

19. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale
Infrastruktur

Redigiertes Wortprotokoll der 50. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Berlin, den 25. September 2019, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Cem Özdemir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt 1 Seite 4

Antrag der Abgeordneten Stefan Gelhaar, Daniela Wagner, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrsfreundlich anpassen

BT-Drucksache 19/8980

Federführend:
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:
Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen

Berichterstatter/in:
Abg. Gero Storjohann [CDU/CSU]

Tagesordnungspunkt 2 Seite 4

Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Selbstbefassung 19(15)SB-092

Anlage Seite 26 Stellungnahmen A-Drs. 19(15)268-A-I

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Donth, Michael Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Ludwig, Daniela Oßner, Florian Ploß, Dr. Christoph Pols, Eckhard Schnieder, Patrick Schreiner, Felix Sendker, Reinhold Simon, Björn Storjohann, Gero Uhl, Markus	Damerow, Astrid Erndl, Thomas Koeppen, Jens Lange, Ulrich Lips, Patricia Möring, Karsten Müller (Braunschweig), Carsten Rehberg, Eckhardt Riebsamen, Lothar Schweiger, Torsten Stracke, Stephan Tebroke, Dr. Hermann-Josef Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Whittaker, Kai
SPD	Burkert, Martin Herzog, Gustav Klare, Arno Korkmaz, Elvan Lühmann, Kirsten Müller (Chemnitz), Detlef Schiefer, Udo Schmidt, Uwe Stein, Mathias	Bartol, Sören De Ridder, Dr. Daniela Hartmann, Sebastian Hitschler, Thomas Nissen, Ulli Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils
AfD	Büttner, Matthias Holm, Leif-Erik Magnitz, Frank Mrosek, Andreas Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Bernhard, Marc Ehrhorn, Thomas Komning, Enrico Kraft, Dr. Rainer Schulz, Uwe Wildberg, Dr. Heiko
FDP	Herbst, Torsten Jung, Dr. Christian Kluckert, Daniela Luksic, Oliver Reuther, Bernd	Hessel, Katja Hocker, Dr. Gero Clemens Müller, Alexander Sauter, Christian Sitta, Frank
DIE LINKE.	Cezanne, Jörg Leidig, Sabine Remmers, Ingrid Wagner, Andreas	Domscheit-Berg, Anke Lenkert, Ralph Lutze, Thomas Zimmermann, Pia
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelhaar, Stefan Kühn (Dresden), Stephan Wagner, Daniela	Krischer, Oliver Nestle, Dr. Ingrid Özdemir, Cem Tressel, Markus



Liste der Sachverständigen

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 25. September 2019, 11:00 Uhr
im Saal E.600 des Paul-Löbe-Hauses

- a) Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrs-freundlich anpassen
Drucksache 19/8980

- b) Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Selbstbefassung 19(15)SB-092

Tilman Bracher

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH

Prof. Dr. Michael Brenner

Friedrich-Schiller-Universität Jena

Siegfried Brockmann

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Isabell Eberlein

Changing Cities e.V.

Kerstin Hurek

ACE Auto Club Europa e.V.

Christian Kellner

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.

Dr. Markus Schäpe

ADAC

André Skupin

DEKRA Automobil GmbH

Burkhard Stork

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.



Tagesordnungspunkt 1

Antrag der Abgeordneten Stefan Gelhaar, Daniela Wagner, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrs-freundlich anpassen

BT-Drucksache 19/8980

Tagesordnungspunkt 2

Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Selbstbefassung 19(15)SB-092

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße auch die Zuschauer in den „zugeschalteten Sendeanstalten“! Ich darf Sie alle recht herzlich zu der öffentlichen Anhörung in der 50. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur begrüßen. Es geht heute um den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrs-freundlich anpassen“, Drucksache 19/8980, und um die Novellierung der Straßenverkehrsordnung in Selbstbefassung. Vor allem darf ich unsere Referentinnen und Referenten herzlich begrüßen. Seien Sie uns herzlich willkommen! Als Sachverständige sind erschienen: Herr Tilman Bracher vom Deutschen Institut für Urbanistik, er ist dort Bereichsleiter für Mobilität und Infrastruktur, Herr Prof. Dr. Michael Brenner, Inhaber des Lehrstuhls für deutsches und europäisches Verfassungs- und Verwaltungsrecht an der Friedrich-Schiller-Universität Jena, Herr Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, Frau Isabell Eberlein, Mitglied des Vorstands von Changing Cities e.V., Frau Kerstin Hurek, Leiterin des Bereichs Verkehrspolitik beim Auto Club Europa, Herr Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, Herr Dr. Markus Schäpe vom Allgemeinen Deutschen Automobil Club, dort Leiter der juristischen Zentrale, und Herr André Skupin, technischer Leiter bei der DEKRA, und schließlich Herr Burkhard Stork, Bundesgeschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs. Noch ein-

mal herzlich willkommen! Ich möchte den Sachverständigen bei der Gelegenheit auch dafür danken, dass sie schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben. Diese wurden als Ausschussdrucksachen 19(15)268-A-I verteilt. Sie liegen heute aus und sind auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Jetzt noch einige kurze technische Hinweise zum Ablauf unserer Anhörung, die Kolleginnen und Kollegen kennen das, aber vielleicht für die einen oder anderen Sachverständigen nochmal und für die Zuschauer: Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen gibt. Die Anhörung gliedert sich in Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, bis zu zwei Fragen stellen. Bis zu zwei heißt, es kann auch eine Frage sein, aber es können nicht drei oder vier Fragen sein. Die Fragesteller können außerdem in einer Fragerunde höchstens zwei Sachverständige befragen. Also man kann die Zahl der Fragen nicht dadurch multiplizieren, dass man alle fragt. Aufgrund eines Beschlusses des Ausschusses bitte ich die Fragesteller, sich auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Als Hilfestellung haben wir hier oben die Uhr auf den Monitoren in der Deckenampel. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte Sie, liebe Sachverständige, sich vielleicht die an Sie gerichteten Fragen zu notieren und dann in der Antwortrunde „en bloc“ zu beantworten. Ich werde Sie dann jeweils gesondert ansprechen und Sie um Beantwortung der an Sie gerichteten Fragen bitten.

Die Sachverständigen bitte ich, sich pro Frage auf fünf Minuten Antwortzeit einzustellen, damit möglichst viele Fragen gestellt und beantwortet werden können. Das heißt also konkret, wenn Sie drei Fragen bekommen, dann haben Sie maximal 15 Minuten. Also fünf Minuten pro Frage. Das bedeutet allerdings nicht, dass Sie die 15 Minuten dann ausschöpfen müssen. Auch Sie haben die Möglichkeit, das gerne kompakter zu beantworten. Möglicherweise sind es ja Fragen zu einem ähnlichen Sachgebiet. Das Gleiche gilt übrigens auch für die Fragestellerinnen und Fragesteller. Wir gehen an sich von einem Zeitrahmen von etwa zwei Stunden aus. Ich muss das jetzt leider einschränken, da wir um 13.00 Uhr das Plenum haben und es die Auflage unseres Präsidenten ist, dass wir da



fertig sein müssen. Also ist es nur noch 1 Stunde 45 Minuten. Ich bitte da um Nachsicht, weil die Sitzung davor leider länger gedauert hat. Wir haben zwei Frage- und Antwortrunden vereinbart, also gerne etwas kompakt. Von der öffentlichen Anhörung wird das Ausschussekretariat, wie üblich bei unseren öffentlichen Anhörungen, ein Wortprotokoll erstellen, das nachher allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Und wie Sie anhand der aufgebauten Kameras vermuten können, wird das Parlamentsfernsehen live übertragen. Das ist später auch aus der Mediathek des Deutschen Bundestages über das Internet abrufbar. Wir fangen gleich mit der ersten Fragerunde an. Für die Fraktion der CDU/CSU Herr Kollege Storjohann! Sie haben das Wort!

Abg. Gero Storjohann (CDU/CSU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, herzlichen Dank für die Einführung! Sehr geehrte Expertinnen und Experten, herzlichen Dank für Ihre Bereitschaft, uns zur Verfügung zu stehen! Ich glaube, es ist heute ein wichtiger Tag, denn wir wollen neue Impulse für den Radverkehr setzen. Da hat das Ministerium einen weitreichenden Vorschlag gemacht. Dennoch gibt es natürlich hohen Diskussionsbedarf. Das möchte ich mit meinen Fragen auch gerne klären.

Ich habe eine Frage an den ADAC, Herrn Dr. Schäpe. Sie haben Bedenken zum Halten in der zweiten Reihe, dem sogenannten Schutzstreifen. Ich bitte Sie, da mal Ihre Bedenken aus Sicht der Autofahrer erörtern und zu erläutern, ob Sie eventuell auch Lösungsvorschläge für den Lieferverkehr hätten. Das wäre die eine Frage. Damit es dann ausgewogen bleibt, die zweite Frage an den ADFC, Herrn Stork. Sie äußern in Ihrer Stellungnahme, dass Sie hier eine Verschlechterung beim Thema „Abstellen gegen Parken von Fahrrädern und Lastenrädern“ sehen. Könnten Sie auch da Ihre Bedenken äußern und erläutern? Denn normalerweise, wenn ich ein Auto am Fahrbahnrand abstelle, dann muss der Fahrradfahrer da herum fahren. Und wenn ich da ein Lastenrad hinstelle, muss der Fahrradfahrer auch darum herum fahren. Sie sind sicherlich dafür, dass wir mehr Halte- und Parkverbote für Autofahrer vorsehen. Aber nun sind Sie dafür, dass wir für Lastenfahrräder Ausnahmen machen. Ich bitte Sie, dass Sie darauf mal eingehen. Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann machen wir

gleich mit Herrn Dr. Spaniel für die AfD-Fraktion weiter.

Abg. Dr. Dirk Spaniel (AfD): Ich würde gerne Herrn Brockmann fragen. Wir haben ja gesehen, dass das Verkehrsministerium in diesem Paket einige Punkte aus dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN übernommen hat. Wir würden uns jetzt dafür interessieren, ob es die richtigen Punkte waren. Zum Beispiel: Ist das Nebeneinanderfahren von Radfahrern oder das zulässige Abbiegen an roten Ampeln, Stichwort „grüner Pfeil“, wirklich ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit? Und was wären denn aus Ihrer Sicht die wichtigsten Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit?

Die zweite Frage, die wir haben, ist: Wie beurteilen Sie denn die Problematik, dass künftig Lkw mit Schrittgeschwindigkeit abbiegen müssen, es gleichzeitig aber Radfahrern weiterhin erlaubt ist, sich an wartenden oder langsam fahrenden Fahrzeugen, zum Beispiel vor roten Ampeln, ohne irgendwelche Sicherheitsabstände vorbeizuschlängeln? Das sehen wir zum Beispiel kritisch. Dazu würde mich mal Ihre Meinung interessieren.

Vorsitzender: Kollege Stein bitte für die SPD-Fraktion!

Abg. Mathias Stein (SPD): Ich freue mich auch, dass wir die Anhörung haben und dass wir den Radverkehr mit diesen Vorschlägen deutlich voranbringen. Ich finde es auch gut, dass das Ministerium da einen ersten Aufschlag gemacht hat. Ich hätte zwei Fragen an die Experten.

Eine geht an Herrn Kellner vom DVR, und zwar zum Thema „Tempo-30-Regelung“. Wir haben ja in Städten zurzeit das Problem, dass wir sehr stückweise Tempo-30-Regelungen haben, an Kindertagesstätten, an Schulen, an anderen Stellen. Es wird ja von verschiedenen Seiten gefordert das vielleicht umzukehren, indem man sagt, die Regelgeschwindigkeit innerorts ist 30 km/h und die Ausnahme ist 50 km/h. Oder aber auch, den Kommunen dort mehr Spielraum zu geben, denn im Rahmen der Straßenverkehrsordnung haben die Kommunen ja innerhalb der kommunalen Selbstverwaltung wenig Verantwortung, sondern tun das in der Regel in Ausführung des Bundesrechts. Die Position dazu würde mich interessieren.



Dann eine Frage an den ACE. Es gab vom BMVI ein Modellprojekt zu Schutzstreifen außerorts für Fahrräder. Nach unserem Kenntnisstand ist das auch durchaus erfolgreich abgelaufen, auch was die Frage der Verkehrssicherheit und auch das Tempo auf Landstraßen anbelangt. Dazu würde mich mal Ihre Position interessieren.

Vorsitzender: Danke! Herr Dr. Jung für die FDP-Fraktion bitte!

Abg. Dr. Christian Jung (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich bin sehr froh, dass wir uns heute hier treffen, weil natürlich auch alle Initiativen zu begrüßen sind, um die Sicherheit im Straßenverkehr, und auch besonders im Radverkehr, zu erhöhen. In diesem Zusammenhang stellt sich natürlich auch immer die Frage, wie man insgesamt Kenntnisse über Verkehrssituationen noch verbessern kann. Deswegen gab es ja in den vergangenen Monaten auch die Diskussion, wie man es, zum Beispiel durch eine Wiederauflage der Fernsehsendung „Der 7. Sinn“, erreichen kann, so etwas auch in die breite Gesellschaft, in alle Altersgruppen zu vermitteln. Deswegen auch meine erste Frage an Herrn Skupin von der DEKRA. Sie haben ja seitens der DEKRA in den vergangenen Jahren immer wieder, auch bei Veranstaltungen mit Abgeordneten hier in Berlin, das Thema „rechts überholen von Fahrradfahrern“ angesprochen, bei Lkw. Es gibt da teilweise akrobatische Aktionen, die man auch immer wieder selbst im Straßenverkehr beobachten kann, wenn man als Fahrradfahrer unterwegs ist. Deswegen die Frage: Können Sie uns Risiken und Gefahren nennen, die derzeit im Zusammenhang mit dem § 5 Absatz 8 der StVO auftreten? Und wie kann man diesen Gefahren jetzt am besten begegnen? Das wäre die erste Frage.

Die zweite Frage, auch wiederum an Herrn Skupin: Was denken Sie, welches in diesem Zusammenhang insgesamt die besten Ansätze sind, um zu erreichen, dass es zu weniger Abbiegeunfällen kommt? Was sind da die Lösungsvorschläge der DEKRA?

Vorsitzender: Frau Kollegin Leidig für DIE LINKE. bitte!

Abg. Sabine Leidig (DIE LINKE.): Ich möchte vorausschicken, dass wir froh sind, dass sich zur Verbesserung der Situation von Fahrradfahrenden auf unseren Straßen etwas tut. Ich glaube, dass

nicht unweentlich dazu beigetragen hat, dass es in vielen Kommunen eine Bewegung gibt, in denen sich Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer für ihre Rechte auch viel stärker einsetzen. Deshalb freue ich mich auch, dass mit Frau Eberlein hier in der Runde eine kompetente Person ist, die diese Perspektive mitbringt. Wir begrüßen die Veränderungen, die das Ministerium vorschlägt, was die Fahrradfahrenden angeht. Wir begrüßen auch den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Aber ich möchte sagen, dass aus unserer Sicht die Diskussion weit mehr umfassen muss. Wir brauchen eine grundlegende Änderung der Weichenstellung im Verkehr. Denn bisher ist es nach wie vor so, dass sozusagen die Flüssigkeit des Autoverkehrs an erster Stelle steht und dass die Straßenverkehrsordnung eben tatsächlich dem motorisierten Straßenverkehr dient. Wir sind der Meinung, dass wir stattdessen so etwas brauchen, wie eine Straßenbenutzungsordnung, in der deutlich wird, dass alle gleichermaßen berechtigt sind, die Straßen zu nutzen, auch wenn sie kein motorisiertes Fahrzeug unter sich haben. Also das möchte ich vorwegschicken.

Jetzt habe ich zwei Fragen, die ich auch tatsächlich an Frau Eberlein richten möchte. Die erste Frage ist, was aus Ihrer Sicht sozusagen wesentliche Veränderungen des bestehenden Verkehrsrechts wären, um dieser Perspektive einer sozial-ökologischen Verkehrswende zum Durchbruch zu verhelfen oder diese zu unterstützen. Denn es geht ja um weit mehr als um die Verkehrssicherheit. Das ist ein wesentlicher Aspekt, aber nicht der einzige.

Die zweite Frage ist, was jenseits dieser ganz großen Perspektive jetzt konkret die wichtigsten Hebel wären, um den Umweltverbund, also Fußverkehr, Fahrradverkehr und auch den öffentlichen Nahverkehr zu begünstigen und voranzubringen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Kollege Gelhaar!

Abg. Stefan Gelhaar (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Erstmal freut es mich, dass wir uns hier als Parlament auf eine Anhörung verständigt haben, hier zur Straßenverkehrsordnung. Wir wissen alle, dass Verordnungen von der Bundesregierung zu erlassen sind, aber ich glaube, es war richtig und wichtig, dass wir als Bundestag da auch unser Statement,



unseren Druck mit reingeben, denn da muss etwas passieren. Deswegen haben wir als BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN uns auch zu diesem Antrag entschlossen. Wie wir alle wissen, sollte eigentlich der Verordnungsentwurf schon zu Pfingsten vorliegen. Wir haben jetzt fast Oktober. Ich will jetzt nicht unseren Antrag skizzieren, der liegt ja allen vor. Wir sagen auch, dass im vorliegenden Entwurf der Straßenverkehrsordnung noch einiges fehlt. Ich will auch gleich auf zwei Punkte eingehen und Sie dazu als Anzuhörende fragen. Und zwar zum einen möchte ich gern von Tilmann Bracher eine Auskunft oder eine Einschätzung zum Thema „Fahrradstraßen“ hören. Da ist ja jetzt in dem StVO-Entwurf eine Passage neu aufgenommen worden, wonach es künftig auch Fahrradzonen geben kann. Das begrüßen wir und das haben wir auch gefordert. Allein, wir schauen uns mal an, wie eine Fahrradstraße konkret eingeführt werden kann und welche Hürden da die Kommunen zu nehmen haben. Deswegen gerne nochmal von Ihnen die Einschätzung, wie Sie das bewerten. Ist das für Kommunen leichter geworden? Kommen wir da ein Stück voran? Also sehen Sie da eine Verbesserung im BMVI-Entwurf oder sehen Sie da weitere Hürden und haben da Ansätze, wie man diese beseitigen kann, um dann eben leichter auch zu Fahrradstraßen zu kommen? Stichwort auch „Durchfahrtsbeschränkungen“ etc.

Die zweite Frage möchte ich an Herrn Kellner vom DVR richten. Und zwar auch nochmal zum Thema „Sicherheit in Städten“. Gerne können Sie die Vorschläge insgesamt bewerten. Mir geht es aber um einen konkreten Punkt. Ich möchte die „Regelgeschwindigkeit 30“ in Städten herausgreifen. Ich wollte Sie nochmal bitten, dazu eine Einschätzung abzugeben, wie Sie eine solche Regelgeschwindigkeit innerorts bewerten, wie da die Lage bei den Experten ist, warum das vielleicht gefordert wird und wie Sie es bewerten, dass dazu im BMVI-Entwurf jetzt wenig zu lesen ist. In dem Kontext nochmal von mir auch die Frage, ob es vielleicht richtig ist, die „Vision Zero“ gesetzlich zu verankern – es ist ja schon von der Kollegin von der Linken ausgeführt worden, dass wir vielleicht auch weitergehend aktiv werden müssten – und ob wir das in der StVO oder vielleicht besser noch im Straßenverkehrsgesetz tun müssen.

Vorsitzender: Danke! Ich schlage vor, dass wir jetzt mit denen beginnen, denen zwei Fragen ge-

stellt wurden. Herr Brockmann, Sie haben zwei Fragen gestellt bekommen, bitte!

Siegfried Brockmann (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.): Herzlichen Dank für das Wort! Ich würde erstmal auf die zwei ganz konkreten Fragen antworten wollen. Es ging um das Thema „nebeneinander fahren“ und wie ich das einschätze. Der Punkt ist aus meiner Sicht der, dass das Nebeneinanderfahren, wenn keine Behinderung stattfindet, heute entweder zulässig ist – darüber streiten die Experten noch ein wenig – oder aber doch zumindest toleriert wird. Das heißt, es stellt sich natürlich die Frage, ob hier überhaupt ein Regelungsbedarf gegeben ist. Wenn man das nämlich dort hineinschreibt, das ist meine Befürchtung, dann geht das natürlich darum, dass der Radfahrer sich wohler fühlt als er sich vorher gefühlt hat. Die Frage ist nur, ob er sich auch sicherer fühlen kann. Denn das führt ja ganz selbstverständlich dazu, dass das an den Stellen, wo das nicht ohnehin – meinetwegen auf irgendeinem Wirtschaftsweg – völlig unproblematisch ist, den Autofahrer behindert. Und zwar in aller Regel behindert. Und was jetzt passiert ist, dass der Radfahrer natürlich in Verkürzung der Sachlage auf die StVO hinweisen wird und sagt, das dürfe er ja schließlich. Was ich befürchte, ist, dass das nicht zur Verbesserung der Sicherheit des Radfahrers beiträgt, sondern im Gegenteil zu einer Verschärfung des Konflikts zwischen Radfahrern und Autofahrern. Deswegen bin ich der Meinung, das brauchen wir eigentlich nicht.

Dann gab es die konkrete Frage zum Thema „Abbiegepfeil“. Wir haben hier eine ganz gute Forschungslage zum Thema „Abbiegepfeil“ bei Autos. Das ist jetzt zugegebenermaßen nicht ganz dasselbe. Gleichwohl wird hier derselbe Konflikt eintreten. Nämlich, dass natürlich Fußgänger in dem Moment „grün“ haben und der Radfahrer eigentlich dort stehenbleiben müsste und warten müsste, bis die Fußgänger wieder „rot“ haben und dann hat er irgendwann „grün“ und kann abbiegen. Nicht wahr, so wäre es. Und nun wird ihm also per Zusatzpfeil erlaubt, dort rechts abzubiegen. Ich befürchte eben, dass der Vorbehalt, der dort drin steht, nämlich dass er natürlich selbstverständlich Rücksicht zu nehmen hat, in der Praxis dann auch wieder ein Opfer der StVO-Formulierung sein wird, dass man sagt „Na, da ist ja aber doch der Pfeil“. Insofern glaube ich, dass das je-



denfalls für Radfahrer eine Komfortverbesserung ist, was ja diese sämtlichen Vorschläge durchzieht, aber nicht unbedingt eine Sicherheitsverbesserung für Fußgänger. Was mich allerdings an dieser Stelle tröstet, ist, dass ich sowieso kaum Radfahrer kenne, die rechts abbiegen wollen und an der Ampel bei Rot stehenbleiben. Also das heißt, wir vollziehen hier die normative Kraft des Faktischen. Insofern bin ich da begrenzt skeptisch, dass das tatsächlich zu mehr Verkehrsunfällen führt.

Dann haben wir das Thema „Abbiegen und Schrittgeschwindigkeit“. Da ist es so, dass die Forschungslage zeigt, dass wir erstmal sehr überwiegend ohnehin Abbiegevorgänge in diesem Geschwindigkeitsbereich haben. Das liegt einfach darin, dass es gar nicht so einfach ist, mit einem Lkw mit mehr als 11, 12 km/h – wobei die ja hier als Schrittgeschwindigkeit, sagen wir mal, sehr großzügig definiert werden – überhaupt um diese Kurve zu kommen. Und je schwerer dieser Lkw ist, umso unwahrscheinlicher ist das. Also versuchen Sie mal, mit einem Sattelschlepper wesentlich schneller um einen rechten Winkel zu kommen. Also das heißt, es ist aus meiner Sicht im Unfallgeschehen ohnehin die Abbiegegeschwindigkeit nicht das entscheidende Problem. Gleichwohl könnte man ja sagen: Gut, schaden kann es ja auch nicht, wenn wir es nochmal reinschreiben. Allerdings werden Sie natürlich sofort ein Vollzugsdefizit bekommen. Das heißt also, die Polizei wird natürlich nicht in der Lage sein – jedenfalls nicht bei der Unfallaufnahme –, zu klären, mit welcher Geschwindigkeit dieser Lkw nun um die Kurve gefahren ist. Und im Gerichtsverfahren wird das ja allenfalls eine Zusatzerwägung sein, weil es ja ohnehin um viel komplexere Sachverhalte geht: Wer hätte wen sehen können? Mit welchen Sorgfaltspflichten hätte der Lkw-Fahrer hier herangehen müssen? So dass ich glaube, dass das im Grunde genommen nicht falsch ist, aber ein Nebenkriegsschauplatz, der jedenfalls das eigentliche Problem dort nicht löst. Wir werden insbesondere auf die entsprechende Technik warten müssen, die dieses Problem dann hoffentlich weitgehend beseitigt.

In diesem Zusammenhang jetzt die Frage des Vorbeischlängelns von Radfahrern. Nun muss man sagen, hier kommt der Zielkonflikt zwischen Beschleunigung des Radverkehrs und Sicherheit des

Radverkehrs natürlich sichtbar zum Ausdruck. Denn im Unfallgeschehen können wir relativ klar sehen, dass der Radfahrer, wenn jetzt der Lkw und der Radfahrer sich an „roter“ Ampel aufstellen, nicht das Problem ist. Denn der Lkw-Fahrer hat ja natürlich, wenn er Zeit genug hat, die Möglichkeit, über seine Spiegel zur rechten Seite jeden Radfahrer zu sehen, der sich dort befindet. Problematisch wird es, wenn die Szenerie sich in Bewegung setzt bzw. weitere Radfahrer von hinten herankommen, die vorher nicht schon da waren und also auch nicht eingepreist sind, sozusagen in der Durchzählung, wie viele Radfahrer muss ich durchlassen. Genau auf dieses Szenario zielt das ja jetzt mit ab. Der Radfahrer darf aus unserer Sicht schon jetzt rechts vorbeifahren, und das wird hier nochmal konkretisiert. Das birgt natürlich tatsächlich ein zusätzliches Gefahrenpotenzial für den Radfahrer. Ich sehe aber, wo ich jetzt nur Unfallforscher bin, eigentlich könnte ich sagen, ist mir jetzt egal. Aber ich sehe auch keine realistische Chance, zu glauben, dass der Radfahrer tatsächlich, insbesondere wenn dort vielleicht ein Lkw, dann kommen drei Pkw, dann nochmal ein Lkw, da irgendwo „j.w.d.“ hinten stehenbleibt, um dann ganz sicher auch nicht mehr bei der nächsten Grünpause rüberzukommen. Das heißt, in der Praxis ist das eigentlich ein Punkt, der nochmal deutlich macht, wie sehr wir die Abbiegeassistententechnik brauchen und wie sehr wir Radverkehrsanlagen brauchen, die dieses Durchschlängeln eben nicht nötig machen, sondern die so konstruiert sind, dass die Sichtbeziehungen von vornherein gut genug sind, dass das funktioniert. Das waren die konkreten Fragen.

Jetzt bin ich sehr dankbar für die allgemeine Frage. Die wichtigsten Maßnahmen der Verkehrssicherheit, da muss man jetzt klar sagen, die sind im Wesentlichen nicht in dem, was wir hier vorfinden. Wenn wir uns mal das Unfallgeschehen mit Radfahrern ansehen, dann stellen wir erstmal fest, es sind ganz überwiegend Innerortsunfälle. Erste Feststellung. Und zweite Feststellung: es sind im Wesentlichen Abbiegeunfälle, Unfälle beim Einbiegen in Grundstücksein- und ausfahrten, Ausfahrten aus denselben, wobei darunter auch Supermärkte zu verstehen sind, gerne in Kommunen nochmal schnell irgendwo hin gebaut, um dann noch einen zusätzlichen Unfallschwerpunkt zu kreieren. Diese Abbiegeunfälle finden in aller Regel mit Pkw statt. Das ist das,



was ich auch an diesem Entwurf so vermisste. Wir stürzen uns, weil die Öffentlichkeit das so wahnsinnig spannend fand, obwohl sie das fünf Jahre lang nicht spannend fand, auf den Lkw-Unfall. Wobei wir hier – natürlich jahresscheiblich etwas unterschiedlich – vielleicht maximal 30 getötete Radfahrer deutschlandweit sehen, von über 400. Der große Anteil entfällt also tatsächlich auf den Pkw. Was ich zumindest gemacht hätte, ist: Wir haben gerade über das Thema „Abbiegen mit Schrittgeschwindigkeit“ gesprochen, auch wenn es Riesenprobleme mit dem Vollzug geben dürfte. Aber wenn ich schon soweit gehe, dann hätte ich den Pkw hier mit reingenommen, weil er das entscheidende Problem ist. Natürlich hat der bessere Sichtbeziehungen, aber wir haben das Problem mit Radverkehrsanlagen, die nun mal schlecht konstruiert sind. Wir haben das Problem mit mangelndem Schulterblick und, und, und. Also wenn ich schon in diese Thematik reingehe, dann bitte nicht nur bei den Dingen, die gerade besonders populär sind, sondern bei den Dingen, die tatsächlich das maßgebliche Unfallgeschehen auch ausmachen.

Jetzt komme ich zum Thema „Fußgänger“. Denn der Fußgänger wird hier zwar zwei, dreimal erwähnt, wahrscheinlich weil man sich nicht die Blöße geben wollte, ihn nicht zu erwähnen. Aber entscheidend trägt dieser Entwurf zur Fußgängersicherheit eben nichts bei. Die Fußgängersicherheit ist im Wesentlichen geprägt durch so genannte Überschreiten-Unfälle. Das heißt, ein Fußgänger möchte von der einen auf die andere Straßenseite. Das unterscheidet ihn eben vom Radfahrerunfall, der im Wesentlichen ein Abbiegeunfall ist. Die Fußgängerquerungen sind hier drin, nicht das einer sagt, ich hätte das nicht gelesen. Aber die Frage ist ja natürlich, ob so eine Querung im Zweifel tatsächlich mehr Sicherheit generiert oder ob wir nicht viel mehr, gerade im Zusammenhang auch mit einer alternden Gesellschaft, ganz anders an die Verkehrsplanung herangehen müssen und mal gucken, wo finden überhaupt die Fußgängerströme statt, wo finden Fußgängerströme mit alten Menschen statt, um dort dann die Querung zu ermöglichen. Denn jemand, der gehbehindert ist oder ähnliche Dinge, kann eben nicht mehr 200 Meter zur nächsten ampelgeregelten Kreuzung gehen. Dafür müssen wir sorgen. In diesem Zusammenhang kam ein Thema, das schon mehrfach angesprochen worden ist:

„Tempo 30“. Da kann man klar sagen, „Tempo 30“ würde dem Fußgänger mehr helfen als dem Radfahrer. Insofern bin ich dann doch wieder dankbar, dass das Thema in diesem Zusammenhang angesprochen wird, weil der Überschreiten-Unfall eben im Wesentlichen einer ist, der mit der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugs zu tun hat und mit der Zeit, die in der Reaktionszeit zurückgelegt wird und so weiter. Dann kommen wir auf die Frage „Ja, was machen wir jetzt nun also mit „Tempo 30“? Ich hatte vorhin schon das Thema „Vollzugsdefizit“... Sind das eigentlich meine ersten fünf Minuten oder schon die zweiten?

Vorsitzender: Nein, das sind die gesamten zehn Minuten am Stück!

Siegfried Brockmann: Oh, dann sage ich noch zwei Sätze. „Tempo 30“ funktioniert natürlich nur, wenn es eingehalten wird. Wir wollen doch nicht ein neues Vollzugsdefizit schaffen. Und ich fürchte, wenn wir nicht ein Minimum an Akzeptanz in der Bevölkerung dafür haben, dann wird das nicht funktionieren. Deswegen bin ich für die Ausweitung von „Tempo 30“, aber dann bitte problembezogen. Auch das könnte besser funktionieren. Da müssen wir an den § 45 Absatz 9 StVO ran. Auch das wird hier schon thematisiert. Und das sollten wir tatsächlich dann vorantreiben. Vielen Dank für die leichte Verlängerung!

Vorsitzender: Danke sehr! Dann machen wir mit Herrn Kellner weiter. Bitte! Auch zwei Fragen an Sie.

Christian Kellner (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.): Vielen Dank für die beiden Fragen!

Vorsitzender: Nur nochmal zur Klärung: zehn Minuten jetzt insgesamt!

