegen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“

Begründung 1: Kreuzungen und Einmündungen gehören für zu Fuß Gehende zu den größten Gefahrenpunkten. Wir zitieren aus UDV Unfallforschung der Versicherer 2016, Positionen der Unfallforschung – sicherer Fußverkehr:

„Annähernd die Hälfte der innerörtlichen Fußgängerunfälle mit Personenschaden ereignet sich an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstückszufahrten und Querungsstellen.“

„Vor allem beim Linksabbiegen können Fußgänger schnell übersehen werden.“

„An innerörtlichen Kreuzungen mit Fußgängerverkehr sollte ... auf zügig befahrbare Abbiegerführungen ... verzichtet werden.“

Begründung 2: An Kreuzungen und Einmündungen ohne Lichtsignalanlage haben Fahrende nach § 9 Abs. 3 Satz 3 StVO auf Gehende besondere Rücksicht zu nehmen. Dies kann nur realisiert werden, wenn Fahrende beim Abbiegen nach dem Erkennen von Fußverkehr halten können, bevor sie deren Bahn kreuzen. (Selbstverständlich spielen auch die Sichtfelder bei diesen Verkehrssituationen eine entscheidende Rolle. Siehe dazu die Anmerkungen im Folgenden zu § 12 Absatz 3.)

§ 12 Absatz 3: Neuregelung zulässiges Parken an Kreuzungen mit baulichem Radwegen

Die vorgesehene Vergrößerung des freien Bereichs macht das Rad fahren und Queren für den Fußverkehr sicherer und ist zu begrüßen. Die vorgesehene Regelung ist allerdings für die Praxis zu kompliziert und sollte sich daher auf alle Kreuzungen beziehen, an denen Geh- und bzw. oder Radwege angelegt sind. Ihre bisher gewählte Formulierung in der Nummer 1a ist zumindest missverständlich hinsichtlich der Frage, ob bei aa) und bb) ausschließlich Kreuzungen mit baulich angelegten Radwegen mit Benutzungspflicht gemeint sind. Wenn diese Vermutung zutrifft, möchten wir dem widersprechen: Ausreichende Sichtfelder sind selbstverständlich auch für querungswillige Fußgänger*innen eminent wichtig, angesichts der starken Zunahme von großen, hohen Pkw und Lieferfahrzeuge insbesondere für kleine Menschen, Kinder, Rollstuhlfahrende und Sehbehinderte. Des Weiteren sprechen gegen die bislang geplante Regel bzw. Formulierungen:

- Ein Großteil der Parkenden dürfte die Kriterien „Schnittpunkten der Fahrbahnkanten“ und „Beginn der Eckausrundung“ nicht nachvollziehen können. Der Begriff „Eckausrundung“ birgt aber auch im Prinzip eine Gefahr, denn vollständig ungerundete Fahrbahn-Kreuzungen und -Einmündungen dürfte es kaum geben. So gesehen könnte Ihr Entwurf je nach Interpretation eine Verkürzung des Parkverbots darstellen, weil bei kleinen Eckausrundungen die 2 m, also nicht mehr unbedingt (wegen: „oder“) die 5 m gelten könnten bzw. strittig wären.
- Die Ausschilderung mit Zeichen 237, 240 und 241 erfolgt nicht am Ort des vorgesehenen Parkens, sondern dort, wo die Benutzungspflicht beginnt – also i.d.R. an einer anderen Kreuzung/Einmündung, die mehrere hundert Meter entfernt liegen kann. An der folgenden Kreuzung ist für Parkwillige nicht erkennbar, ob ein hierher führender Radweg anderswo als benutzungspflichtig gekennzeichnet ist. Die Regelung sollte vereinfacht und vereinheitlicht werden.

Vorschlag: Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

„...vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 10 m vom Beginn der Eckausrundung“ .

Begründung: Die Regelung ist transparent, nachvollziehbar und verschafft auch dem Fußverkehr die notwendige zusätzliche Sicherheit. Sie ist nicht nur dort sinnvoll, wo ein Radweg vorhanden ist. 10 m statt 5 m erweitern für Fahrende und Gehende das Sichtfeld. Fahrende können mit weit höherer Wahrscheinlichkeit noch anhalten; Fußgänger/innen können deutlich besser erkennen, wie weit das nächste Kfz noch entfernt ist und wie schnell es gefahren wird.

b.w.

