

DEKRA Stellungnahme

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
19(15)268-F

Stellungnahme zur 50. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 25.09.2019



Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 25. September 2019

zu dem

1.) Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrsfreundlich anpassen

Drucksache 19/8980

und zu der

2.) Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Einleitung

DEKRA engagiert sich seit mehr als 90 Jahren für die Verbesserung der Verkehrssicherheit – mit periodischen Fahrzeuguntersuchungen, mit dem Einsatz der Unfallanalytik und Unfallforschung, mit Crash-Tests, Öffentlichkeitskampagnen und der Mitarbeit in nationalen und internationalen Gremien.

Vor dem Hintergrund, dass jedes Straßenverkehrsopfer eines zu viel ist, bleibt die Erhöhung der Verkehrssicherheit eine der größten gesellschaftlichen Herausforderungen weltweit.

Dabei kann die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr nicht isoliert voneinander betrachtet und erreicht werden. Der Straßenverkehr ist auch als soziales Miteinander zu verstehen und setzt ein verantwortungsbewusstes und regelkonformes Verhalten aller Verkehrsteilnehmer voraus. Ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme (§1 StVO) bleibt damit weiterhin oberstes Gebot der Straßenverkehrsordnung. Das heißt auch, dass die verschiedenen Mobilitätsformen, wie z. B. Autofahren, Radfahren und Zufußgehen, nur miteinander und in einem ausgewogenen Verhältnis funktionieren können und nicht gegeneinander ausgespielt werden sollten. Ziel sollte es sein, die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, ohne dass dabei etablierte Mobilitätsformen und -angebote eine Benachteiligung erfahren. Nur so gelingt es, eine Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern für die geplanten Veränderungen zu erreichen.

Nachfolgend soll auf einige Vorschläge des Antrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrsfreundlich anpassen“ zu den Vorschlägen zur Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO)“ eingegangen werden.

Schritttempo beim Rechtsabbiegen für Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen

Zu der geplanten Maßnahme, die Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen dahingehend abzuändern, dass diese in Ortschaften beim Rechtsabbiegen nur noch Schritttempo (vier bis sieben Kilometer pro Stunde) fahren sollen, wird wie folgt Stellung genommen:

Aktuell wird diskutiert, zur Vermeidung von Abbiegeunfällen zwischen Lkw und Radfahrenden die StVO so abzuändern, dass Lkw – und alle anderen Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen, also auch Busse, Wohnmobile, Traktoren etc. – nur noch mit Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen dürfen.

Die Konfliktsituation von rechtsabbiegenden Lkw und Radfahrenden entsteht unter anderem deshalb, weil zwischen Lkw und Radfahrenden oft nur eine sehr geringe Geschwindigkeitsdifferenz besteht. Befindet sich eine Radfahrende Person in einem nicht oder nur schlecht einsehbaren Bereich neben dem Lkw, verbleibt sie deshalb längere Zeit in diesem Bereich. Das ist ein wesentlicher Grund, warum Lkw fahrende in Rechtsabbiegesituationen Radfahrende nicht oder nur sehr schwer wahrnehmen können.

Eine Vorgabe, dass die Lkw nur noch mit Schrittgeschwindigkeit nach rechts abbiegen dürfen, könnte die Zahl solcher Konflikte mit Radfahrenden reduzieren. Allerdings steht zu befürchten, dass damit zu Fuß Gehende einem erhöhten Risiko ausgesetzt werden.

Betrachtet man die – zugegebenermaßen nicht zahlreichen – DEKRA Unfallgutachten zum Thema rechtsabbiegender Lkw getrennt nach Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, zeigt sich, dass die Geschwindigkeit der abbiegenden Lkw bei Konflikten mit zu Fuß Gehenden deutlich unterhalb der bei Konflikten mit Radfahrenden liegt. Dies deutet darauf hin, dass sich die oben beschriebene Problematik des längeren Verbleibs im nicht einsehbaren Bereich von den Radfahrenden auf die zu Fuß Gehenden verschieben würde, wenn die Lkw nur noch mit Schrittgeschwindigkeit abbiegen dürften.

Es ist zu befürchten, dass die geplante Neuregelung zwar Radfahrende schützen, gleichzeitig aber zu Fuß Gehende zusätzlich gefährden würde. Aus diesem Grund lehnt DEKRA diese Veränderung ab.