Christian Kellner (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.): Beide Fragen beschäftigen sich ja mit demselben Themenkomplex, insofern ist es sicherlich möglich, das innerhalb von zehn Minuten zu beantworten. Es geht ja um das Thema „Tempo 30“ innerorts und den gesamten Komplex, der damit zu tun hat, der ja von Herrn Brockmann auch gerade noch zum Schluss kurz angesprochen wurde. Insofern beantworte ich beide Fragen gemeinsam, weil man das ja auch ganz gut darlegen kann. Warum das Thema Geschwindigkeit innerorts, und auch generell natürlich Geschwindigkeit, eine so große Rolle spielt,



kann man sich leicht vorstellen, wenn man weiß, dass da, wo Fußgänger mit einem Pkw kollidieren und der Pkw fährt „Tempo 30“, die Wahrscheinlichkeit zu überleben, bei rund 80 Prozent liegt. Würde er „Tempo 50“ fahren, dann wäre die Wahrscheinlichkeit sehr gering, ungefähr zwischen 10 und 20 Prozent. Das heißt, gerade da, wo sich die Verkehrsströme begegnen, wo innerorts also quasi alle zusammen sind, vom Radfahrer, Fußgänger, Pkw-Fahrer usw., ist das Thema Geschwindigkeit ganz besonders zu diskutieren und zu überlegen, wie man damit umgeht. Es gibt den Vorschlag, dass man eine bundesweit einheitliche Regelung macht, dass man sagt, überall in den Städten soll es eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geben. Diese Forderung ist umstritten. Und ich bin auch danach gefragt worden, wie der Deutsche Verkehrssicherheitsrat dazu steht. Wir sagen, es ist sehr klug, zum einen den Kommunen die Möglichkeit zu geben, eigenständig „Tempo-30“-Zonen noch stärker auszuweisen als bisher und es auch dann zu tun, wenn keine spezielle Gefahrenlage vorliegt. Also da sind wir sehr dafür, dass will ich auch gleich nochmal weiter erläutern. Ob es eine bundesweit einheitliche Lösung geben sollte, da sehen wir weiteren Forschungsbedarf und wir fordern schon seit einigen Jahren, dass es Modellversuche geben sollte, die große, mittelgroße und auch kleinere Städte umfassen, um diese Fragen nun endlich mal abschließend zu klären. Dabei würde zum Beispiel eine solche Frage, wie die der Akzeptanz, wie auch gerade von Herrn Brockmann angesprochen, natürlich nochmal ganz anders diskutiert werden können. Auch das müsste man natürlich mit berücksichtigen und müsste sehen, was denn eigentlich an den Hypothesen, die wir alle haben, dran ist und was könnte man auch getrost verwerfen. Wenn ich sage, wir sollten den Kommunen die Möglichkeit geben, hier verstärkt selbstständig tätig zu werden, denn bisher sind die Regelungen auch bei der letzten StVO Änderung relativ restriktiv ausgefallen, dann denke ich beispielsweise an die Innovationsklausel, die die Verkehrsministerkonferenz im April in Saarbrücken einstimmig verabschiedet hat und zu der sie den Bund doch gebeten hat, sie auch entsprechend umzusetzen. Diese neugefasste Innovationsklausel würde nämlich genau das ermöglichen, dass Kommunen – auch bezogen auf ihre örtlichen Gegebenheiten, aber wie gesagt nicht erst dann, wenn schreckli-

che Unfälle geschehen sind – „Tempo 30“ stärker erweitern und dass sie damit dann auch entsprechende Erfahrungen machen. Diese Innovationsklausel sieht im Übrigen auch vor, dass man das auch im Modellversuchsinne machen könnte, dass man also auch da sehen könnte: Wie kommt das an, wie wirkt das, welchen Sicherheitsvorteil haben wir? Man könnte das noch mit weiteren Fragen verbinden. Ich denke an die Frage des Klimas, des Schadstoffausstoßes und ähnliches mehr. Aber wir haben natürlich jetzt hier die Verkehrssicherheit im Blick, und insoweit könnte man das in Angriff nehmen. Also insofern, wir haben eine Einstimmigkeit der Bundesländer bei dieser Frage. Auch erstaunlich, weil die Länder das ja dann durchaus auch in die Verantwortung der Kommunen geben würden. Und ich finde, dem könnte man sich anschließen und damit natürlich auch Kommunen die Möglichkeit geben – auch wenn es um Geschwindigkeit geht, aber natürlich, das betrifft noch ganz andere Fragen hier – auch entsprechend tätig zu werden. Ansonsten, wie gesagt, eine bundesweit einheitliche Regelung wäre ein großer Schritt, keine Frage. Wir plädieren dafür, nochmal auch mit Kommunen Modellversuche durchzuführen. Bisher hängt das von der Genehmigungen durch Landesregierungen ab. Und es gibt da erste Bemühungen in Niedersachsen, dass es dazu kommt, auch in Nordrhein-Westfalen und auch in Baden-Württemberg. Aber wie gesagt, das wäre sicherlich an der Stelle nochmal sehr hilfreich.

Zu der Frage, „Vision Zero“ stärker auch gesetzlich zu verankern. Das entspricht natürlich unserer Position. Wir sagen, die Strategie „Vision Zero“ – also, dass wir versuchen wollen, zu erreichen, dass es immer weniger und irgendwann auch mal null Verkehrstote gibt – sollte an geeigneter Stelle im Verkehrsrecht aufgenommen werden. Wir haben jetzt eine gute Situation. Die Koalition hat sich sowieso auf „Vision Zero“ im Koalitionsvertrag verständigt und es sogar als mittelfristiges Ziel bezeichnet. Und jetzt wäre eigentlich die Gelegenheit – und ich bin sicher, dass das sogar auch Oppositionsparteien mitmachen könnten –, das an geeigneter Stelle im Verkehrsrecht aufzunehmen. Denn es muss natürlich unsere vornehmste Aufgabe sein, dem Schutz des Lebens den Vorrang zu geben und das quasi als Mittelpunkt und als Zweck unseres Handelns zu begrei-



fen. Zum Thema „maximale Höchstgeschwindigkeit“. Höchstgeschwindigkeit finde ich den günstigeren Begriff als Regelgeschwindigkeit, denn Regelgeschwindigkeit klingt immer so, als müsste man sich daran in dem Sinne halten, dass man so schnell auch fahren soll, aber das gilt ja immer nur unter optimalen Bedingungen. Die maximale Höchstgeschwindigkeit „Tempo 30“ ist natürlich sicherlich immer dort angezeigt, wo die Verkehrswege nicht gut voneinander getrennt werden können, wo Menschen und Fahrzeuge sich enger begegnen und die Infrastruktur hier auch keine weiteren Möglichkeiten mehr hat, um das in irgendeiner anderen Weise zu regeln. Natürlich muss das dann auch überwacht werden. Auch da stimme ich zu. Wir sprechen über die Änderung der StVO und wir müssen uns gewahr sein, dass wir hiermit einiges erreichen können; es sind sehr, sehr gute Vorschläge. Aber wenn wir nicht überwachen, dann ist natürlich auch vieles umsonst. Ich gehe nach wie vor davon aus, dass wir auch in den Ländern noch stärker werden müssen und auch stärker werden können, was die Überwachung betrifft. Insofern, „Tempo 30“-Regelungen sind sehr sinnvoll. „Bundesweit einheitlich“, finde ich, müsste man sich nochmal genauer anschauen. Den Kommunen die Möglichkeit zu geben, hier eigenständiger zu handeln, fände ich sehr wertvoll. Dafür ist der Boden bereitet. Die Bundesländer haben sich eindeutig geäußert und jetzt könnte eigentlich der Gesetzgeber sich dessen annehmen und das entsprechend umsetzen. Danke schön!

Vorsitzender: Danke sehr! Sie haben drei Minuten eingespart! Herr Skupin, Sie haben die Gelegenheit „nochmal einen draufzusetzen“. Auch Sie haben zwei Fragen gestellt bekommen. Bitte, Sie haben das Wort!

André Skupin (DEKRA Automobil GmbH): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ja, vielen Dank für die Fragen! Herr Dr. Jung, die erste Frage befasst sich ja mit dem § 5 Absatz 8 der StVO, wo den Radfahrern erlaubt wird, wenn ausreichend Platz zur Verfügung steht, rechts an haltenden Kraftfahrzeugen vor der Kreuzung, vor einer Einmündung vorbeizufahren. Hier entstehen natürlich Gefahren, weil der Radfahrer quasi mit der Vorschrift, mit der StVO ermutigt wird, in diesen Gefahrenbereich hereinzufahren. Was nicht geregelt ist, ist

was „ausreichend Platz“ ist. Diese Formulierung „ausreichend“ führt dazu, wie viele von Ihnen auch schon sicherlich hier im Berliner Umfeld oder auch in anderen Städten gesehen haben, wie die Radfahrer sich teilweise – das ist ja auch von dem Herrn Brockmann schon gesagt worden – in dieser Gefahrenzone vorbeischlängeln. Sie können in diesem Fall mit Fahrzeugteilen in Berührung kommen, können diese beschädigen, können sich selber verletzen. Es kann zum Sturz kommen. Die Bordsteinkanten sind hier häufig eine Gefahrenquelle. Wenn man ihr sehr nahe kommt, verliert man das Gleichgewicht und kippt dann über die Bordsteinkante rüber. Das sind also die Gefahren, die hier entstehen können. Was hier eine Rolle spielt und worauf sich ja auch die Vorschläge in der StVO richten, ist, dass der Abbiegevorgang, insbesondere von rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen – ist ja jetzt auch schon von den Fachkollegen angesprochen worden – hier zu Unfällen führt, wenn sie eben unaufmerksam sind und den Radfahrer dort nicht wahrnehmen. Sie nehmen ihn immer dann nicht wahr, wenn er im Sichtschatten fährt. Herr Brockmann hatte gesagt, im Spiegel ist er erkennbar, aber er ist eben nicht immer im Spiegel erkennbar, er befindet sich ggf. im Sichtschatten. Und wenn wir uns jetzt diesen Vorschlag angucken, dass rechtsabbiegende Lkw mit Schrittgeschwindigkeit um die Kurve fahren sollen, abbiegen sollen, dann haben wir hier sicherlich für die Radfahrer einen Vorteil. Die Radfahrer würden aus dem Sichtschatten herausfahren, weil sie sich mit einer entsprechenden Differenzgeschwindigkeit zum Kraftfahrzeug bewegen und könnten hiervon profitieren, dass sie also eher wahrgenommen werden und nicht in diese Kollisionsposition kommen. Auf der anderen Seite muss man hier aber auch sagen, und das hatte der Kollege Brockmann ja auch schon angeführt, dass es hier dann dazu kommen kann, dass eine entsprechende Gefahrensituation für Fußgänger entsteht. Denn wenn Sie sich vorstellen, dass das Kraftfahrzeug dann mit Schrittgeschwindigkeit um die Kurve fährt, ist dann zu den Fußgängern keine Differenzgeschwindigkeit mehr vorhanden. Diese würden sich in dieser Zeit in dem Sichtschatten befinden. Und wir vermuten aufgrund dessen, dass wir hier eine höhere Unfallhäufigkeit für Fußgänger erwarten können. Das zeigen auch unfallanalytische Gutachten, die wir in unserer Statistik haben, die gerade auch die Annahme be-



stärken, dass sich bei Abbiegeunfällen mit Nutzfahrzeugen die Kollisionsgeschwindigkeiten im Bereich der Fußgängergeschwindigkeit, der Schrittgeschwindigkeit befinden. Wenn es darum geht, hier dann vielleicht diesen Paragraphen entsprechend anzupassen oder Vorschläge zu machen, wie wir hier aus diesem Dilemma herauskommen, damit eben diese Gefahrensituation für die Radfahrer nicht entsteht, müsste man diesen Absatz eigentlich streichen oder man müsste konkretisieren, was „ausreichend“ bedeutet. Und „ausreichend“ ist ja an anderer Stelle in dem Verordnungsentwurf schon mal klargestellt, wenn es darum geht, dass Kraftfahrzeuge, einspurige Fahrzeuge, Radfahrer überholen sollen. Hier ist von eineinhalb Metern die Rede. Das heißt, auch wenn Radfahrer an Kraftfahrzeugen rechts vorbeifahren, müsste dann dieser Einerthalb-Meter-Abstand eingehalten werden. Unser Vorschlag wäre hier, den § 5 Absatz 8 entsprechend anzupassen, indem das „Ausreichend“ klarer definiert wird, mit einem Mindestabstand von 1,5 Metern.

Die zweite Frage befasste sich damit, welche anderen Vorschläge es unter Umständen aus unserer Sicht gibt, Abbiegeunfälle mit Nutzfahrzeugen zu vermeiden. Hier sehen wir als einen der wesentlichen Punkte die verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenten bei Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen. Wir als DEKRA haben hier die ersten Begutachtungen für Allgemeine Betriebserlaubnisse bereits durchgeführt. Diese Einrichtungen sind verfügbar und können nachgerüstet werden. Unser Vorschlag ist, dass diese Einrichtungen für Neufahrzeuge auch verpflichtend werden. Kommunen könnten hier vielleicht auch Einfahrverbote für Fahrzeuge, die die das nicht haben, entsprechend festlegen. Das wäre ein weitergehender Vorschlag, um dieser Technik, die der Herbeiführung solcher Unfälle vorbeugt, entsprechend in einer breiteren Fläche einzusetzen. Weitere Maßnahmen sind sicherlich infrastrukturelle Maßnahmen. Zum Beispiel über Ampelschaltungen, die eine Trennung der entsprechenden Verkehrsteilnehmerströme herbeiführen und man also die Kraftfahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer trennt über die Kreuzungsbereiche schleust. Dann kann es nicht zu einer Kollision kommen, wenn man sich an die entsprechende Vorschriften und die roten Ampeln hält. Es wird den Verkehrsfluss der jeweiligen Teilnehmer einschränken; dieser Zielkonflikt muss dann entsprechend ausgeglichen

werden. Und ein weiterer Punkt ist – und das ist ja auch eigentlich die Grundlage für die ganze StVO, belegt mit § 1 Absatz 1, Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme.... Wenn sich alle Verkehrsteilnehmer entsprechend verhalten, dann sind Gefahrensituationen quasi ausgeschlossen. Und um dies weiter in die öffentliche Meinung zu tragen und dieses Verständnis entsprechend zu erreichen, Herr. Dr. Jung, hatten Sie ja auch schon entsprechend von Kampagnen gesprochen. Dass hier in der Öffentlichkeitsarbeit – und da stehen eigentlich die sachverständigen Kollegen hier auch für ihre Häuser in erster Linie, die solche Kampagnen betreiben und unterstützen – das Thema „Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme“ im Vordergrund gelehrt wird, denn ich denke, wir sind uns einig, dass auch ein Großteil der Unfälle durch Rücksichtslosigkeit und Aggressivität im Straßenverkehr entsteht. Wenn man das entsprechend ausschließen kann, ist auch ein großer Teil gewonnen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir machen weiter mit Frau Eberlein! Bitte! Zwei Fragen waren auch an Sie gerichtet.

Isabell Eberlein (Changing Cities e.V.): Ja, danke schön auch für die Fragen! Gerade der letzte Satz von Ihnen ist auch für mich nochmal ein guter Einstieg. Die Frage war ja, was die grundsätzlichen Änderungen sind, die wir für eine neue Straßenverkehrsordnung brauchen. Und da sage ich ganz klar, es braucht eigentlich ein grundsätzliches Verkehrsrecht und eine Straßenverkehrsgegesetzesänderung, die im Jahr 2019 nicht nur das Thema Verkehrssicherheit – was total wichtig ist, was natürlich die „Vision Zero“ umfasst, damit kein Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr mehr ums Leben kommt –, sondern auch klimatische und umweltschädliche Bedingungen mit einbezieht. Das heißt, wir müssen den Verkehr so regeln, dass auch die Klimaschutzziele der Bundesregierung eingehalten werden können und die Verkehrsemissionen dauerhaft gesenkt werden. Das sind zwei grundsätzliche Sachen, Verkehrssicherheit und Klimaschutz im Verkehr, die vorangestellt werden müssen und die gesetzlich verankert werden müssen. Also das sind natürlich die beiden Komponenten „soziale Komponente“ und „ökologische Komponente“. Die kann man beide noch ausführen. Wir müssen auch eine gesetzliche Grundlage schaffen, die sichere Mobilität für



alle gewährleistet, das ist klar. Wie schaffen wir das? Wenn wir uns die momentane Gesetzeslage anschauen, dann ist die stark dominiert vom motorisierten Individualverkehr. Und es sind gesetzlich geregelt Flüssigkeit, Leichtigkeit, Sicherheit und Ordnung und Gefahrenabwehr. Das alles aber aus der Prämisse des Vorrangs des Kraftfahrzeugs heraus. Diese grundsätzliche Neuordnung müssen wir mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung angehen. Wir müssen dafür sorgen, dass die Verkehrsarten gleichgestellt werden. Das bedeutet, dass natürlich die Kraftfahrzeuge an Vorrang abgeben müssen, während der Umweltverbund Vorrang bekommt. Um dieses gleiche Verhältnis herzustellen, ist es eben so, wie Sie angesprochen haben, dass § 1 der StVO, nach dem die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erfordert, ergänzt werden muss, insbesondere im Hinblick auf schwächere Verkehrsteilnehmer. Wir müssen eine Situation schaffen, in der es für alle Menschen sicher ist, im Verkehr unterwegs zu sein und es nicht nur sicher und flüssig für den Kfz-Verkehr ist. Und um das zu gewährleisten, muss ein grundsätzliches Umdenken stattfinden und es muss eine grundsätzliche Gesetzeslage vorliegen, die bisherige Verhältnisse aufbricht und verändert. Also meine erste Frage betraf ja so ein bisschen die grundsätzlichen Sachen. Die zweite Frage war die, was denn die maßgeblichen Hebel sind. Lassen Sie mich das vielleicht gleich zusammen denken. Also wie schaffen wir es denn, aus klimatischen und sozialen Gründen den Umweltverbund nach vorne zu heben, das heißt, Fußverkehr, Radverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr? Ganz wichtig, was hier in der Runde auch schon öfter angesprochen wurde, ist natürlich eine Absenkung der Geschwindigkeit. Wenn wir eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h deutschlandweit verabschieden können, bedeutet das, dass Aggression im Straßenverkehr sinkt, weil die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer angeglichen werden. Dann können in einer Dreißigerzone auch zwei Radfahrende nebeneinander fahren, weil der Kfz-Verkehr einfach dahinter bleiben muss, wenn nicht genügend Platz zum Überholen vorhanden ist. Das heißt, es ist wichtig, das zu einer Regel zu machen und nicht zu einer Ausnahmeregel, die man dann wieder beschließen muss und für die man wieder einen Schilderwald braucht. Neben dieser Absenkung der Geschwindigkeit innerorts

müssen wir aus klimatischen Gründen auch davon ausgehen, dass wir auch außerorts die Geschwindigkeiten begrenzen müssen; auf Landstraßen auf 80 km/h und auch auf Autobahnen. Wir sind im Jahr 2019! Wir müssen uns der klimatischen Bedingungen bewusst werden und können nicht einfach weitermachen wie bisher und eine Straßenverkehrsordnung nutzen, die gefühlt einhundert Jahre alt ist, mit der Grundlage, die wir gerade haben. Ein weiterer wichtiger Hebel, um den Umweltverbund zu stärken, ist auch, was bereits angesprochen wurde, mehr Handhaben für kommunale Regelungen zu geben, auch dort die Handlungsfähigkeit zu stärken und den Kommunen die Möglichkeit zu geben, nicht erst zu reagieren, nachdem Fußgänger/-innen oder Radfahrer/-innen zu Tode gekommen sind, sondern aufgrund der Innovationsklausel dort Erprobungen durchzuführen, wie man die Straßenführung ändern kann. Das Thema Fußgänger wurde ja eben schon so schön angesprochen. Was ist denn mit Querungsinseln, was ist denn mit Zebrastreifen? Diese Möglichkeiten müssen einfacher gemacht werden und unbürokratischer, um eben nochmal die grundsätzliche Richtung dieser Straßenverkehrsordnung zu überarbeiten. Ein weiterer wichtiger Hebel ist natürlich auch die Infrastruktur, die geschaffen werden muss und die in der gleichen Weise auch die Aufteilung des öffentlichen Raumes betrifft. Wenn wir diese grundsätzlichen Dinge der „Vision Zero“, und der ökologischen Verträglichkeit des Verkehrs mit einbauen, bedeutet es auch den Vorrang des fließenden Verkehrs gegenüber dem ruhendem Verkehr, eine Neuauflistung des Straßenraums und eine höhere Bepreisung des öffentlichen Raumes. Letztere ist unbedingt vorzunehmen, da private Kfz nicht einfach im öffentlichen Raum abgestellt werden können und wir dementsprechend auch Raum zur Verfügung für andere alternative, umweltverträgliche Verkehrsmittel brauchen. Da kann man auch wieder von einer grundsätzlichen Gesetzesänderung ausgehen und sagen, grundsätzlich ist das Parken im öffentlichen Raum erstmal nicht erlaubt und es ist nur da erlaubt, wo es ausgeschildert ist. Das heißt, wir können uns gerne im „Klein-Klein“ verlieren und hier nochmal ein Verkehrsschild mit hinzufügen und da noch ein Verkehrsschild mit hinzufügen, aber wir müssen uns bewusst werden, dass für die größeren Änderungen und auch für die Notwendigkeit, die wir hier gerade sehen,



jetzt das Zeitfenster ist, das umzusetzen. Deswegen möchte ich nochmal sagen, es müssen die soziale Perspektive und die ökologische Perspektive mit vorangestellt werden. Dankeschön!

Vorsitzender: Danke sehr, auch für das Unterschreiten der Redezeit! Wir fahren mit Herrn Dr. Schäpe fort! Bitte! Sie hatten auch eine Frage.

Dr. Markus Schäpe (ADAC): Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! An mich ist die Frage gestellt worden, wie denn mit dem Halteverbot in zweiter Reihe und auf dem Fahrradschutzstreifen umzugehen ist. Wenn man aus Gründen des Klimaschutzes den Radverkehr in der Innenstadt fördern möchte, dann muss man die Innenstädte für die Radfahrer sicherer machen. Das glaube ich, ist mit diesen Entwürfen, diesen Vorschlägen absolut gelungen. Es ist absolut sinnvoll, den Verkehrsraum in der Innenstadt für Radfahrer attraktiver und sicherer zu machen. Insofern ist es auch konsequent, darüber nachzudenken, ob es ausreicht, in zweiter Reihe und auf dem Fahrradschutzstreifen ein Parkverbot zu haben oder ein absolutes Halteverbot einzurichten. Wenn man überlegt, was das bedeutet, das absolute Halteverbot in zweiter Reihe, dann haben wir die Schwierigkeit, dass dort keine Autofahrer ältere Personen aussteigen lassen können, die vielleicht zum Arzt gehen möchten, denn das ist Halten in zweiter Reihe beziehungsweise auf einem Fahrradschutzstreifen. Dann haben wir das Problem, dass wir Paketauslieferer bald ohne Führerscheine haben werden, denn wie soll ein Paketauslieferer seine Pakete ausliefern, wenn er nicht, wie heute, in zweiter Reihe anhalten kann, um dann gleich wieder wegzufahren. Das sind Probleme, die man dabei bedenken muss und wo man vielleicht versuchen sollte, sie zu lösen. Für eine nicht ideale Lösung halte ich es, hier im Bußgeldbereich zu sagen, wenn dieses Halten behindernd ist, führt das sofort zu einem Bußgeldbescheid mit Punkten. Denn ein Halten in zweiter Reihe ohne Behinderung eines anderen kann ich mir nur schwer vorstellen. Es wird in aller Regel behindernd sein. Und wenn es behindernd ist, dann führt es zu einem Punkt, und bei acht Punkten ist der Führerschein weg. Insofern müsste man hier, meine ich, etwas differenzierter vorgehen. Bei einer Gefährdung, bei einer Schädigung – klar da sind wir im Punktbereich richtig aufgehoben. Aber da wir bei diesem Bereich des Anhaltens in

zweiter Reihe oder auf dem Fahrradschutzstreifen faktisch immer eine Behinderung dabei haben, hätten wir eine extreme Unwucht im Bußgeldkatalog. Wir würden das Parken in Feuerwehrzufahrten billiger machen als das Halten in einem Fahrradschutzstreifen oder in zweiter Reihe. Und das, meine ich, sollte vermieden werden. Die Lösung für den Lieferverkehr oder auch für Personen, die Gehbeeinträchtigungen haben, müsste letztlich sein, dass wir deutlich mehr Ladezonen ausgewiesen bekommen, dass wir auch Bereiche vor Arztpräxen ausgewiesen bekommen, wo ein Zustiegen problemlos möglich und explizit erlaubt ist. Andernfalls haben wir die Situation, dass es Taxifahrern erlaubt ist, in zweiter Reihe anzuhalten, um jemanden ein- und aussteigen zu lassen, es aber der einen Senior befördernden Person nicht erlaubt ist, dort anzuhalten. Diese Unwucht müsste bereinigt werden. Vielen Dank!

Burkhard Stork (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.): Ja, vielen herzlichen Dank! Wenn man eine späte Frage kriegt, ist man immer in der Versuchung, schon mal alle Kolleginnen und Kollegen zu kommentieren. Ich will mich bemühen, der Versuchung nicht zu erliegen. Herr Storjohann, vielen herzlichen Dank an Sie für die Frage! Knappe Bemerkung vorab dann doch. Die Bundesregierung hat sich ja schon im Nationalen Radverkehrsplan vorgenommen, den Radverkehr anzuschieben. Fünfzehn Prozent. Herr Staatssekretär Ferlemann, der ja dankenswerter Weise da ist, hat das mit eigener Wucht nochmal auf fünfundzwanzig Prozent hochgefahren, wofür wir sehr dankbar sind. Fünfundzwanzig Prozent Radverkehr sei das Ziel der Bundesregierung. Am letzten Freitag, im Klimapaket, müssen nochmal deutlich höhere Zielzahlen hinterlegt worden sein, denn das, was der Radverkehr da an CO₂-Einsparungen bringen soll, ist so erfreulich, dass offensichtlich die Bundesregierung von einer Vervierfachung des Radverkehrs ausgeht. Das finde ich als ADFC gut, das muss ich deutlich sagen, das geht fast über unsere Forderungen hinaus. Wer hätte das gedacht. Aber, völlig klar... Genau, Herr Donth, ich bin ja begeistert. Ich habe Sie ja auf der EUROBIKE getroffen. Wir haben uns all die schönen neuen Fahrräder angeguckt, die es da gibt. Damit wird auch genau das passieren. Aber wenn wir den Radverkehr tatsächlich verzwei-, verdrei-, vervierfachen wollen, wird das nur funktionieren, wenn wir völlig andere Altersgruppen, völlig andere soziale Gruppen



in den Radverkehr hinein bekommen als heute. Dafür werden wir ihn viel sicherer abwickeln müssen als heute. Die Hälfte aller im Radverkehr Getöteten ist über fünfundsechzig. Und das liegt nicht nur an der erhöhten Vulnerabilität, sondern das liegt vor allem daran, dass wir Radverkehr heute in einer Form abwickeln, die da offensichtlich große Probleme macht. Dass Radverkehr nicht zu Lasten von Fußverkehr gestalten werden darf, ist vollkommen klar. Wir versuchen die aktive Mobilität voranzubringen, auch wenn wir das Fahrrad immer noch im Namen haben. Für uns ist vollkommen klar, dass „Rad“ und „Fuß“ ganz eng zusammengehören. Beide dürfen sich nicht kannibalisieren. Eine Vervierfachung des Radverkehrs bei einem Totaleinbruch des Fußverkehrs wäre nicht das, was wir gerne hätten. Wenn wir also Radverkehr wirklich voranbringen wollen – und das, ohne dass wir noch mehr Menschen im Radverkehr verlieren –, dann müssen wir tatsächlich massiv an die Straßenverkehrsordnung ran. Ich bin mit den Kollegen einig, die gesagt haben, wir müssen auch ans Straßenverkehrsgesetz ran. Ich bin sehr dankbar, dass der Bundesverkehrsminister angekündigt hat, zumindest auf der Internetseite des BMVI, dass er das im nächsten Jahr auch tun wird. Ich hoffe, Sie haben ihn hier gerade nicht so behandelt, dass er vielleicht im nächsten Jahr nicht mehr Minister sein möchte. Denn das muss er vorerst noch tun. Wir brauchen eindeutig auch Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes. Der ADFC hat ja schon einen entsprechenden Vorschlag gemacht. Ich hoffe, der ist Ihnen allen im Sinn. Ansonsten habe ich ihn noch einmal mehrfach mitgebracht. Bei der Frage, die Herr Storjohann gestellt hat, hat er sich darüber gewundert, warum wir in unseren Gutachten Kritik am Parken, am Halten von Fahrrädern auf Radwegen geäußert haben. Ich will nochmal sehr deutlich machen: Die Kritik, die wir geäußert haben, besagt, dass im jetzigen Entwurf „alle Kinder mit allen Bädern ausgeschüttet werden“, die nur denkbar sind. Im Moment – und das ist wahrscheinlich keine gute Regelung – ist es aber so, dass überall da, wo das Parken nicht verboten ist, für Autos das Parken erlaubt ist. Und jetzt gehen wir ganz schnell mal aus der „Berlin-Kreuzberg-Engen-Gasse“ raus, sondern gehen in die Republik, in der die Menschen vor allem in kleineren Städten leben. An achtzig, neunzig Prozent aller Stellen darf am Fahrbahnrand ein Auto parken. Das soll

jetzt den Fahrrädern genommen werden. Das spielt im Alltag erstmal eine ganz geringe Rolle, denn Menschen stellen ganz selten ihr Fahrrad an den Fahrbahnrand, weil da überhaupt keine Abstellmöglichkeit ist. Also da steht ja nicht so ein Bügel oder irgendwie so etwas. Das heißt, die Regelung, die hier vorgesehen ist, stellt nicht etwas klar, sondern schafft ein neues Verbot, nämlich, dass man sein Fahrrad am Fahrbahnrand abstellt. Das ist eine Verschlimmbesserung. Das muss wieder raus. Das ist auch, glaube ich, nicht das, was das BMVI will. Gleichzeitig, wenn ich jetzt wieder in die eher dichten Gebiete zurückgehe und mir eine eng bebauten Stadt angucke, führt es dazu, dass das, was viele von uns wollen, und die meisten von uns auch hier schon mal gesagt haben, zum Beispiel KEP-Verkehre, Paketdienste, Kurierdienste, immer mehr aufs Fahrrad zu bekommen, natürlich massiv erschwert wird, wenn ich als Lastenradkurierfahrer/-in mein Lastenrad nicht mehr am Fahrbahnrand stehen lassen darf, da, wo ein Auto parken oder halten dürfte, oder was auch immer. Wenn ich dem Fahrrad da Rechte nehme, die das Auto behält, geht das auf keinen Fall. Wir finden aber auch, dass es nicht sein soll, dass auf einem guten Radstreifen – am besten auf einem guten geschützten Radstreifen, von denen es immer mehr geben soll, auch das steht ja wohl im Klimapaket der Bundesregierung – dann große, breite Lastenräder halten dürfen. Da sind wir, glaube ich, einig, mit der Intention dessen, was hier in die Regelung hineingeschrieben worden ist. Aber nochmal ganz deutlich: dieses Verbot, Fahrräder dort abzustellen, wo Autos parken dürfen, muss wieder raus. Das ist ein „viele Kinder mit vielen Bädern ausgeschüttet“. Vom Vollzugsdefizit, das Kollege Brockmann mehrfach betont hat, ganz zu schweigen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Frau Hurek, bitte!