§ 12 Absatz 4: Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen

Die vorgesehene Neuregelung wird abgelehnt. Sie würde bedeuten, dass die ohnehin oft nicht regelkonform schmalen Gehwege durch weitere abgestellte Fahrzeuge noch verengt werden, was den Fußverkehr beeinträchtigt sowie Sicherheit und Aufenthaltsqualität mindert.

Besonders gravierend ist das angesichts der stark zunehmenden Zahl großvolumiger Fahrräder, etwa Fahrradtaxi („Rikschas“), Räder mit Anhängern und Lastenräder. Dürfen diese nur auf Gehwegen abgestellt werden, dann müssen sie zunächst auf die Gehwege gelangen. Dies ist aber für derart großvolumige Fahrzeuge vielerorts nicht möglich, da die möglichen Zufahrten häufig zugeparkt sind. Wo die Gehwege auch für großvolumige Fahrräder erreichbar sind, dürfen diese wie alle Fahrzeuge auf dem Gehweg nur geschoben werden, was in der Praxis unrealistisch ist:

Die Benutzer*innen dieser Fahrzeuge könnten legale Abstellorte nur erreichen, wenn sie sich unter Verstoß gegen § 2 Abs.1 Satz 1 StVO fahrend auf dem Bürgersteig dorthin begeben. Es dürfte nicht im Sinn des Ordnungsgebers sein, Verkehrsteilnehmer*innen zu rechtswidrigem Verhalten zu verleiten. Eine solche Neuregelung würde Nutzer*innen der Fahrzeuge und den Fußverkehr belasten:

Begründet wird die Neuregelung mit „Parkraumknappheit“. Gemeint sind hier offenbar nur Kfz. Es ist nicht nachvollziehbar, dass für das Abstellen einzelner Kfz eine viel größere Zahl anderer Verkehrsteilnehmer*innen benachteiligt werden sollen, wenn auf ihren Wegen bis zu 1,35 m breite Fahrzeuge nicht nur parken können, sondern sogar ausschließlich hier geparkt werden müssen.

Wir gehen davon aus, dass der Ordnungsgeber insbesondere umwelt- und klimaschonende sowie relativ platzsparende Verkehrsarten fördern und es ermöglichen will, dass mehr Verkehrsteilnehmenden einen gegebenen Raum benutzen können, also die Kapazität und Effizienz des Straßenraums gesteigert wird. Zur Erreichung dieser Ziele sollten Parkflächen am Straßenrand exklusiv für platzsparende Fahrzeuge ausgewiesen werden können. Hierzu zählen im Vergleich zu LKW auch Lastenräder. Große Kfz wie SUV, Transporter und Wohnmobile sollten dagegen nur auf extra ausgewiesenen Flächen parken dürfen. Sinngemäß sollten auch Gehwege im Prinzip vom Abstellen aller Fahrzeuge freigehalten werden, die größer sind als konventionelle Fahrräder. Fahrradparken auf Gehwegen kann nur dann ausgewiesen werden, wenn die verbleibende nutzbare Gehwegbreite entsprechend der Randnutzung den in den Regelwerken festgelegten Breiten entspricht.

Statt der vorgesehenen Formulierung sollte in § 12 Absatz 4 a) ein neuer Satz 2 eingefügt werden: „Fahrrädern und Fahrrad-Gespanne mit mehr als zwei Metern Länge und mehr als 75 cm größter Breite dürfen auf Gehwegen nur auf dafür ausgewiesenen Flächen abgestellt werden.“ Die Abstellmöglichkeit am Straßenrand verbleibt ihnen damit.

§ 23 Absatz 1d/ BkatV lfd. Nr. 109: Einschalten von Notbremsassistenzsystemen/ Bußgeld

Wird begrüßt von FUSS e.V.