Ausreichender Seitenabstand beim Überholen

Nationale Untersuchungen haben unabhängig voneinander ergeben, dass der von Gerichten geforderte seitliche Abstand von 1,5 m beim Überholen häufig unterschritten wird. Die Einflussfaktoren sind dabei vielfältig. Eine Rolle spielen unter anderem der Gegenverkehr, die Fahrbahnbreite, der Lkw-Anteil, die Geschwindigkeit der Radfahrenden sowie der seitlicher Abstand der Radfahrenden zum Fahrbahnrand. Auch beeinflusst die eventuell vorhandene Radverkehrsinfrastruktur das Überholverhalten von Kraftfahrzeugführenden, z. B. die aktuellen Studien [1] und [2].

Der Einfluss unterschiedlicher Parameter auf den Überholabstand war Bestandteil zahlreicher internationaler Studien. Untersucht wurden z. B., ob Geschlecht, Kleidung oder getragener Helm sowie die Position der Radfahrenden zum Fahrbahnrand den Überholabstand beeinflussen. Die Studien kamen dabei stellenweise zu gegenläufigen Ergebnissen, das Überholen mit zu geringem Abstand (in Europa in der Regel 1,5 m, in den USA in der Regel 0,91 m entsprechend der 3-Fuß-Regel) war aber überall gegeben.

Als problematisch erweist sich auf jeden Fall der Umstand, dass der Überholabstand geringer ist, wenn sich die Radfahrenden auf einem Schutzstreifen für Radfahrer oder auf Radfahrstreifen befinden. Diese Sicherheitsräume für Radfahrende bewirken damit beim Überholen das Gegenteil. Dieser Sachverhalt erweist sich als besonders gefährlich, wenn die Breite der Streifen 1,5 m unterschreitet oder der Sicherheitstrennstreifen zu daneben befindlichen Parkstreifen fehlt. Die Empfehlungen der ERA [3] sollten hier nicht unterschritten werden.

Um Radfahrenden die Möglichkeit zu geben, langsamere Radfahrende auf Radfahrstreifen (benutzungspflichtig) mit ausreichendem seitlichem Abstand überholen zu können, sollte die Mitbenutzung des Kfz-Fahrstreifens während des Überolvorgangs gestattet werden.

Mobilität lebt von der Vielfalt der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer. Die gegenseitige Rücksichtnahme und Gleichbehandlung ist hierbei entscheidend. Um das Risiko von Unfällen senken zu können, ist es unserer Meinung nach wichtig, dass auch Radfahrerende den Sicherheitsabstand von 1,5 m während des Überolvorgangs sowohl rechts als auch links einhalten. Insofern plädieren wir dafür, einen Sicherheitsabstand von 1,5 m beim Überholen für alle Fahrzeuge einzuführen.

Personenbeförderung auf Fahrrädern

Prinzipiell stellt das Mitnehmen von weiteren Personen mit dem Fahrrad eine Variante der ökologischen Mobilität dar. Damit wäre eine diesbezügliche Öffnung grundsätzlich zu begrüßen. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit sollten die technischen Voraussetzungen und damit die Feststellung der Eignung des Fahrrads zur Beförderung mehrerer Personen im Vorfeld sichergestellt sein. Dazu arbeiten bereits Normungsgremien an entsprechenden Normen. Des Weiteren sollten Radfahrende für das veränderte Fahrverhalten, welches sich aus den weiteren Personen und den möglichen Anhängern ergibt (längere Bremswege, höheres Fahrgewicht, etc.), sensibilisiert werden. Der Transport zusätzlicher Personen auf einem Fahrrad, das nur für eine Person gedacht ist, ist nicht erlaubt. Tandems und andere Fahrräder, die laut Straßenverkehrsordnung für die Nutzung durch mehrere Personen ausgelegt sind, sind von dieser Regel ausgenommen.

Freigabe von Busspuren für Pkw mit Fahrgemeinschaften, E-Scooter etc.

Der Vorschlag, Busspuren für E-Tretroller und Pkw mit Fahrgemeinschaften zu öffnen, ist kritisch zu sehen. Damit würde nicht nur der öffentliche Nahverkehr zusätzlich belastet, sondern ein weiterer neuer Konfliktbereich erzeugt werden. Außerdem ist zu erwarten, dass

die Unfallgefahr für Radfahrende und E-Scooter-Nutzende wächst. Auch mit Blick auf den Personalmangel bei Polizei ist es fraglich, inwiefern geprüft werden kann, dass tatsächlich Fahrgemeinschaften die Busspur nutzen. Insofern sollten Busspuren weiterhin dem ÖPNV sowie den jetzt schon bestehenden wenigen Ausnahmen vorbehalten bleiben.