Kerstin Hurek (ACE Auto Club Europa e.V.): Herr Vorsitzender, vielen Dank! Herr Stein, Sie haben nach den Schutzstreifen außerorts gefragt. Ich bin sehr dankbar, dass die Koalitionsfraktionen das ja im Koalitionsvertrag untergebracht haben, genau das Thema. Da steht ja nicht nur, dass wir uns der „Vision Zero“ verpflichtet haben, sondern da steht ja genau der Satz drin: „Deshalb wollen wir nach Auslaufen des Verkehrssicherheitsprogramms 2021 ein Anschlussprogramm auflegen. Die Umsetzung von verkehrssicherheitserhöhenden Pro-



jenken, wie zum Beispiel Schutzstreifen für Radfahrer außerorts, wollen wir unterstützen“. Das steht da „schwarz auf weiß“. Das von Ihnen angesprochene Modellprojekt hat gezeigt, dass Schutzstreifen keine zusätzlichen Gefahren bedeuten, wenn die Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h reduziert ist und die Kfz-Belastung pro Tag bei unter zweitausend Fahrzeugen liegt. Aus Sicherheitsgründen ersetzen diese Schutzstreifen jedoch keinesfalls erforderliche getrennte Radwege. Das ist auch klar. Vorbild für das Modellprojekt waren ja sogar die Niederlande und die Schweiz, wo diese Form der Verkehrsführung ja bereits seit Jahren erprobt wird und auch sehr erfolgreich ist und sich bewährt hat. Wenngleich ich dazu sagen muss, ich bin immer vorsichtig mit diesen Modellprojekten aus anderen Staaten, weil doch die Radfahrkulturen, natürlich gerade in den Niederlanden, sowie die topografischen Gegebenheiten in der Schweiz andere sind. Dennoch hat das Modellprojekt auch gezeigt, dass sich Auto- und Radfahrer damit anfreunden können. Die Schutzstreifen haben die Kraftfahrzeugführenden sensibilisiert und hielten sie auch zur Rücksichtnahme an. Auch die Kommunen waren nach den eigenen Aussagen damit zufrieden. Mit den Schutzstreifen sollte insbesondere in den ländlichen Regionen ein Angebot geschaffen werden, wo eben keine baulichen Radwege aus Sicherheitsgründen erforderlich sind oder ein alternatives Wegenetz eben nicht vorhanden ist. Unserer Ansicht nach entsteht durch den Schutzstreifen für den Radfahrer mehr Aufmerksamkeit, sodass der Überholvorgang erst nach der Vorbeifahrt des Gegenverkehrs durchgeführt wird. Und grundsätzlich hat das Modellprojekt unseres Erachtens auch gezeigt, dass der Fahrzeugführende die Geschwindigkeit noch weiter reduziert, was dann eben auch weiter als auf siebzig Stundenkilometer ist. Dies trägt zusätzlich zur Verkehrssicherheit bei. Für den ländlichen Raum, gerade in den Bereichen, in denen es auch keine Schulbusse mehr gibt, aus welchen Gründen auch immer, ist es unserer Ansicht nach eine gute Alternative. Eine gute Alternative eben zu gar keinem Radweg. Ich möchte aber auch ganz deutlich sagen, dass neue Lösungen gefunden werden müssen, neue Lösungen, um außerorts einen sicheren Radverkehr, das ist häufig genug gesagt worden, zu gewährleisten. Aber für Straßen mit geringer Verkehrsdichte, auf denen der Bau eines Radweges nicht begründet ist, brauchen wir

eben diese Alternativen. Und da liegt die Lösung dieses Modellprojektes auf dem Tisch. Für uns als ACE ist es unverständlich, warum das Projekt bislang nicht weiter verfolgt wurde, denn es hat sich als wirksam und erfolgreich herausgestellt. Schutzstreifen dürfen aber keine flächendeckende Maßnahme sein. So war es natürlich auch nicht angedacht, aber es gibt Strecken, da sind sie besser – wie gesagt, nochmal, Redundanzen sind wichtig – als gar keine Maßnahme, als gar kein Radweg beziehungsweise als nur die Straße. Für äußerst wenig befahrene Landstraßen mit konsequenter Temporeduzierung, also auch deutlich weniger als 70 km/h kämen bauliche Radwege, wenn überhaupt, erst in einiger Zeit in Frage. Die Bundesregierung muss daher unserer Ansicht nach Alternativen zum Schutz von Radfahrern auf den Weg bringen, um damit auch den Nutzungsanforderungen im ländlichen Raum zu entsprechen. Kompromisse sind dabei unabdingbar, wie das ja auch die Straßenverkehrsordnung und gerade die Diskussion hier zeigen. Das vorgeschlagene Maßnahmenpaket begrüßen wir, bis auf ein paar vorgeschlagene Änderungen. Das finden sie in der schriftlichen Stellungnahme, darauf will ich jetzt nicht im Einzelnen eingehen. Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist bei allen Überlegungen die oberste Prämisse. Wir müssen eben auch anerkennen – und da komme ich auch gerne wieder auf das Thema „Kreuzberg“ zurück, Herr Stork –, dass Radfahren zum alltäglichen Straßenbild gehört, und nicht nur in Berlin. Raus aus dem Auto, raus aufs Rad, sich umweltbewusst fortzubewegen, das ist politischer Wille. So steht es meines Erachtens auch im Koalitionsvertrag. Das muss aber auch mehr Rücksicht, mehr Fairness im Straßenverkehr heißen. Verkehrssicherheit beginnt im Kopf eines jeden Verkehrsteilnehmers, also nicht nur dem des Autofahrers oder Radfahrers, sondern dem aller Verkehrsteilnehmer. Es geht darum, vorausschauend zu fahren, fair, defensiv und entspannt, und vor allem regelkonform. Da wiederhole ich mich jetzt auch, beziehungsweise das hat Herr Kellner auch schon gesagt, Regeln müssen kontrolliert werden. Es nützt die strengste Verordnung nichts, wenn nicht entsprechend kontrolliert wird. Und in den Städten – damit würde ich jetzt „das nächste Fass“ aufmachen, ich halte mich deswegen kurz – geht es dann auch noch um den Umbau der Infrastruktur und die Neuverteilung des Straßenraums. Aber



das wäre vielleicht noch ein neues Thema. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Bracher, bitte!

Tilman Bracher (Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Eine Frage zum Thema Fahrradstraßen wurde an mich gestellt, und zu den Fahrradzonen. Fahrradstraßen sind seit 1997 ein Element in der Straßenverkehrsordnung. Sie wurden damals eingerichtet, um dem Radverkehr komfortable Strecken anzubieten und den Autoverkehr auf andere Trassen zu verlagern, zum Beispiel auf die Hauptstraßen. Das Thema Fahrradzone findet sich jetzt in den Überlegungen zur StVO-Novelle und wird in einem Modellvorhaben in Bremen gerade erprobt. Der Gedanke der Fahrradstraßen, so lange es sie gibt, ist in der Bevölkerung kaum bekannt. Man darf als Radfahrer zu zweit nebeneinander fahren. Autofahrer dürfen Radfahrer nicht gefährden – dürfen sie ja sowieso nicht – und es gilt „Tempo 30“. Kfz-Verkehr ist nur erlaubt, wenn das durch Zusatzschilder ermöglicht ist. Das kann „Kfz frei“ sein, meistens ist es aber „Anlieger frei“, mit einem entsprechenden Zusatzschild dort. Das Zusatzschild „Anlieger frei“ lässt sich eigentlich nicht überprüfen. Es wäre ein riesiger Aufwand, und so findet man schlaue Taxifahrer und viele andere Verkehrsteilnehmer, die die Fahrradstraßen als Ausweichstrecken zu verstauten Hauptverkehrsstraßen nutzen. Fahrradstraßen haben den riesigen Vorteil, dass sie von der Kapazität her nicht so begrenzt sind wie Radwege, wo man einzeln hintereinander fahren muss. Und wenn es in einer Stadt wie Berlin im Berufsverkehr so viel Radverkehr gibt, dass der Autofahrer überhaupt nicht mehr rechts abbiegen kann, wenn er über den Radweg muss, weil immerzu Radfahrer kommen.... Also Fahrradstraßen bieten auch die Möglichkeiten an, dass der Radverkehr wächst und wächst, ohne dass gleich alles verstopft ist oder nicht mehr funktioniert. Insoweit, denke ich, ist das ein sehr sinnvolles Element für die Verkehrsplanung. Fahrradstraßen sind gedacht, um einen Radverkehr linear auf längeren Streckenabschnitten in einer guten Qualität führen zu können. Man kann mehrfach hintereinander Vorfahrtsstraßen ausweisen, man muss es im Moment trennen machen, und hat dann auch für den Radverkehr eine relativ störungsfreie Möglichkeit, zügig zu fahren. So ähnlich, wie der Gedanke der Radschnellwege vor allem außerorts funktioniert, denke ich, dass

das Thema Fahrradstraßen, auch für kleinere Verkehrsmengen, innerorts der richtige Gedanke ist. Das Problem, dass der Radverkehr bei den Fahrradstraßen vom Kfz-Verkehr immer noch bedrängt, belästigt oder gestört wird, kann man durch bauliche Lösungen, beispielsweise durch Poller, die an den Kreuzungen quer über die Straßen gestellt werden, lösen, so dass der Kfz-Verkehr da nicht die durchgängige Strecke hat, sondern nach rechts oder links abbiegen muss, während der Radverkehr durchfahren kann. Die Möglichkeiten, diese Lösungen einzurichten, sind nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung im Moment noch sehr begrenzt. Da müsste man irgendwo, denke ich, neue Formulierungen finden. Und insoweit sind gerade für dieses Thema, Radverkehre zu steigern, einen Zuwachs zu organisieren, Fahrradstraßen ein ganz wichtiges Element. Es wäre auch wichtig, dass die nicht nur dort eingerichtet werden können, wo der Radverkehr sowieso schon heute dominiert – das ist auch im „Kleingedruckten“ des Verkehrszeichens vorgesehen –, sondern auch auf Abschnitten dazwischen, wo es das eben erst in Zukunft sein kann oder wo das noch kein Planer jetzt irgendwo nachgewiesen hat. Also man macht das relativ kompliziert, dieses Schild aufzustellen, und da sollten die Kommunen mehr Möglichkeiten haben. Zu den Fahrradzonen habe ich mich in unserem Papier kritisch geäußert. Der Gedanke ist natürlich nicht schlecht, dass man in der ganzen Zone den Radverkehr befürwortet. Aber eigentlich ist dieses Nebeneinander-fahren-dürfen ja auch jetzt in den Überlegungen zur StVO-Novelle an anderer Stelle schon mehrfach enthalten und wenn man in den 30er-Zonen klarstellt, dass dort Radfahrer nebeneinander fahren können, dann brauchen wir Fahrradzonen nicht. In den „30er-Zonen“, nicht in den „30er-Straßen“. Dort ist natürlich eine ganz andere Situation. Aber dort, wo sowieso Zonenfahrverhalten ist und man jedes Mal „rechts vor links“ hat, da denke ich, passt dieses „Nebeneinander fahren dürfen“ als generelle Lösung für den Radweg auch gut ins System. Und deswegen ist der Vorschlag eben, keine Fahrradzonen als eigenes Verkehrszeichen auszuweisen, sondern stattdessen „Tempo-30-Zonen“ mit der zusätzlichen Regelung auszustatten, dass Radfahrer nebeneinander fahren dürfen. Danke sehr!

Vorsitzender: Die Zeitgrenze für die Anhörung liegt wegen des Plenums exakt bei dreizehn Uhr!



Wir machen gleich mit dem Kollegen Storjohann weiter!

Abg. **Gero Storjohann** (CDU/CSU): Ich habe jetzt zwei Fragen an Professor Dr. Brenner. In Ihrer Stellungnahme gehen Sie vorrangig auf die rechtliche Einordnung des § 45 StVO ein. Ich bitte Sie, dass Sie dort nochmal die rechtlichen Grundlagen erläutern und noch einen Verbesserungsvorschlag zur Umsetzung machen.

Der zweite Punkt ist: Es wird hier immer sehr stark darauf abgehoben, dass alles gleichberechtigt sein muss und dass die Fahrradfahrer nicht benachteiligt werden dürfen, und, und, und... Wie machen wir das denn bei den Bußgeldern? Also da haben wir ja das Problem, dass, wenn wir Regeln aufstellen, sie nicht befolgt werden. Es ist die Frage: wann werden sie befolgt? Wenn kontrolliert wird! Und wenn es auch pönalisiert wird! Inwie weit ist es rechtlich vielleicht geboten oder möglich, dann auch die Regeln anzupassen, Rotlichtverstoß gibt nur die Hälfte beim Fahrradfahrer gegenüber dem PKW-Fahrer. Gibt es da Überlegungen, das eventuell so zu lassen oder müssten wir das auch ändern?

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann machen wir weiter. Herr Wiegle bitte für die AfD Fraktion!

Abg. **Wolfgang Wiegle** (AfD): Zwei kurze Fragen! An Herrn Kellner möchte ich gerne die Frage stellen, ob er das neu einzuführende Verkehrszeichen „Überholverbot für einspurige Fahrzeuge“ für notwendig hält oder ob sich das nicht aufgrund von den Mindestabständen sowieso ergibt? Also wir sind da ja immer in dem Spannungsfeld zwischen Regelungsklarheit und, ich sage es mal umgangssprachlich, „Schilderwald“.

Außerdem möchte ich gerne noch Herrn Brockmann fragen, wie denn aus seiner Sicht die Zunahme von Radfahrunfällen zu begründen ist und ob sich daraus dann vielleicht auch nochmal Konsequenzen für die Straßenverkehrsordnung ergeben sollten. Liegt es nur an die Zunahme des Radverkehrs? Spiegelt die offizielle Statistik die Realität dann überhaupt wieder? Oftmals liest man ja auch von sogenannten Alleinunfällen. Und Studien über die in Krankenhäuser eingelieferten Patienten ergeben, dass es über die offizielle Statistik hinaus eine hohe Dunkelziffer verletzter Radfahrer und Fußgänger geben muss. Wie beurteilen Sie in diesem Zusammenhang die Sicherheit im

Radverkehr? Gibt es da vielleicht Probleme, die noch nicht erkannt sind?

Vorsitzender: Danke sehr! Frau Kollegin Korkmaz bitte für die SPD Fraktion!

Abg. **Elvan Korkmaz** (SPD): Die erste Frage geht bei mir auch an Herrn Kellner. Um städtebauliche Planung und Entwicklung besser auf den Bedarf des Radverkehrs auszurichten, wird ja die Möglichkeit diskutiert, eine Regelung zur Erleichterung der Umsetzung von kommunalen Radverkehrsplänen in die StVO aufzunehmen. Die Städte sollen dann hierbei konkrete Radverkehrspläne entwickeln, in denen anordnungspflichtige Radverkehrsführungen in einem Verkehrszeichenplan aufgeführt und abgestimmt sind; die Straßenverkehrsbehörden sollen das Ganze vollziehen. Wie beurteilen Sie diese mögliche Regelung und welche Rolle könnte in diesem Zusammenhang auch eine Neufassung der Innovationsklausel spielen, die von der Verkehrsministerkonferenz auch vorgeschlagen wurde?

Die zweite Frage geht an Frau Hurek, Thema „Einbahnstraßen“. Das ist auch in dem Antrag der GRÜNEN schon einmal angesprochen worden. Es besteht ja bereits die Möglichkeit, Einbahnstraßen für den Radverkehr auch in Gegenrichtung freizugeben. Das ist aber nicht die Regel, sondern das geschieht nur im Einzelfall. Dadurch kann es auch, gerade wenn man als Autofahrer das Verkehrszeichen nicht gesehen hat, Irritationen geben. Sollte man da, vielleicht gerade in „Tempo-30-Einbahnstraßen“, grundsätzlich den Radverkehr in der Gegenrichtung freigeben? Mich würde dabei noch interessieren, ob das dann nur auf den Radverkehr beschränkt sein soll bzw. wie das mit anderen Fahrzeugen ist, zum Beispiel den viel diskutierten Elektrokleinstfahrzeugen.

Vorsitzender: Wir machen weiter mit der FDP Fraktion. Herr Dr. Jung ist an der Reihe! Nur ein kleiner dezentler Hinweis: die Möglichkeit, zwei Fragen zu stellen, bedeutet natürlich genau zwei Fragen und nicht noch Unterfragen. Darauf wollte ich noch einmal dezent hinweisen. Sonst kommen wir gar nicht durch. Bitte, Herr Dr. Jung!

Abg. **Dr. Christian Jung** (FDP): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, ich habe nur eine Frage für die zweite Runde, und sie geht nochmal an Herrn Skupin von der DEKRA. In den Unterlagen, die Sie eingereicht haben, sprechen Sie sich für die



verbindliche Einführung eines technischen Regelwerks für die Planung und den Betrieb von Radverkehrsanlagen aus. Die Frage, die sich für mich stellt: Welche Chancen bietet eine solche Verbindlichkeit in Bezug auf die allgemeine Verkehrssicherheit?

Vorsitzender: Danke sehr! Für die Fraktion DIE LINKE. Frau Leidig! Bitte!

Abg. Sabine Leidig (DIE LINKE.): Ich möchte gerne zwei Fragen an zwei verschiedene Sachverständige stellen, und zwar an die beiden Frauen. An Frau Eberlein würde ich gerne nochmal die Frage nach den Fahrradvolksbegehren stellen, die ja in verschiedenen Städten aktiv sind, und da um Ihre Einschätzung bitten, ob es zentrale Forderungen gibt, die bei allen wieder auftauchen und was da das Wesentliche ist. Also das geht so ein bisschen in die Richtung: Wie kann es gelingen, den Fahrradverkehr zu vervierfachen? Da gibt es unterschiedliche Dynamiken. Die einen kommen eben sozusagen Top-down und dann gibt es aber eben auch die Bottom-up-Bewegung. Da interessiert mich einfach, was die zentralen Punkte sind, die da weiterführen. An Frau Hurek: Sie haben in Ihrer Stellungnahme etwas über die Bußgeldfrage geschrieben. Und ich möchte es kurz einbinden. Tatsächlich ist es ja so, dass wenige Verkehrsteilnehmer, und ich sage jetzt mal wenige Autofahrer, viel Schaden anrichten. Das kennen wir alle, die Situation, dass mit total überhöhter Geschwindigkeit, mit aufgebohrten Auspuff und so weiter wirklich systematisch Regeln verletzt werden und man immer das Gefühl hat, da passiert gar nichts, abgesehen von den Falschparkerninnen und Falschparkern, die ja auch hinlänglich als Massenphänomen bekannt sind. Sie haben jetzt in Ihrer Stellungnahme gesagt: Bußgelder nicht generell erhöhen. Aber Sie verweisen auf einen Punkt, dass ja bei der Ahndung der Verletzung der Regeln über Rettungsgasse auch das Fahrverbot ein Mittel ist. Meine Frage ist nun, ob aus Ihrer Sicht nicht dieses Mittel ausgeweitet werden müsste, weil es natürlich auch in sich sozial absolut gerecht ist. Denn selbst ein Strafzettel über 200 Euro kann eben von bestimmten Leuten locker bezahlt werden, aber zwei Monate nicht Auto fahren trifft alle gleichermaßen hart. Was würden Sie zu so einer Veränderung der Bußen sagen, also die in diese Richtung geht?

Vorsitzender: Danke sehr! Kollege Gelhaar bitte

für die Grünen!

Abg. Stefan Gelhaar (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ganz kurze Kommentierung: Ich würde gerne den Hinweis auch für uns als Ausschuss nochmal mitnehmen. Wir haben sehr viel über Abbiegeassistenten und Lkw gesprochen. Jetzt gab es explizit den Hinweis, das Thema Sicherheitstechnik auch in Bezug auf den Pkw verstärkt zu denken. Das teile ich! Ich bitte auch alle Fraktionen, das explizit als Punkt mitzunehmen. Wir sind natürlich beim Lkw eingestiegen, weil da die Technik an der Stelle vorhanden war und die Schwere der Vorfälle dort besonders zu beobachten war. Deswegen ist das auch an der Stelle medial so breit gewürdigter worden.

So, jetzt aber zu meinen Fragen. Zwei Fragen. Zum einen nochmal zum Gesamtentwurf der StVO, so wie er uns vorliegt, und zu dem nicht vorliegenden Entwurf des StVG. Stichwort, dass man eben in so einem Entwurf ja nicht nur Verkehrssicherheitsaspekte berücksichtigen kann, sondern man auch Umwelt, Klima, Gesundheit, viele städtebauliche Maßnahmen berücksichtigen muss. Das ist jetzt bei den Einzelfragen schon eingeflochten worden. Deswegen würde ich den ADFC nochmal bitten, das zu bewerten, weil Sie jetzt explizit auch einen eigenen Entwurf vorgelegt haben. Also, das heißt, wir haben einen Antrag hier vorgelegt, der Bundesrat hat einen Antrag vorgelegt und es gibt einen Vorschlag vom ADFC. Wo sind die Differenzen, was fehlt Ihnen im vorliegenden Entwurf vom BMVI zur StVO?

Die andere Frage möchte ich an Herrn Bracher zum Thema „Bußgeldkatalog“ richten. Wir müssen kurz ausholen. Wir hatten vorhin die Situation im Ausschuss, dass Herr Verkehrsminister Scheuer kritisiert hat, dass Menschen, Fußgänger, auch über abgestellte Fahrräder stolpern. Ich komme jetzt zum Bußgeldkatalog. Nun ist hier gerade nochmal gesagt worden, dass es schon verwirrend ist, dass durch die Neuregelung des Abstellens des Fahrrades auf der Fahrbahn ja quasi noch mehr verunmöglich wurde. Nun ist das, glaube ich, im Bußgeldkatalog noch nicht aufgenommen. So gesehen ist es sowieso die Frage, wie das genau zueinander passt. Einfach die Bitte, dass Sie uns noch einmal an Ihren Gedanken teilhaben lassen: Passt diese Anpassung des Bußgeldkataloges, ist sie umfassend genug oder ist das



eine punktuelle Geschichte? Jetzt habe ich doch eine Unterfrage gemacht. Ich sehe es ein. Weil mich das vorhin noch so beeindruckt hat, mit den Fahrrädern an den Seitenstreifen. Vielleicht können Sie das irgendwie einbauen.

Vorsitzender: Herr Brenner bitte! Sie haben das Wort!

Prof. Dr. Michael Brenner (Friedrich-Schiller-Universität Jena): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich hatte zwei Fragen von Herrn Storjohann. Die erste Frage betraf § 45 der StVO. Mir ist klar, dass wir hier nicht im juristischen Seminar sind. Aber ich will vielleicht trotzdem noch aus Gründen der rechtlichen Klärung einige Worte finden, denn dieser § 45 ist so ein bisschen gekennzeichnet, auch diese Experimentierklausel, durch eine gewisse Vermengung, Vermischung von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht. Und es sind kompetenzrechtlich zwei komplett unterschiedliche Bereiche, die zum einen in die Zuständigkeit des Landes und zum anderen in die Zuständigkeit des Bundes fallen. Zur Klärung: das Straßenrecht umfasst die Gesamtheit der öffentlich rechtlichen Vorschriften, die die Rechtsverhältnisse an Straßen zum Inhalt haben. Darunter fällt die Widmung, darunter fällt die Entwidmung, darunter fällt auch beispielsweise die Einziehung. Das ist das Straßenrecht und das liegt in den Händen der Bundesländer. Demgegenüber hat das Straßenverkehrsrecht zum Ansatz und zum Ziel, den Verkehr unter ordnungsrechtlichen Gesichtspunkten zu lenken und zu leiten. Es ist also von der Intention getragen, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu ermöglichen. Deswegen setzt auch das Straßenverkehrsrecht immer am Bestehen einer Gefährdung an, dient also der Sicherung des Verkehrs unter ordnungs- und sicherheitsrechtlichen Gesichtspunkten. Das Problem ist jetzt, dass das Straßenverkehrsrecht privilegieneindlich ist. Ich kann also nicht mit Hilfe des Straßenverkehrsrechts die Widmung, die straßenrechtlich verortet ist, aushöhlen und unterminieren. Und genau in diese Richtung geht die Experimentierklausel, indem nämlich versucht wird, mit Hilfe des Straßenverkehrsrechtes gewissermaßen in den Sphären des Straßenrechts zu „wildern“. Das Straßenverkehrsrecht ist immer an den Rahmen der straßenrechtlichen Widmung gebunden und kann nicht dazu hergenommen werden, die straßenrechtliche Widmung auszuhöhlen, zu unterminie-

ren oder gar in ihr Gegenteil zu verkehren. Das heißt, wenn eine Widmung ausgesprochen ist, die die Verkehrsbestimmungen der Straße darlegt, dann kann das nicht durch straßenverkehrsrechtliche Regelungen konterkariert werden. Deswegen begegne ich dem § 45 doch mit ziemlichen rechtlichen Vorbehalten, weil das Straßenverkehrsrecht nicht dazu instrumentalisiert werden darf, beispielsweise mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts dauerhaft eine Endwidmung oder eine Umwidmung von straßenrechtlich gewidmeten Straßen vorzunehmen. Ich darf also nicht mit Hilfe des Straßenverkehrsrechts straßenrechtliche Entscheidungen konterkarieren. Und wenn nun aus verschiedenen Gründen – touristische Gründe, Umweltgründe, wie auch immer – versucht wird, mit Hilfe des Straßenverkehrsrechts das Straßenrecht auszuhebeln, dann „wildert“ im Grunde genommen der Bund in den Sphären der Länder und „wildert“ in den Sphären des Straßenrechts. Und das begegnet dann durchgehenden Bedenken. Was ich also sagen will, ist, dass nur Gründe der Sicherheit oder Ordnung in der Lage sind, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu tragen, und die müssen sich stets im Rahmen der straßenrechtlichen Widmung halten. Ich kann aber nicht die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen hernehmen, um die straßenrechtliche Widmung zu unterlaufen. Das heißt im Ergebnis, ich darf mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts keine faktische dauerhafte Entwidmung, etwa einer Straße die dem allgemeinen Straßenverkehr gewidmet ist, vornehmen. Und deswegen begegnet der Vorschlag, diese Experimentierklausel relativ großzügig anzuwenden, erheblichen Bedenken, weil der Bund damit im Grunde genommen in Sphären „wildert“, die dem Straßenrecht zugehören und die denn auch in die Zuständigkeit der Länder fallen. Ich will nochmal betonen, das Straßenverkehrsrecht ist privilegieneindlich und deswegen kann es nicht dazu hergenommen werden, das Straßenrecht auszuhöhlen.

Die zweite Frage, die Herr Abgeordneter Storjohann an mich gerichtet hat, ist die Frage der Gleichberechtigung, der Bebauung von Autofahrern und von Fahrradfahrern. Da kann es nach meiner Auffassung natürlich keinen Unterschied machen, ob jemand als Fahrradfahrer oder als Autofahrer eine Verkehrsordnungswidrigkeit begeht. Alle beide sind Verkehrsteilnehmer und sind deswegen in gleicher Weise auch zur Verantwortung



zu ziehen, wenn sie im Straßenverkehr eine Ordnungswidrigkeit begehen. Es darf da also nicht differenziert werden, der eine kann weniger stark bestraft werden, weil er vielleicht nur mit einem Fahrrad unterwegs ist und der andere mit dem großen Auto. Das würde auch vielleicht mit Blick auf die Gleichbehandlung, Artikel 3 Absatz 1 Grundgesetz, Bedenken begegnen. Alle Verkehrsteilnehmer sind gleich zu behandeln. Und ein weiteres Problem wäre vielleicht noch, wenn man von einer Ungleichbehandlung ausgehen wollte, dann wäre das wahrscheinlich auch unter Akzeptanzgesichtspunkten schwierig, dass der Radfahrer gewissermaßen weniger scharf bestraft wird als der Autofahrer. Also auch dieser Aspekt der Akzeptanz würde, glaube ich, einer solchen Idee entgegenstehen.

... Zwischenrufe ohne Mikrofon ...

Ja, aber deswegen meine ich, es ist verfassungsrechtlich bedenklich, wenn ich Verkehrsteilnehmer, weil sie sich unterschiedlich im Verkehr bewegen, unterschiedlich behandle. Deswegen hätte ich da doch erhebliches „Bauchweh“, das auf Dauer so fortzuführen.

Vorsitzender: Vielen Dank!

Christian Kellner (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.): Ich hatte zwei Fragen. Die erste Frage beschäftigte sich mit dem Verkehrszeichen für ein Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen. Ich würde die gerne im Zusammenhang mit dem Antrag der Grünen an dieser Stelle beantworten, die davon ausgehen oder fordern, es sollte doch der Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden und Zufußgehenden normiert werden. 1,50 Meter ist ja auch in der Rechtsprechung jetzt schon so gang und gäbe. Aber sicherlich würde eine Aufnahme in die StVO auch an dieser Stelle nochmal eine Klarstellung bringen und könnte aufklärenden Charakter haben. Insofern halten wir von dieser Normierung des Mindestüberholabstandes sehr viel, wobei wir bei 1,50 Meter eben von einem Gebiet ausgehen, in dem es „Tempo 30“ gibt. Bei „Tempo 50“ könnte man sogar an 2 Meter denken. Wenn man davon ausgeht, dass wir es schaffen, das in die StVO hineinzubekommen, dann wäre eigentlich dieses Verkehrsschild aus unserer Sicht obsolet. Denn wo könnte es stehen? Es könnte ja eigentlich nur da stehen, wo es Engstellen gibt. An Engstellen darf sowieso schon

nach § 5 Absatz 2 der StVO nicht überholt werden. Insofern braucht man dafür eigentlich kein weiteres Verkehrsschild, sondern stattdessen die klare Regelung, die klare Normierung des Mindestüberholabstandes. Ich glaube, das würde deutlich mehr helfen. Ein solches Schild hätte auch darüber hinaus noch den Nachteil, dass man davon ausgehen könnte, dass überall da, wo es fehlt, man möglicherweise etwas unbefangener überholen kann. Das wollen wir eigentlich nicht, sondern gerade innerorts, gerade wenn es etwas enger zugeht, sollte man als Kraftfahrer doch mit dem Überholen von einem vor einem fahrenden Radfahrer beispielsweise vorsichtig sein. Das wird sicherlich etwas sein, was man im Laufe der nächsten Monate und Jahre immer stärker auch in die Aufklärungsarbeit mit hineinnehmen muss. Das sollte auch in der StVO eine Entsprechung finden. Das Schild wäre aus unserer Sicht dann eigentlich nicht mehr notwendig.

Die zweite Frage – vielen Dank auch dafür – beschäftigte sich mit dem Thema „Radverkehrspläne für Kommunen“ und ob es eine Möglichkeit geben könnte, eine entsprechende Regelung zur erleichterten Umsetzung in die StVO aufzunehmen, mit dem Wunsch quasi oder der Aufforderung, dass die Städte entsprechend Radverkehrspläne entwickeln, in denen alle anordnungspflichtigen Radverkehrsführungen und ein Verkehrszeichenplan mit aufgenommen werden. Das können wir nur begrüßen, das ist eine sehr sinnvolle Überlegung und ist eine sehr sinnvolle Vorgehensweise. Also eigentlich können wir sagen: ja. Man muss vielleicht noch hinzufügen, dass ein solcher Radverkehrsplan immer ein Bestandteil von einem gesamten Netzplan sein sollte. Denn wir wollen ja den Anspruch nicht aufgeben, dass wir sagen, es geht ja auch um die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Auch die müssen natürlich entsprechend berücksichtigt werden. Insofern sollte die Kommune einen Gesamtnetzplan machen und der Radverkehrsplan wäre dann ein Teil dessen. Aber ansonsten finden wir dieses Vorgehen, wie auch schon in der Frage skizziert, sehr sinnvoll. In diesem Zusammenhang ist dann auch nochmal die Innovationsklausel angesprochen worden. Wir haben das ja heute schon mehrfach als Thema gehabt, ich hab es ja vorher schon mal beim Thema „Tempo 30“ gebracht. Aber auch generell ist dafür diese Innovationsklausel, die die VMK verabschiedet hat, einstimmig wie gesagt,



ein sehr guter Hebel. Diese Neufassung sagt ja, dass für örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte den obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder die Möglichkeit gegeben werden soll, Modellversuche zur Erhöhung der Sicherheit und zur Verbesserung der Leichtigkeit des Radverkehrs, auch unabhängig von der Gefährdungslage, auf Antrag zu genehmigen. Natürlich könnte diese Innovationsklausel, wenn denn der Bund sie sich zu eigen machen würde und wenn das jetzt einfach umgesetzt werden könnte, was eigentlich möglich wäre, für die Entwicklung dieses Radverkehrsplans sehr sinnvoll sein und auch für die entsprechende Umsetzung. Das wäre dann sicherlich auch nochmal mit einem Monitoring verbunden und auch mit einer Evaluierung. Das ist auch für eine Kommune wichtig, um zu sehen, haben wir gut geplant, wie hat es sich mittlerweile verändert, wie hat sich der Modal-Split bei uns geändert und müssen wir möglicherweise den Plan ergänzen, erweitern, verändern. Das ist ein stetiger Prozess, aber mit Hilfe dieser Klausel sehr gut zu lösen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Spätestens um eins muss ich die Anhörung leider beenden. Wir haben noch sechs Redner auf der Liste, also bedenken sie das bitte! Als nächste Frau Hurek!