§ 37 Absatz 2 Nummer 1, nach Satz 8: Grünpfeil für Radfahrer/innen

Die geplante Neuregelung wird abgelehnt. Wer zu Fuß geht, muss in durch Lichtsignale geregelten Furten vor Fahrzeug-Querverkehr geschützt sein. Dieser Schutz ist schon jetzt zweifach durchlö-

chert:

- durch Einbiegende aus Querstraßen, die zugleich mit dem Fußverkehr Grün haben
- durch Fahrzeuge, die nach § 37 Abs. 2.1.Satz 8 StVO das Grünpfeil-Schild nutzen, um bei Rot nach rechts abzubiegen.

Beides erhöht die Unsicherheit für den Fußverkehr. Falsches Verhalten von Fahrzeugführer*innen an Fußgängerfurten war laut Statistischem Bundesamt im Jahr 2018 Ursache für Unfälle mit 16 Getöteten, 501 schwer sowie 1.600 leicht Verletzten. Hier handelte es sich sowohl um Rotlichtverstöße von Fahrern wie auch um Fehler beim Abbiegen. Zu den Risikofaktoren gehört auch das Vorhandensein des o.a. Grünpfeil-Schilds. Nach einer Studie der TU Dresden und der Unfallforschung der Versicherer (UDV) von 2015 erhöht er das Unfallrisiko an der jeweiligen Kreuzung um 25 Prozent. In zwei untersuchten Städten (Dresden und Köln) hielten sich 70 bzw. 81 Prozent der beobachteten Fahrenden nicht an die Regel, vor der Fußgängerfurt zunächst anzuhalten, bevor sie weiterfahren.

Als Folgen eines gesonderten Grünpfeil für Radfahrende sehen wir:

- Eine starke Zunahme von Fällen des Regelbruchs – insbesondere der Anhaltepflicht vor der Fußgängerfurt. Eine erhöhte Gefahr aufgrund der Regel-Unkenntnis mancher Radfahrenden, die das Grünpfeil-Schild als Durchfahr-Berechtigung ansehen und querenden Fußverkehr für nachrangig erachten. Um den Vorrang des Fußverkehrs sichtbar zu machen, schlagen wir zumindest statt des Grünpfeils einen Gelben Pfeil vor, ergänzt um die Information: Achtung – Vorrang Fußverkehr.
- Eine zusätzliche Gefährdung von Fußgänger*innen, die bei Grün in der Annahme von Legalität und Regeltreue anderer zu Fuß Gehender den Querverkehr nicht beachten und gerade hier teils schnell gehen oder laufen, um noch bei Grün über die Fahrbahn zu kommen.
- Ein weiteres Durchbrechen des „Rot heißt halten“-Tabus und damit ein allgemeines Absinken der Verkehrsmoral an Lichtzeichenanlagen. Bei stärkerem Radverkehr eine Blockade von Fußgängerfurten, wenn von links Fahrzeuge kommen und die Radfahrer auf der Furt warten, bevor sie abbiegen können.

Die geplante Regelung ist nicht nur nachteilig, sondern auch unnötig: Radfahrer*innen können bereits heute legal vor der Furt absteigen, ihr Rad wenige Meter quer über den Gehweg schieben und hinter der Kreuzung wieder aufsteigen. Dies dauert nur wenige Sekunden länger als regelgerechtes Fahren, gefährdet und behindert niemanden und bedarf keiner neuen gesetzlichen Regelung.

Alternativ zur vorgesehenen Regelung schlägt FUSS e.V. vor, § 37 Absatz 2 Nummer 1 Satz 8 zu streichen. Nach der erwähnten Untersuchung von TU Dresden und UDV ist der Grünpfeil nicht nur unfallträchtig und führt zu häufigem Regelbruch. Auch die Verkehrsbehörden sind mit den für seine Anbringung geltenden Verwaltungsvorschrift offensichtlich überfordert. Nach der o.a. Studie missachteten 76 Prozent der untersuchten Kommunen die für die Anbringung des Pfeils geltenden Ausschlusskriterien der VwV zu § 37 StVO. Ferner ist der Zeitgewinn für Verkehrsteilnehmende nur gering, wie TU Dresden und UDV aus ihrer Untersuchung folgerten: „Ein genereller Vorteil für den Verkehrsablauf des motorisierten Verkehrs ist ... nicht festzustellen.“

b.w.