Nebeneinander fahren von Radfahrenden

Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden wird künftig ausdrücklich erlaubt, wenn der Verkehr dadurch nicht behindert wird. Die bisherige Formulierung in der StVO stellt das Hintereinanderfahren als Regelfall in den Vordergrund. Grundsätzlich stellen Radfahrende, die zu zweit nebeneinander auf der Straße fahren, für den übrigen Verkehr keine besondere Gefahrensituation – jedoch unter Umständen eine vermeidbare Behinderung (§ 1 StVO) – dar.

Jedoch müssen überholende Fahrzeuge aufgrund des vorgeschriebenen Mindestabstandes zu Radfahrenden u. U. auf die Gegenfahrbahn ausweichen. Im Zusammenspiel mit der Einhaltung des 1,5 m Sicherheitsabstandes und möglichen entgegenkommenden Kraftfahrzeugen oder Fahrrädern kann es somit zu gefährlichen Verkehrssituationen kommen. Außerdem wird es für Kraftfahrer bei einem Überhol-/Vorbeifahrmanöver schwieriger, Gefährdungen zu vermeiden bzw. keine Ordnungswidrigkeit zu begehen.

Da die neue Formulierung die Behinderung des übrigen Verkehrs untersagt, gleichzeitig aber den Radfahrenden mehr Freiheiten und an bestimmten Streckenabschnitten (z. B. die Fahrbahnbreite lässt ein Überholen mit 1,5 m Abstand nicht zu) auch ein Mehr an Sicherheit bietet, wird die Formulierung begrüßt.

Einführung des Grünpfeils für Fahrradfahrende

An ausgewählten Kreuzungen, an denen ernsthafte Konflikte mit zu Fuß Gehenden und anderen Verkehrsteilnehmern ausgeschlossen sind, bestehen grundsätzlich keine Bedenken für die Einführung des Grünpfeils für Fahrradfahrende. Voraussetzung sollte sein, dass die gleichen Regeln wie am "normalen" Grünpfeil (vorheriges Anhalten) gelten. Beim Nichteinhalten der Radfahrenden an die Regeln des Grünpfeils, könnte es zur Gefährdung kreuzender zu Fuß Gehenden kommen. Der Vorteil einer Einführung wäre, dass das Abkürzen über den Gehweg reduziert und Radverkehr möglicherweise gefördert werden würde. Im Sinne der Verkehrssicherheit sollte es keine allgemeine Einführung eines Grünpfeils für Radfahrende geben.

Vermehrte Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung

Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO kann – sofern in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt – unter bestimmten Bedingungen Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden. Die aktuelle Regelung bedarf aus unserer Sicht keiner Änderung. Inwiefern die zuständigen Straßenverkehrsbehörden verstärkt zur Prüfung der Öffnungsmöglichkeit von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende veranlasst werden müssen, sei dahingestellt.

Navigationssysteme mit Anzeige von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen

Viele Navigationsgeräte besitzen zusätzliche Funktionen, wie das Auffinden von preisgünstigen Tankstellen, die Entdeckung von Sehenswürdigkeiten einer Region oder das Hinweisen des Fahrers auf eine durch Beschilderung vorgegebene Geschwindigkeitsbeschränkung. Letztere Funktion sorgt dafür, dass die Fahrer darin unterstützt werden, eine vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung einzuhalten. Das im Entwurf klar gestellte Verbot einer Warnfunktion in Form der Anzeige einer Verkehrsüberwachungsmaßnahme in Navigationssystemen bleibt schwer kontrollierbar. Auch ist nicht klar, ob hierunter neben Smartphones auch andere mobile Multifunktionsgeräte mit entsprechenden Applikationen fallen und ob damit auch eine Warnung mittels entsprechendem Sprachhinweis erfasst wäre. Hier würde sich auch aus datenschutzrechtlichen Gründen eine Kontrolle als besonders schwierig erweisen. Außerdem können Beifahrer die Funktion als „Warnhinweisgeber“ (mit der Unterstützung des Smartphones) übernehmen. Dieses Verbot bliebe auch mit der vorgesehenen Klarstellung weiter schwer durchsetzbar. Es wäre zielführender, darauf hinzuwirken durch die Fortschreibung des internationalen Regelwerkes die Qualifizierung entsprechender Fahrerassistenzsysteme für die Erkennung von Verkehrszeichen und daraus folgender Fahrerinformation / -warnung weiter voran zu treiben.

