



DPoIG
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT
im DBB

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
11030 Berlin

per E-Mail:



Bundesleitung

Friedrichstraße 169
10117 Berlin

Telefon (030) 47 37 81 23
Telefax (030) 47 37 81 25
dpolg@dbb.de
www.dpolg.de

14.10.2019

Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Az.: StV 12/7332.5/6-2; Ihr Schreiben vom 26.09.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der vorbezeichneten Angelegenheit danken wir für die Möglichkeit einer Stellungnahme und teilen Ihnen die Auffassung der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG) wie folgt mit:

1. Vorbemerkungen

Die Notwendigkeit einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur wurde bereits zu Beginn der aktuellen Legislaturperiode von der Bundesregierung erkannt und zur Gewährleistung einer entsprechenden Umsetzung mit entsprechenden Maßnahmen im Koalitionsvertrag belegt (u.a. Förderung der Elektromobilität oder die mittelfristige Senkung der Verkehrstoten nach dem Leitgedanken „Vision Zero“).

Mit dem vorliegenden Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften implementiert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nunmehr zahlreiche Regelungen in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV), um u.a. die durch den Straßenverkehr verursachte Schadstoffbelastung und die Zahl der Verkehrstoten nachhaltig zu reduzieren.

Vor diesem Hintergrund sind insbesondere die in dem zugrundeliegenden Entwurf festgeschriebenen Maßnahmen zur Einführung eines Mindestabstands von Kraftfahrzeug Führenden beim Überholen von Radfahrenden, zu Fuß Gehenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden, die Anordnung von Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t und das Abschaltverbot für Notbremsassistentensysteme über 30 km/h grundsätzlich zu begrüßen.

Ungeachtet dessen hat die DPolG jedoch einzelne Anpassungserfordernisse erkannt, die in den nachfolgenden Ausführungen beschrieben werden:

2. Änderungs- bzw. Anpassungsvorschläge zum Entwurf

2.1 Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (Artikel 1)

2.1.1 Anmerkungen zu Ziffer 1 (§ 2 Absatz 4 S. 1 StVO - Nebeneinanderfahren)

Unter Berücksichtigung des vorliegenden Verordnungsentwurfs ist u.a. eine Umformulierung der bereits bestehenden Berechtigung zum Nebeneinanderfahren von Radfahrenden in bestimmten Verkehrssituationen vorgesehen.

Demnach soll nunmehr der Grundsatz gelten, dass generell mit Fahrrädern nebeneinander gefahren werden darf, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird; andernfalls muss einzeln hintereinander gefahren werden.

Nach Auffassung der DPolG birgt diese Regel-Ausnahme-Umkehr ein erhöhtes Unfallrisiko, da der ohnehin beschränkte Verkehrsraum kaum Möglichkeiten zulassen wird, in denen eine Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen werden kann. Darüber hinaus scheint es völlig praxisfremd, dass sich nebeneinander fahrende Radfahrer ständig durch einen Schulterblick über eine mögliche Behinderung des nachfolgenden Straßenverkehrs vergewissern und nötigenfalls wieder rechtzeitig einscheren.

Weiterhin wird der in Ziffer 2 des zugrundeliegenden Entwurfs festgeschriebene Seitenabstand beim Überholen nur schwer einzuhalten sein, wenn Radfahrende nebeneinander fahren und sich nicht über eine mögliche Behinderung des rückwärtigen Verkehrs vergewissern.

Letztendlich begründet diese Privilegierung des Radverkehrs auch eine praktische Benachteiligung des damit vergleichbaren Elektrokleinstfahrzeugverkehrs, da diese nach § 11 Absatz 1 eKFV einzeln hintereinander fahren müssen.

Vor diesem Hintergrund sollte von einer Umformulierung des Regel-Ausnahme-Grundsatzes für Rad Fahrende in § 2 Abs. 4 StVO abgesehen werden. Zudem ist auch keine praktische Notwendigkeit erkennbar, die eine solche Anpassung der Regelungslage erforderlich macht.

2.1.2 Anmerkungen zu Ziffer 2 (§ 5 Absatz 4 S. 2 StVO – Seitenabstand von Kraftfahrzeugen beim Überholen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden)

Die Implementierung eines hinreichend bestimmten und in der Rechtsprechung gefestigten Seitenabstandes von Kraftfahrzeugen beim Überholen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden wird ausdrücklich begrüßt und dürfte zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen.

Unklar bleibt dennoch, ob der Seitenabstand auch beim Überholvorgang zwischen Elektrokleinstfahrzeugen gilt, da diese sowohl dem Kraftfahrzeugbegriff als auch dem besonders zu schützenden Verkehrsteilnehmerkreis aus § 5 Absatz 4 S. 2 StVO-E unterfallen. Letztendlich dürfte eine solche Rechtsauslegung jedoch mit Blick auf die gängigen Radwegdimensionierungen an seine praktischen Grenzen stoßen und jedweden Überholvorgang auf Radwegen obsolet erscheinen lassen.