§ 39 Absatz 1b (neu)/ § 45 Absatz 1i/ Zeichen 244.3: Fahrradzonen

Wir befürworten die geplante Regelung.

§ 45 Absatz 1 Nummer 6/ Absatz 9 Satz Nummer 7 (neu): „Experimentierklausel“

Wir befürworten die geplante Regelung grundsätzlich, jedoch nicht die Beschränkungen im vorgesehenen Absatz 1i auf Tempo 30-Zonen bzw. Tempo-30-Straßen. Die Einrichtung von Fahrradzonen sollte auch in weiteren Straßen möglich sein.

Anlage 2 zu § 41 Absatz 1, lfd. Nr. 25 Zeichen Bussonderfahrstreifen: Erlaubnis für mehrfach besetzte Pkw

Wir lehnen die vorgesehene Neuregelung ab. Sie schafft Nachteile für den öffentlichen Verkehr zugunsten des MIV, verleitet andere Kfz-Fahrer/innen zum unberechtigten Nutzen der Busspur und ist schwer zu kontrollieren. Das in der Begründung genannte Ziel, „zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs beitragen“, kann besser mit der Förderung des Bus-Angebots erreicht werden, wozu auch das Freihalten von Bus-Sonderspuren von PKW gehört.

Die Begründung ist in sich widersprüchlich: Die StVO-Änderung soll einerseits MIV eindämmen, ihn aber andererseits erleichtern und ihm zusätzlichen Raum schaffen. Nach der vorgesehenen Neuregelung kann Busverkehr behindert werden, was eher zu mehr motorisiertem Individualverkehr führt als zu seiner Reduzierung. Das o.a. Ziel steht zudem im Widerspruch zu weiteren Zielen, die die Begründung nennt: Sie könne „der Leichtigkeit des Straßenverkehrs insgesamt zugute“ kommen – was ebenfalls nicht zu weniger, sondern zu mehr und schnellerem MIV führen würde. Dies wiederum stünde im Widerspruch zu dem Ziel der „Sicherheit des Straßenverkehrs“, das die Begründung im folgenden Satz nennt.

Anlage 2 zu § 41 Absatz 1, lfd. Nummer 54.4: Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen

Wir befürworten diese Regelung.

Anlage 2 zu § 41 / BKatV 52a - 52a.4: Unzulässig auf Geh- und Radwegen parken

sowie

Anlage 2 zu § 41/ BkatV Nr. 144: Parken auf Gehwegen mit Z 329, gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie in Fußgängerzonen

Das vorgesehene Bußgeld von 55 € ist im internationalen Vergleich niedrig und hat nicht genug Abschreckungswirkung, insbesondere auf finanzstarke Falschparker. Es liegt gerade noch im Bereich des Verwarnungsgeldes, ab der ein Punkt im Flensburger Zentralregister eingetragen wird. Zur Bußgeldhöhe verweist die Begründung auf 56 Abs.1 OWiG, der sich auf „geringfügige Ordnungswidrigkeiten“ bezieht. Parken auf Geh- und Radwegen kann jedoch in aller Regel keine geringfügige Ordnungswidrigkeit sein, da diese Wege angesichts ihrer geringen Breite und der von Kfz beim Falschparken oft vollständig von diesen belegt und blockiert werden. Hierdurch werden zu Fuß Gehende behindert oder - im Falle von erzwungenen Ausweichen auf die Fahrbahn - gefährdet. Zudem trägt auf den für Kfz meist nicht ausgelegten Wegen jeder Parkende zur Beschädigung des Unter-

baus und der Oberfläche bei, nicht zuletzt, weil unterirdische Infrastruktur wie etwa Rohre beschädigt werden kann.