Kerstin Hurek (ACE Auto Club Europa e.V.): Ich kann es auch kurz machen. Zwei Fragen. Zu der Einbahnstraße. Generell sind wir der Auffassung: Öffnung der Einbahnstraßen, generelle Öffnung in beide Richtungen. Das macht es für alle Verkehrsteilnehmer einfacher, nicht nur für den Autofahrer, der dann weiß, es kann mir jederzeit in einer Einbahnstraße, da wo der Platz gegeben ist, ein Rad entgegenkommen. Es macht es aber auch für den Fußgänger einfacher, der nämlich links und rechts gucken muss, egal über welche Straße er geht, und es macht es für den Radfahrer sowieso auch einfacher, weil ich glaube, dass es der Verflüssigung des Radverkehrs dienlich ist. Zum anderen hat ja auch die Unfallforschung aus dem Jahr 16 – vielleicht können Sie das ja noch näher erläutern... Sie haben auch nur fünf Minuten. Genauso! Dann lassen wir es! – gezeigt, das es zu geringen Unfallbelastungen und wenig verkehrlichen Konfliktpotenzialen gekommen ist. Zu Ihrer Frage zu den Elektrokleinstfahrzeugen. Da sind wir ganz strikt und sagen, Elektrokleinstfahrzeuge gehören nicht in diesen Bereich, weil Elektrokleinstfahr-

zeuge Fahrzeuge sind, Kraftfahrzeuge. Ich denke neu diskutieren muss man dann das Thema S-Pedelecs, weil S-Pedelecs ja normalerweise dann doch als Fahrräder gelten.... Nein? Herr Stork, gut, dann ist es auch an der Stelle ganz klar, denn da war ich mir jetzt nicht ganz sicher. Zu dem Thema von Frau Leidig. Bußgeld: ja! Wir begrüßen sehr deutlich, dass es zu einer massiven Erhöhung gekommen ist, gerade bei der Rettungsgasse. Die andere Diskussion begrüßen wir. Wir haben in der Vergangenheit immer gesagt, ein Bußgeld muss eine Hemmschwelle bilden. Sie alle kennen die Diskussion aus der Schweiz. Es heißt immer, fahre in der Schweiz bloß nicht zu schnell, denn da kostet es verdammt viel Geld. Ich glaube, das ist die einzige Stellschraube, gerade bei dem Thema „Halten auf Fahrradschutzstreifen“, an der wir überhaupt drehen können. Über die genaue Höhe und darüber, ob es einen Punkt gibt, muss man dann vielleicht nochmal reden. Ich denke, man muss sich dieses Dreieck nochmal angucken: Die Höhe der Bußgelder, die Wahrscheinlichkeit, dass man tatsächlich entdeckt wird, wenn man nämlich falsch parkt oder hält, und, was habe ich eigentlich davon, wenn ich jetzt in zweiter Spur eben stehe und die Hemden aus der Reinigung abhole. Tut es dann nicht vielleicht doch weh, wenn die Hemden plötzlich nicht mehr 1,50 Euro sondern 60 Euro kosten. Meines Erachtens ist das die Stellschraube, an der wir eine Möglichkeit haben.

Vorsitzender: Das passt jetzt ganz gut, denn Herr Brockmann ist nämlich als nächster an der Reihe!

Siegfried Brockmann (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.): Vielen Dank nochmal! Ich bin nach den Gründen für die Zunahme von Radverkehrsunfällen gefragt worden. Dazu gehört bei mir normalerweise ein Vortrag von einer halben Stunde. Wenn Sie mich nochmal separat einladen möchten, komme ich gerne. Ich versuche das jetzt mal ganz schnell zusammenzufassen. Das erste war die Frage nach der Dunkelziffer. Die Dunkelziffer haben wir vor einigen Jahren mal mit den Kliniken der Stadt Münster zusammen untersucht und sind darauf gekommen, dass auf jeden der Polizei bekannten Radunfall, vier weitere kommen, die wir nicht kennen. Wir hatten das immer schon geahnt, aber dass die Zahl so groß ist, hatten wir nicht gedacht. Aber jetzt kommt die scharfe Differenzierung, weil wir bei der Zunahme von Radverkehrsunfällen jetzt land-



läufig tatsächlich von der Zahl der Getöteten ausgehen. Die getöteten Radfahrer sind natürlich alle in der Statistik. Da haben wir keine Dunkelziffer, ich kann mir jedenfalls im Moment keine vorstellen, und deswegen rede ich jetzt mal über diesen Aspekt. Warum hatten wir also in den letzten zwei, drei Jahren tatsächlich wieder einen Anstieg? Da bin ich auch etwas vorsichtig, weil wir immer auch schon mal Bewegungen nach oben und unten gehabt haben. Ich spreche eigentlich lieber davon, dass wir hier eine Seitwärtsbewegung haben. Das ist sicher schlimm, aber in Anbetracht der Steigerung des Radverkehrsanteils, natürlich fast schon erstaunlich. Also ich würde das Licht derjenigen, die in der Verkehrssicherheitsarbeit mitwirken, jetzt mal nicht unter den Scheffel stellen. Es hätte noch viel schlimmer kommen können. Insofern, ja, müssen wir natürlich noch viel mehr tun. Viele Gründe kennen wir auch oder wissen auch, wo wir anpacken müssen. Eines der Probleme, die wir sicherlich haben, ist das Thema „Pedelecs“. Das muss ich hier nochmal ansprechen. Denn wenn man die beiden Säulen mal nebeneinander hält und guckt, wo kommen die Steigerungen her, dann sieht man in den letzten Jahren durchaus, dass wir bei Radfahrern, also ohne Elektrounterstützung, sogar leichte Rückgänge haben, aber deutliche Anstiege bei den Pedelecs, die sozusagen die kleinen Erfolge, die wir haben, wieder zunichtemachen. Pedelecs sind nochmal ein Sonderthema für eine halbe Stunde. Aber es hängt sicherlich damit zusammen, dass wir hier eine ganz besondere Nutzergruppe haben. Die zumindest zeigen, dass auch unsere Studien partiell mit diesem Gegenstand überfordert sind. Wie man damit umgeht, ist nochmal ein anderes Thema. Ganz schwierig wird es, wenn wir sagen, wir kriegen eine sichere Infrastruktur für Radfahrer. Daran glaube ich nämlich nicht. Wir haben einfach einen Riesenkonflikt zwischen Pkw, Lkw einerseits und schwächeren Verkehrsteilnehmern, die sich auch auf ganz andere Arten bewegen. Und den lösen wir nicht einfach dadurch, dass wir sagen, wir machen jetzt einfach mal viel mehr Fläche für Radfahrer. Erstens ist es ja so, dass sich das nicht nach dem Modal Split orientieren darf, sondern nach der tatsächlichen Verkehrsleistung. Wenn ich die mal nehme, also das, was Autos tatsächlich abwickeln an Kilometern Fahrleistung in den Städten, dann ist das schon mal gar nicht so ganz falsch aufgeteilt. Also da müssen wir dann eben

eine andere Diskussion führen, und die wird ja zum Teil auch geführt. Deswegen glaube ich, wir müssen noch sehr viel mehr „Gehirnschmalz“ investieren und nicht einfach das tun, was zurzeit passiert, nämlich einfach so nach Holland gucken und sagen „Oh, da haben wir ja Protected Bike Lanes, da haben wir Protected Intersections, und in Holland klappt alles so toll, also machen wir das hier auch“. Wir sehen schon die Probleme, die dadurch wieder und neu entstehen, weil es eben nicht so einfach zusammenwürfelbar ist. Im Übrigen ist auf die Kilometerfahrleistung bezogen das Unfallgeschehen von Radfahrern in Holland nicht besser als in Deutschland. Also einfaches „Abspielen“ bringt jetzt erstmal nichts. Ich werbe sehr stark dafür, dass wir uns in Thinktanks mal mehr Gedanken machen – statt uns immer nur irgendwelche Schlagworte zuwerfen – und uns zu fragen, wie kriegen wir zwei so sehr grundsätzliche Verkehrsteilnahmarten so zusammen, dass das sicher funktioniert. Da gibt es einige sinnvolle Ansätze, aber ich bin ziemlich sicher, dass man es auch gemeinsam denken muss. Wie gesagt, halbe Stunde Vortrag! Danke!

Vorsitzender: Danke sehr! Danke, dass Sie auch auf die halbe Stunde Vortrag verzichtet haben! Das Thema Pedelecs, vielleicht auch S-Pedelecs, kann man sich tatsächlich mal in den Fraktionen notieren. Das sage ich auch als jemand, der selber mit dem Pedelec versucht, immer zur Arbeit zu kommen. Herr Skupin, bitte!

André Skupin (DEKRA Automobil GmbH): Vielen Dank für die Frage! Sie bezieht sich darauf, dass wir in unserer schriftlichen Stellungnahme darauf hingewiesen haben, dass es ein technisches Regelwerk gibt, was auch die Planung und den Betrieb von Radverkehrsanlagen beschreibt. Wir meinten hier im Konkreten die Empfehlung für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen aus dem Jahr 2010. Hier werden insbesondere auch Vorschläge gemacht, welche Abstände einzuhalten sind, wie breit bestimmte Radfahrwege für bestimmte Zustände und für eine bestimmte Nutzung sein müssen. Die Chancen, die wir darin sehen, wenn das verallgemeinert wird und verbindlich anzuwenden ist, ist darin zu sehen, dass wir dann, wenn diese wissenschaftlich fundierten und ausgearbeiteten Vorgaben, Empfehlungen in der Fläche eingesetzt werden, hier mehr Potenzial für die Kommunen



entsteht, sich darauf abzustützen. Es entsteht entsprechend eine Kostentransparenz in der Planungsphase. Aufgrund dieser technischen Vorgaben kann man sich hier also auch langfristig darauf entsprechend konzentrieren. Die erhöhte Sicherheit ist hier in der Vorgabe begründet, insbesondere für die Radfahrenden, und deswegen denken wir, wenn man diese Vorgaben in den entsprechenden Vorschriften verbindlich einführt, dass hier ein großes Potenzial für die Sicherheit der Radfahrenden insbesondere liegt. Danke!

Vorsitzender: Frau Eberlein, bitte!

Isabell Eberlein (Changing Cities e.V.): Danke auch für die Frage! Nochmal kurz zur Abklärung: In über 20 Städten gibt es mittlerweile sogenannte Radentscheide, die eben auf lokaler Ebene Fußverkehr, Radverkehr stärken wollen, aus einer „Bottom-up-Bewegung“, also aus der Bürgerschaft heraus. Die Frage bezog ist ja darauf, wo kommen denn die Kommunen an welche Grenzen. Das kann ich wirklich über das Bundesgebiet hinweg sagen, es sind immer die gleichen Grenzen. Es sind natürlich genau die Kommunen, die sich dafür entscheiden, etwas zu machen und die dann genau an diesen Eckpunkten, die wir hier im Großen und Ganzen diskutieren.... Da kann es um Leistungen des Kfz-Verkehrs gehen, um Vorrang, da geht es um Umwidmung, was hier angesprochen wurde. Das sind genau die zentralen Punkte, an denen es immer hakt, an denen es eben nicht möglich ist, den städtischen Verkehr, die städtische Raumaufteilung neu zu ordnen, weil aufgrund von Bundesgesetzgebung festgelegt wird, wie der Verkehr aufzuteilen ist, wer welchen Vorrang hat. Da muss man ansprechen.... Ich kann gerne nochmal auf die Innovationsklausel eingehen, die da sehr wichtig ist. Da muss man auch bürokratische Wege abbauen, dass man eben nicht erst nach Gefahrenlage entscheidet und auch nicht nach Vorrang des Verkehrsmittels. Sondern wenn wir das umbauen wollen, müssen wir auch von der gesetzlichen Ebene die Möglichkeiten dafür schaffen, dass man aktiv werden kann, um eben Nachhaltigkeit in den Verkehr mitzubringen und eine soziale Dimension. Da kann man jetzt tausende kleine Beispiele nennen, die das betrifft, die alle hier mit aufgezeigt sind, sei es der grüne Pfeil, seien es eben die Einbahnstraßen, die diskutiert wurden. Um das nochmal ins Gedächtnis zu

rufen: die Kommunen wollen oft schon mehr machen, sind auch weiter und hier in diesem Verkehrsausschuss muss die Grundlage dafür gelegt werden, dass die Verkehrswende gelingt. Danke schön!

Vorsitzender: Herr Stork, bitte!

Burkhard Stork (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.): Was alle Radentscheide verbindet, ist, dass sie flächenhafte Radverkehrsnetze haben wollen. Das hat Frau Eberlein gesagt. Das ist auch genau das Stichwort, mit dem das BMVI am Freitag in das Klimakabinett gegangen ist. Wir wissen noch nicht ganz genau, wie gesagt, ob das da rausgekommen ist. Aber, lieber Herr Gelhaar, es ist genau auch das die Frage, was kritisieren wir denn, was hier grundsätzlich fehlt. Wir gehen, das hat Frau Eberlein auch gesagt, davon aus, dass 95 Prozent aller Kommunen eigentlich gerne was tun wollen. In den allermeisten Kommunen drängen die Bürgerinnen und Bürger danach und will die Kommunalpolitik etwas tun. Und sie will flächenhaft und schnell etwas tun. Deswegen bräuchten wir eigentlich nochmal deutlich mehr. Gerade im § 45 fehlt uns, dass man sagt, grundsätzlich ist eine nachhaltige Stadtentwicklung, zum Beispiel ein Sustainable Mobility Plan, ein Anlass dafür, etwas zu tun. Da würden auch weder die Länder noch die Städte das Gefühl haben, ihnen würden Rechte genommen, sondern dann hätten wir den Eindruck, jetzt können wir mal wirklich loslegen. Dann kann man alles, was Sie hier genannt haben, abarbeiten und sagen, dann muss man wirklich loslegen können, damit Städte hingehen können und sagen, wir wollen unser Verkehrssystem verändern und wir wollen nicht nur Gefahrenabwehr machen. Ich stimme Herrn Professor Brenner selbstverständlich darin zu, dass wir dafür auch das StVG und auf Dauer auch die Länderstraßenrechte ändern müssen. Wir glauben aber, dafür ist jetzt schon in der StVO mehr zu tun.

Vorsitzender: Vielen Dank, auch für das unterschreiten der Redezeit! Last but not least, Herr Bracher bitte!

Tilman Bracher (Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH): Jetzt habe ich hier noch 5 Minuten. Vielen Dank! Die Frage an mich betraf das Thema Bußgeldkatalog und wo ist überhaupt das Parken angemessen, wenn ich es recht verstanden habe.



Beim Bußgeldkatalog, denke ich, müssen wir davon ausgehen, dass überall dort auch falsch geparkt wird, wo es keinen „Punkt“ kostet. Denn ein Teil der Kraftfahrer, die falsch parken, haben durchaus sehr hohe Einkommen und haben große Fahrzeuge, die hohe fünfstellige Beträge wert sind. Und da macht ein 15 Euro Ticket oder auch ein 55 Euro Ticket nicht entscheidend was aus. Deshalb...

....Zwischenrufe ohne Mikrofon

Insoweit denke ich, nur dort, wo wir wirklich auch mit „Punkten“ kommen, wird Parken wirklich wirksam unterbunden. Die Frage ist aber: Wo soll geparkt werden? Wir haben diese Diskussion im Moment mit ganz vielen Facetten. Die jüngste Facette sind die Leihfahrzeuge, diese E-Scooter, E-Tretroller, die jetzt in einigen sehr wenigen Städten, an sehr wenigen Stellen in Deutschland, aber dann in Hülle und Fülle, auf dem Gehweg liegen und auf dem Gehweg stehen und die den Leuten im Weg rumstehen. Das zweite sind die flexiblen Bike-Sharing-Systeme, wo wir in vielen Städten inzwischen entsprechende Systeme haben und die Fahrzeuge auf dem Gehweg, auf der Straße oder in Grünanlagen abgestellt werden. Das normale Thema, das wir schon lange haben, ist natürlich: Wo werden die Fahrräder geparkt? Wie können wir die Gehwege freihalten? Ist es angemessen, auch Fahrräder auf der Fahrbahn parken zu können, dort Fahrradständer zum Beispiel aufzustellen? Dürfen wir das, dürfen wir das nicht? Viele Städte sind auf dem Weg und legen, weil Parkdruck herrscht und die Gehwege zu schmal sind, dies auf die Fahrbahn. Wenn man das Ganze umbaut, ist es unstrittig, hat keiner was dagegen. Wenn man es nicht umbaut, sondern nur die Ständer aufstellt, dann wird diskutiert: Dürfen wir

das? Und je nach Straßenverkehrsbehörde wird es so oder so entschieden. Also das Problem ist der große Parkdruck, den wir in den Städten haben. Das Problem ist, dass die Leute nicht in die Parkhäuser gehen. Die Parkhäuser sind, außer an Weihnachten, eigentlich immer teilweise frei oder ganz frei. Aber sie kosten eben auf jeden Fall etwas. Während man, wenn man auf der Fahrbahn steht, manchmal Glück hat, man keinen Strafzettel bezahlen muss und man davonkommt. Also die Regelung des Parkens, Abstellanlagen auch am Fahrbahnrand schaffen, auch flexible Abstellanlagen für diese Bike-Sharing-Systeme und für die E-Rollersysteme nur durch Markierung am Fahrrad zuzulassen, dass, denke ich, sind Geschichten, die man jetzt anschieben muss. Wir haben durch diese Veränderungen in Richtung auf Mikromobilität, in Richtung auf Bike-Sharing, in Richtung auf Fahrradnutzung inzwischen einfach ein riesiges Parkproblem bekommen. Das können wir nicht auf den Gehwegen lösen, dafür sind die Gehwege nicht gemacht. Deswegen müssen wir da, denke ich, mit unserem Instrumentarium auch die neuen Möglichkeiten eröffnen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir haben quasi eine Punktlandung erzielt. Das war nur durch Ihre tatkräftige Mithilfe möglich. Ich darf mich im Namen aller Mitglieder des Ausschusses herzlich bei Ihnen als Sachverständige bedanken. Ich fand die Anhörung sehr informativ und ich glaube, wir haben alle miteinander eine Menge mitgenommen. Herzlichen Dank! Ich schließe hiermit die öffentliche Sitzung und darf alle verabschieden! Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Tag! Die Obleute bleiben bitte hier! Wir machen gleich im Anschluss die Obleutebesprechung!

Ende der Sitzung 12.57 Uhr

Cem Özdemir, MdB
Vorsitzender



Zusammenfassung der Stellungnahmen

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 25. September 2019, 11:00 Uhr
im Saal E.600 des Paul-Löbe-Hauses

A-Drs. 19(15)268-A

Seite 1

Tilman Bracher

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH

A-Drs. 19(15)268-B

Seite 6

Kerstin Hurek

ACE Auto Club Europa e.V.

A-Drs. 19(15)268-C

Seite 12

Christian Kellner

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.

A-Drs. 19(15)268-D

Seite 22

Dr. Markus Schäpe

ADAC

A-Drs. 19(15)268-E

Seite 25

Burkhard Stork

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.

A-Drs. 19(15)268-F

Seite 33

André Skupin

DEKRA Automobil GmbH

A-Drs. 19(15)268-G

Seite 40

Siegfried Brockmann

Gesamtverband der Deut. Versicherungswirtschaft e.V.

A-Drs. 19(15)268-H

Seite 45

Prof. Dr. Michael Brenner

Friedrich-Schiller-Universität Jena

A-Drs. 19(15)268-I

Seite 58

Isabell Eberlein

Changing Cities e.V.

Tilman Bracher, Deutsches Institut für Urbanistik

Schriftliche Stellungnahme als Sachverständiger zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur am 25.9.2019

Die Stellungnahme beschränkt sich auf die radverkehrsbezogenen Vorschläge (und greift die Neuregelungen zum Car-Sharing und zu Autobahnen nicht auf).

1. Vorbemerkung, Grundsätze

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) ist das wissenschaftliche Institut der deutschen Kommunen. Es bündelt das Erfahrungswissen aus deutschen Kommunen insbesondere durch unsere Fortbildungsveranstaltungen mit jährlich rund 5000 Teilnehmenden aus der kommunalen Praxis. Dazu gehören die Veranstaltungen der Fahrradakademie, einem vom BMVI aufgrund eines Bundestagsbeschlusses geförderten Projekt im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans, sowie weitere Veranstaltungen zu den diversen Themen der städtischen Mobilität und zu vielen weiteren Fragen der Stadtentwicklung. Außerdem bearbeiten wir Forschungsvorhaben und wirken in einschlägigen Gremien mit.

Die gesellschaftliche Herausforderung einer Verkehrswende ist angesichts der Herausforderungen im Klimaschutz, im Umweltschutz („Saubere Luft“) und aufgrund der fehlenden Fläche (Stau, öffentlicher Raum) weit hin anerkannt. Die Bundesländer und Kommunen benötigen zusätzliche Handlungsspielräume, um die Mobilität zukunftsgerecht zu entwickeln, die städtische Lebensqualität (Umweltschutz, Gesundheit) zu sichern und den öffentlichen Raum gerecht zu nutzen. Aufgrund der hohen Belastungen durch den klassischen Kfz-Verkehr benötigen Kommunen gute Möglichkeiten, alternative Mobilitätsangebote zu integrieren. Dabei gilt es die Potenziale der Innovationen im Fahrradsektor (z. B. Velotaxis, Lastenräder, Pedelecs, Tricycles) und der Mikromobilität (z. B. S-Pedelecs, E-Tretroller) auszuloten und zu nutzen.

Die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs sind seit Jahrzehnten Kerngedanken des Straßenverkehrsrechts. Nachdem diese Prinzipien in der Vergangenheit zur Privilegierung des Autoverkehrs genutzt wurden, gilt es nun diese Grundsätze konsequent Fußgängern, Radfahrenden und den Lenkenden von Fahrzeugen der Mikromobilität (E-Tretroller) zu bieten. Die in der Präambel genannten Grundsätze, die Leichtigkeit des Radverkehrs und Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs zu berücksichtigen, werden daher besonders unterstützt.

Insoweit treffen der Antrag der Grünen Fraktion („Das Straßenverkehrsrecht reformieren - Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußgängerfreundlich anpassen“) als auch der Entwurf zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vom August 2019, o. Datum), der viele der im Antrag der Grünen Fraktion benannte Anliegen aufnimmt, im Grundsatz auf große Zustimmung. Die Novelle der Straßenverkehrsordnung kann insbesondere den Ablauf des Verkehrs besser regeln und auf die Belange des Rad- und Fußverkehrs abstimmen. Die vorgesehenen Änderungen im Bußgeldkatalog sind ein wichtiger Schritt in Richtung der Leichtigkeit und Sicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs.

Aufgrund der Dringlichkeit gilt es dabei insbesondere, die Radverkehrsführung auf den vorhandenen Straßen zu verbessern. Die Fixierung der Abstandspflicht ist ein wichtiges Signal, dass der Radverkehr nicht nur auf Sonderwegen berücksichtigt wird. Darüber hinaus benötigen die Kommunen erweiterte Möglichkeiten, die Geschwindigkeit und die Zulassung des allgemeinen Verkehrs zu regulieren, um auf den allgemeinen Straßen die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern.

Um eine sachgerechte Abwägung der Verkehrsbelange mit Belangen des Umweltschutzes, des Städtebaus und der Klimamathematik leisten zu können, bedarf es in Ergänzung zur StVO (wo solche Fragen in § 45 behandelt werden), einer erweiterten gesetzlichen Grundlage. Eine solche gesetzliche Grundlage kann durch Änderung des StVG oder in einem anderen Gesetz auf Bundesebene geschaffen werden (z. B. BlmschG, BauGB, Stadtverkehrsplanungsgesetz).

Die bereits außerordentlich differenzierte und im Verkehrsteilnehmerkreis nur selektiv bekannte StVO darf nicht durch eine voreilige Verabschiedung unausgereifter Formulierungen unausgegoren und kompliziert werden. Sie sollte durch klare, einfache Regeln verbessert werden. Die explizite oder implizite Privilegierung des Autoverkehrs ist nicht mehr zeitgemäß. Entsprechende Passagen der StVO und VwV-StVO sind zu identifizieren und zu streichen.

Die neuen Regelungen sollten intuitiv verstanden werden und aus ihrem Selbstverständnis heraus zu rücksichtsvollem Verkehrsverhalten im Straßenraum führen. Eine Vielzahl der angekündigten Regelungen ist nur mit einem unverhältnismäßigen Aufwand zu überwachen (Drei Personen im Fahrzeug, Abstandseinhaltung beim Überholen von Radfahrenden, Vorrechte bei der Nutzung von Sonderparkstreifen und Sonderparkflächen, Abschaltverbot von Notbremsassistenten). Die Durchsetzung und Überprüfung ihrer Einhaltung ist weder administrativ noch durch zusätzliche polizeiliche Maßnahmen auf kommunaler Ebene oder Landesebene zu leisten.

2. Kommentierung der vorliegenden Änderungsvorschläge der Straßenverkehrsordnung hinsichtlich der Fahrrad- und Fußgängerfreundlichkeit

§ 2 (4) Nebeneinanderfahren

Die geplante Änderung lautet: „Mit Fahrrädern darf Nebeneinandergefahren werden.“ Eine zusätzliche Vorschrift, wann einzeln hintereinander zu fahren ist, ist nicht mehr erforderlich. Bereits in § 1 (2) StVO steht „Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder, mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

§ 2 (5) Absteigen beim Überqueren einer Fahrbahn

Die vorgeschlagene Regelung ist dem Wortlaut nach nicht auf das Begleiten von Kindern auf nicht für Radverkehr freigegebenen Gehwegen beschränkt, wie die Begründung vermuten lässt, sondern de facto auf alle für Radverkehr freigegebenen Gehwege. Die Regelung ist außerdem praxisfremd und beeinträchtigt die Leichtigkeit des Radverkehrs. Soweit erforderlich, halten die Begleitpersonen Kinder auch ohne Sonderregelung zum Absteigen an. Kfz-Lenker können in der Knotenzufahrt ohnehin nicht erkennen, ob eine Nebenanlage (Bür-

gersteig) für Radverkehr freigegeben oder sogar als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgewiesen ist. Empfehlung: Nicht neu regeln.

§ 5 (4) Satz 2 Einhaltung von 1,5m/2m beim Überholen

Die Intention, die Rechtsprechung in die StVO zu übernehmen, ist richtig. Ausreichender Überholabstand ist zentral, wenn Radfahrende auf der Fahrbahn und im Mischverkehr geführt werden. Die Abstandskontrolle sollte insbesondere bei überbreiten Fahrzeugen (Lkw, SUV) zusätzlich elektronisch per Fahrerassistenzfunktion vorgeschrieben werden.

§ 9 (6) Geschwindigkeit beim rechts abbiegen innerorts

Zusätzlich zur vorgeschlagenen Geschwindigkeitsregelung wird empfohlen, elektronische Abbiegeassistenzen vorzuschreiben. Der Handlungsdruck, diesen zeitnah einzuführen, bleibt dann erhalten. Die Regelung sollte auf alle Kfz erweitert werden, wenn der/die Fahrzeugführer/in keine freie Sicht nach hinten hat.

§ 12 (3) Freihalten von Fahrbahnkanten

Die Regelung wird im Grundsatz begrüßt, muss aber einheitlich bei allen Fuß- und Radwegen gelten, nicht nur bei Radwegen mit Benutzungspflicht. Auch andere Radfahrer, Fußgänger und die Nutzer von E-Tretrollern benötigen auf Nebenanlagen den Schutz durch Sichtbeziehungen vor dem Knotenpunkt. Die vor Knotenpunkten von parkenden Fahrzeugen freizuhaltende Fläche muss zusätzlich baulich oder durch Markierungen zweifelsfrei erkennbar werden. Um unerwünschte Verlagerungseffekte zu erkennen, z. B. ob Kurzparker statt in der 2. Reihe künftig vermehrt an Kreuzungen stehen, sollte die Einführung wissenschaftlich begleitet werden.

§ 12 (4) Abstellen von Fahrrädern außerhalb von Seitenstreifen und Fahrbahnen

Die Formulierung des Verordnungsentwurfs könnte die erforderliche Ausweisung von Stellplätzen/Zonen für Fahrräder und von Flächen für Mietfahrzeuge (insbesondere Fahrräder, Pedelecs, E-Tretroller) unterbinden. Angesichts einer zunehmenden Zahl von Lastenrädern und vielen zu schmalen Gehwegen ist diese Neuregelung nicht sachgerecht. Die Kommunen sind in der Lage, die örtlich angemessene Lösung zum Abstellen von Fahrrädern zu erkennen. Es gilt, die Gefahren des ungeordneten Abstellens, die für Fußgänger und insbesondere mobilitäts- oder sichtbeschränkte Verkehrsteilnehmer zunehmend zu Behinderungen und Gefährdungen führt, abzuwehren.

§ 37 (2) 1 Grünpfeil

Die Einführung des Grünpfeils für Radfahrende hat sich im Ausland bewährt, ist zu begrüßen und überfällig. Soweit bereits Zwischenergebnisse aus den aktuell laufenden Verkehrsversuchen in neun Städten vorliegen, sollten diese im Detail berücksichtigt werden.

§ 39 Sinnbild Lastenfahrrad, mehrfachbesetzte Personenwagen

Das Sinnbild wird begrüßt und sollte aber nur „Lastenfahrrad“ heißen. Die Markierung von Ladezonen sowie die Möglichkeit der Ausweisung von Stellplätzen/Zonen für Mietfahrzeuge (insbesondere Fahrräder, Pedelecs, E-Tretroller) muss ausdrücklich zugelassen werden.

Fahrspuren für mehrfachbesetzte Personenwagen werden innerorts nicht benötigt, als Freigabe eines Bussonderfahrstreifens wäre dies kontraproduktiv. Geeignete Flächen sollten als Radfahrstreifen oder (echte) Busspur angeordnet werden.

§ 52 Fahrradzonen

Die Einführung eines solchen Verkehrszeichens ist nicht erforderlich, da Fahrradstraßen streckenbezogen im Zuge von Fahrradrouten sinnvoll sind, jedoch nicht im Zuge einer Zonenregelung. Alternativ wird empfohlen, dass Radfahrende in Tempo-30-Zonen generell nebeneinander fahren dürfen – diese Regelung ist nicht nur wesentlich einfacher vermittelbar, sondern würde auch ohne zusätzlichen Beschilderungsaufwand zum gleichen Ergebnis führen. Die Zulassung anderer Fahrzeuge muss jedoch besser geregelt werden, da die Überwachung praktisch nicht möglich ist.

Die Möglichkeit der Zonenanordnung muss auch Tempo-20-Zonen umfassen (bei Tempo 20 entfallen Überholvorgänge gegenüber dem Radverkehr) und Tempo-10-Zonen umfassen (für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, bei denen einzelne Regelungen verkehrsberuhigter Bereiche (z. B. „Kinderspiele sind überall erlaubt“) nicht angemessen sind).

Fahrradstraßen sind ein Linienelement des Radverkehrs. Zugunsten der Einrichtung von Fahrradstraßen sollte in der VwV-StVO zu den Zeichen 244.1 und 244.2 (Beginn und Ende einer Fahrradstraße) der erste Abschnitt entfernt werden. Dieser definiert den Radverkehr als vorherrschende Verkehrsart. Dieser Wegfall würde es den Kommunen ermöglichen, wichtige Straßen des Fahrradnetzes als Fahrradstraße einzurichten, auch wenn der Radverkehr (derzeit noch) nicht die vorherrschende Verkehrsart wäre. Dadurch könnten Lückenschlüsse einfacher realisiert werden und für die Kommunen würden aufwändige Verkehrszählungen entfallen. Die Anordnung sollte nach Maßgabe der örtlichen Behörden erfolgen.

§ 52 Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen

Die Idee ist gut, aber der Entwurf des Verkehrszeichens ist missglückt, das Symbolbild ist nicht intuitiv verständlich.

§ 52 Radschnellweg

Die Einführung eines Verkehrszeichens für Radschnellwege wird begrüßt. Der vorgesehene Begründungstext, wonach Radschnellwege „auf sandigem Untergrund“ verlaufen können, entspricht jedoch nicht den Standards für Radschnellwege. Dieser Zusatz in der Begründung muss gestrichen werden. Die Notwendigkeit von Zusatzzeichen ist zu überprüfen. Radschnellwege sollten für S-Pedelecs und E-Tretroller generell und ohne Zusatzzeichen freigegeben werden.