Denkbar wäre jedoch eine sinngemäße Übernahme der bisherigen Rechtsanwendung zum Überholvorgang zwischen Radfahrern, wonach die für den Kraftfahrzeugverkehr geltenden Grundsätze zum Mindest-Seitenabstand nicht auf den Radverkehr übertragbar sind, weil die sonst ungleich größere Masse und Geschwindigkeit des überholenden Fahrzeugs sowie Beeinträchtigungen durch Luftzug und Motorgeräusch dann keine Rolle spielen.

Darüber hinaus wäre zur Gewährleistung einer gewissen Rechts- und Anwendungssicherheit sowie zur Vermeidung von zahlreichen Verkehrsunfällen mit verletzten Rad Fahrenden (insb. im Zusammenhang mit dem Unfallphänomen „Dooring“) auch die Einführung eines hinreichend bestimmten Seitenabstandes beim Vorbeifahren an haltenden und parkenden Fahrzeugen sinnvoll.

2.1.3 Anmerkungen zu Ziffer 3 (§ 9 Absatz 6 StVO – Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen mit mehr als 3,5 t)

Die Einführung einer Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t wird ausdrücklich begrüßt und ist in Verbindung mit der zum 02.10.2019 in Kraft getretenen 9. Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV) ein wichtiger Schritt zur Vermeidung von schwerwiegenden Abbiegeunfällen.

Entscheidendes Kriterium zur nachhaltigen Senkung der Abbiegeunfälle mit schweren oder gar tödlichen Personenschäden ist jedoch eine einheitliche Auslegung der Schrittgeschwindigkeit. Entgegen der regelmäßigen Auslegung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sollte der Begriff der Schrittgeschwindigkeit keine Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 11 km/h umfassen, sondern lediglich im Bereich zwischen 4 – 7 km/h liegen.

Darüber hinaus wäre die Implementierung einer definitorischen Festschreibung in der Verwaltungsvorschrift zur StVO sinnvoll, um eine gewisse Rechts- und Anwendungssicherheit zu gewährleisten.

2.1.4 Anmerkungen zu Ziffer 7 (§ 21 Absatz 3 S. 1 StVO – Mitnahme von Kindern unter 7 Jahren auf Mofas und geschwindigkeitsbeschränkten Kleinkrafträdern)

Hiernach soll die bislang in § 10 Absatz 4 FeV verankerte Regelung zur Mitnahme von Kindern unter 7 Jahren auf Mofas und geschwindigkeitsbeschränkten Kleinkrafträdern als Verhaltensvorschrift mit dem nachfolgenden Wortlaut in § 21 Absatz 3 S. 1 StVO verschoben werden:

Auf Fahrrädern, auf Mofas nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung oder auf Kleinkrafträdern nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1b der Fahrerlaubnis-Verordnung dürfen nur Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden, wenn für die Kinder besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können.

Hierdurch werden zwei unterschiedliche und nicht miteinander vergleichbare Vorschriften zum Fahrrad- und Kraftfahrzeugverkehr vermengt, wodurch sich die nachfolgenden gesetzesdogmatischen Widersprüche ergeben:

- Mindestalterregelungen zur Inbetriebnahme von Kraftfahrzeugen sind grundsätzlich in § 10 FeV festgeschrieben, da es sich hierbei um eine fahrerlaubnisrechtliche Voraussetzung und keine Verhaltensvorschrift handelt
- Ausführungen zur Voraussetzung eines besonderen Sitzes für Kinder und das Vorhandensein von Radverkleidungen oder gleich wirksamen Vorrichtungen sind für Krafträder (inkl. Mofas und Kleinkrafträder) bereits als Bau- und Betriebsvorschrift in § 35a Absatz 9 StVZO geregelt und würden hierdurch eine redundante Wiederholung erfahren
- Die Mitnahme einer Person auf einem Kraftrad ohne besonderen Sitz ist bereits nach § 21 Absatz 1 S. 4 Nr. 1 StVO pönalisiert und in § 49 Absatz 1 Nr. 20 StVO mit einem Ordnungswidrigkeitentatbestand belegt

2.1.5 Anmerkungen zu Ziffer 8b (§ 23 Absatz 1d StVO – Pflicht zur Einschaltung des Notbremsassistenzsystems)

Die Einführung einer verpflichtenden Verhaltensvorschrift zur Einschaltung eines für das jeweilige Kraftfahrzeug vorgeschriebene Notbremsassistenzsystems ab einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h wird von der DPoIG ausdrücklich begrüßt und dürfte bis zu einer möglichen Anpassung der UN-ECE Regelung Nr. 131 (automatische Einschaltung und Unterbindung einer manuellen Abschaltung des Notbremsassistenzsystems ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h) zu einer deutlichen Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen.

Bislang ist jedoch eine manuelle Abschaltung von Notbremsassistenzsystemen nach den Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 661/2009 technisch möglich, sodass die Einführung der geplanten Verhaltensvorschrift zumindest vorübergehend erforderlich ist, um schwere Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen der Klassen N2 und N3 sowie Bussen der Klassen M2 und M3 zu verhindern.

