

Dr. Markus Schäpe, ADAC



Schriftliche Stellungnahme als Sachverständiger zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur am 25.09.2019

20. September 2019

Der ADAC bedankt sich für die Möglichkeit, sich zu den vorgeschlagenen Änderungen der Straßenverkehrsordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages äußern zu dürfen.

Viele der diskutierten Vorschläge zur Änderung der StVO, FeV und BKatV lassen positive Auswirkungen für die Verkehrssicherheit und eine Stärkung des Fahrradverkehrs erwarten, die der ADAC ausdrücklich unterstützt.

- **Überholen von Radfahrern und Fußgängern**

Die genaue Angabe des einzuhaltenden Abstands in Metern in der StVO sorgt für Klarheit beim Kraftfahrer, ob in der konkreten Verkehrssituation überhaupt überholt werden darf. Eine Pflicht zum Fahrspurwechsel beim Überholen von Radfahrenden wie auch einer Aufweicheung des Rechtsfahrgebotes für innerorts Radfahrende bedarf es nicht. Für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit kann auch ein neues Verkehrszeichen zum Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen sorgen, mit dem z.B. an Engstellen ein gesetzliches Überholverbot noch einmal verdeutlicht wird.

- **Verbesserung des Sichtbeziehung zwischen Kraftfahrzeugen und Radverkehr**

Eine Änderung bzw. Konkretisierung des Parkverbotes vor dem Kreuzungsbereich kann nach Meinung des ADAC zu einer Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr führen. Die einzuhaltenden Abstände parkender Fahrzeuge zu Kreuzungspunkten und Gehwegrandung müssen klar und verständlich sein.

- **Schrittgeschwindigkeit von LKW beim Rechtsabbiegen**

Ein weiterer Schritt für mehr Verkehrssicherheit und die Vermeidung von Abbiegeunfällen von LKW ist die Einführung der Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen für Kraftfahrzeuge über 3,5 t. Diese Regelung kann eine Ergänzung der „Aktion Abbiegeassistent“ sein, die der ADAC unterstützt. Weiterhin fordern wir die Ausrüstung bzw. Nachrüstung der Fahrzeuge mit einem Abbiegeassistenten.

- **Verbesserung des Fahrradverkehrs**

Um den Fahrradverkehr zu einer echten Alternative zu anderen Verkehrsmitteln zu machen, sind die Einführung von Fahrradzonen, Radschnellwegen sowie Regelungen für das Abstellen von Lastenrädern zu begrüßen. Derzeit ist aber für deren Besitzer schwierig, eine geeignete Abstellmöglichkeit zu finden, bei der Fußgänger nicht behindert werden.

- **Regelungen für das Carsharing**

Auch im Bereich des Carsharings sind die Regelungen geeignet, diese aus Sicht des ADAC wichtige Mobilitätsalternative zu stärken. So ist es zur Vermeidung des Anbringens von

Zusatzzeichen sinnvoll, die Gebührenfreiheit für das Parken von Carsharing-Fahrzeugen auf dem Parkscheinautomaten direkt anzuzeigen. Zudem wäre es aus Gründen der Vereinfachung bei der Reservierung von Parkflächen für bestimmte Carsharing-Anbieter zu begrüßen, diesen eine Kennzeichnung mit Ihrem Firmenlogo zu gestatten.

- **Klarstellung des Verbotes von „Blitzerapps“ auf Mobiltelefonen**
Aufgrund der erheblichen Verunsicherung oder Unkenntnis bei den Kraftfahrern zu diesem Thema ist es sinnvoll, dieses Verbot ausdrücklich in den Verordnungstext aufzunehmen.
- **Abschaltverbot für Notbremsassistenten**
Diese langjährige Forderung des ADAC muss umgehend in die gesetzliche Regelung bußgeldbewährt aufgenommen werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Diskutiert werden aber auch Regelungen, bei denen der ADAC Vorbehalte hat:

- **Rechtsabbiegen für Radfahrende an roter Ampel**

Der ADAC empfiehlt, vor einer entsprechenden gesetzlichen Regelung die Ergebnisse der BASt-Studie zu diesem Thema abzuwarten. Kommt diese zu einem positiven Ergebnis, ist ein Grünpfeil für den Radverkehr sinnvoll. Eine generelle Freigabe des Rechtsabbiegens durch Radfahrende wird nicht unterstützt.