Damit stellt regelwidriges Gehwegparken immer eine Behinderung mit Gefährdung und Schädigung der Infrastruktur dar, der für Geringfügigkeit gegebene Rahmen ist damit nicht eingehalten. Die Höhe des Bußgelds sollte daher höher einsetzen. Dies hätte auch den Vorteil einer zusätzlichen Abschreckung, da Falschparker bei diesem Betrag einen Punkt ins Flensburger Zentralregister erhalten. Aus Sicht von FUSS e.V. und anderen Verbänden ist für Falschparken auf Geh- und Radwegen grundsätzlich ein Bußgeld von mindestens 100 € angemessen. Dies ist im internationalen Vergleich nicht hoch; nach Klasse 4 des französischen Bußgeldtarifs („Amende“) ist bei diesen Verstößen eine Buße von 135 € fällig. Der vereinheitlichte Satz von 100 € wäre zudem einprägsam und würde die Zahl der auszustellenden Bußgeldbescheide schnell senken.

Hinweisen möchten wir darauf, dass das Halten mit einem Kfz auf Gehwegen weiterhin nicht geregelt und sanktioniert wird. Halten auf Gehwegen würde für viele Kfz-Nutzer*innen zum Erledigen angeblich kurzer Tätigkeiten (Nutzen des Smartphones, Lieferungen...) angesichts der Erhöhungen der Bußgelder für Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen zu einer preiswerten Alternative werden. - Wir bitten um adäquate Aufnahme des Haltens auf Gehwegen in den Bußgeldkatalog.

BkatV Nr. 146: Bei zugelassenem Fahrzeugverkehr auf einem Gehweg (Zeichen 239) oder in einem Fußgängerbereich (Zeichen 242.1, 242.2) nicht mit Schrittgeschwindigkeit gefahren.

Der Tatbestand Nr. 146 wurde in Ihrem Entwurf der StVO-Novelle unverändert belassen. Im Zusammenhang mit Nr. 146a ist eine Anpassung des Bußgelds jedoch dringend geboten. Auf Gehwegen rechnen zu Fuß Gehende in der Regel nicht mit Fahrzeugverkehr, richten ihr Verhalten und ihre Aufmerksamkeit nicht danach aus und bewegen sich spontan und ohne absichernde Blicke. Wer als Fahrender seine Geschwindigkeit dem nicht anpasst, setzt die Fußgänger*innen einem besonders hohen Unfallrisiko aus und gefährdet sie an Leib und Leben. Der Bußgeldsatz hierfür sollte nicht 15 € betragen, sondern als Basissatz 55 und bei Gefährdung 100 € betragen, was bei Radfahrer*innen sicherlich wegen der geringeren Gefährdung geringer sein könnte.

BkatV Nr. 146a: Nichtangepasste Geschwindigkeit bei zugelassenem Fahrzeugverkehr auf einem Radweg (Zeichen 237), einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240), einem getrennten Rad- und Gehweg (Zeichen 241) oder einem Radschnellweg (Zeichen 451).

Hier ist der Satz von 15 € für gemeinsame Geh- und Radwege deutlich zu niedrig. Wer als Fahrender seine Geschwindigkeit nicht anpasst, setzt die zu Fuß Gehenden einem besonders hohen Unfallrisiko aus und gefährdet sie an Leib und Leben. Der Bußgeldsatz hierfür sollte nicht 15 €, sondern mindestens 100 € betragen. Grundsätzlich sollte der Ordnungsgeber in den VwV StVO zu Zeichen 237, 239, 240 und 241 klarstellen, dass diese Sonderwege nicht für Kfz-Verkehr freigegeben werden dürfen. Dann wäre BkatV Nr. 146a in dieser Form nicht mehr nötig und könnte ggf. für das Regeln des eindeutig illegalen Befahrens dieser Wege mit Kfz verwendet werden.

b.w.