§ 52 Halten auf Schutzstreifen

Der Vorschlag, Halten auf Schutzstreifen zu verbieten, wird begrüßt.

Experimentierklausel/Verkehrsversuche

Eine Erleichterung der Möglichkeiten, Verkehrsversuche anzurufen, wird begrüßt (§ 45, Abs. 1 Nr. 6 und Ausnahme von § 45 Abs. 9 Satz 4 in Abs. 9 Satz 4 Nr. 7). Die Formulierung: „Einvernehmen mit den Gemeinden“ ist jedoch keine wesentliche Verbesserung. Die Kommunen sollten die Möglichkeit haben, im Benehmen

mit den örtlichen Straßenverkehrsbehörden neue Lösungen zu erproben. Insbesondere über § 45 (9) hinausgehende Geschwindigkeitsanordnungen zu treffen, sind begrüßenswert. Ein Genehmigungsvorbehalt durch die Straßenverkehrsbehörden würde die gegenwärtige Lage dagegen kaum verbessern.

Artikel 3 Änderung der Bußgeldverordnung

Die Erhöhung der Sanktionierung für einzelne Halte- und Parkverbote mit Bezug zum Radverkehr wird begrüßt. Empfohlen wird eine konsequente Überarbeitung und Vereinfachung des Bußgeldkatalogs, die Fußwege, Busspuren/Haltestellen und die Fahrbahnbenutzung umfasst. Im Bußgeldkatalog sollte die Abstufung in Fällen „ohne Behinderung“ entfallen, um die Beweissicherung zu vereinfachen. Die bereits verbreitet zu beobachtende „Kapitulation“ der Ordnungsbehörden gegenüber Parkverstößen lässt eine wirksame Überwachung der neuen zusätzlichen Regelungen ansonsten als wenig wahrscheinlich erscheinen.

Weiterer Bedarf (StVO) über den Verordnungsentwurf hinaus

- Die wichtigste Maßnahme wäre die Möglichkeit der Kennzeichnung nicht benutzungspflichtiger Radwege. Die Benutzer von E-Tretrollern müssen diese Radwege rechtzeitig und eindeutig erkennen können. Für alle Verkehrsteilnehmergruppen (zu Fuß, per Kfz, per E-Tretroller und per Rad) und für die Baulastträger befördert die Erkennbarkeit solcher Anlagen die Rechtssicherheit und die Verkehrssicherheit.
- Es fehlt in der eKFV und nach Übernahme des Symbols für Elektrokleinstfahrzeuge in den Katalog der StVO eine Negativkennzeichnung für unzulässige Wege. Dies ist erforderlich, wo Elektrokleinstfahrzeuge abweichend vom Radverkehr geführt werden sollen, und würde die Sichtbarkeit von Durchfahrverboten verbessern.
- Die StVO enthält insgesamt noch keine schlüssigen Regelungen zur Förderung von Elektrokleinstfahrzeugen, für den Verkehr zu Fuß und für andere Verkehrsmittel der Mikromobilität als Alternative zum Kfz-Verkehr. Zu nennen sind insbesondere
 - die Öffnung von Einbahnstraßen auch für Elektrokleinstfahrzeuge in Gegenrichtung. Es bedarf einer grundsätzliche Verpflichtung zur Öffnung von Einbahnstraßen mit einer Begründungspflicht gem. § 45 (9), wenn eine Einbahnstraße nicht für diese Fahrzeuge in Gegenrichtung befahren werden darf.
 - die Zulassung von Pedelecs mit einer Tretunterstützung über 25 km/h (S-Pedelecs) und mit mehr Leistung, wie sie z. B. bei Transporträdern eingesetzt wird, mit mäßiger Geschwindigkeit auf Radwegen.
 - Aufhebung beschränkender Regelungen für den Fußverkehr: Die Verpflichtung, dass diese möglichst nur an Kreuzungen und Überwegen und auf kürzestem Weg Fahrbahnen zu queren haben, benachteiligt den Fußverkehr unangemessen.

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11.011 Berlin

Leiterin Stab Verkehrspolitik
Kerstin Hurek
Märkisches Ufer 28
10179 Berlin
Telefon: 030 / 27 87 25-14
Telefax: 030 / 27 87 25-5
E-Mail: kerstin.hurek@ace.de
Internet: www.ace.de

Stellungnahme zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
„Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrsfreundlich anpassen“, Drucksache 19/8980
und zur
Novellierung der Straßenverkehrsordnung

Die Notwendigkeit der Verkehrswende ist unumstritten. Dass diese u.a. mit der Förderung des Rad- und Fußverkehrs einhergehen muss, ist eine logische Konsequenz. Fahrrad- und Fußverkehr sind in diesem Zusammenhang als Bausteine einer kommunalen Verkehrswende und einer nachhaltigen individuellen Mobilität der Zukunft anzusehen. Dem muss die Straßenverkehrsordnung Rechnung tragen. Die derzeitigen Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung (und der ihr zugeordneten Verordnungen und Richtlinien) passen nicht mehr in eine Zeit, in der das Pramat der autogerechten Stadt intensiv und aus einer Vielzahl an Gründen (Lärmelastigung, Luftverschmutzung, Gesundheit der Stadtbewohner) in Frage gestellt wird. Der vorhandene knappe Straßenraum wird voller durch die wachsenden Angebote des öffentlichen Nahverkehrs, diverser Sharing-Anbieter, den Radverkehr und den zunehmenden Lieferverkehr. Folglich ist der Pkw nicht mehr das Maß aller Dinge, dem sich alle Planungsmaßnahmen und auch die schwächeren Verkehrsteilnehmer unterzuordnen haben. Die Tendenz ist eindeutig – es braucht eine umfassende fahrrad- und fußgängerfreundliche Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung, die auf den Straßen ein Gleichgewicht zwischen den Verkehrsteilnehmern herstellt und umwelt-, klima- und gesundheitsfreundliche Verkehrsmittel förderfähig macht. Denn neben der Förderung alternativer Antriebe ist eben auch die Förderung des

Rad- und Fußverkehrs ein wichtiger Baustein für eine saubere individuelle Mobilität. Daher ist eine grundlegende Diskussion über das Straßenverkehrsrecht zwingend geboten.

Der ACE begrüßt, dass die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag eine Überprüfung der Straßenverkehrsordnung mit dem Ziel der Radverkehrsförderung aufgenommen hat:

„Wir werden die Straßenverkehrsordnung mit dem Ziel der Radverkehrsförderung überprüfen und gegebenenfalls fahrradgerecht fortschreiben einschließlich einer Innovationsklausel für örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte.“

Darüber hinaus begrüßt der ACE, dass sich die Regierungsparteien im Koalitionsvertrag zur „Vision Zero“ bekannt haben: „Wir sehen uns der ‚Vision Zero‘, also der mittelfristigen Senkung der Anzahl der Verkehrstoten auf null, verpflichtet.“

Nach Ansicht des ACE sollte es bei der Novellierung der Straßenverkehrsordnung um Verkehrssicherheit, um die Gestaltung eines neuen Rechtsrahmens sowie die Vergrößerung der Handlungsspielräume der Kommunen und Städte gehen. Darüber hinaus müssen Verbesserungen im Vollzug seitens der Verkehrsbehörden angestrebt werden. Alle Beteiligten (BMVI, Bundestag, Bundesrat und sämtliche Stakeholder) stehen in der Pflicht, im Sinne aller Verkehrsteilnehmer für eine bessere Lesbarkeit und Nachvollziehbarkeit der Regelungen Sorge zu tragen.

Erhöhung der Bußgelder

Der ACE begrüßt die Diskussion um eine Erhöhung der Geldbußen für das Parken in zweiter Reihe, auf Geh- und Radwegen sowie das Halten auf Schutzstreifen. Der Antrag der Grünen sieht lediglich eine „Anpassung“ des Bußgeldkataloges vor, ohne konkrete Zahlen zu nennen.

Bislang sind für die o.g. Ordnungswidrigkeiten im Bußgeldkatalog 15-30 Euro vorgesehen. Dieser Betrag soll, unter der Abstufung „Behinderung, Gefährdung und Sachbeschädigung“ erhöht werden. Im Sinne der Verkehrssicherheit und angesichts zu hoher Unfallzahlen und Vergehen im Straßenverkehr ist eine Anhebung der Bußgelder wichtig.

Denn aus Sicht des ACE ist falsches Halten und Parken kein Kavaliersdelikt. Vor allem schwächere Verkehrsteilnehmer werden dadurch gefährdet, dass ihnen beispielsweise die Sicht versperrt wird oder sie zu gefährlichen Ausweichmanövern gezwungen sind. Die Höhe des Bußgeldes sollte den Verkehrsteilnehmer disziplinieren und eine gewisse Hemmschwelle darstellen. Klar ist aber auch: Es nützt die strengste Verordnung nichts, wenn nicht entsprechend kontrolliert wird.

Die vorgeschlagene Anhebung der Geldbußen entspricht den Empfehlungen des 56. Verkehrsgerichtstages 2018. Der ACE hat sich dort der Empfehlung des Arbeitskreises VI „Sanktionen bei Verkehrsverstößen“ angeschlossen: Der Arbeitskreis lehnt eine pauschale Erhöhung der Bußgeldsätze ab. Er empfiehlt aber eine spürbare Anhebung der Geldbußen.

Künftig kann das unerlaubte Nutzen einer Rettungsgasse genauso geahndet werden wie das Nichtbilden einer Rettungsgasse. Dabei drohen Bußgelder zwischen 200 und 320 Euro sowie ein Monat Fahrverbot. Die Rettungsgasse kann bei schweren Unfällen Leben retten, sie muss bereits bei stockendem Verkehr gebildet werden. Daher ist eine Aufstockung des Bußgeldes hier nur folgerichtig.

Auch das generelle Halteverbot auf Radfahr- und Schutzstreifen begrüßt der ACE ausdrücklich im Sinne einer besseren Verkehrssicherheit, gerade in den Ballungsräumen.

Grundsätzlich fordert der ACE aber eine komplette Neuausrichtung des Bußgeldkatalogs. Er muss grundsätzlich überarbeitet werden und die Verhältnismäßigkeit muss gewahrt bleiben.

Ladezonen

Der ACE begrüßt den in dem Grünen-Antrag formulierten Vorschlag, Ladezonen bundeseinheitlich mit einem am Taxistand-Schild angelehnten Verkehrszeichen zu kennzeichnen und Falschparken zu ahnden. Auch hier geht es dem ACE um ein wirkungsvolles Bußgeld für das Falschparken. Die Regeln und Bußgelder, wo das Be- und Entladen außerhalb von Liefer-/ Ladezonen erlaubt bzw. verboten ist, müssen eindeutig sein. Darüber hinaus sind Städte und Kommunen gefordert, gerade vor öffentlichen Gebäuden (Kranken- und Ärztehäusern etc.) die Halte- und Parksituation so zu gestalten, dass der Bring- und Lieferverkehr sichergestellt werden kann (u.a. das Einrichten von Halte- bzw. Lieferzonen). Eine Ausweitung der Lieferzonen ist gerade in Ballungsgebieten dringend geboten. Der ACE weiß um die Evaluation des Bußgeldkataloges. Das Ergebnis bleibt abzuwarten, dennoch weist der ACE an dieser Stelle erneut darauf hin, dass es eines Gesamtkonzepts bedarf.

Freigabe der Busspuren

Der ACE kritisiert den Vorschlag einer Freigabe von Bussonderfahrstreifen für Pkw mit mehr als drei Insassen und für Elektrokleinstfahrzeuge. Der ÖPNV selbst versteht sich als tragende Säule der Verkehrswende. Diesem Ziel würde eine solche Freigabe zuwiderlaufen. Bundessonnerfahrstreifen würden dann nicht mehr nur von Bussen benutzt werden, sondern auch von Minibussen mit genehmigter Personenbeförderung. Nach Ansicht des ACE ist auf den Bundessonnerfahrstreifen aber weder Platz für zusätzliche Minibusse noch für zusätzliche Pkws.

Durch weniger Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit droht der ÖPNV nämlich dann an Attraktivität zu verlieren. Das kann nicht im Sinne des BMVI sein. Außerdem widerspricht die vorgeschlagene Änderung dem Ziel der Ermächtigungsvorschrift aus § 6 Abs. 1 Nr. 18 StVG, die Funktionsweise des ÖPNV sicherzustellen.

Darüber hinaus kann nach Ansicht des ACE diese Maßnahme nicht effektiv kontrolliert werden. Zudem haben Busspuren häufig Sonderampeln, die nur für den ÖPNV bestimmt sind. Auch würde für die Verkehrssicherheit eine schwierige Situation entstehen, denn die Busspur ist mit einer

durchgezogenen Markierung von den anderen Fahrspuren getrennt. Das heißt, Ausweichmanöver von Fahrzeugen, die auf der Busspur unterwegs sind, wären verboten. Dem würde aber, aufgrund der Busse, die an den Haltestellen halten, Vorschub geleistet.

Der ACE kann den Ansatz des BMVI nachvollziehen, durch die StVO-Novelle eine klimafreundlichere Mobilität zu ermöglichen. Der Ansatz, Fahrgemeinschaften besser zu stellen, ist im Grundsatz begrüßenswert, jedoch nicht mit o.g. Maßnahme.

Aus Verkehrssicherheitsaspekten gehören auch die Elektrotretroller nicht auf die Busspur, sondern auf den Radweg. Die Differenzgeschwindigkeit zwischen E-Tretroller und Bus ist zum einen zu hoch, und zum anderen ist die Busspur auch nur in Ausnahmefällen für den Radverkehr freigegeben. Der Elektrotretroller darf nicht zwischen dem Bus und dem MIV eingeklemmt werden. Aufgrund der zu erwartenden steigenden Zahl von Unfällen würde das Erreichen des Ziels der Vision Zero in weite Ferne rücken. Im Einzelfall müsste die Kommune unter Verkehrssicherheitsaspekten entscheiden, ob der Elektrotretroller dem Fahrrad gleichzusetzen ist.

Mindestüberholabstand

Laut Vorschlag des BMVI wird für das Überholen von Fußgängern, Radfahrern und Elektrokleinstfahrzeugnutzern durch Kraftfahrzeuge ein Mindestüberholabstand von 1,5 Metern innerorts und 2 Metern außerorts festgeschrieben.

Der Antrag der Grünen-Fraktion differenziert hier nicht „innerorts“ und „außerorts“. Bisher schreibt die Straßenverkehrsordnung lediglich einen „ausreichenden Seitenabstand“ vor. Diese Regelung konkretisiert die geltende Rechtsprechung und der ACE befürwortet dies ausdrücklich. Allerdings sollte nach Ansicht des ACE nicht die Unterscheidung zwischen innerorts und außerorts vorgenommen werden. Der ACE schlägt einen Mindestüberholabstand von 1,5 Metern bis 50km/h und ab 50 km/h einen Mindestüberholabstand von mindestens 2 Metern vor.

Darüber hinaus sollte auch der Mindestabstand des Radfahrenden zum ruhenden Verkehr auf der rechten Seite, bspw. zu parkenden Fahrzeugen, festgeschrieben werden, um die sog. Dooring-Unfälle zu vermeiden.

Aus Sicht des ACE ist das neue Verkehrsschild „Überholverbot von Radfahrenden“ obsolet, wenn der Sicherheitsabstand eingehalten wird.

Grünpfeilregelung

Grundsätzlich bewertet der ACE die bestehende Grünpfeilregelung (gleichermaßen gültig für alle Verkehrsteilnehmer) positiv. Wichtigstes Ziel des grünen Pfeils war und ist es (unter Einhaltung der entsprechenden Verkehrsregel „Rechtsabbiegen bei Rotlicht nach vorherigem Anhalten“), lange Wartezeiten an Kreuzungen zu vermeiden und den Verkehrsfluss zu fördern.

Die Einführung eines grünen Pfeils nur für Radfahrer sieht der ACE dahingegen kritisch. Eine einheitliche Regelung für alle Verkehrsteilnehmer ist zu bevorzugen, wohingegen die unterschiedliche Behandlung der Verkehrsteilnehmer zusätzlich für Verwirrung und Unsicherheit im Straßenverkehr sorgt.

Im Auftrag des BMVI führt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) derzeit einen Pilotversuch durch, um zu untersuchen, ob es sinnvoll ist, die Grünpfeilregelung in bestimmten Fällen auf den Radverkehr zu beschränken. In den Städten Bamberg, Darmstadt, Düsseldorf, Köln, Leipzig, München, Münster, Reutlingen und Stuttgart werden dafür ausgewählten Knotenpunkten entsprechende Verkehrszeichen angebracht. Der ACE empfiehlt die Evaluierung aus den Modellstädten abzuwarten.

Nebeneinanderfahren

Schon in der aktuellen Version der StVO ist das Nebeneinanderfahren von Radfahrern erlaubt; im Rahmen der Novelle wird die entsprechende Formulierung noch einmal bekräftigt.

Aus Sicht des ACE erhöht diese Erlaubnis ganz klar das Risiko von Verkehrsunfällen. Es ist kaum eine Situation im Straßenverkehr denkbar, in der der Verkehr durch nebeneinander fahrende Radfahrer nicht behindert wird. Andere Radfahrer werden beim Überholen zu gefährlichen Ausweichmanövern gezwungen und Autofahrern wird das Einhalten des Sicherheitsabstandes zu den Radfahrenden erschwert. Es gibt nach Ansicht des ACE auch keinen überzeugenden Grund für das Nebeneinanderfahren von Radfahrern.

An dieser Stelle fordert der ACE eine klare Umformulierung der StVO, die das Nebeneinanderfahren von Radfahrern im Sinne der Verkehrssicherheit ausdrücklich untersagt.

Neue Verkehrszeichen

Der ACE betrachtet die Vereinfachung für Lastenfahrräder und die neuen Verkehrszeichen für Radschnellwege und Parkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge sowie die Errichtung von Fahrradzonen als unkritisch und begrüßt die Vorschläge in der Verordnung.

Auch die Neuregelung zur Ermöglichung des bevorrechtigten Parkens von Carsharing begrüßt der ACE. Allerdings müsste nach Ansicht des ACE Carsharing in eine Verkehrspolitik vor Ort eingebunden sein.

Einbahnstraßen

Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen sollen nach Ansicht des ACE für den Radverkehr grundsätzlich in Gegenrichtung freigegeben werden, um damit eine für alle Verkehrsteilnehmer geltende Regelung zu schaffen. In der Praxis hat sich die Nutzung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung als

wirkungsvolles Instrument zur Schaffung sicherer Radverkehrsnetze gezeigt. Einbahnstraßen, die entsprechend freigegeben sind, haben nach Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer aus dem Jahr 2016 geringe Unfallbelastungen und wenig verkehrliche Konfliktpotentiale.

Der ACE sieht es allerdings kritisch, auch Elektrokleinstfahrzeuge in Einbahnstraßen zuzulassen. EKF sind der Kategorisierung nach Kraftfahrzeuge. Auch für die S-Pedelecs muss eine klare Regelung gefunden werden.

Erweiterung der Erprobungsklausel

Der ACE begrüßt die vorgesehene Erweiterung der Erprobungsklausel. Derzeit lässt die in der StVO verankerte Erprobungsklausel in § 45 Absatz 1 Nr. 6 StVO zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen allerdings ausschließlich die Erprobung der Wirksamkeit von in der StVO enthaltenen Verkehrszeichen oder -einrichtungen zu. Fraglich ist derzeit, wie künftig mit Verkehrsschildern umgegangen wird, die nicht Teil der StVO sind. Der ACE begrüßt den Handlungsspielraum für die Kommunen, allerdings ist mehr Flexibilisierung und Innovationsoffenheit vor Ort wünschenswert.

Fazit

Abschließend bleibt festzuhalten, dass die Novellierung der StVO und die in der Diskussion befindlichen Vorschläge grundsätzlich in die richtige Richtung gehen. Aus Sicht des ACE muss aber noch an einigen Stellen nachgebessert werden. Denn sowohl der Grünen-Antrag als auch die Verordnung aus dem BMVI betrachten die StVO weiterhin nur unter verkehrlichen Aspekten.

Nach Auffassung des ACE müsste die StVO – nach Vorgabe des StVG¹ – jedoch so formuliert werden, dass sie neben der Gefahrenabwehr noch weitere Ziele thematisiert, auch um moderner und zeitgemäßer zu werden.

So müssten Maßgaben im Bereich einer nachhaltigen Stadtentwicklung inklusive guter Aufenthaltsqualität, Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz gleichberechtigt zur Gefahrenabwehr im StVG verankert werden, damit Behörden entsprechende Anordnungen im Verkehrsbereich erlassen können. Dies würde den Kommunen einen größeren Handlungsspielraum geben, maßgeschneiderte innovative Lösungen im Umgang mit den Gefahren, die vom Verkehr ausgehen und Einfluss auf Gesundheit, Klima und Umwelt haben, zu finden.

¹ Das Straßenverkehrsrecht kann aus verfassungsrechtlichem Blickwinkel auch Zwecke verfolgen, die über die Gefahrenabwehr hinausgehen. Das muss aber im StVG als gesetzliche Grundlage und nicht nur in der StVO als exekutive Verordnung verankert werden. Es muss also das StVG entsprechend angepasst werden, wenn über die Gefahrenabwehr hinausgehend weitere Zielbestimmungen aufgenommen werden sollen.

Stellungnahme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

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

zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrsfreundlich anpassen“ (Drucksache 19/8980) und zur Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Berlin, 19. September 2019

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat nimmt zum oben genannten Antrag und zur Novellierung der StVO wie folgt Stellung:

Der oben angegebene Antrag der Fraktion Bündnis 90 /Die Grünen steht im Lichte des Koalitionsvertrages zwischen CDU, SPD und CSU vom 12. März 2018. Darin heißt es u.a.: „Wir sehen uns der „Vision Zero“, also der mittelfristigen Senkung der Anzahl der Verkehrstoten auf null, verpflichtet. Deshalb wollen wir nach Auslaufen des „Verkehrssicherheitsprogramms 2011“ ein Anschlussprogramm auflegen. Die Umsetzung von verkehrssicherheitserhöhenden Projekten, wie z. B. „Schutzstreifen für Radfahrer außerorts“, wollen wir unterstützen. Die Kontrollbehörden des Bundes wollen wir personell besser ausstatten, um die Kontrolldichte zu erhöhen. Wir werden zur Steigerung der Verkehrssicherheit den rechtssicheren Einsatz moderner technischer Hilfsmittel wie z. B. Alcolocks ermöglichen. Nach der Einführung des neuen Punktesystems ist eine Evaluierung des Bußgeldkatalogs notwendig.“ (Seite 79) Zudem wurde festgelegt: „Wir werden die Straßenverkehrsordnung mit dem Ziel der Radverkehrsförderung überprüfen und gegebenenfalls fahrradgerecht forschreiben einschließlich einer Innovationsklausel für örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte. Wir wollen den Nationalen Radverkehrsplan 2020 forschreiben. Unser Ziel ist eine selbstbestimmte sichere Mobilität von Seniorinnen und Senioren.“ (S.121)

Diese Überlegungen resultieren u.a. aus der Erkenntnis, dass das Ziel des Verkehrssicherheits-Programmes des Bundes von 2011, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten bis 2020 zum Referenzjahr 2011 um 40 % zu reduzieren, deutlich verfehlt werden wird. Auch auf Europäischer Ebene hat der Verkehrsministerrat durch die Erklärung von Valletta 2017 verdeutlicht, dass intensivere Maßnahmen dringend erforderlich sind (vgl. Schlussfolgerungen vom 08. Juni 2017 des Rates zur Verkehrssicherheit zur Unterstützung der Erklärung von Valletta vom März 2017).

Dies hat auch die Konferenz der Verkehrsminister der Länder (VMK) erkannt und zuletzt in einem einstimmig gefassten Beschluss festgelegt: „Die Ad-hoc Arbeitsgruppe Radverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz hat entsprechend der Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 19./20. April 2018 sowie vom 18./19. Oktober 2018 einen Bericht mit konkreten Lösungsvorschlägen und zu prüfenden Fragestellungen für eine fahrradfreundliche Novelle von StVO und VwV-StVO einschließlich einer Innovationsklausel für örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte erstellt. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Radverkehrspolitik zur Kenntnis. Sie sieht in den darin genannten Vorschlägen zur Novellierung von StVO und VwV-StVO einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit und Steigerung der Leichtigkeit des Radverkehrs in der Praxis (...).“ Und auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit „allgemein“ nimmt die VMK am 04./05. April 2019 Stellung: „Die Verkehrsministerkonferenz sieht angesichts der Getötetenzahlen im Straßenverkehr und dem voraussichtlich nicht mehr zu erreichenden Zwischenziel einer Reduktion der Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten um 40 % bis 2020 die dringende Notwendigkeit, alle Maßnahmen mit Potential zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu identifizieren und auszuschöpfen.“

Der DVR begrüßt, dass auf allen politischen Ebenen offensichtlich die Notwendigkeit erkannt wurde, dass dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit besteht und erhofft sich durch die Novellierung der StVO in diesem Sinne bedeutende Fortschritte.

Zusammenfassende Bewertung (zu I. des Antrags von Bündnis 90/ Die Grünen)

Der vorliegende Antrag enthält eine Reihe von Vorschlägen zur Änderung des Verkehrsrechts, welche geeignet sind, die Sicherheit des Radverkehrs zu verbessern. Besonders zu begrüßen ist die Zielrichtung, die Gleichrangigkeit der Verkehrsteilnahmearten im Grundsatz und auch in einzelnen Verhaltensvorschriften besser zu verankern. Einige Forderungen geben, zumindest in den vorgelegten Formulierungen, Anlass zur Sorge, dass mit ihnen negative Auswirkungen auf die Sicherheit des Verkehrssystems zu erwarten wären. Dies wird im Einzelnen kommentiert.

An jeweils thematisch passender Stelle werden auch Absichten des Bundesministers für Verkehr und Digitale Infrastruktur zur Novellierung der StVO kommentiert, welche vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) an die Presse kommuniziert wurden. Auch vor einer offiziellen Verbändeanhörung bekannt gewordene Änderungsvorschläge des BMVI wurden hier aufgenommen, da diese in Fachkreisen bereits diskutiert werden. Die Kommentierungen des DVR können daher nur vorläufiger Natur sein und werden nach Vorliegen eines Referentenentwurfes überprüft und in einer öffentlichen Stellungnahme gegenüber dem BMVI erneut erörtert. Zur Verbesserung der Sicherheit der Fahrrad Fahrenden wird es außerdem notwendig sein, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sowie ggf. das Straßenverkehrsgesetz (StVG) als Ermächtigungsgrundlage anzupassen. Dies wurde vom Bundesverkehrsminister auch bereits am 07. Juni 2019 angekündigt.

Für alle nachfolgend aufgeführten Verhaltensvorschriften gilt, dass diese nur dann die Sicherheit des Straßenverkehrs verbessern können, wenn die Verkehrsteilnehmenden umfassend darüber aufgeklärt werden, damit der Normadressat auch die an ihn gerichteten Anforderungen erfüllen kann. Zudem muss eine flächendeckende Verkehrsüberwachung stattfinden. Da sich – fahrlässig oder vorsätzlich – nicht alle am Verkehr Teilnehmenden an die Verkehrsregeln halten, ist eine spürbare Sanktionierung für etwaiges Fehlverhalten erforderlich und geboten. Daher werden in der folgenden Kommentierung auch Bezüge zur Bußgeldkatalog-Verordnung (BKAtV) hergestellt.

Zu den einzelnen Forderungen (zu II. des Antrags von Bündnis 90/ Die Grünen)

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. das Straßenverkehrsgesetz mit dem Ziel anzupassen, dass in der Straßenverkehrs-Ordnung Belange des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und Sicherheit sowie der Lebensqualität gleichrangig berücksichtigt werden und Kommunen höhere Freiheitsgrade erhalten, um städtebauliche Ziele zu verwirklichen, den Umweltverbund zu stärken und die Entwicklung einer neuen multimodalen Mobilitätskultur zu unterstützen;

DVR: Das Ziel der Strategie „Vision Zero“, null Verkehrstote, welche durch den Koalitionsvertrag zwischen CDU, SPD und CSU zum Auftrag der Bundesregierung geworden ist, sollte an geeigneter Stelle ins Verkehrsrecht aufgenommen werden und die zentrale Richtschnur für Verwaltungshandeln und den Erlass von Verhaltensregeln sein. Dies würde den einstimmig gefassten Beschluss der Verkehrsministerkonferenz umsetzen (s.o.).

Verkehrssicherheit

2. in die Straßenverkehrs-Ordnung den durch Rechtsprechung bereits manifestierten Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden von 1,5 Metern aufzunehmen (§ 5 Abs. 4 Satz 2 StVO) und eine Pflicht, beim Überholen von Radfahrenden, wenn möglich, die Fahrspur zu wechseln, in der StVO zu verankern;

DVR: Die Normierung eines Mindestüberholabstands ändert zwar nicht die bereits bestehende Rechtslage, hat aber eine Signalfunktion von großem Wert und wird daher vom DVR befürwortet. Als Überholabstand gegenüber Rad Fahrenden sind jedoch bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder mehr aufgrund der höheren Differenzgeschwindigkeiten mindestens zwei Meter als notwendiger Abstand anzusehen.

Klargestellt werden sollte, dass bei Überholvorgängen auf einem Fahrstreifen Kraftfahrzeuge auf die Gegenfahrbahn und bei zwei oder mehr Fahrstreifen auf den nächstgelegenen ausweichen müssen. In der Praxis wird sich dies aufgrund der Platzverhältnisse regelmäßig ergeben. Die Notwendigkeit eines Mindestüberholabstands gegenüber Zu Fuß Gehenden wäre zunächst in einer Detailauswertung von Unfalldaten zu prüfen.

Zum BMVI-Vorschlag: Ein Verkehrszeichen für ein Überholverbot einspuriger Fahrzeuge wäre bei Klarstellung des Mindestüberholabstands obsolet, da an Engstellen gemäß § 5 Absatz 4 S. 2 StVO ein Überholen ohnehin verkehrswidrig ist. Statt beim Mindestüberholabstand von zwei Metern auf die Außerortslage abzustellen, sollte hier gefährdungsorientiert generell auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit (ab 50 km/h) zurückgegriffen werden.

Zusätzlich sollte in § 5 Absatz 6 S. 2 StVO klargestellt werden, dass nur wer ein langsameres Kraftfahrzeug führt, die Geschwindigkeit an geeigneter Stelle ermäßigen, notfalls warten muss, wenn nur so mehreren unmittelbar folgenden Fahrzeugen das Überholen möglich ist. Die geltende Formulierung „Fahrzeuge“ umfasst dagegen auch Fahrräder (vgl. § 16 StVZO).

3. in der Straßenverkehrs-Ordnung klarzustellen, dass das Rechtsfahrgebot im Sinne des § 2 StVO für Radfahrende die Benutzung des rechten Fahrstreifens, nicht aber die Benutzung der rechten Seite des rechten Fahrstreifens gebietet;

DVR: Hier wird die Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstands zum ruhenden Verkehr in Verbindung mit einem ausdrücklich vorgeschrivenen Mindestüberholabstand als ausreichend angesehen, um Rad Fahrenden einen sicheren Raum auf der Fahrbahn zu schaffen. Konsequenterweise müsste jedoch nicht nur der Mindestüberholabstand, sondern auch der Abstand zum rechten Fahrbahnrand (wie von DVR und Bundesverkehrsministerium gefordert: mindestens ein

Meter) normiert werden. Dadurch ließe sich die Gefahr durch das unvorsichtige Öffnen von Autotüren („Dooring-Unfälle“) verringern. Zusätzlich würden die Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen verbessert, wenn Fahrrad Fahrende sich nicht zu weit am rechten Fahrbahnrand befänden.

Das Rechtsfahrgebot sollte nicht außer Kraft gesetzt werden, da es zum leichten und sicherem Überholen auch durch andere Rad Fahrende (und Nutzende von Elektrokleinstfahrzeugen) dient und beim Anhalten (nicht nur an Kreuzungen) den Ort des Aufstellens auf der Fahrbahn und die Wiederaufnahme des Verkehrsflusses mitbestimmt. Fraglich wäre zudem, ob die Aufhebung des Rechtsfahrgebots nicht zu einem Verstoß gegen Artikel 10 Nr. 3 des „Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr“ von 1968 führen würde.