- **Erweiterungen der Regelungen zur Rettungsgasse**

Der ADAC setzt sich schon länger für ein ausdrückliches Verbot ein, eine bereits gebildete Rettungsgasse unberechtigt zu befahren. Hier ist es auch konsequent, das Befahren mit mehrspurigen Fahrzeugen aufgrund der besonderen Gefährlichkeit mit einem Fahrverbot von einem Monat zusätzlich zum Bußgeld zu ahnden.

Eine Ausnahme von der Verhängung eines Fahrverbots ist für einspurige Fahrzeuge (Motorräder) zu machen, da hier kein objektiv hohes Gefährdungspotential vorliegt, da Lücken zwischen den Fahrzeugen genutzt werden können und die Weiterfahrt bis zur nächsten Raststätte oder Ausfahrt bei hohen Temperaturen auch nicht besonders rücksichtslos im rechtlichen Sinne erscheint. Eine Ahndung des Verstoßes der Motorradfahrer erfolgt dann mit Geldbuße und Punkten.

Für Sanktionen beim Nichtbilden der Rettungsgasse sind aus Sicht des ADAC keine Änderungen notwendig. Insbesondere ist ein Fahrverbot von einem Monat für das Nichtbilden der Rettungsgasse ohne konkrete Behinderung oder Gefährdung als unverhältnismäßig und systemfremd abzulehnen.

- **Ahndung von Haltverboten**

Beim Halten in zweiter Reihe, auf Geh- und Radwegen und Fahrradschutzstreifen wird in der Praxis zumeist eine Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer vorliegen, wenn es zur Anzeige kommt; der Grundtatbestand selbst dürfte in der Ahndungspraxis keine Rolle spielen. Dies ist bei der Einordnung der Tatbestände in die Bußgeldkatalogverordnung und bei der Höhe der Bußgeldsätze zu berücksichtigen. Der ADAC hält es für ausreichend, bei diesen Verfehlungen auch bei einer Behinderung anderer im Verwarnungsbereich bis 55 € (ohne Punkt) zu bleiben. Liegt eine Gefährdung vor oder führt das verbotswidrige Verhalten zu einem Sachschaden, ist hier eine Ahndung mit einem Bußgeld ab 60 € (mit einem Punkt) denkbar.

Eine solche Differenzierung würde auch eine richtige Einordnung dieser Verstöße im Verhältnis zur Ahndung des unerlaubten Parkens in der Feuerwehrezufahrt mit Behinderung oder des unerlaubten Parkens mit der Behinderung von Rettungsfahrzeugen im Einsatz widerspiegeln.

Außerdem sollten mehr Möglichkeiten zum kurzen Halten und Ein- und Aussteigenlassen von z.B. älteren Personen oder zum Ausladen von Waren realisiert werden, z.B. Ein- und Ausstiegsbereiche vor Arztpraxen bzw. Ladezonen. So könnte die Notwendigkeit genommen werden, verbotenerweise in zweiter Reihe zu halten.

Für Taxen muss klar sein, dass diese privilegiert bleiben, was das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen in zweiter Reihe betrifft.

Aufgrund der Tatsache, dass es sich um Delikte im ruhenden Verkehr handelt, stellt sich ohnehin die Frage, in wie vielen Fällen der Fahrzeugführer ermittelt werden kann. Nur der Fahrer kann mit Bußgeld sanktioniert und mit Punkten belegt werden. Wird er nicht ermittelt und nicht benannt, hat der Halter nur die Verfahrenskosten zu tragen.

- **Unberechtigte Parken auf Elektro-Stellplätzen**

Ein Bußgeldtatbestand für das unberechtigte Parken auf Parkplätzen für Elektroautos ist aus Sicht des ADAC sinnvoll. Zur Förderung der Elektromobilität muss der Fahrer eines solchen Fahrzeuges darauf vertrauen können, dass insbesondere die Ladestationen rechtzeitig verfügbar und die Plätze nicht durch verbotswidrig abgestellte Verbrennerfahrzeuge oder Elektrofahrzeuge ohne Ladevorgang blockiert sind. Es muss vermieden werden, dass die Elektrofahrzeuge wegen leeren Akkus auf der Fahrbahn liegenbleiben und zu Behinderungen und Gefährdungen führen. Dies geschieht am besten durch konsequentes Abschleppen unberechtigt Parkender.

Bei der Bemessung der Höhe eines Bußgeldes für diese Delikt ist jedoch zu beachten, dass derartige Verstöße zwischen dem unberechtigten Parken in Anwohnerparkzonen und dem unerlaubten Parken auf Behindertenparkplätzen anzusiedeln sind.