Weitere Anregungen zur StVO-Novelle

Klarstellende Formulierungen in den VwV StVO bzw. StVO

- Fußverkehr erhält an LZA ausreichende Grünzeiten, die sich an den Hauptnutzergruppen und dem Fußverkehrsaufkommen orientiert. Durch die Ausstattung der Furten an LZA mit Detektoren kann die Grünzeit entsprechend dem Aufkommen und der Nutzung angepasst werden. Die Dauer der Grünzeit wird der Geh-Geschwindigkeit der Hauptnutzergruppe dieser Querung angepasst, so dass im Umfeld z.B. von Schulen als Geh-Geschwindigkeit 0,9 m/s bei der Ermittlung der Grünphase statt 1,2 m/s zugrunde gelegt wird.
- An Kreisverkehren werden alle Querungen als Fußgängerüberwege hergestellt (FGSV-Empfehlung).
- Restriktive Vorschriften für die Anlagen von Fußgängerüberwegen (z.B. in Tempo-30-Zonen/ Tempo-30-Straßen sowie der Einsatzgrenzen) sollten geändert werden (Vorbild: Erlass des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg).
- Vor Fußgängerüberwegen sollte zur Verbesserung der Sichtbeziehungen eine Halteverbotszone von mindestens 10 m Länge angeordnet werden.
- Konkretisieren der Breiten-Standards für Gehwege (analog zu den dortigen Angaben für Radwege). Wir empfehlen 2,5 Meter als Regelbreite, die Breite erhöht sich entsprechend der Randnutzungen.
- Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ zu Zeichen 239: Wir schlagen vor, das Zeichen in „Radfahren gestattet“ nach schweizer Vorbild zu ändern, um die eingeschränkte Nutzungsweise sprachlich klarer zu verdeutlichen. Um die Sicherheit für den dort fahrenden Radverkehr zu erhöhen, sollte in der StVO klargestellt werden, dass diese Gehwege nur in Fahrtrichtung der parallel geführten Kfz-Fahrspuren benutzt werden dürfen („Rechtsfahrgebot“).
- Bei den Erläuterungen zu Zeichen 237 wird bei Nr. 1 vor „Fahrbahn“ das Wort „allgemeine“ eingefügt. Der Satz würde dann lauten: „Der Radverkehr darf nicht die allgemeine Fahrbahn, sondern muss den Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).“ Begründung: Der Radweg gilt selbst als Fahrbahn.
- Zu § 9 Abs. 3 Satz 3 StVO: Fahrende müssen an Kreuzungen und Einmündungen ohne Lichtsignalanlage auf Gehende besondere Rücksicht nehmen und deren Vorrang beachten.

Begegnungszonen

In Straßenabschnitten mit besonderem Überquerungsbedarf (z.B. befahrene Stadt- und Dorfplätze sowie Geschäftsstraßen), die in Anlehnung an Shared-Space-Prinzipien entwickelt werden sollen, stehen bisher v.a. die Instrumente a) Verkehrsberuhigter Bereich und b) Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich zur Verfügung. Beide sind nicht ideal:

Der Einsatz der fußgängerfreundlichen Lösung a) Verkehrsberuhigter Bereich wird erschwert durch die regelungsintegrierte Erlaubnis, Kinderspiele auf der gesamten Verkehrsfläche durchzuführen, sowie das mitunter für solche Anwendungszwecke zu niedrige Höchstgeschwindigkeitsniveau für

den Fahrzeugverkehr. Zudem hemmt die 2009 eingeführte Anwendungsbeschränkung auf „einzelne Straßen oder (...) Bereiche mit (...) sehr geringem Verkehr“ die praktische Anwendung in Straßensituationen mit besonderem Querungsbedarf.

Alternative b), der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich, ist eine Tempo-Zonen-Regelung, die lediglich die zulässige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit verändert (i.d.R. Tempo-20-Zone). Es entsteht keine Mischfläche, sondern bleibt bei der Trennung in Fahrbahn und Gehwege. Fehlen solche, darf der Fußverkehr – nur – am Fahrbahnrand gehen, außer er quert. Zum Queren gelten weiterhin die Standardregelungen des § 25 StVO (grundsätzliche Wartepflicht gegenüber dem Fahrzeugverkehr, Verbot des Diagonalquerens, Verpflichtung zum zügigen Queren), die gewiss nicht fußgängerfreundlich sind. Auch für das Parken gelten die Standardregelungen der StVO, insbesondere § 12. Somit ist das Parken in vielen entsprechenden Straßenräumen an den meisten Stellen erlaubt, was zu gefährdenden Sichtbehinderungen führt oder den Einsatz zusätzlicher Verkehrszeichen erfordert – und somit nicht unbedingt dem Kernanliegen der Schilderwaldreduzierung dient.