4. das Verbot des Parkens und Haltens an Kreuzungen auf mindestens 5 Meter vor und hinter Beginn der Gehweggrundung (anstelle der Schnittpunkte der Fahrspuren) zu erweitern, um bessere Sichtbeziehungen und damit eine erhöhte Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewähren;

DVR: Das Unfallgeschehen zeigt eine große Häufigkeit von Kollisionen an Kreuzungen und Einmündungen, wobei die Verbesserung der Sichtbeziehungen einen zentralen Ansatzpunkt für eine Verbesserung der Sicherheit der Infrastruktur darstellt. Daher wird eine Erweiterung der Park- und Halteverbote in Bereichen von Kreuzungen und Einmündungen befürwortet.

Im Einzelfall adäquat wäre die Festlegung von Maßen in Abhängigkeit der jeweiligen zulässigen Höchstgeschwindigkeit und weiterer örtlicher Gegebenheiten. Um jedoch auch ohne Straßenmarkierungen den Pkw Fahrenden eine klare Regelung vorzugeben, sollte ein Abstand von zehn Metern zum Schnittpunkt der Fahrspuren festgelegt werden. Letztere Bezugsgröße hat den Vorteil, dass sie bei den Verkehrsteilnehmenden bekannt und hinreichend klar ist.

Zum BMVI-Vorschlag: Verschiedene Maße, eine Änderung der Bezugsgröße auf die Eckausrundung und die Formulierung „soweit in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, der als solcher entweder mit Zeichen 237, 240 oder 241 benutzungspflichtig angeordnet oder mit dem Sinnbild „Radverkehr“ gekennzeichnet ist.“ werden als weitaus zu komplex angesehen, um eine Befolgung durch die am Verkehr Teilnehmenden in der Praxis erwarten zu können.

5. ein Verkehrszeichen einzuführen, das die Einrichtung von Ladezonen für Lieferfahrzeuge auf vorhandenen Verkehrsflächen, jedoch abseits des fließenden Verkehrs, ermöglicht und im Sinne eines absoluten Halteverbots mit Ausnahme von gewerblichen Be- und Entladevorgängen wirkt;

DVR: Die verstärkte Einrichtung von Ladezonen und eine eindeutige Kennzeichnung durch ein entsprechendes Sinnbild wird als mögliche und geeignete Maßnahme gesehen, um Konfliktsituationen mit dem wachsenden Lieferverkehr sowie entsprechende Überhol- und Ausweichmanöver zu verringern.

Zum BMVI-Vorschlag: Auch die Einführung eines Sinnbildes für Lastenräder wird vor diesem Hintergrund befürwortet, um entsprechende Ladezonen einrichten zu können.

-
6. die Gefahr von Lkw-Abbiegeunfällen zukünftig zu reduzieren, indem
a. in der Straßenverkehrs-Ordnung verankert wird, dass Lkw während des Abbiegevorgangs innerorts eine maximale Geschwindigkeit von 7 km/h fahren dürfen,

DVR: Eine angepasste Geschwindigkeit muss zwar schon nach geltendem Recht eingehalten werden. Die Klarstellung, dass innerorts die Schrittgeschwindigkeit nicht überschritten werden darf, ist jedoch neben der Verbesserung von Kreuzungsdesigns und der Schaltung von Lichtzeichenanlagen (mit ausreichendem Vorlauf für den Radverkehr) eine sinnvolle Maßnahme, um die besondere Gefahr des Abbiegens schwerer Fahrzeuge zu verdeutlichen und einzudämmen.

Dadurch würde erstmals die bislang nur von der Rechtsprechung definierte Schrittgeschwindigkeit normiert. Auf keinen Fall darf diese über 7 km/h liegen, um den Schutz Zu Fuß Gehender aufrechtzuerhalten. Dazu ist die Differenzgeschwindigkeit zu Menschen, die teilweise mobilitätseingeschränkt sind, ausreichend gering zu halten.

- b. in der Straßenverkehrs-Ordnung ausdrücklich die Einführung von Verkehrssicherheitszonen zugelassen wird, in denen Zufahrtsbeschränkungen für Lkw und Fahrzeuge angeordnet werden, die bestimmte Sicherheitsstandards zum Schutz von Fahrradfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht erfüllen und ggf. ein entsprechendes Verkehrszeichen eingeführt wird;

DVR: Um eine vorgeschlagene „Verkehrssicherheitszone“ bewerten zu können, müsste diese näher definiert werden. Der Unfallatlas zeigt, dass sich entsprechende Verkehrsunfälle nicht allein auf Innenstadtbereichen häufen. Wirksamer wäre daher, die fahrzeugtechnischen Sicherheitsstandards flächendeckend zu steigern, etwa durch einen erneuten Aufwuchs des Förderprogramms für Abbiegeassistenten. Auch Infrastrukturlösungen wie eine Umgestaltung von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sowie vor allem die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, auf Straßen auf denen sich Kraftfahrzeuge und Rad Fahrende direkt begegnen, sind wirksame Maßnahmen.

7. es den Kommunen zu ermöglichen, leichter über die Einführung von Tempo 30 innerorts auf allen Straßen zu entscheiden;

DVR: Eine größere Freiheit der Verkehrsbehörden bei der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird befürwortet, um eine auch nach Sicherheitskriterien sinnvolle durchgängige Netzplanung zu ermöglichen. Die Voraussetzungen zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (§ 45 StVO in Verbindung mit der VwV-StVO und den entsprechenden Anwendungserlassen der Länder) bleiben auch nach der letzten diesbezüglichen StVO-Novelle 2016 sehr restaktiv. Es sollte den Kommunen jedoch möglich gemacht werden, auch durch die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen Strecken für den Radverkehr sicher und attraktiv zu machen. Dazu sollte für entsprechende Rad- und Fußverkehrskonzepte auf den Nachweis bereits geschehener schwerer Unfälle oder eines bereits bestehenden hohen Anteil des Radverkehrs („Henne-Ei-Problem“) verzichtet werden. Stattdessen sollte eine Genehmigung von Rad- und Fußverkehrsplänen durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden ausreichen, den örtlichen Verkehrsbehörden die verkehrsrechtlichen Anordnungen im Einzelfall zu überlassen.

Bei Verkehrsunfällen mit über 30 km/h (und bei Kollisionen gegebenenfalls höherer Differenzgeschwindigkeit) steigt die Wahrscheinlichkeit, insbesondere für „ungeschützte“ Verkehrsteilnehmende, getötet zu werden, deutlich an. Zusätzlich sollte daher in einem großflächigen Feldversuch längerer Dauer innerorts (z.B. auf der Fläche einer gesamten Stadt) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als Regelfall angeordnet werden. Nur an Hauptverkehrsstraßen mit

ausreichender Trennung der Verkehrsteilnahmarten sollte als Ausnahme eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet werden.

Vorfahrt für umwelt-, klima- und gesundheitsfreundliche Verkehrsarten

8. in der Straßenverkehrs-Ordnung klarzustellen, dass mit Verkehr, dessen Flüssigkeit nicht beeinträchtigt werden soll, alle Verkehrsarten, insbesondere auch Fuß- und Radverkehr, gemeint sind und dass beim Konkurrieren mehrerer Verkehrsarten diejenigen Verkehrsarten, die sicherer, umwelt-, klima- und gesundheitsfreundlicher sind, zu bevorrechtigen sind;

DVR: Eine Klarstellung der Gleichrangigkeit von Verkehrsarten im Verkehrsrecht könnte in einzelnen Bereichen eine positive Wirkung auf die Rechtsanwendung haben. Der hier gemachte Vorschlag, dann aber doch wieder einzelne Verkehrsarten zu bevorrechtigen, könnte dagegen neue, umständliche Begründungserfordernisse für die Verkehrsbehörden schaffen. Stattdessen sollte den Kommunen eine ausreichende Entscheidungsfreiheit für eine umfassende, durchgängige Netzplanung eingeräumt werden, welche den angesprochenen Zielen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten am besten entspricht. Dort wo verschiedene Verkehrsarten zusammentreffen, ist die Infrastruktur für alle Beteiligten möglichst sicher auszugestalten. Dabei haben ungeschützte Verkehrsteilnehmende ein besonderes Schutzbedürfnis. Wenn eine bauliche Trennung der Verkehrsarten nicht möglich ist, wird in der Praxis regelmäßig eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geboten sein.

9. die Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung zum Queren von Fahrbahnen durch zu Fuß Gehende zugunsten der Flüssigkeit des Fußverkehrs anzupassen und

- a. die Einrichtung von Querungsstellen zu erleichtern,
- b. Vorrang für zu Fuß Gehende bei Rechts-vor-links-Kreuzungen und Einmündungen sowie an Vorfahrtsstraßen gegenüber Fahrzeugen, die in eine Nebenstraße abbiegen, zu verankern;

DVR: Das Ziel, die Flüssigkeit des Fußverkehrs zu verbessern, wird unterstützt. Noch unklar bleibt, inwiefern die Einrichtung von Querungsstellen erleichtert werden müsste. Eine diesbezügliche Überprüfung der Regelungen in der VwV-StVO wird befürwortet.

Der in Buchstabe b. geforderte Vorrang ergibt sich aus § 9 Absatz 3, Satz 3 StVO. Dort explizit den Vorrang zu benennen, würde zwar die Klarheit verbessern, in der Sache aber keinen Unterschied darstellen. Bei Alltagsbeobachtungen zeigt sich hier ein erhebliches Defizit in der Regeltreue bzw. anscheinend schon in der Regelkenntnis der Verkehrsteilnehmenden. Entsprechende Aufklärung ist hier sicherlich erforderlich.

10. das Rechtsabbiegen an roten Ampeln für Radfahrende grundsätzlich bei besonderer Rücksichtnahme auf den Vorrang für den Fußverkehr zu ermöglichen;

DVR: Der Inhalt dieses Vorschlags wird als unnötiges Sicherheitsrisiko angesehen. Hier sind die Interessen der Zu Fuß Gehenden als schwächste Verkehrsteilnehmende vorrangig zu schützen. Unbedingt ist daher auf die Pflicht hinzuweisen, vor dem Abbiegen anzuhalten und andere Verkehrsteilnehmende nicht zu behindern. Es bestehen durchaus Zweifel, ob das Anhalten durch die Rad Fahrenden in der Praxis durchzusetzen wäre. Auch ein ausreichender Schutz der Rad Fahrenden selbst muss stark bezweifelt werden. Darüber hinaus hätte diese Regelung die verheerende Signalwirkung, dass

sogar so eindeutig sicherheitsrelevante Anordnungen wie „rot“ abstrahlende Lichtzeichenanlagen für Rad Fahrende keine Bedeutung haben. Ein Erodieren der generellen Regelakzeptanz muss daher erwartet werden.

Zum BMVI-Vorschlag: Die Einführung des Grünpfeiles für den Radverkehr kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht befürwortet werden, weil die hierzu durchgeführte Pilotuntersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen noch nicht abgeschlossen und veröffentlicht worden ist. Die jetzige Einführung des Grünpfeils für den Radverkehr würde die ergebnisoffene Forschungsstudie schon im Vorwege obsolet machen.

11. Einbahnstraßen für den Radverkehr grundsätzlich in beide Richtungen zu öffnen und eine Einschränkung dieser Regelung nur mit Begründung zuzulassen;

DVR: Die Umsetzung dieses Vorschlags dürfte die Sicherheit erhöhen, da bei einer solchen Regelung grundsätzlich mit entgegenkommenden Fahrrad Fahrenden zu rechnen wäre. Alltagserfahrungen zeigen, dass Kfz Fahrende häufig von entgegenkommenden Fahrrad Fahrenden überrascht werden, da sie die uneinheitliche Freigabe für Fahrräder nicht wahrnehmen. Daher wird eine generelle Öffnung mit der Möglichkeit einer begründeten Einschränkung vorgezogen. Der Verkehrsbehörde muss es aber bei Sicherheitsbedenken möglich bleiben, ohne komplexe Begründungserfordernisse, die Einfahrt in Gegenrichtung für Radfahrende vollständig zu verbieten. Dies sollte in der Regel dann geschehen, wenn in einer Einbahnstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit über 30 km/h angeordnet ist.

Zum BMVI-Vorschlag: Elektrokleinstfahrzeuge sollten hier konsequenterweise als Kraftfahrzeuge behandelt werden, für die ein Befahren in Gegenrichtung ausgeschlossen ist.

12. grundsätzlich das Befahren des rechten Fahrstreifens mit mehreren Fahrrädern nebeneinander zu ermöglichen und dies entsprechend der StVO anzupassen;

DVR: Die bisherige Regelung wird häufig missverstanden. Viele Kraftfahrzeug Führende gehen fälschlicherweise davon aus, dass ein Nebeneinanderfahren von Radfahrenden generell verboten ist. Nebeneinander Rad Fahrende behindern nicht, wenn der Führer des Kraftfahrzeugs aufgrund mangelnder Breite der Fahrbahn und einzuhaltendem Überholabstand gar nicht überholen dürfte.

Eine Klarstellung, dass Fahrrad Fahrende grundsätzlich nebeneinander fahren dürfen, ist daher sinnvoll. Ohne weitere Einschränkung könnte jedoch ein Überholen durch schnellere Fahrzeuge (auch Fahrräder) als Selbstzweck verhindert werden, wenn ein Überholen auf einem anderen Fahrstreifen nicht möglich ist. Das würde dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme und einer verkehrsartneutralen Ermöglichung der Leichtigkeit des Verkehrs zuwiderlaufen. Die Einschränkung auf den rechten Fahrstreifen sollte gestrichen werden, damit die Regel nicht vom Vorhandensein mehrerer Fahrstreifen abhängt.

Zum BMVI-Vorschlag: Die Regelung, hier eine unnötige Behinderung auszuschließen (Umkehr des bisherigen Regel-Ausnahme-Verhältnisses) wird entsprechend der obigen Ausführungen befürwortet.

13. die Beförderung aller Personen unabhängig von deren Alter auf Fahrrädern, die baulich dafür geeignet sind, zuzulassen;

DVR: Ohne weitere Definitionen der „baulichen“ Eignung ist dieser Vorschlag kritisch zu sehen. Eine Beförderung von schweren Personen mit Lastenrädern kann diese schnell an fahrphysikalische Grenzen bringen und sollte nur nach sorgfältiger Abwägung zugelassen werden. Die Zulassung von Fahrradrikschas zu vereinfachen, könnte dann befürwortet werden, wenn insbesondere für den gewerblichen Personentransport die Schutzpflicht gegenüber den Passagieren auf hohem Standard geregelt würde (passive Fahrzeugsicherheit, Anforderungen an Bremsen etc.). Auch die Eingliederung ins Verkehrssystem ist dabei zu bedenken (ausreichend dimensionierte Infrastruktur, Verringerung der Differenzgeschwindigkeiten etc.).

14. ein Verkehrszeichen sowie eindeutige Regelungen für Radschnellwege einzuführen; Entscheidungsfreiheit für Städte und Kommunen erhöhen

DVR: Diesem Vorschlag wird zugestimmt, um insbesondere an Querungsstellen die Klarheit und Eindeutigkeit der Verkehrssituation zu verbessern, sofern nicht durch bauliche Maßnahmen eine selbsterklärende Infrastruktur geschaffen werden kann.

15. § 45 StVO zum Zweck der Erhöhung der Entscheidungsfreiheit für Kommunen hin zu einer sichereren, umwelt- und klima- und gesundheitsfreundlichen Verkehrsführung anzupassen und dabei insbesondere

- a. klarzustellen, dass die Umwidmung von Fahrbahnen und Parkplätzen nicht im Widerspruch zum allgemeinen Recht von Verkehrsteilnehmenden steht, öffentliche bzw. dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straßen uneingeschränkt zu nutzen,
- b. klarzustellen, dass es keinen Entzug des Gemeingebräuchs darstellt, wenn eine Umwidmung zugunsten einer Verbesserung der Bedingungen des Fußverkehrs, des Radverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs oder der Aufenthaltsqualität geschieht,
- c. in Absatz 9 Satz 3 die Wörter „nur“ und „erheblich“ zu streichen;

DVR: Grundsätzlich wird eine Öffnung des § 45 StVO befürwortet, insbesondere um den Kommunen ausreichend Freiheiten einzuräumen, eine nach Sicherheitsbelangen ausgerichtete, verkehrsmittelübergreifend gestaltete Netzplanung umzusetzen. Vgl. auch die Kommentare zu 7. und 8.

16. die Einrichtung von Fahrradstraßen in der StVO sowie der Verwaltungsvorschrift zu erleichtern, die Nachweispflicht des Radverkehrs als vorherrschende Verkehrsart zu streichen, Vorrangregelungen sowie bauliche Maßnahmen für Durchfahrtsbeschränkungen von Pkw vorzusehen bzw. anzuregen sowie Fahrradzonen einzuführen;

DVR: Die Forderung nach einer Erleichterung der Einrichtung von Fahrradstraßen ist zu unterstützen. Bauliche Maßnahmen als Durchfahrtsbeschränkungen von mehrspurigen Kfz können dann die Sicherheit erhöhen, wenn sie selbst keine (Kollisions-)Gefahr für den Radverkehr darstellen.

Fahrradzonen können nur dann als sinnvolle Erweiterung der Fahrradstraßen angesehen werden, wenn diese im Sinn einer fahrradfreundlichen Netzplanung und entsprechenden Bevorrechtigung sowie tatsächlichen Ausschlusses des Kfz-Durchgangsverkehrs angeordnet und durchgesetzt werden. Als „halbherzige“ Maßnahme könnte es dagegen zu verstärkten Konflikten mit dem Kfz-Verkehr kommen.

17. Begegnungszonen für fuß- und radfreundlichen Mischverkehr einzuführen;

DVR: Der Vorschlag wird nicht unterstützt. Die bisher von den Anwendern von Shared Space veröffentlichten Unfallzahlen und Wirksamkeitsdaten sind nicht überzeugend, weil in der Regel kleine Zahlen anstehen und keine Kontrollgruppen beachtet wurden. Das Shared Space-Prinzip „Sicherheit durch Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer“ konnte in den dem DVR bekannten Fällen keinen ausreichenden Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden ermöglichen.

18. die Experimentierklausel (§ 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO) dahingehend zu überarbeiten bzw. klarzustellen, dass sie Städten ermöglicht, a. verkehrliche Maßnahmen vor Ort für eine Experimentierphase zu testen, auch wenn keine konkrete Gefahr für Sicherheit und Ordnung besteht und auch ohne dass hierfür der Nachweis von Erforderlichkeit und Eignung der Maßnahme im Vorfeld erbracht werden muss,

b. verkehrliche Maßnahmen, die der Verkehrssicherheit, der Förderung von umwelt-, klima- und gesundheitsfreundlichem Verkehr oder der Aufenthalts- und Erholungsqualität dienen, für eine Experimentierphase einzuführen, auch wenn diese noch nicht durch Verkehrsge setze möglich sind; wirksame Sanktionen

DVR: Die grundsätzliche Zielrichtung wird unterstützt (vgl. Kommentare zu 7., 8. und 15.). Die Wirksamkeit einer Neufas sung der „Experimentierklausel“ sollte vorab im Detail mit den kommunalen Spitzenverbänden erörtert werden.

19. die Bußgeldkatalog-Verordnung dahingehend zu überarbeiten, dass

a. Falschparken auf Rad- und Fußwegen sowie in Kreuzungsbereichen, Überholen ohne den nötigen Seitenabstand und unachtsames Türöffnen,

b. die Behinderung des Verkehrsflusses von Radfahrenden, zu Fuß Gehenden, im Rollstuhl Fahrenden oder von weiteren nicht motorisierten Fortbewegungsarten,

c. das Be- und Durchfahren von Straßen, wie Fahrradstraßen, die ausschließlich für Anliegerverkehr zugelassen sind, zu deutlich höheren Bußgeldern führen.

DVR: Die Forderung nach einer Überarbeitung des Sanktionensystems wird uneingeschränkt unterstützt. Allerdings fehlt insgesamt ein Gesamtkonzept zur Reform der Sanktionen gegen Verkehrsverstöße, wie auch von der Verkehrsminister konferenz mehrfach von der Bundesregierung eingefordert. Dieses müsste gefährdungsorientiert ausgestaltet sein, indem Verkehrsverstöße anhand des Grad einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (Schadenspotenzial und Eintrittswahrscheinlichkeit) gewichtet werden.

Zum BMVI-Vorschlag: Sehr begrüßt wird ein deutlich sanktioniertes generelles Halteverbot auf Schutzstreifen, um die entsprechenden Konflikte und Ausweichmanöver durch Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge zu vermeiden.

Zu weiteren bekannt gewordenen Vorschlägen des BMVI, die über den Antrag hinausgehen

„Fahrgemeinschaften“ auf Bussonderfahrstreifen: Die Möglichkeit einer Freigabe von Busspuren für Kfz, die mit mindestens drei Insassen besetzt sind, wird kritisch gesehen. Vorrangig sollte der ÖPNV gestärkt werden, der eine besonders sichere Art der Fortbewegung darstellt. Würden Pkw (noch zusätzlich zu Taxis) die Spur nutzen, würden sie den langsameren Bus, insbesondere an den Haltestellen, wo ein besonderes Schutzbedürfnis gegenüber den Passagieren zu gewährleisten ist, überholen. Auch zusätzliche Spurwechsel zum Überholen von Bussen wären einem sicheren Verkehrsfluss abträglich. Über die Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen sollte richtigerweise die Verkehrsbehörde entsprechend der Bedingungen vor Ort entscheiden.

Abstellen bzw. Parken von Fahrrädern und weiteren Fahrzeugen: Vor dem Hintergrund, dass zu Fuß Gehenden, insbesondere Kindern, seh- und mobilitätseingeschränkten Personen, im Rahmen der Ermöglichung ihrer Mobilität, zukünftig wieder ein größerer Schutzraum zur Verfügung gestellt werden soll, bedarf die Frage, wo Zweiräder (Fahrräder, Motorräder, Elektrokleinstfahrzeuge) und Dreiräder geparkt bzw. abgestellt werden sollen, einer breiten gesellschaftlichen Debatte. Die Entscheidung der Kommunen, geeignete Flächen für Stellplätze auszuweisen, sollte nicht durch generelle Verbote in der StVO eingeschränkt werden

„Haifischzähne“: Der Bedarf nach einer derartigen Straßenmarkierung wird bislang nicht erkannt. Dagegen sollte den örtlichen Behörden ermöglicht werden, Radverkehrsanlagen farblich konsistent zu gestalten, insbesondere durch Hervorhebung von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen.

Nichtbilden und Missbrauch der Rettungsgasse: Die Verschärfungen der Sanktionen werden sehr begrüßt.

Kontakt

Christian Kellner
Hauptgeschäftsführer

Telefon: +49 (0)228 4 00 01-0
Telefax: +49 (0)228 4 00 01-67
info@dvr.de

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 einzu haltenden 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 Aufweichung 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 einzu haltenden Abstände parkender Fahrzeuge zu Kreuzungspunkten und Gehweggrundung 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 anzugeben. 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 Fahrverbot 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 Verwarnungsgeldbereich 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 Feuerwehrzufahrt mit Behinderung oder des unerlaubten Parkens mit der Behinderung von Rettungsfahrzeugen im Einsatz wiederspiegeln.

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 Fahrzeugs 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.



Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)

#MEHRPLATZFÜRSRAD

ADFC e.V. | Bundesverband | Mohrenstraße 69 | 10117 Berlin

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)268-E

Stellungnahme zur 50. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 25.09.2019



adfc

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Bundesverband

Mohrenstraße 69
10117 Berlin

Tel. 030 | 209 14 98-0

Fax 030 | 209 14 98-55

kontakt@adfc.de

www.adfc.de

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Platz der Republik 1
11011 Berlin

**Stellungnahme für die Öffentliche Anhörung am 25. September 2019
zum Antrag „Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrs-
Ordnung fahrrad- und fußverkehrsfreundlich anpassen“ (19/8980)
und zur Novellierung der StVO**

Burkhard Stork
Bundesgeschäftsführer
burkhard.stork@adfc.de
Tel.:030-2091498-57

Bearb.: Roland Huhn

23. September 2019

Die von Bundesverkehrsminister Scheuer vorgeschlagenen kurzfristigen Änderungen für eine fahrradfreundliche Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung sind im Ansatz zu begrüßen. Auch Anregungen der Verkehrsministerkonferenz wurden aufgegriffen.

Die Vorschläge im Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom August 2019 weisen eine große Bandbreite an Reformvorschlägen auf sowie die Ankündigung, auch das übergeordnete Straßenverkehrsgesetz ab 2020 entsprechend zu reformieren. Beides geht über die Vereinbarungen im Koalitionsvertrag CDU, CSU und SPD hinaus. Dagegen ist die „Vision Zero“, der man sich laut Koalitionsvertrag verpflichtet sieht, im Entwurf der StVO nicht als Zielsetzung enthalten.

Einige der 19 Punkte aus dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 19/8980) finden sich zumindest teilweise im Entwurf aus dem BMVI wieder. Zu nennen sind die Ziffern:

2. Überholabstand
4. Parken und Halten an Kreuzungen
5. Ladezonen
- 6.a) Schrittgeschwindigkeit für abbiegende Lkw
12. Radfahren nebeneinander
14. Verkehrszeichen Radschnellweg
- 18.a) Experimentierklausel
- 19.a) Bußgelder für Parken auf Radverkehrsanlagen erhöhen

Es fehlen:

1. Neue Ziele im Straßenverkehrsgesetz
- 6.b) Zufahrtsbeschränkungen für Lkw zum Schutz nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender
7. Erleichterte Entscheidung über Tempo 30 innerorts
8. Bevorrechtigung von Verkehrsarten des Umweltverbunds
9. Querungsstellen und Vorrang für zu Fuß Gehende
10. Rechtsabbiegen an roten Ampeln für den Radverkehr grundsätzlich ermöglichen
11. Einbahnstraßen für den Radverkehr grundsätzlich in beide Richtungen öffnen
13. Personenbeförderung ohne Altersbeschränkung
15. Anpassung von § 45 StVO für mehr Entscheidungsfreiheit von Kommunen



16. Einrichtung von Fahrradstraßen erleichtern
17. Begegnungszonen einführen
- 18.b) Erweiterte Experimentierklausel
- 19.b) und c) Weitere Bußgelderhöhungen

Insgesamt bleiben die Reformpläne des BMVI hinter den dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und auch hinter den Vorschlägen des ADFC zurück.

ADFC-Vorschläge für eine grundlegende Gesetzesänderung:

Der ADFC hat Anfang Mai 2019 einen eigenen Vorschlag für ein „Gute-Straßen-für-alle-Gesetz“ vorgelegt und diesen Bundesverkehrsminister Scheuer am Rande des Nationalen Radverkehrskongresses in Dresden überreicht. Der Gesetzentwurf enthält Vorschläge für eine fahrradfreundliche Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und des höherrangigen Straßenverkehrsgesetzes (StVG). Ziel ist eine gerechtere Gesetzgebung.

Im 56 Seiten starken Gutachten der **Anwaltskanzlei Becker Büttner Held** im Auftrag des ADFC betonen die Juristen, dass ein modernes Straßenverkehrsgesetz nicht allein der Gefahrenabwehr dienen dürfe, sondern der aktuellen gesellschaftlichen Forderung nach lebenswerten Städten, sauberer Luft und attraktiven Alternativen zum Auto Rechnung tragen müsse. Die Änderungsvorschläge betreffen insbesondere:

- **Vision Zero**, keine Verkehrstoten, als oberste Zielsetzung: Das Verkehrssystem muss menschliche Fehler ausgleichen und ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen aktiv schützen.
- **Gleichstellung aller Verkehrsarten**: Bisher hatte der Autoverkehr oberste Priorität, künftig sollen Bus, Bahn und Rad- und Fußverkehr besonders berücksichtigt werden.
- **Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzziele**: Bisher waren nur die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs und die Gefahrenabwehr Gesetzesziele.
- **Nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung als Ziel**: Damit sollen Kommunen die Möglichkeit bekommen, Maßnahmen zur Vermeidung von Autoverkehr zu ergreifen und Anreize für umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel zu setzen.
- **Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung**: Wird das freie Parken eingeschränkt, lässt sich Platz für Fuß- und Radverkehr gewinnen.

Link zum Gesetzentwurf auf adfc.de:
www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz



Zum Verordnungsentwurf des BMVI vom August 2019 nimmt der ADFC wie folgt Stellung, zunächst in der Reihenfolge der Paragraphen der StVO:

Absteigen vor der Fahrbahnquerung: Besser als die Klarstellung, dass nur den Gehweg benutzende Kinder und ihre Begleitpersonen vor der Fahrbahnquerung vom Rad steigen müssen, wäre es, diese Pflicht ganz zu streichen. Sie ist nahezu unbekannt, wird in der Praxis kaum beachtet und kann deshalb die beabsichtigte Sicherheitswirkung nicht erreichen. Bei einem Unfall kann die Pflicht zum Absteigen dazu führen, dass Schadensersatzansprüche des verletzten Kindes gekürzt werden, weil die Begleitung ihre Aufsichtspflicht verletzt hat.

Überholabstand von 1,5 m innerorts und 2 m außerorts: Ein gesetzlich vorgegebener Überholabstand entspricht der Forderung des ADFC. Wünschenswert wäre eine Klarstellung, dass dieser Abstand auch gegenüber Radfahrenden auf markierten Radverkehrsführungen einzuhalten ist (vgl. Gutachten Prof. Dieter Müller für die Unfallforschung der Versicherer). Eine zusätzliche Pflicht zum Spurwechsel des Überholenden, wie in Spanien bewährt und vom ADFC vorgeschlagen, ist nicht vorgesehen. Sie wäre leichter zu überwachen als der Abstand in Metern.

Schrittgeschwindigkeit für rechts abbiegende Lkw innerorts: Davon erwartet der ADFC eine deutliche Reduzierung der schweren Abbiegefälle. Verstöße sollen mit einem Bußgeld von 70 Euro und – noch wichtiger – mit einem Punkt im Fahreignungsregister sanktioniert werden. Die (falsche) Ansicht des BMVI, die Schrittgeschwindigkeit reiche bis 11 km/h, findet sich in Entwurf oder der Begründung nicht wieder. Es ist darauf zu achten, dass in der künftigen Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 3 StVO die Schrittgeschwindigkeit wie von der Rechtsprechung definiert mit 4 – 7 km/h angegeben wird.

Erweiterung des Parkverbots an Kreuzungen und Einmündungen von 5 m
gemessen von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten auf 8 m oder auf 5 m ab Beginn der Eckausrundung: Besser wären 10 m, weil dadurch eine gute Sicht auf zu querende Radwege gewährleistet ist (die Messung ab den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten lässt Radwege außer Betracht). Die Beschränkung des erweiterten Parkverbots auf Kreuzungen und Einmündungen mit Radwegen rechts neben der Fahrbahn reduziert den möglichen Sicherheitsgewinn, denn auch Fußgängern kommt das verbesserte Sichtfeld zugute, wenn sie im Verlauf des Gehwegs eine Fahrbahn queren und dabei gegenüber Abbiegern Vorrang haben. Unberücksichtigt bleiben auch Gehwege „Radverkehr frei“ sowie auf dem Gehweg fahrende Kinder und ihre Begleitung. Der mit „soweit“ beginnende Halbsatz sollte deshalb gestrichen werden, so dass der neue Absatz lautet: „1a. vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 10 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten oder bis zu je 5 m vom Beginn der Eckausrundung.“

§ 12 Abs. 4, neuer Satz 2: „Fahrräder sind außerhalb von Seitenstreifen und Fahrbahnen abzustellen.“ Damit wird dem Fahrrad im Unterschied zu anderen Fahrzeugen das Parken am Fahrbahnrand verwehrt. Es handelt sich um ein neues Verbot und nicht – wie in der Begründung auf Seite 91 behauptet wird – um eine Klarstellung, denn bisher nimmt die StVO Fahrräder nicht pauschal vom Fahrbahnparken aus. „Fahrer*innen gewöhnlicher Fahrräder machen von ihrem Recht zum Fahrbahnparken kaum Gebrauch, vor allem, weil am Fahrbahnrand Möglichkeiten zum Anlehnen oder Anschließen des Fahrrads fehlen. Dagegen sind Nutzer*innen von Lastenrädern oder Dreirädern auf das Parken auf der Fahrbahn



angewiesen, wenn der Gehweg zu schmal ist und abgestellte Räder den Fußverkehr behindern würden.