2.2 Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (Artikel 3)

2.2.1 Anmerkungen zu Ziffer 9 (Laufende Nummern 50a, 50a.1, 50a.2 und 50a.3 – unberechtigte Nutzung einer Rettungsgasse)

Die gesonderte Einführung eines Tatbestandes zur Ahndung der unberechtigten Nutzung einer Rettungsgasse auf Autobahnen und Außerortsstraßen wird von der DPoIG ausdrücklich begrüßt und macht die bisherige Inanspruchnahme von Auffangtatbeständen obsolet.

Insbesondere die Höhe der im Entwurf festgelegten Regelbußgeldsätze und die damit verbundene Nebenstrafe des Fahrverbotes dürften eine generalpräventive Wirkung entfalten.

2.3 Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (Artikel 4)

2.3.1 Anmerkungen zu Ziffer 1 (§ 10 Absatz 4 FeV – Mindestalter für die Mitnahme von Kindern unter 7 Jahren)

Unter Berücksichtigung der Ausführungen in Punkt 2.1.4 sollte von einer Aufhebung der Bestimmung zur Mindestalterregelung für die Mitnahme von Kindern unter 7 Jahren auf einem Mofa oder einem geschwindigkeitsbeschränkten Kleinkraftfahrzeug in der FeV abgesehen werden.

2.3.2 Anmerkungen zu Ziffer 2 (§ 75 Nummer 8 FeV – Ordnungswidrigkeiten)

Unter Berücksichtigung der Ausführungen in den Punkten 2.1.4 und 2.3.1 sollte von einer Aufhebung des Ordnungswidrigkeitentatbestandes im Zusammenhang mit Verstößen gegen die Mindestalterregelung für die Mitnahme von Kindern unter 7 Jahren auf einem Mofa oder einem geschwindigkeitsbeschränkten Kleinkraftfahrzeug in der FeV abgesehen werden.

3. Weitergehende Anpassungs- und Änderungsvorschläge

Unabhängig von dem Inhalt des zugrundeliegenden Verordnungsentwurfs regt die DPoIG zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Rechtsklarheit die nachfolgenden Anpassungen bzw. Änderungen in der StVO an:

3.1 Anpassung des Sinnbildes „Mofas“ in § 39 Absatz 7 StVO

Mit Inkrafttreten der Zehnten Verordnung zur Änderung der FeV vom 16.04.2014 wurden geschwindigkeitsbeschränkte Kleinkraftfahrzeuge aus den Bestimmungen zum Fahrrad mit Hilfsmotor (Mofa) herausgelöst und in einem eigenständigen Tatbestand gefasst (§ 4 Absatz 1 S. 2 Nr. 1b FeV).

Eine solche Ausgliederung war zum damaligen Zeitpunkt erforderlich, da eine Umschlüsselung eines EU-typgenehmigten Kleinkraftrades auf eine nationale Schlüsselnummer (z.B. KKR MOFA BIS 25 KM/H mit der Schlüsselnummer 24/1200 oder MOFA mit der Schlüsselnummer 29/2500) unzulässig ist und die Beibehaltung der Angaben zur bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h in der Übereinstimmungsbescheinigung eines auf 25 km/h gedrosselten Kleinkraftrades zu Missverständnissen in der rechtlichen Einordnung als fahrerlaubnisfreies Kraftfahrzeug geführt hat.

Seither gibt es kaum noch Kraftfahrzeuge mit der Klassifizierung „Mofa“ im öffentlichen Verkehrsraum, sodass auch das Verkehrszeichen „Mofas“ an diese neuen Entwicklungen angepasst werden sollte. Letztendlich sind geschwindigkeitsbeschränkte Kleinkrafträder jedoch insbesondere im Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht gleichgestellt und in ihrer technischen Beschaffenheit mit den Leistungs- und Karosserieeigenschaften von Mofas vergleichbar, sodass die bestehenden Berechtigungen in der StVO auch auf Kleinkrafträder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h angepasst werden sollten.

Diese Gleichstellung hat das BMVI nicht zuletzt in den Ausführungen zu Artikel 1 Ziffer 7 des vorliegenden Referentenentwurfs erkannt und die Verhaltensvorschriften in § 21 Absatz 3 S. 1 StVO-E (Voraussetzungen zur Mitnahme von Kindern unter 7 Jahren) für Mofas und geschwindigkeitsbeschränkte Kleinkrafträder gleichgesetzt.

Aus diesen Gründen scheint die Umbenennung des Sinnbildes „Mofas“ in § 39 Absatz 7 StVO in „Mofas und Kleinkrafträder bis 25 km/h“ sinnvoll und würde Rechtsklarheit schaffen.

3.2 Einführung eines einheitlichen Verkehrszeichens „Geschwindigkeitskontrolle“

In Ergänzung zu dem vorliegenden Referentenentwurf regt die DPoIG die Einführung eines Zusatzzeichens im Verkehrszeichenkatalog der StVO an, mit dem auf eine im Streckenverlauf unmittelbar folgende Geschwindigkeitsüberwachung hingewiesen wird.

Bislang erfolgt eine etwaige Beschilderung höchst heterogen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland und nicht immer erschließt sich die Botschaft der verwendeten Hinweisschilder.

Mit freundlichen Grüßen