In immer mehr Nachbarstaaten wird daher die Begegnungszone als eine Variante des Verkehrsberuhigten Bereiches eingeführt, die dessen Vorteile beinhaltet, ohne dass es die o.g. Hemmnisse gäbe. Straßenverkehrsrechtlich eingeführt ist die Begegnungszone u.a. in Österreich, Schweiz, Frankreich, Luxemburg und, Belgien.

Alle relevanten Fachverbände, z.B. ADAC, BVSI, FUSS e.V., SRL, VCD, sowie wichtige Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit (z.B. GDV/UDV) sprechen sich seit langem für die Einführung einer Begegnungszonenregelung aus. Die aktuelle StVO-Novellierung böte die Chance, eine rechtssichere und spezifisch geeignete Regelung einzuführen. Ansonsten werden immer mehr Gemeinden Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche einführen, die juristisch als Grauzone zu werten sind. Es kann wohl kaum als StVO-konform gelten, wenn das städtebaulich gewünschte Verkehrsverhalten – sichere Überquerbarkeit der „Straße“ ohne Wartezeit für den Fußverkehr – systematisch nur dann funktioniert, wenn die Verkehrsteilnehmer von den juristischen Vorgaben abweichen.

Aus diesen Gründen empfehlen wir die Einführung einer Begegnungszonenregelung mit Fußkehrvortritt in Deutschland.

Begründung: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h, was außerhalb von Wohnstraßen akzeptabel sein kann. Insofern ist die Regelung auch fahrzeugfreundlich. Gleichzeitig gelten (außer im Sonderfall der österreichischen Begegnungszone) die besonderen Verkehrsregelungen des Verkehrsberuhigten Bereiches weiter, die für Straßenabschnitte mit besonderem Querungsbedarf ideal sind: Umwandlung zu einer gemischten Verkehrsfläche, Vorrang des Fußverkehrs, Recht zum Gehen und ggf. Verweilen auf der gesamten Verkehrsfläche, Freizügigkeit beim Queren, solange der Fahrzeugverkehr nicht unnötig behindert wird, grundsätzliches Parkverbot für Fahrzeuge. Die gute Ordnungsmöglichkeit für den ruhenden Kfz-Verkehr verbessert die Verkehrssicherheit (Sichtverhältnisse). Das Parken in gekennzeichneten Flächen sowie mit Behindertenparkausweisen ist zulässig. Wer ein Fahrzeug führt, darf den Fußverkehr ausdrücklich weder gefährden noch behindern. Das Kinderspiel wird dort zumeist nicht durch das betreffende Verkehrszeichen erlaubt, sondern anders geregelt (analog zum deutschen § 31 StVO, doch mit anderen Inhalten). Genau diese Verkehrsregeln sind optimal, um „Shared-Space“-Situationen sicher, fußverkehrsfreundlich und eindeutig zu gestalten.

Bei der Beschilderungsalternative b) Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ist querender Fußverkehr

auf das individuelle Wohlverhalten jedes einzelnen Fahrzeugführers angewiesen. Nur wenn Fahrzeugführer freiwillig auf den eigenen juristisch gegebenen Vorrang verzichten, ist die Straße akzeptabel querbar. Das funktioniert nur, wenn die Straßenräume aufwändig umgestaltet sind (vgl. BASt-Bericht V 251)¹, was hohe Investitionen voraussetzt und bedenklich dem straßenverkehrsrechtlichen Grundsatz der selbsterklärenden Straße widerspricht. Die Einheit von Bau und Betrieb ist nicht gegeben, wenn der Straßenraum so wirkt, als ob der Fußverkehr bevorrechtigt oder „gleichberechtigt“ sei, die Verkehrsregelung aber die Wartepflicht des Zu Fuß gehende vorsieht, also den Vorrang des Fahrzeugverkehrs. Da die Zu Fuß gehende zumeist keine Möglichkeit haben, die Verkehrszeichen zu sehen, kann die Anordnung von Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen in den betreffende Straßenraumsituationen mit besonderem Querungsbedarf in gewissem Widerspruch zum Vertrauensgrundsatz im Hinblick auf die Sicherheit des Verkehrs stehen.

¹Baier et al.: „Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem "Shared Space"-Gedanken“. Hrsg. Bundesanstalt für Straßenwesen. BASt-Bericht V 251. Bergisch-Gladbach 2015).