Die Schlechterstellung von Fahrrädern beim Parken passt auch nicht zur neuen Beschilderung spezieller Ladezonen oder Parkflächen für Lastenfahrräder. Dem Argument der Parkraumknappheit, die durch Fahrradparken am Fahrbahnrand verschärft würde, lässt sich durch das bestehende Gebot zum Platz sparenden Parken begegnen (§ 12 Abs. 6), ohne diskriminierende Sonderregeln für Fahrräder zu schaffen. Es ist zu befürchten, dass der neue § 12 Abs. 4 S. 2 auch die Anlage von Parkflächen für Fahrräder auf der Fahrbahn verhindern wird. Geboten wäre das Gegenteil: Die Einrichtung von Fahrradparkplätzen am Fahrbahnrand sollte leichter möglich sein, z. B. im Bereich des Parkverbots an Kreuzungen und Einmündungen.

Halteverbot auf Schutzstreifen: Die Forderung des ADFC und der Verkehrsministerkonferenz wird umgesetzt.

Hervorhebung einer Wartepflicht durch „Haifischzähne“: Das neue Zeichen 342 „hebt eine Wartepflicht infolge einer bestehenden Rechts-vor-links-Regelung abseits der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie weiterer Hauptverkehrsstraßen und eine durch Zeichen 205 oder 206 angeordnete Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radschnellwegen hervor“. In der Begründung werden dagegen auf Seite 110 Radschnellwege nur als ein Beispiel genannt. Die Markierung ist auch an Kreuzungen mit Radwegen sinnvoll, die keine Radschnellwege sind. Es sollte deshalb in der Erläuterung zu Zeichen 342 heißen „im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radwegen“ und „entlang der Fahrbahnkanten des Radweges“. Die Begründung weist darauf hin, dass einige Länder die Markierung „Haifischzähne“ bereits praktizieren. Eine gesetzliche Beschränkung der Anwendung auf Radschnellwege hätte das Entfernen bestehender Markierungen zur Folge.

Verwarnungsgeld und Bußgeld von 55 bis 100 Euro für Parken auf Radwegen, Radfahrstreifen und in zweiter Reihe: Neben der deutlichen Anhebung von derzeit 15 bis 35 Euro wird besonders ein Punkt im Fahreignungsregister (so die öffentliche Ankündigung des BMVI nach Verbreitung des Entwurfs) für Verstöße mit Behinderung oder Gefährdung dazu beitragen, dass diese Parkverbote besser beachtet werden.

Eine Unstimmigkeit ist im Entwurf des Bußgeldkatalogs auf Seite 44 und 56 enthalten:

Nr. 52a, Unzulässig auf Geh- und Radwegen geparkt (Zeichen 240), 55 Euro
Nr. 144, Entgegen Zeichen 240 auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geparkt, 30 Euro.

Das liegt daran, dass die Bußgelder für Parken auf Gehwegen nicht so stark erhöht werden sollen wie die für das Falschparken auf Radwegen. Unabhängig davon, dass bereits diese Ungleichbehandlung kritikwürdig ist, muss Parken auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg entgegen Zeichen 240 auch unter Nr. 144 des Bußgeldkatalogs mit 55 Euro sanktioniert werden.

Beim Grünpfeil gibt es zwei neue Regelungen: Ein spezieller Grünpfeil für den Radverkehr und eine Ausweitung des Geltungsbereichs des bestehenden Grünpfeils, der künftig nicht nur die Fahrbahn und Schutzstreifen, sondern auch Radfahrstreifen und „straßenbegleitende, nicht abgesetzte, baulich angelegte Radwege“ erfassen soll. Zu kritisieren ist das Anhaltegebot auch für Radfahrende,

dessen Einhaltung realistisch nicht erwarten ist und das mit einem höheren Bußgeld bewehrt ist als der einfache Rotlichtverstoß (70 Euro und ein Punkt).

Das neue Sinnbild „Lastenfahrrad“ verdeutlicht die zunehmende Bedeutung und das Verlagerungspotenzial von Cargobikes und Spezialrädern, insbesondere für Transport- und Lieferverkehre, aber auch im privaten Segment. Die Definition des neuen Sinnbilds in § 39 Abs. 7 sollte aber um Fahrräder für den Personentransport erweitert werden:

„Fahrrad zum Transport von Personen oder beweglichen Gütern – Transport- und Lastenfahrrad“, in Anlehnung an den Titel der neuen Sicherheitsnorm DIN 79010 „Fahrräder - Transport- und Lastenfahrrad“, die Ende 2019 erscheinen soll.

In der neuen Innovations- oder Erprobungsklausel ist besonders die Möglichkeit von Anordnungen unabhängig vom Nachweis einer besonderen örtlichen Gefahrenlage zu begrüßen. Dass im Rahmen einer bloßen StVO-Änderung nur Mittel der StVO zur Erprobung eingesetzt werden können, ist nachvollziehbar. Zusätzliche Möglichkeiten für Verkehrsversuche wird hoffentlich die für 2020 angekündigte Änderung des Straßenverkehrsgesetzes schaffen.

Die neue Anordnungsmöglichkeit von Fahrradzonen ist ein Fortschritt, vor allem im Hinblick auf die Erleichterung „insbesondere in Gebieten mit hoher Radverkehrsdichte“. Eine vergleichbare Erleichterung der Anordnung von Fahrradstraßen wäre wünschenswert, ist im Entwurf aber nicht vorgesehen: Es bleibt vorerst bei der Anforderung, dass der Radverkehr dort die vorherrschende Verkehrsart sein muss. Damit sind die Anforderungen an eine flächenhafte Anordnung (Fahrradzone) weniger streng als an eine linienhafte (Fahrradstraße), denn eine „hohe Radverkehrsdichte“ muss kein Überwiegen des Radverkehrs bedeuten. Statt der Voraussetzung des Radverkehrs als vorherrschender Verkehrsart sollte die Anordnung von Fahrradstraßen auf „Hauptverbindungen des Radverkehrs“ zulässig sein sowie dort, wo dies zur Umsetzung von kommunalen Radverkehrsplänen nötig ist. Die Bevorrechtigung von Fahrradstraßen an Einmündungen sollte erlaubt werden.

Freigabe von Bussonderfahrstreifen: Die Freigabemöglichkeit für Elektrokraftfahrzeuge wird mit deren zunehmender Verbreitung die Linienbusse daran hindern, ihre Fahrpläne einzuhalten – der Grund, aus dem diese Fahrspuren eingerichtet wurden. Die Freigabe für mit mindestens drei Personen besetzten Pkw wird sich nicht mit vertretbarem Aufwand überwachen lassen und wird weitere Pkw-Fahrer dazu animieren, unzulässig die Busspur zu benutzen. Busspuren werden in der Regel für den Radverkehr auf Straßen freigegeben, an denen es keine Radverkehrsanlagen gibt. Schon heute werden Radfahrende dort von weiteren zugelassenen Nutzungsarten wie Taxis und – zu bestimmten Zeiten oder am Wochenende – von Kraftfahrzeugen aller Art bedrängt. Bussonderfahrstreifen werden so ihren Charakter als Fahrspur für den ÖPNV einbüßen. Das sollten die Verkehrsbehörden bei ihrer Einzelfallentscheidung berücksichtigen.



Was der ADFC im Entwurf des BMVI vermisst:

Die Vision Zero erscheint weder im Entwurf der StVO noch in der Begründung. Auf Seite 130 werden die gestiegenen Unfallzahlen des Jahres 2018 und als Ziel die Steigerung der Verkehrssicherheit genannt. Es fehlt ein klares Bekenntnis zur Vision Zero als Grundregel in § 1 der StVO. Die Verkehrsministerkonferenz hatte sich dafür ausgesprochen, die aktuelle Novelle mit einer Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit an der Vision Zero als oberster Prämisse zu begründen.

Die erleichterte Anordnung von 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit innerorts besonders auf Hauptstraßen ist nicht vorgesehen, obwohl die positiven Wirkungen einer solchen Geschwindigkeitsbegrenzung allgemein bekannt sind. Der Gesetzentwurf folgt auch nicht dem Vorschlag der Verkehrsministerkonferenz, die Straßenverkehrsbehörden sollten die Möglichkeit erhalten, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts von 30 km/h auf für den Radverkehr wichtigen Verbindungen mit einer Begründung im Einzelfall anzuordnen.

Außerorts soll die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 70 km/h bei fehlenden Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptrouten des Radverkehrs erleichtert werden.

Der ADFC vermisst größere Handlungsmöglichkeiten für Kommunen, dem Radverkehr mehr Platz im Straßenraum einzuräumen.

Für eine fahrradfreundliche Straßenverkehrsrechtsreform fehlen aus Sicht des ADFC insbesondere:

- Eine generelle Ausrichtung an der Vision Zero als Leitgedanken eines Systems ohne Verkehrstote und Schwerverletzte, wie sie im Koalitionsvertrag der Bundesregierung angekündigt wird. Diese gehört nach Ansicht des ADFC in den § 1 der StVO und als Grundsatzvorschrift ins übergeordnete StVG
- Die grundlegende Vorschrift des § 45 StVO wird nur hinsichtlich der Innovationsklausel ergänzt. Es fehlt eine deutliche Ausweitung der Ermächtigungsgrundlagen für Behörden zur Verkehrslenkung, insbesondere § 45 StVO zur Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs und zur Umsetzung nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne (SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan). Konkret sind dies:
 - Die grundsätzliche Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer*innen und ihrer Interessen im Verkehrsraum
 - Die Gleichstellung der Verkehrsarten des Umweltverbundes und Schaffung der Möglichkeit, umweltfreundliche Verkehrsarten wie bspw. den Radverkehr im Rahmen nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne gezielt zu fördern
 - Die Abschaffung des Begründungzwangs mit einer „besonderen örtlichen Gefahrenlage“ für alle Typen von Radverkehrsanlagen und vollständige Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht innerorts.

90 Prozent und mehr der Radfahrenden benutzen vorhandene Radwege. Gute Radwege brauchen keine Benutzungspflicht.

- Eine ausdrückliche Ermächtigung zur flächenhaften Parkraumbewirtschaftung, ohne Vorliegen spezieller Voraussetzungen
- Verkehrsbeschränkungen zur nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, z.B. zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Verkehrsbeschränkungen zugunsten von Klima-, Umwelt- und Gesundheitszielen, z.B. zur Vermeidung von hohen Belastungen durch CO₂, Verkehrslärm oder Stickoxide
- Die Ausweitung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit auf gesamte Ortsgebiete, mindestens aber auf Strecken, die vom Radverkehr stark genutzt werden
- Wegfall der Bevorzugung des „fließenden Verkehrs“ bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen

Wegen der Einzelheiten wird auf das Gutachten des ADFC zur fahrradgerechten Änderung des Straßenverkehrsrechts („Gute Straßen für alle!“) verwiesen:
www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz

Weitere Einzelregelungen, die aus Sicht des ADFC fehlen:

Geschützte Radfahrstreifen (GRS): Ausdrückliche Klarstellung, dass GRS Radfahrstreifen sind. Damit sind sie im Ausnahmekatalog des § 45 Abs. 9 StVO enthalten. Nur, wenn es unvermeidbar ist, sollten GRS als neue Führungsform in die StVO eingeführt werden, unter Anwendung der Regeln für Radfahrstreifen.

Radweg- und Fahrbahnbenutzung durch Kinder bis acht Jahre: Recht zur Fahrbahnbenutzung mit Begleitung und zur Benutzung aller Radverkehrsanlagen auch für jüngere Kinder. Das entlastet die Gehwege und ihre Benutzer und hilft, die Kinder an das Fahren auf Radverkehrsanlagen und unter Anleitung auf der Fahrbahn heranzuführen.

Radwegebenutzungspflicht für mehrspurige Fahrräder und Fahrräder mit Anhängern: Die Ausnahmeregelung für Fahrer*innen mehrspuriger Fahrräder gehört in die StVO, nicht in die VwV. Ausnahmen von der Radwegebenutzungspflicht bei Unzumutbarkeit wegen zu geringer Breite u. a. für mehrspurige Fahrzeuge sind in der VwV zu § 2 StVO, Randnummer 23 „versteckt“, die sich nicht an die Verkehrsteilnehmer wendet.

Klarstellung zum erlaubten direkten Linksabbiegen von benutzungspflichtigen Radwegen

Aufhebung des strikten Rechtsfahrgebots für Radverkehr in Kreisverkehren aus Sicherheitsgründen

Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen sollen für den Radverkehr in Gegenrichtung grundsätzlich für den Radverkehr freigegeben werden, sofern die Anforderungen der



adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

VwV zu Zeichen 220 StVO an die Breite und Verkehrsführung eingehalten werden. Eine entsprechende Änderung hatte der Minister angekündigt, voraussichtlich wird sie erst 2020 mit der Neufassung der VwV-StVO umgesetzt.

Transport- und Lastenfahrräder: Auf Fahrrädern, die für eine Personenmitnahme geeignet sind, sollten auch Jugendliche und Erwachsene befördert werden dürfen. ADFC-Gesetzesvorschlag für eine Klarstellung in § 21 Abs. 3 StVO (fett=neu):
(3) Auf Fahrrädern 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. Auf Transport- und Lastenfahrrädern, die für die sichere Beförderung von Personen über das Kindesalter hinaus eingerichtet sind, dürfen so viele Personen ohne Altersbeschränkung mitgenommen werden, wie besondere Sitze vorhanden sind. Hinter Fahrrädern dürfen in Anhängern, die zur Beförderung von Kindern eingerichtet sind, bis zu zwei Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden. Die Begrenzung auf das vollendete siebte Lebensjahr gilt nicht für die Beförderung eines behinderten Kindes oder, wenn der Anhänger für die sichere Beförderung von Personen über das Kindesalter hinaus eingerichtet ist, für deren Mitnahme.

Dem ADFC ist bewusst, dass der deutsche Bundestag nur begrenzt Einfluss auf die StVO nehmen kann. Umso wichtiger ist die für 2020 angekündigte Änderung des übergeordneten Straßenverkehrsgesetzes. Sie fällt in die Zuständigkeit des Parlaments. Das neu gefasste StVG muss zum Ziel erklären, den Straßenverkehr so zu gestalten, dass kein Mensch mehr verkehrsbedingt zu Tode kommt oder schwere Verletzungen erleidet („Vision Zero“).

Reformvorschläge für das StVG enthält das Gutachten des ADFC zur fahrradgerechten Änderung des Straßenverkehrsrechts („Gute Straßen für alle!“) auf den Seiten 10 bis 22. Dazu gehört auch die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung. Denn im Mittelpunkt des Straßenverkehrsrechts muss der Mensch stehen und nicht das Kraftfahrzeug. Daraus folgt:

- Die Vision Zero – keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr- ist die Grundsatzvorschrift des reformierten Straßenverkehrsgesetzes.
- Die einseitige Ausrichtung des StVG am Kfz-Verkehr ist überholt.
- Die Einschränkung der Bewegungsfreiheit bestimmter Verkehrsarten (Umweltverbund: Fuß, Rad, ÖV) ist nicht akzeptabel.
- Veränderte Rahmenbedingungen, Lebensstile, Umweltbedingungen und Entwicklungsperspektiven müssen berücksichtigt werden.
- Das gilt ebenso für veränderte gesellschaftliche und volkswirtschaftliche Ziele.

www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz

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 Abbiegeassistsystemen 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

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

Stellungnahme zur 50. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 25.09.2019



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Siegfried Brockmann
Leiter der Abteilung Unfallforschung

Datum
24.09.2019

Stellungnahme zur Anhörung „Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrs-freundlich anpassen“

Sehr geehrte Damen und Herren,

anliegend erhalten Sie die Stellungnahme des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft zur Anhörung

Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrs-freundlich anpassen

Für eine Berücksichtigung unserer Anliegen im weiteren Verfahren wären wir Ihnen sehr dankbar.

Als Ansprechpartner zum Inhalt der Stellungnahme steht Ihnen

Herr Siegfried Brockmann
Leiter Abteilung Unfallforschung
Tel.: 030-2020-5820
E-Mail: s.brockmann@gdv.de

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5820
Fax: +49 30 2020-6820

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +32 2 28247-39
ID-Nummer 6437280268-55

E-Mail: s.brockmann@gdv.de
www.gdv.de

gerne zur Verfügung.

Wir sind mit der Veröffentlichung der Stellungnahme einverstanden. Dieses Begleitschreiben dient nur der internen Verwendung.

Mit freundlichen Grüßen

(Siegfried Brockmann)



Stellungnahme

des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft

**zur Anhörung „Das Straßenverkehrsrecht reformieren –
Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrsfreundlich
anpassen“**

**Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5000
Fax: +49 30 2020-6000

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +49 30 2020-6140
ID-Nummer 6437280268-55

Ansprechpartner:
Unfallforschung

E-Mail: unfallforschung@gdv.de

www.gdv.de



In Anbetracht der sehr kurzen Einladungsfrist, war es nicht mehr möglich, ausführlich auf die einzelnen Punkte der geplanten Verordnung einzugehen. Eine detaillierte Kommentierung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN war gar nicht mehr möglich. Da Verordnung und Antrag sich jedoch in vielen Punkten aufeinander beziehen, sollen die Kommentierungen des Verordnungsentwurfs jeweils sinngemäß auch für den Antrag gelten. Dabei soll zunächst das Bemühen um mehr Verkehrssicherheit vor allem für Radfahrende gewürdigt werden. Das Unfallgeschehen dieser Verkehrsteilnehmergruppe ist geprägt durch viele schwere Alleinunfälle, zu denen in letzter Zeit besonders die Durchdringung mit Pedelecs beiträgt und, bei Unfällen mit mehreren Beteiligten durch Unfälle an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten. In vielen Fällen sind Verbesserungen an der Infrastruktur unerlässlich, um das Unfallgeschehen signifikant zu verbessern. Wir halten den Ansatz, dass die StVO autofahrergerecht sei und damit für einen Teil des schweren Unfallgeschehens mitverantwortlich, für in weiten Teilen nicht zutreffend. Richtig ist demgegenüber, dass sich Verbesserungen im Komfort und in der subjektiven Sicherheit ergeben. Alle Änderungen an der StVO und am Bußgeldkatalog müssen sich jedoch daran messen lassen, ob das Gesamtbußgeldsystem noch stimmig ist und ob beispielsweise Fußgänger nicht zusätzlich benachteiligt werden. Diesen Anspruch kann der Entwurf nicht einlösen.

Grundsätzlich: Der Entwurf geht schon in Punkt A "Problem und Ziel" in Bezug auf besondere Gefährdungslagen des Radverkehrs von falschen Voraussetzungen aus. Dies ist durch die verfügbare Forschungslage, insbesondere auch bei der Unfallforschung der Versicherer (UDV), hinreichend belegt. Die Behauptung, das Abbiegen von Lkw, die Unterschreitung des erforderlichen Seitenabstands beim Überholen und das unberechtigte Parken auf Radverkehrsflächen seien besondere, für die hohen Unfallzahlen beim Radverkehr verantwortliche Risiken, ist einfach falsch. Dabei wird nicht in Abrede gestellt, dass auch hierdurch zum Teil schwere Unfälle verursacht werden. Gerade das unberechtigte Parken konnte aber in wissenschaftlichen Untersuchungen nicht als wesentliche Unfallursache erkannt werden. Es ist deshalb auch nicht ersichtlich, warum dieses besonders und weit über beachtliche Geschwindigkeitsverstöße hinaus sanktioniert werden sollen.

Im Einzelnen: Der Verordnungsentwurf sieht Mindestüberholabstände gegenüber Radfahrern vor. Diese entsprechen bereits geltender Rechtsprechung. Es ist allerdings zu vermuten, dass vielen Kraftfahrern diese Abstände bisher nicht bekannt waren. Insofern ist die Klarstellung zu begrüßen. Wozu es dann allerdings noch eines Überholverbots gegenüber Radfahrern bedarf, erschließt sich nicht. Da dieses in der Regel bei nicht ausreichenden Fahrbahnbreiten ausgesprochen werden dürfte, handelt es sich in Bezug auf unnötige Beschilderung um einen Verstoß gegen die

VwV-StVO, da bereits durch die in gleicher Verordnung vorgesehenen Mindestabstände ein Überholen ausgeschlossen ist.

Der Entwurf erlaubt ein Nebeneinanderfahren von Radfahrern, soweit keine Behinderung erfolgt. Wir sind der Auffassung, dass ohne Behinderung dies auch heute erlaubt ist, wenigstens aber toleriert wird. Insofern besteht kein Regelungsbedarf. Es ist nun zu befürchten, dass durch diese Regelung zusätzliche Aggressionen und Unfrieden in den Straßenverkehr gebracht werden, da schließlich die Auslegung der Behinderung streitig sein wird.

Der Entwurf sieht die Schaffung von Fahrradzonen vor. Solche Zonen funktionierten schon als Tempo-30-Zonen ohne begleitende bauliche Maßnahmen nicht. Wichtiger wäre es, das Konzept der Fahrradstraßen durchzusetzen, was bedeutet, Autoverkehr aus diesen Bereichen möglichst herauszuhalten.

Der Entwurf sieht die Schaffung eines Abbiegepfils für Radfahrer vor. Der ähnliche Pfeil für Autofahrer hat erwiesenermaßen zu weniger Verkehrssicherheit und zu erheblichen Behinderungen vor allem des Fußverkehrs geführt. Vor allem Letzteres ist auch hier zu erwarten. Es handelt sich also um eine Komfortverbesserung zu Lasten einer anderen schwachen Verkehrsteilnehmergruppe. Trösten mag allenfalls, dass schon heute von Radfahrern beim Rechtsabbiegen das Rotlicht weitgehend missachtet wird.

Der Entwurf sieht vor, dass EKF den Bussonderfahrstreifen benutzen dürfen. Dies halten wir für sachgerecht. Für den Fall dass eine Radverkehrs-anlage vorhanden ist, sollen und werden EKF diese benutzen. Ist jedoch keine vorhanden, dürfen sie nicht den Gehweg benutzen, sondern müssen auf die Fahrbahn. Dürften sie nicht auf den Sonderfahrstreifen, müssten sie also links neben ihm fahren. Da dies mit erheblichen Gefahren für die Nutzer verbunden wäre, werden diese das hoffentlich in der Regel nicht tun, sondern verbotswidrig den Gehweg benutzen. In einer Randnotiz stellt das BMVI nun klar, dass auf das vorgeschlagene Benutzungsrecht verzichtet werden soll. Das heißt nichts anderes, als die Benutzung des Gehweges zu tolerieren, was erneut eine Benachteiligung von Fußgängern darstellt.

Der Entwurf sieht Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen von Lkw vor. Einmal abgesehen davon, dass im realen Unfallgeschehen die Geschwindigkeit in den meisten Fällen beim Rechtsabbiegen gar nicht höher oder viel höher lag, ist das Hauptproblem nach wie vor der abbiegende Pkw. Hier zeigt sich, dass bei der Abfassung nicht Rücksprache mit Unfallexperten gehalten wurde, sondern lediglich öffentliche Stimmungen aufge-

nommen wurden. Wenn schon, dann hätte diese Regelung für alle Kraftfahrzeuge gelten müssen, da bei Pkw und Krädern die Abbiegegeschwindigkeiten wesentlich höher liegen. Grundsätzlich ist jedoch zu befürchten, dass dieses Delikt als OWi gar nicht verfolgbar ist, sondern nur im Rahmen der Unfallrekonstruktion eine Rolle spielt.

Berlin, den 24.09.2019

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

Zusammenfassung

19(15)268-H

Stellungnahme zur 50. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 25.09.2019



**FRIEDRICH-SCHILLER-
UNIVERSITÄT
JENA**

Rechtswissenschaftliche Fakultät
Lehrstuhl für
Deutsches und Europäisches
Verfassungs- und Verwaltungsrecht

Universität Jena · Rechtswissenschaftliche Fakultät · 07737 Jena

Sekretariat des

Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur

Deutscher Bundestag

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Professor Dr. Michael Brenner

Universitätsprofessor

Carl-Zeiss-Straße 3
07743 Jena

Telefon: 0 36 41 9-42240

Telefax: 0 36 41 9-42242

E-Mail: Michael.Brenner@uni-jena.de

Jena, am 24. September 2019

Vorab per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Stellungnahme zu dem

1.) Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrsfreundlich anpassen

(BT-Drucks. 19/8980)

und zu der

2.) Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

zu dem o. g. Antrag und der Novellierung der Straßenverkehrsordnung nehme ich wie folgt Stellung:

1. Das Anliegen der Vorschläge

Das Anliegen der Vorschläge geht dahin, den Fahrrad- und Fußverkehr im Rahmen der sog. Verkehrswende namentlich in Innenstädten zu fördern und durch Änderungen des StVG sowie insbesondere der StVO Maßnahmen zu ermöglichen, die der



Verwirklichung dieses – im Koalitionsvertrag der Großen Koalition niedergelegten – Ziels dienen.

Dieses Vorhaben verdient grundsätzlich Zustimmung. Angesichts einer erheblichen Schadstoffbelastung in den Innenstädten, angesichts zahlreicher Staus in deutschen Innenstädten, aber auch getragen von der Intention, das Leben in Innenstädten wieder lebenswerter zu machen, enthält der Antrag eine Reihe von Vorschlägen, die diesem Ziel gerecht werden und zumeist Unterstützung verdienen. Da aber auch in Zukunft der Autoverkehr nicht aus den Innenstädten verbannt werden kann, insbesondere die Innenstädte auch in Zukunft nicht nur auf Liefer-, sondern auch auf vielfachen Individualverkehr angewiesen sein werden, muss das Anliegen entsprechender Änderungen des Straßenverkehrsrechts auf ein verhältnismäßiges, ausgewogenes und sinnvolles Miteinander von Auto-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr gerichtet sein.

Dies schließt weitergehende, namentlich auch technische Maßnahmen nicht aus, die geeignet sind, Unfälle insbesondere in Innenstädten zu reduzieren. Verwiesen sei insoweit auf den Einbau von sog. Abbiegeassistenten in Lkw's, die in hohem Maße geeignet sind, insbesondere Unfälle zwischen abbiegenden Lkw's und Fahrradfahrern gerade in Innenstädten zu reduzieren, bestenfalls ganz zu verhindern (vgl. hierzu M. Brenner, Die Einführung von Abbiegeassistenten für Lkw im Lichte des Europarechts, in: Straßenverkehrsrecht (SVR), 2018, S. 441 – 446).

Insgesamt sollte jedoch darauf geachtet werden, das StVG und die StVO nicht mit (Verbots-)Regelungen zu überfrachten, deren Einhaltung in der täglichen Praxis nicht überwacht werden kann und deren Missachtung daher auch nicht sanktioniert wird. Dies ginge letztlich zulasten der Akzeptanz und Überzeugungskraft der Regelungen.



Da die in dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN enthaltenen Vorschläge bereits in dem Vorschlag zur Änderung der StVO enthalten sind, orientiert sich die Stellungnahme an der Auflistung der Maßnahmen in dem Vorschlag der Fraktion und verweist dort auf die entsprechenden Änderungen der StVO.

2. Die Vorschläge im Einzelnen

a. Die Vorschläge zur Verkehrssicherheit

aa. 1,5 Meter Überholabstand

Die Präzisierung des erforderlichen Überholabstandes ist sinnvoll, dürfte aber in der Praxis vor allem plakative Wirkung entfalten, da seine Überwachung schwierig sein dürfte. Beweisprobleme vor Gericht dürften daher die Folge sein. Gleichwohl würde eine solche Präzisierung sicherlich das Bewusstsein von Autofahrern für die Gefährdungen erhöhen, die mit dem Überholen von Radfahrern und Fußgängern verbunden sind.

Der Vorschlag ist in § 5 Abs. 4 S. 2 StVO n. F. enthalten.

bb. Rechtsfahrgebot

Die Regelung ist sinnvoll, da sie zu einer Erhöhung der Sicherheit der Fahrradfahrer beiträgt. Gefahren durch sich öffnende Autotüren werden reduziert; zudem wird die Sichtbarkeit der Fahrradfahrer deutlich erhöht, da diese nicht mehr gehalten sind, sich auf der rechten Seite eines Fahrstreifens zu bewegen.

cc. Parken in Kreuzungen, 5 m

Auch gegen diese Regelung ist nichts einzuwenden, da sie in der Praxis sicherlich besser handzuhaben ist als die Berechnung der Entfernung von 5 Metern ab dem Schnittpunkt der Fahrbahnkanten. Eine entsprechende Änderung von § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO ist daher praxistauglich und sinnvoll.

Der Vorschlag wird durch § 12 Abs. 3 Nr. 1a StVO n. F. umgesetzt.



dd. Liefer- und Ladezone

Gegen die vorgeschlagene Regelung spricht grundsätzlich nichts. Zu bedenken ist jedoch, dass die Anordnung von Liefer- und Ladezonen insbesondere in Geschäftsstraßen mit vielen Geschäften vielfach deshalb den Erfordernissen der Lieferanten nicht hinreichend Rechnung tragen wird, weil diese von der Lieferzone zu dem betreffenden Geschäft im Einzelfall gleichwohl längere Wegstrecken zurückzulegen haben werden. Daher ist zu befürchten, dass die Anordnung von Lieferzonen, die durch ein entsprechendes Verkehrszeichen ermöglicht werden soll, zum Teil an den Bedürfnissen der Praxis vorbeigeht und das Parken in zweiter Reihe nach wie vor extensiv praktiziert werden wird.

ee. Abbiegeassistenzsysteme

Die Reduzierung der Gefahr von Lkw-Abbiegeunfällen muss ein vordringliches Anliegen sein, um die Zahl der durch Lkw verursachten Todesfälle und der Unfälle mit schweren Verletzungen weiter zu reduzieren. Deswegen ist – auch auf europäischer Ebene – verstärkt der verpflichtende Einsatz von derartigen Assistenzsystemen zu forcieren (vgl. hierzu auch ausführlich M. Brenner, Die Einführung von Abbiegeassistenten für Lkw im Lichte des Europarechts, in: Straßenverkehrsrecht (SVR), 2018, S. 441 – 446).

Darüber hinaus kann die Anzahl von Unfällen beim Abbiegen von Lkw auch durch eine Geschwindigkeitsreduzierung während des Abbiegevorgangs erreicht werden, weshalb auch gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw beim Abbiegen nichts spricht.

Dieser Vorschlag wird durch § 9 Abs. 6 StVO n. F. umgesetzt.

Ob hingegen die Einführung von Verkehrssicherheitszonen, in denen Zugangsbeschränkungen für bestimmte Lkw und Fahrzeuge angeordnet werden, die bestimmte Sicherheitsstandards nicht erfüllen, praktikabel ist, erscheint eher fraglich. Insoweit



besteht die Gefahr, dass dann Geschäfte von Lieferanten u. U. nicht mehr angefahren werden, wenn diese nicht über entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge verfügen – was ggf. zulasten der Verbraucher und des Einzelhandels ginge.

ff. Tempo 30 innerorts

Die flächendeckende und verpflichtende Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten erscheint zu weitgehend, zu restriktiv und zu wenig flexibel. Die Entscheidung über die Frage, ob und auf welchen Strecken eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung eingeführt wird, sollte vielmehr – wie bislang schon – in die Hände der jeweiligen Kommune gelegt werden.