Abschließendes und Vorschläge

- Technische Neuerungen ermöglichen es uns schon heute, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Deshalb schlägt DEKRA vor, Lkw und Reisebusse verbindlich mit Abbiegeassistentensystemen auszustatten. Insbesondere den Städten und Kommunen sollte es einfacher ermöglicht werden, solche Systeme zu fordern.
- Gefahren, die sich beim Aussteigen aus einem Pkw im Zusammenhang mit Fahrradfahrern ergeben, können durch den Einbau von Ausstiegswarnern verringert werden. Deshalb sollte die Installation solcher Systeme ebenfalls gefördert werden.
- Um die Sichtbereiche von Kommunalfahrzeugen zu erhöhen, sollten diese, sofern dies möglich ist, über Niederflurcockpits verfügen.
- Die Festschreibung eines seitlichen Mindestabstands beim Überholen von Radfahrenden von nicht unter 1,5 m schafft Rechtssicherheit und wird daher begrüßt.
- Die Pflicht zur Ausstattung von PKW und Motorrädern mit Antiblockiersystemen (ABS) ist bereits seit vielen Jahren Pflicht in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union. Das bewährte System sorgt auch bei Pedelecs für eine Erhöhung der Sicherheit bei Bremsvorgängen, da insbesondere die Sturzgefahr durch ein Überbremsen des Vorderrades minimiert wird. Insofern wäre eine Pflichtausstattung von ABS für Pedelecs aus Sicht von DEKRA zielführend.

- Mit Hilfe von verkehrserzieherischen Aktionen für Kinder und Jugendliche oder Kampagnen für Erwachsene sollten Radfahrende und zu Fuß gehende im Hinblick auf die Sichtproblematik rechtsabbiegender Lkw sensibilisiert werden. Ebenfalls sollte die Akzeptanz des Helmtragens zusätzlich gefördert werden. Eine verbindliche Radfahrerausbildung für die jüngeren Verkehrsteilnehmer im Alter von ungefähr neun/zehn Jahren wäre eine weitere zu empfehlende Maßnahme.
- Um sichere Bedingungen bei der Infrastruktur für Fahrradfahrer und andere Verkehrsteilnehmer zu schaffen, spricht sich DEKRA für eine verbindliche Einführung eines technischen Regelwerks für die Planung und den Betrieb von Radverkehrsanlagen aus. An dieser Stelle sei auf die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) hingewiesen. Dabei handelt es sich um ein anerkanntes Werk, welches den Stand der Technik widerspiegelt.
- Eine bundesweit verbindliche Einführung eines solchen Regelwerks unabhängig vom zuständigen Baulastträger für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen sowie für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen weist ein enormes Potenzial zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und damit zur Erhöhung der Sicherheit Radfahrender auf.
- Darüber hinaus würde eine Streichung oder Anpassung des §5 (8) der StVO das Risiko von Verkehrsunfällen senken, da das Vorbeifahren rechts an Fahrzeugen durch Fahrradfahrende für eine unnötige Komplexität in den entsprechenden Verkehrssituationen sorgt.
- Den Kommunen sollten mehr Freiheiten bei der wissenschaftlich begleiteten Erprobung neuer Konzepte und Ansätze für mehr Verkehrssicherheit, Umweltschutz oder Lebensqualität zugestanden werden. Des Weiteren sollten Maßnahmen und Umwidmungen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs einfacher möglich sein.
- Der Bußgeldkatalog sollte dahingehend überarbeitet werden, dass die vermeidbare Behinderung oder Gefährdung von am Verkehr teilnehmenden zu deutlich höheren Bußgeldern und Punkten im Fahreignungsregister führt. Dazu zählen insbesondere das Falschparken auf Geh- und Radwegen, Überholen mit zu geringem Seitenabstand, das unachtsame Öffnen von Fahrzeugtüren, die Behinderung des Verkehrsflusses, Rotlichtverstöße (insbesondere auch von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden) und die Benutzung für das jeweilige Verkehrsmittel oder zu Fuß Gehende nicht zugelassener Verkehrswege.

Quellen:

- [1] Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Forschungsbericht Nr. 59: Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen; 5.2019
- [2] Radmesserstudie des Tagesspiegels, <https://interaktiv.tagesspiegel.de/radmesser/>
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010

Kontakt

André Skupin
Leiter Grundlagen und Prozesse
DEKRA Automobil GmbH
Senftenberger Straße 30
01998 Klettwitz
andre.skupin@dekra.com