Unabhängig davon spricht nichts dagegen, dass die Straßenverkehrsordnung dahingehend geändert wird, dass die Beschränkung auf Wohngebiete und Gebiete mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte, die zudem durch weitere Ergänzungen eng geführt ist, im Zusammenhang mit der Anordnung von Tempo 30 fallen gelassen wird, und den Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt wird, unabhängig von der jeweiligen Gebietscharakteristik Tempo 30 anzurufen.

b. Vorfahrt für umwelt-, klima- und gesundheitsfreundlichen Verkehrsarten

aa. Flüssigkeit aller Verkehre

Die Umsetzung des Vorschlags erscheint entbehrlich, da unter den unbestimmten Rechtsbegriff des Verkehrs mit den Mitteln der juristischen Auslegung neben den Autoverkehr auch weitere Verkehre subsumiert werden können.

bb. Querungen

Der Vorschlag, im Zusammenhang mit Querungen dem Fußverkehr den Vorrang gegenüber dem Autoverkehr einzuräumen, ist bedenkenswert. Bei seiner Umsetzung ist jedoch zu überprüfen, ob dies nicht zu zusätzlichen, durch die Querungen bedingten Stauungen des Autoverkehrs führen kann, was unter Luftreinhaltegesichtspunkten letztlich nicht wünschenswert sein kann.



cc. Rechtsabbiegen für Radfahrende

Der Vorschlag ist bedenkenswert. Zu prüfen ist jedoch, ob die Umsetzung des Vorschlags nicht zu einer zusätzlichen Gefährdung von Personen führt, was angesichts des zum Teil rüden Verhaltens von Fahrradfahrern nicht von der Hand zu weisen ist. Zu prüfen ist des Weiteren, ob nicht durch das Rechtsabbiegen von Radfahrern bei Rotlicht Autofahrer irritiert werden könnten.

dd. Einbahnstraßen

Der Vorschlag ist bedenkenswert. Vor seiner Umsetzung sollte jedoch überprüft werden, ob die grundsätzliche Öffnung von Einbahnstraßen für entgegen der Fahrtrichtung fahrende Radfahrer nicht zusätzliches Gefährdungspotenzial beinhaltet.

ee. Nebeneinanderfahren

Gegen den Vorschlag bestehen keine Bedenken, er wird durch § 2 Abs. 4 S. 1 StVO n. F. umgesetzt.

ff. Personenbeförderung auf Fahrrädern

Sofern die bauliche Konstruktion dies zulässt und damit die Sicherheit der Fahrräder sowie insbesondere von Anhängern, Lastenrädern und Rikschas sichergestellt ist, bestehen gegen den Vorschlag keine Bedenken.

gg. Radschnellwege

Gegen den Vorschlag bestehen keine Bedenken.

c. Entscheidungsfreiheit für Städte und Kommunen erhöhen

aa. Zur Thematik der Umwidmung

In dem Vorschlag wird angeregt, „Umwidmungsvorgänge“ durch eine Umwidmung von Straßen bzw. Fahrstreifen zugunsten anderer Nutzungen zu erleichtern, mit dem Ziel, eine Nutzung zugunsten einer Gruppe zu eröffnen bzw. diese zu ermöglichen.



Unter Bezugnahme auf § 45 Abs. 9 S. 3 StVO, der Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs an das Vorliegen einer Gefahrenlage anknüpft, wird dargetan, dass dieses Erfordernis Kommunen einschränkt, die verkehrliche Situation vor Ort so zu gestalten, wie diese es für richtig und angemessen halten. Dies, so wird weiter vorgebracht, erschwere die Umsetzung moderner Verkehrs- und Mobilitätskonzepte.

Insoweit ist rechtlicher Sicht darauf hinzuweisen, dass dieser Vorschlag im Kern darauf hinausläuft, die verfassungsrechtlich vorgegebenen Grenzen zwischen Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht zu verwischen.

(1) Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht

Das **Straßenrecht** i. S. des Straßenwegerechts umfasst die Gesamtheit der öffentlich-rechtlichen Rechtsnormen, die die Rechtsverhältnisse an solchen Straßen, Wegen und Plätzen zum Gegenstand haben, welche dem allgemeinen Verkehr gewidmet sind. Das Straßenrecht, verstanden als Wegerecht, legt mithin die abstrakte Verkehrsaufgabe der Straße fest und regelt auf diese Weise den Rahmen der Straßenbenutzung¹. Es geht insoweit um die Entstehung des öffentlich-rechtlichen Status einer Straße mittels Widmung, die Ein- und Umstufung sowie die Einziehung öffentlicher Straßen, die Abgrenzung des Gemeingebräuchs vom Sondergebrauch, die Bestimmung des Trägers und des Umfangs der Straßenbaulast sowie die Straßenaufsicht.

Das Straßenrecht legt mithin die abstrakte Zweckbestimmung der öffentlichen Sache und damit die abstrakte Verkehrsaufgabe der Straße fest; es ist auf die spezifische Verkehrsfunktion der Straße gerichtet. Es verbietet damit auch alle die abstrakte Zweckbestimmung überschreitenden Nutzungen.

¹ Vgl. insoweit auch Papier, Recht der öffentlichen Sachen, 3. Aufl., 1998, S. 106.



Demgegenüber regelt das **Straßenverkehrsrecht**, das an das Straßenrecht und insbesondere an die Widmung anknüpft, unter ordnungsrechtlichen Gesichtspunkten die Probleme der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die in erster Linie daraus resultieren, dass viele Verkehrsteilnehmer zur gleichen Zeit von der bestimmungsgemäß – d. h. der widmungsgemäß – Benutzung der Straße Gebrauch machen. Das Straßenverkehrsrecht kommt damit Ordnungsbedürfnissen nach, die erst durch die Art und die Menge der bestimmungsgemäß Benutzungen der öffentlichen Straße entstehen. Es knüpft damit an die Zahl der Verkehrsteilnehmer, an die Frequenzen der Straßenbenutzung und an die zeitlichen Verkehrsballungen an.

Die Aufgabe des Straßenverkehrsrechts lässt sich mithin beschreiben als die Ordnung der Gemeingebrauchsausübung unter konkreten Gemeinverträglichkeitsgesichtspunkten². Das Straßenverkehrsrecht betrifft damit in seinem Schwerpunkt einen Sachbereich der Gefahrenabwehr. Es ist sachlich begrenztes Ordnungsrecht³, das der Abwehr von Gefahren von Verkehrsteilnehmern und anderen Dritten und der optimalen Ablaufsicherung des Verkehrs dient. Im Gegensatz zu sonstigem Ordnungsrecht ist für das Straßenverkehrsrecht der Bund zuständig.

Hervorzuheben gilt es in diesem Zusammenhang, dass das Straßenverkehrsrecht in seiner Gesamtausrichtung präferenz- und privilegienfeindlich ist⁴. Es geht grundsätzlich von einer Gleichbehandlung und der Gleichrangigkeit aller Verkehrsteilnehmer aus. Aus diesem Grund kann eine Privilegierung einzelner Verkehrsteilnehmer oder einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern nicht auf das Straßenverkehrsrecht gestützt werden, wenn dies zur Folge hätte, dass alle übrigen Verkehrsteilnehmer vom Gemeingebrauch an der Straße ausgeschlossen werden würden. Daher würde z. B. durch die flächendeckende Überspannung der gesamten Innenstadt mit Anwohnerparkzonen die Präferenz- und Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts geradezu in ihr Gegenteil verkehrt, da die Parkmöglichkeiten bei einer solchen Ausge-

² Papier, Recht der öffentlichen Sachen, 3. Aufl., 1998, S. 106.

³ Vgl. nur Oeter, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, Grundgesetz, Bd. 2, 6. Aufl., 2010, Art. 74, Rdnr. 154. S. auch BVerfGE 40, 380.

⁴ BVerwGE 107, 38; BVerwG, zfs 2011, S. 52/58. Vgl. auch Steiner, NJW 1993, S. 3161/3164.



staltung weitgehend den privilegierten Anwohnern vorbehalten würden, während allen übrigen Verkehrsteilnehmern das Parken erschwert oder gar unmöglich gemacht werden würde⁵.

Mit Blick hierauf berechtigt das Straßenverkehrsrecht nicht zu verkehrsregelnden Maßnahmen, die die wegerechtliche Funktionsbestimmung einer Straße, z. B. die Einrichtung eines Fußgängerbereichs durch Teileinziehung oder durch Zulassung einer anderen Benutzungsart, z. B. eines beschränkten Kfz-Verkehrs, faktisch wieder aufheben⁶. Das Straßenverkehrsrecht darf mit anderen Worten die strassenrechtliche Widmung nicht konterkarieren oder gar unterlaufen.

Der grundsätzliche Unterschied zwischen den beiden Materien besteht folglich darin, dass das Straßenrecht den öffentlich-rechtlichen Sachherrschaftsstatus überhaupt und die Grenzen zwischen Gemeingebrauch und Sondernutzung bestimmt, während das Verkehrsrecht bestimmt, welche im Rahmen des wegerechtlich-abstrakten Gemeingebrauchs liegenden Nutzungen auch tatsächlich zulässigerweise ausgeübt werden dürfen. Das Straßenrecht legt damit die Grenze zwischen abstraktem und individuellem, zwischen zulässigem und unzulässigem Gemeingebrauch fest.

Daran wird deutlich, dass das Straßenverkehrsrecht das Straßenwegerecht voraussetzt. Deshalb müssen sich strassenverkehrsrechtliche Regelungen innerhalb des strassenrechtlichen Widmungsrahmens halten; verkehrsregelnde Maßnahmen auf der Grundlage des Straßenverkehrsrechts finden mithin ihre Grenzen an der wegerechtlichen Widmung⁷. Mit anderen Worten ermöglicht das Straßenverkehrsrecht nur Regelungen innerhalb des Rahmens, in dem der Verkehr durch die wegerechtliche Widmung zugelassen ist⁸. Die Widmung bestimmt daher den Rahmen, innerhalb dessen die Straßenverkehrsvorschriften zur Anwendung gelangen, die ihrerseits das

⁵ So die Konstellation in BVerwGE 107, 38.

⁶ BVerwG, NJW 1982, 840

⁷ Papier, Recht der öffentlichen Sachen, 3. Aufl., 1998, S. 107.

⁸ Hierzu geht auch die Rspr. aus, vgl. insbesondere BVerfGE 40, 371/378.



Verhältnis der Verkehrsteilnehmer zueinander unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und Ordnung sowie Leichtigkeit des Verkehrs regeln.

Das Straßenverkehrsrecht ist danach das Recht der Nutzungsausübung innerhalb des straßenrechtlich vorgegebenen Widmungsrahmens. Es knüpft an die wegerechtliche Widmung an, kann aber weder ihre Voraussetzungen noch ihren Umfang regeln.

Ein Vorrang des Straßenverkehrsrechts gegenüber dem Straßenrecht kommt nur dann in Betracht, wenn auf der Grundlage des Straßenverkehrsrechts (insbes. § 45 StVO) Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs in Rede stehen. Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen verkehrsrechtlicher Art sind mithin nur dann zulässig, wenn sie aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs Verkehrs- und Benutzungsarten rechtlich ausschließen, die an sich innerhalb des widmungsrechtlichen Rahmens liegen⁹. Daher darf z. B. eine verkehrsrechtliche Anordnung zum Schutz der Nachtruhe den Lkw- oder Motorradverkehr beschränken (§ 45 I Nr. 3, I b 1 Nr. 5 StVO)¹⁰.

Doch gilt es insoweit zu berücksichtigen, dass durch die Anordnung von Verkehrsverboten und Verkehrsbeschränkungen keine dauerhaften Entwidmungen oder Widmungsbeschränkungen der Straße, also dauerhafte Ausschlüsse bestimmter Verkehrsarten, bewirkt werden dürfen. Beschränkungen des abstrakten Verkehrsgebrauchs und der abstrakten Verkehrsaufgabe der Straße können nur durch eine Widmungsverfügung ausgesprochen werden.

Eine straßenverkehrsrechtliche Lösung ist mithin dann ausgeschlossen, wenn und soweit es nicht mehr um Ordnungsbedürfnisse innerhalb eines bestimmungsgemäßen Gebrauchs geht, sondern um eine (Neu-)Festsetzung der Verkehrsbestimmung und Verkehrsfunktion. Davon abgesehen, hat auch das Bundesverwaltungsgericht

⁹ Papier, Recht der öffentlichen Sachen, 3. Aufl., 1998, S. 108.

¹⁰ So der Hinweis von Papier, Recht der öffentlichen Sachen, 3. Aufl., 1998, S. 108.



klargestellt, dass Maßnahmen nach § 45 StVO nur zur Gefahrenabwehr zulässig sind und daher voraussetzungsgemäß wegen dieser finalen Ausrichtung situationsbedingt sein müssen und nicht von dauerhafter Natur sein dürfen¹¹. Auf § 45 StVO gestützte Maßnahmen sind daher nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts stets abhängig vom Fortbestehen der Gefahrensituation, durch die ihre Anordnung veranlasst wurde, wie das beispielsweise bei einem Nebeneinander von starkem Fußgängerverkehr und starkem Fahrzeugverkehr der Fall sein kann¹².

(2) Hier:

Mit Blick auf diese sämtlichen Vorgaben begegnet die Intention des Vorschlags Bedenken. Sie läuft im Ergebnis darauf hinaus, die straßenrechtliche Widmung und damit das Straßenrecht mit Hilfe des Straßenverkehrsrechts zu unterlaufen und damit die beiden Sphären unzulässigerweise zu vermengen.

Wird durch die zuständige Behörde eine Straße zum Zwecke des Gemeingebruchs gewidmet, so kann diese Widmung nicht durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen unterlaufen oder enggeführt werden. Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme muss sich stets innerhalb des straßenrechtlichen Widmungsrahmens halten; dieser gibt mit anderen Worten den Rahmen für straßenverkehrsrechtliche Regelungen und Einschränkungen vor. Anders formuliert: straßenverkehrsrechtliche Regelungen ermöglichen nur solche Maßnahmen, die die straßenrechtlichen Vorgaben nicht missachten.

Und genau hierauf läuft der Vorschlag unter seiner Ziffer 15 hinaus, da er straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ohne Vorliegen einer Gefahrenlage ermöglichen soll. Das Straßenverkehrsrecht lässt jedoch nur Maßnahmen zu, die aus Gründen der

¹¹ BVerwG, DÖV 1980, S. 915.

¹² So die Konstellation in BVerwG, DÖV 1980, S. 915.



Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs vorgenommen werden, mithin insbesondere an das Bestehen einer Gefahr anknüpfen.

Wird indes dieser Anknüpfungspunkt aufgehoben, so führt dies im Ergebnis zu einer Verdrängung des Straßenrechts durch das Straßenverkehrsrecht – und damit zu einem Systembruch im Verhältnis von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht.

Letztlich wird damit auch die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts konterkariert. Dieses hat insoweit klargestellt:

„Das Straßenverkehrsrecht dient hiernach dem Zweck, die spezifischen Gefahren, Behinderungen und Belästigungen auszuschalten oder wenigstens zu mindern, die mit der Straßenbenutzung unter den Bedingungen des modernen Verkehrs verbunden sind. Es regelt in diesem Rahmen die (polizeilichen) Anforderungen, die an den Verkehr und an die Verkehrsteilnehmer gestellt werden, um Gefahren von anderen Verkehrsteilnehmern oder Dritten abzuwenden und den optimalen Ablauf des Verkehrs zu gewährleisten. Das Straßenverkehrsrecht ist sachlich begrenztes Ordnungsrecht, für das dem Bund – abweichend vom sonstigen (Polizei-)Ordnungsrecht – die Gesetzgebungskompetenz zusteht“¹³.

Eine strassenverkehrsrechtliche Regelung kann vor dem Hintergrund dieser verfassungsrechtlichen Vorgaben daher keine Privilegierungen aussprechen, die nicht durch Aspekte der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gedeckt sind. Das Straßenverkehrsrecht ist als Ordnungsrecht privilegieneindlich und kann nicht durch andere Aspekte – Umweltschutz, Wirtschaftsförderung – verwässert werden.

bb. Die Einrichtung von Fahrradstraßen

Bei der Umsetzung dieses Vorschlags wird zu berücksichtigen sein, dass eine unverhältnismäßige Hemmung des Autoverkehrs durch Vorrangregelungen und bauli-

¹³ BVerfGE 40, 371/380.



che Maßnahmen für Durchfahrtsbeschränkungen zu vermehrten Staus in Innenstädten und damit zu einer erhöhten Belastung der Luft mit Schadstoffen führen kann.

cc. Begegnungszonen

Gegen den Vorschlag bestehen keine Bedenken.

dd. Experimentierklausel

Der Vorschlag begegnet Bedenken. Auch er ist geeignet, die Unterscheidung zwischen Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht zu unterlaufen, da auch im Zusammenhang mit der Anwendung der Experimentierklausel auf das Vorhandensein einer konkreten Gefahr für Sicherheit und Ordnung verzichtet werden soll.

Dass die straßenrechtliche Widmung auf der Grundlage des Straßenverkehrsrechts aus Gründen der Förderung von umwelt-, klima- und gesundheitsfreundlichem Verkehr oder der Aufenthalts- und Erholungsqualität durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen unterlaufen werden kann – wenn auch im Rahmen einer Experimentierklausel –, begegnet aus rechtssystematischen Gründen grundlegenden Bedenken.

ee. Wirksame Sanktionen

Der Vorschlag verdient uneingeschränkt Zustimmung, um die zunehmende Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr einzudämmen.

gez. Michael Brenner

Professor Dr. Michael Brenner

Deutscher Bundestag

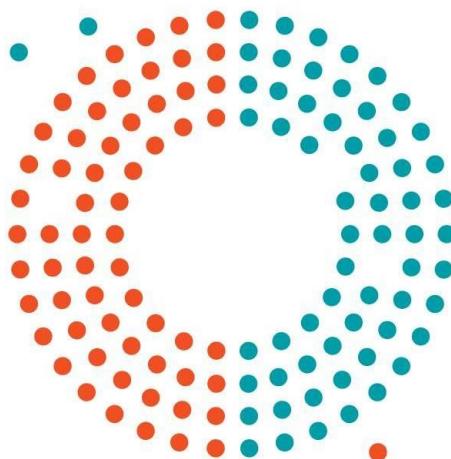
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)268-I

Stellungnahme zur 50. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 25.09.2019

Positionspapier zur Änderung der StVO

Forderungen von



changing cities

Grundlagen

In der Neufassung der StVO liegt eine gute Chance, Verkehr zeitgemäß zu lenken und zu regeln, indem auf aktuelle Herausforderungen eingegangen wird: die Klimakrise sowie eine mangelnde Lebensqualität durch extreme Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur strebt aktuell eine Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften an. Bei den Anpassungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und notwendigerweise auch der darauf Bezug nehmenden Verwaltungsvorschrift (VwV) müssen daher folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Sichere Mobilität muss für alle Menschen ermöglicht werden, auch für Kinder und ältere Menschen
- Vision Zero = keine Verkehrstoten, weder durch Unfälle noch als Folge von Lärm oder Luftverschmutzung
- Die WHO-Empfehlungen in Bezug auf Luftschadstoffe, Lärm und Gesundheitsschutz sind zu erfüllen.
- Vorrang des Gemeinwohls, unserer Natur und des Weltklimas
- Schaffung von lebenswerten städtischen und ländlichen Räumen
- Gleichberechtigung der Verkehrsarten des Umweltverbundes

Das Straßenverkehrsrecht muss grundlegend geändert werden. Seine Grundpfeiler sind bislang die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kraftverkehrs, Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie die Gefahrenabwehr. In der Neuordnung muss die Gleichstellung der Verkehrsarten des Umweltverbundes einen hohen Stellenwert haben.

Die Bundesregierung hat alle wichtigen Abkommen zum Klimaschutz unterzeichnet. Trotzdem steigen die Verkehrsemissionen durch den Straßenverkehr seit 2009 weiter an. Daher müssen, auch über die StVO, alle Möglichkeiten zum Klimaschutz ausgeschöpft werden. Die Leichtigkeit und Flüssigkeit aller Verkehrsarten, nicht nur des motorisierten Verkehrs, sondern besonders des Umweltverbundes sind in der Präambel der StVO festzuschreiben. Die Privilegien des motorisierten Individualverkehrs sind aus sozialen und ökologischen Gründen nicht mehr zu rechtfertigen, und müssen sukzessive abgebaut werden. Der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr ist konsequent umzusetzen.

Die Verkehrsdichte in Innenstädten hat stetig zugenommen: Die Anzahl der vorgehaltenen KFZ, durch ihre Abmaße und durch ein wachsendes Bedürfnis nach Mobilität. Der verfügbare Verkehrsraum hingegen lässt sich nicht mehr erweitern. Als Lösung bleibt deshalb nur die Umverteilung von Straßenraum zugunsten effizienterer Verkehrsarten im

Sinne des Verhältnisses von Personenbeförderungskapazität und Flächenverbrauch. Nur so lässt sich innerstädtischer Verkehr wieder flüssiger gestalten.

Bisher wurde versucht, dieses Dilemma technisch zu lösen. Der beschränkte Verkehrsraum und die Nutzungsvorgaben wurden immer weiter optimiert: nutzbare Spurbreiten wurden verändert, Schaltzeiten von Lichtsignalanlagen geändert usw.. (Wiederholung)

Die wichtigsten Forderungen an StVO und VwV-StVO

Grundregeln, § 1 StVO: Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen

Der Benachteiligung ungeschützter Verkehrsteilnehmer*innen durch das vorherrschende Verhalten motorisierter Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenverkehr ist durch Klarstellung – schwarz auf weiß – in der StVO und anderen Regelwerken zu begegnen. Es müssen grundsätzlich gelten:

- Sicherheit vor Leichtigkeit
- Schutz der Schwächeren
- Gleichberechtigung der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen

Der Staat ist in der Pflicht gegenzusteuern.

§ 1 I StVO: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht, *insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern.*“

§ 1 I a StVO (neu): „*Fuß-, Fahrrad- und motorisierter Verkehr sind gleichberechtigt.*“

§ 1 II StVO: „Wer am Verkehr teilnimmt hat sich *stets* so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

VwV-StVO zu § 1 (neu): „IV. Ziel allen staatlichen Handelns ist, dass sich keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Diese „Vision Zero“ ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit.“

Besonders der Fahrradverkehr ist einer Vielzahl an Regelungen unterworfen, die letztlich der Leichtigkeit des Kraftverkehrs dienen, jedoch mit der Sicherheit der Radfahrenden begründet wurden. Im Ergebnis haben diese die Bevorrechtigung des Kraftverkehrs zementiert. Für Radfahrende bedeuten diese Regelungen eine Verdrängung, die in der Folge die Akzeptanz und Regelbefolgung der StVO insgesamt vermindert. Für einen zumutbaren städtischen Verkehr gilt es, diese Regelungen zurückzunehmen¹.

¹ Vgl. Manssen 2009 (Fn. 3), S. 517: „Der zweite Konzeptionsfehler der Straßenverkehrs-Ordnung besteht darin, dass sie fast vollständig auf den Kraftfahrzeugverkehr bezogen ist. Andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer sind normativ ‘Beiwerk’ der Kraftfahrzeugführer-Verhaltensregeln.“

1. Kommunale Regelungen

Kommunen sollen abweichend von den nationalen Regelungen weitergehende Festlegungen treffen können. Auch „ohne Not“ (z. B. Sicherheitsgefahren) und ohne Bedarfsnachweis sollen Innovationen und Versuche im Verkehrsbereich ermöglicht werden. Hierzu ist eine Innovationsklausel erforderlich. Changing Cities begrüßt die Erweiterung der Erprobungsklausel, die Modellversuche unabhängig von der Gefahrenlage ermöglicht und die stadtplanerische Handlungsfähigkeit der Kommunen stärkt. Jedoch ist dafür eine echte Innovationsklausel, also eine Anpassung des Straßenverkehrsrechts nötig.

2. Geschwindigkeitsanpassungen

Die wichtigste Maßnahme für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen*innen, für den Gesundheitsschutz der Menschen, unserer Natur und des Klimas ist eine Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr. Diese Maßnahme ist schnell und nur mit geringen Kosten umzusetzen.

Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Straßen
20	In Wohngebieten als Fahrradzonen (ehemalige Tempo-30-Zonen sind entsprechend umzuwandeln.)
30	Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften
50	Durchfahrtsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften nur in begründeten Ausnahmen
80	Außerhalb geschlossener Ortschaften/ Autobahnen innerhalb geschlossener Ortschaften
100	Schnellstraßen mit baulicher Trennung der Fahrbahnen
120	Autobahnen

Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten ermöglicht effektiv die Reduktion sämtlicher Emissionen (CO₂, NOx, Feinstaub, Lärm).

Neben dem offensichtlichen Reduktionspotential durch ein Tempolimit auf Autobahnen spielt die **Senkung der Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h** eine ganz entscheidende Rolle. Der Verkehr fließt besser, gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit deutlich gesteigert. Laut niederländischer Statistik ereigneten sich 95 % aller Unfälle mit Todesfolge oder Schwerverletzung an Kreuzungen, die mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h passiert werden durften.²

Durch die Angleichung der Geschwindigkeiten unterschiedlicher Verkehrsarten steigt zusätzlich das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden erheblich. Die wird vor allem unter den Vertreter*innen der größten Bevölkerungsgruppe der am Radfahren "interessierten, aber besorgten" den Umstieg auf das Fahrrad erleichtern.³

Innerhalb geschlossener Ortschaften kommt eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 50 km/h dabei grundsätzlich nur auf Vorfahrtstraßen in Betracht, auf denen geschützte Rad- und Fußverkehrsanlagen vorhanden sind (vgl. § 45 VIII StVO). Laut VwV-StVO zu § 45 Abs. 8 (neu): II. "Eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit kommt nur in Betracht, wenn für den nicht-motorisierten Verkehr sichere, gleichwertige Verkehrswege zu Verfügung stehen. Mit der höheren Geschwindigkeit verbundene zusätzliche Gefährdungen, Luftschadstoff- und Lärmemissionen müssen ausgeschlossen werden."

3. Radverkehrsanlagen

In Tempo-30-Straßen sind Radverkehrsanlagen zu errichten, wenn diese mehrere Kfz-Fahrspuren je Fahrtrichtung, eine hohe Kfz-Verkehrsdichte und/ oder einen hohen Anteil an Schwerlast- und Busverkehr aufweisen.

Geschützte Radwege

In Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h müssen geschützte Radverkehrsanlagen gebaut werden. Diese schützen mittels einer möglichst breiten, offensichtlichen und physischen Barriere den Radverkehr vor dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr und verhindern ein Halten von Kraftfahrzeugen auf diesen Radwegen zuverlässig.

Um langfristig ausreichend Platz für eine kontinuierlich steigende Zahl an Radfahrenden zu schaffen, der sowohl das Befahren mit Kinderanhängern oder Transport- und Lastenfahrrädern⁴, als auch auch ein Überholen innerhalb eines geschützten Radweges ermöglicht, müssen diese mit einer Regelbreite von 3 m angelegt werden. Eine

² CROW S. 131

³ vgl. Dill, Jennifer und Nathan McNeil 2016: Revisiting the Four Types of Cyclists. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2587: 90-99.

⁴ Die gemäß DIN 79010 bis zu 2 m breit sein dürfen

Mindestbreite von 2,50 m darf nur verwendet werden, wenn andernfalls kein geschützter Radweg errichtet werden kann.

Sichere Kreuzungen

An Knotenpunkten geht Sicherheit grundsätzlich vor Leistungsfähigkeit. Wenn Leistungsfähigkeit betrachtet wird, dann wird der Leistungsfähigkeit des Umweltverbunds Vorrang gewährt.

Um Einmündungen und Kreuzungen grundsätzlich sicher zu machen, ist vor allem die Sichtbarkeit im Kreuzungsbereich durch ein Halteverbot von Kraftfahrzeugen 10 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.

Elemente des niederländischen Kreuzungsdesigns, der sogenannten ‘protected intersections’, sind umzusetzen: v. a. von der Fahrbahn abgerückte Radwege, die mehr Abstand (und damit Reaktionszeit bei Konflikten) zu abbiegenden KFZ gewährleisten. Durch bauliche Elemente (z.B. “Schutzlinsen”) wird sowohl die KFZ-Abbiegegeschwindigkeit auf ein erforderliches Maß reduziert, als auch eine geschützte Aufstellfläche für indirekt linksabbiegende Radfahrende geschaffen. Wo baulich möglich, sind durch getrennte Ampelschaltungen die Konfliktpunkte der Verkehrsströme zu beseitigen, was die Wahrscheinlichkeit von Abbiegeunfällen erheblich reduzieren wird.

Ziel der Umgestaltungen muss eine fehlerverzeihende Infrastruktur an Kreuzungen sein, die ideale Sichtbeziehungen und eine leicht verständliche Verkehrsführung herstellt, sowie Maßnahmen ergreift, um die Abbiegegeschwindigkeiten zu reduzieren.

4. Fußverkehr

Einen bislang unterschätzten Beitrag zur Verkehrswende leistet der Fußverkehr. Eine Erhöhung der urbanen Aufenthaltsqualität ist entscheidend für die Förderung des Fußverkehrs. Vorrang für zu Fuß Gehende mittels deutlicher Regelungen (z. B. durch Zebrastreifen an Ampeln, verkehrsberuhigte Zonen oder durch die erleichterte Einrichtung von Querungsstellen) sowie die Einrichtung von Begegnungszonen für Mischverkehr (Rad-, Fußverkehr und notwendiger KFZ-Erschließungsverkehr) sind wichtige Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs. Auch lebenswerte Quartiere oder Zonen, die verdeutlichen, dass KFZ hier allenfalls zu Gast sind, sind einzurichten.

5. Parken

Der öffentliche Raum ist zu bepreisen. Das Ziel ist die Verringerung des Parkraums. Grundsätzlich soll das Abstellen von Privat-Kfz im öffentlichen Raum als Sondernutzung verstanden und entsprechend bepreist werden.

Die Gesetzeslage muss grundsätzlich umgekehrt werden: Parken innerorts im öffentlichen Raum ist nicht generell, sondern nur in Ausnahmefällen gestattet.

Eine Parkraumbewirtschaftung muss unabhängig von einer konkreten verkehrlichen Begründung möglich sein.

In Bezug auf Gebühren für das sog. Anwohnerparken muss die GebOSt, die einen Gebührenrahmen zwischen 10,20 Euro und höchstens 30,70 Euro pro Jahr vorsieht, geändert werden. Die Regelung und Bepreisung des ruhenden Verkehrs soll den Kommunen zugesprochen werden.

Die StVO muss die Umwidmung von Parkflächen für andere Nutzungen durch den Abbau bürokratischer Hürden erleichtern.

Das Fahrradparken auf KfZ-Stellplätzen soll erlaubt werden.

6. Bußgelder

Regelverstöße sollen konsequenter geahndet werden, damit die Bußgelder überhaupt ihre Wirkung entfalten können.

Halten in der zweiten Reihe sowie Parken auf Fuß- und Radwegen muss geahndet und die entsprechenden Bußgelder erhöht werden.

Gefährdung von Fuß- und Radverkehr soll in den Mittelpunkt rücken, anstatt den Fluss des motorisierten Verkehrs in den Vordergrund zu stellen.

Des Weiteren ist eine niedrigschwellige Abwicklung über ein smartes E-Government-Verfahren einzurichten.

7. Mindestüberholabstand für Kfz beim Überholen von Radfahrenden und Zu Fuß Gehenden

Changing Cities begrüßt die Maßnahme (innerorts 1,5 m, außerorts 2 m).

8. Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Lkw

Die Geschwindigkeit für rechtsabbiegende Lkw soll höchstens 7 km/h betragen und soll den verpflichtenden Abbiegeassistenten ergänzen.

9. Grüner Pfeil für Radfahrer

Die StVO soll das Fahrrad-Rechtsabbiegen grundsätzlich (bei Vorrang des Fußverkehrs) erlauben; eine Beschilderung entfällt somit.

10. Einrichtung von Fahrradzonen

Fahrradzonen sollen unabhängig von vorherrschender Verkehrsart oder Zählungen eingerichtet werden können. Es soll den Kommunen ermöglicht werden, bürokratiefrei T30-Zonen in Fahrradzonen umzuwandeln. Hierbei sollen Modalfilter Verwendung finden.

11. Nebeneinanderfahren von Radfahrenden

Präzisierung: Wo Tempo 30 gilt, können Radfahrer nebeneinander fahren. Nachfolgender Kfz-Verkehr wird bei dieser Geschwindigkeit nicht unzumutbar behindert und sollte großzügig Abstand halten.

12. Ladezonen für Lastenräder

Changing Cities begrüßt die Maßnahme.

13. Verkehrszeichen Radschnellwege

Unklare Absicht. Radschnellwege sollen allein durch ihre bauliche Gestaltung intuitiv erkennbar sein und grundsätzlich nur auf befestigtem Untergrund gebaut werden.

14. Überholverbot von Radfahrenden

Ergibt sich aus dem Mindestüberholabstand. Weiteres Verkehrszeichen überflüssig.

15. Vereinfachte Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung

Changing Cities begrüßt die Maßnahme.

16. Freigabe von Busspuren für KFZ mit mehr als drei Personen

Die Fließgeschwindigkeit des ÖPNV muss gewährleistet werden.

17. Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Gute Radwege brauchen keine Benutzungspflicht.